

# ДЕПО

3 (58) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

*март*

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

стр. 1-7

стр. 14 - 15

стр. 17 - 20

*С праздником 8 марта!*



- Мониторинг ситуации в промышленности - январь 2014

стр. 9-13

- Лизинг подвижного состава - актуальный антикризисный инструмент для российского транспортного машиностроения

стр. 22

- Перспективные направления лизинга на железнодорожном транспорте

стр. 23

- Пост релиз. 13-я Международная выставка и конференция «НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ»

стр. 25

- Обзор основных событий железнодорожной отрасли за февраль 2014 г

стр. 26-30

- ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС

стр. 31-32

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

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 34-38



**15-17**  
АПРЕЛЯ | 2014

МЕСТО  
ПРОИЗВЕДЕНИЯ  
**МОСКВА**  
**КРОКУС ЭКСПО**  
ПАВИЛЬОН 1, ЗАЛЫ 1, 2, 3



**E·X·P·O**  
**ELECTRONICA**

**17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА**  
ЭЛЕКТРОННЫХ КОМПОНЕНТОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ



**electrontech**  
**EXPO**

**12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА**  
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ И МАТЕРИАЛОВ  
ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ИЗДЕЛИЙ ЭЛЕКТРОННОЙ  
И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



**LEDTECH**  
**EXPO**

**4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА**  
СВЕТОДИОДНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, МАТЕРИАЛОВ,  
ЧИПОВ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ИХ ПРОИЗВОДСТВА

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC



ufi



т. (812) 380 6003/07/00, ф. (812) 380 6001



electron@primexpo.ru

Условия участия  
в выставке на сайте

[www.expoelectronica.ru](http://www.expoelectronica.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 • Тепловазы  
 • Гидропередачи • Вагонные замедлители • Диски Фрикционные • Ремонт

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



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

www.snabzd.ru klt40@mail.ru



## ELHIM-ISKRA JSC

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

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

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



НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕНА	АНАЛОГ	КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
Тяговая аккумуляторная батарея 2X40V3PzS210Ah	Договорная	40x3PzS210	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah	Договорная	32TH-450	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 96V THC-450Ah	Договорная	48TH-450	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 56PzS(M)-350P	Договорная	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 ЕП 011.2	Договорная	Balkancar	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Электрический тягач ЕТ 512	Договорная	Balkancar	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg



## 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».

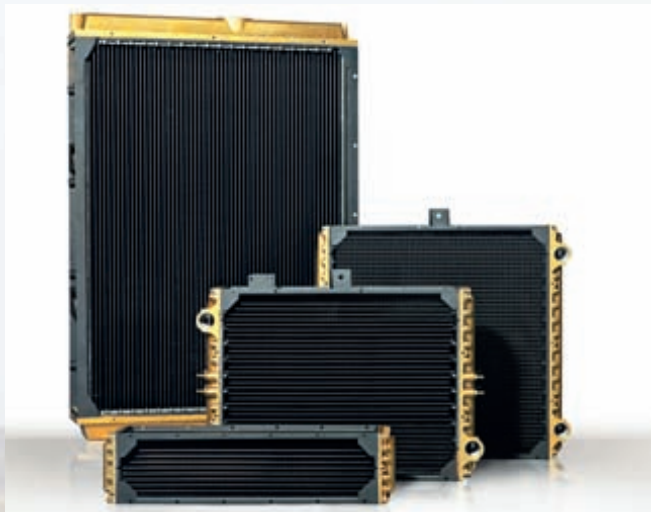
На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

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:**

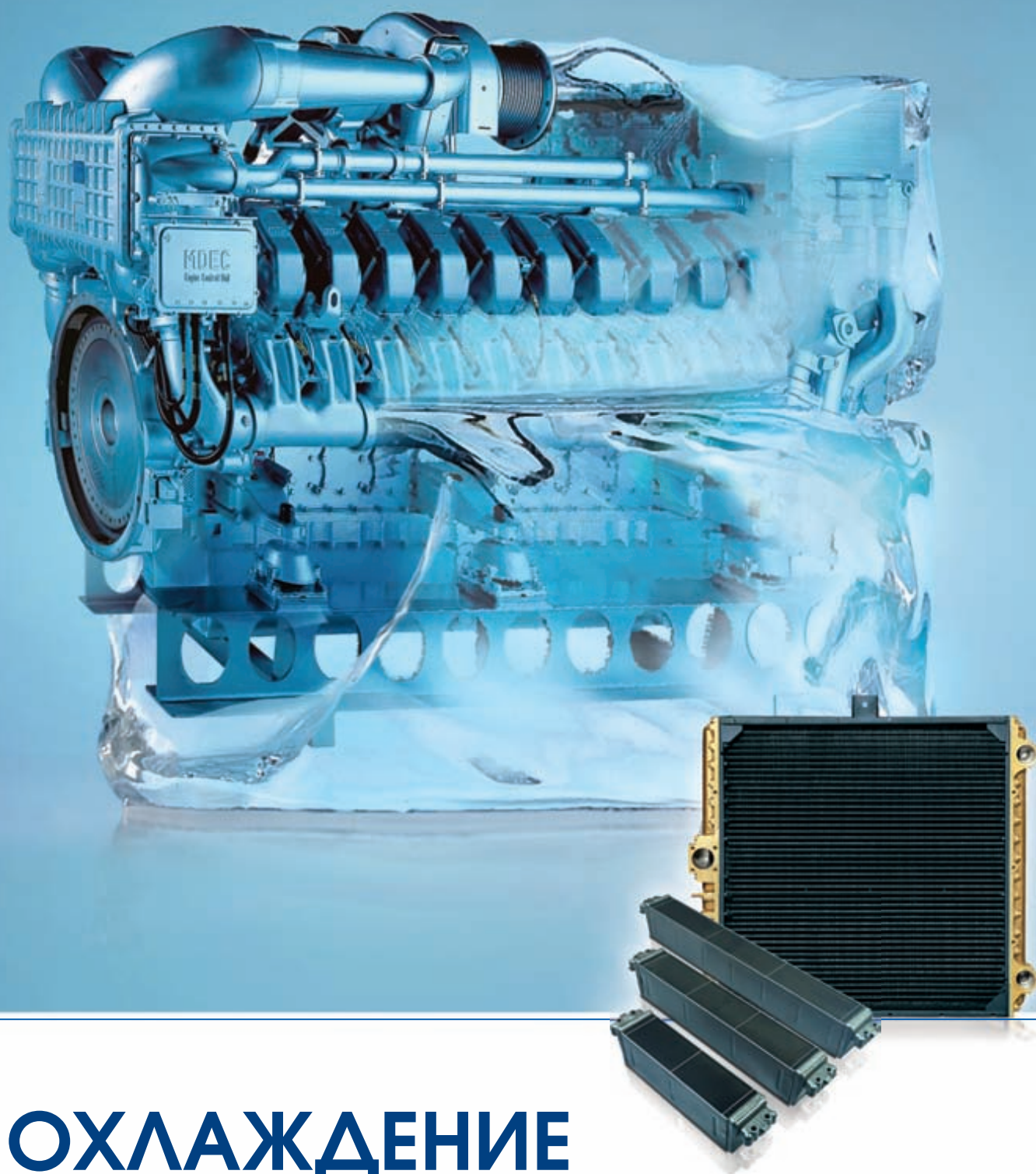
**+7 (4832) 58-08-11, +7 (4832) 68-07-48**

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

**Контакты в Москве:**

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





# 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.



Контактные телефоны: + 375 (17) 217-02-39  
+ 375 (17) 297-94-98

Подробности на сайте: [www.zto-by.com](http://www.zto-by.com)  
[www.tdzto.ru](http://www.tdzto.ru)



Завод точных приборов  
**ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД  
 ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ**

440031, Пензенская область, г.Пенза, ул.Окружная, 3  
 Тел: (8412) 34-69-82, 34-59-36, 34-62-85  
 E-mail: info@zao-pztp.ru, pztp@yandex.ru,  
 сайт: www.zao-pztp.ru



Пензенский завод точных приборов основан в 1978 г. для выпуска фотоизделий и спецтехники. С 1994 г. предприятие производит электроаппаратуру для тепловозов, электровозов и электропоездов. За время сотрудничества с МПС РФ, а затем ОАО «РЖД» завод разработал и освоил производство более 400 изделий.

ЗАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

- NEW!!! блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В);
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ; ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВП), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;

- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ;
- колодки клеммные КП (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электроплитки ЗПЧ

ЗАО «ПЗТП» сертифицировано на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008 и ГОСТ РВ 15.002-2003. Сертифицированы изделия, подлежащие обязательной сертификации, на ряд изделий получены «Декларации о соответствии».

Наименование продукции	Тип, марка	Аналог	Телефон
Арматура светосигнальная	АС – 1П, АС-1МП	АС -4302	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения	БРН-М-75В	БРН – 3В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-75В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-110В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения и тока	БРНТ	YRN3	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Вентиль электропневматич.включающ.	ВВ-32М	ВВ-32	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Выключатель pedalный	ВП-1-11П	ВП-1-11	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ВП-1-20П	ВП-1-20	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Переключатель рубящий 3-х полюсный	П-330АП	П-330А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330БП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330ВП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Соппротивление ленточное	ЦБРИ 741.124.075	Т509.73.01.01	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор напряжения	ТН-005ЭТ	ТН-005ЭТ000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.001	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор постоянного тока	ТПТ-015ЭТ	ПДТ-033ЭТ.010	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор ТИ123	ЦБРИ671.121.005	6ТН174123	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тока	ТТ-30М-П	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный	ШУ-5АП	ШУ-5А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки	ЦБРИ 741.124.079	0145.845.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ЦБРИ 741.124.087	0145.917.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Рубильник	Р-220А	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36

# ЖЕЛДОРСНАБ

Производство и реализация запчастей для тепловозов ЧМЭ-3 и их различных модификаций. Гарантированное качество запчастей для ЧМЭ-3. Отличный сервис!



Все запчасти для тепловозов сертифицированы и полностью отвечают всем необходимым требованиям безопасности.

393778 Тамбовская обл., Мичуринский р-н, п. Сельхозтехника, ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2  
 Тел./факс: (47545) 2-07-25, <http://www.zeldorcnab.ru>, e-mail: td-zpch@mail.ru



Если вы планируете ремонт своего тепловоза, то наш каталог (<http://www.zeldorcnab.ru/price.html>) – для вас – запчасти для ЧМЭ-3!



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

## ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

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

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

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



# 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.**

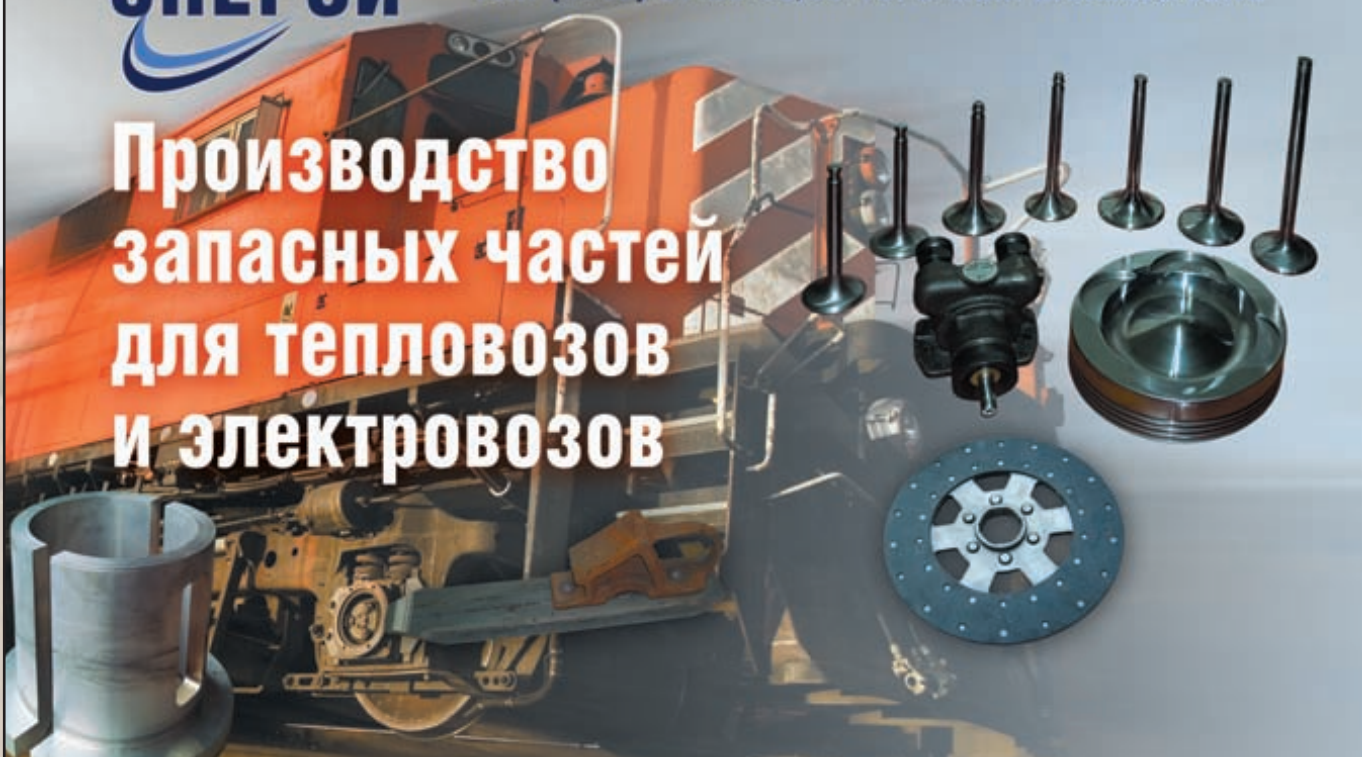
**Тел.: (3412) 373-903, 376-919, 379-320**





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

# Производство запасных частей для тепловозов и электровозов



**МЕТАПРОМ.RU -**

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



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

# exporail 2014

28 – 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



## ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

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

### ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- Дискуссионный клуб

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



Организатор:

**РЕСТЭК БРУКС**

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62

Факс: (812) 320-80-90

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

Генеральный  
информационный партнер:



## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ

ЯНВАРЬ 2014

### Основные выводы

**Итоги развития промышленности в январе 2014 года: индекс ИПЕМ-производство – -3,3%, индекс ИПЕМ-спрос – -0,8% (к январю 2013 года).**

Необходимо отдельно отметить базовую динамику показателей, используемых для расчета индексов ИПЕМ. Так, в январе 2014 года погрузка грузов на железнодорожном транспорте второй месяц подряд демонстрирует положительный прирост к прошлому году (+1,2% к январю 2013 года). С другой стороны потребление электроэнергии в январе 2014 года в целом по России сократилось (-1,5% к январю 2013 года) при практически равных среднемесячных температурах (см. слайд №9). Динамика индексов производства и спроса начала выравниваться (спрос отыгрывает накопленное отставание), а это свидетельствует о возможном начале фазы стабильности в промышленном секторе – отсутствии и роста, и падения.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что рост спроса наблюдается в добывающих (+1,0% к январю 2013 года) и низкотехнологичных отраслях (+6,5% к январю 2013 года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: высокотехнологичные (-15,4%), среднетехнологичные (-2,4%). Также необходимо отметить, что несмотря на абсолютный рост спроса в добывающих отраслях, тренд с очисткой от сезонности показал отрица-

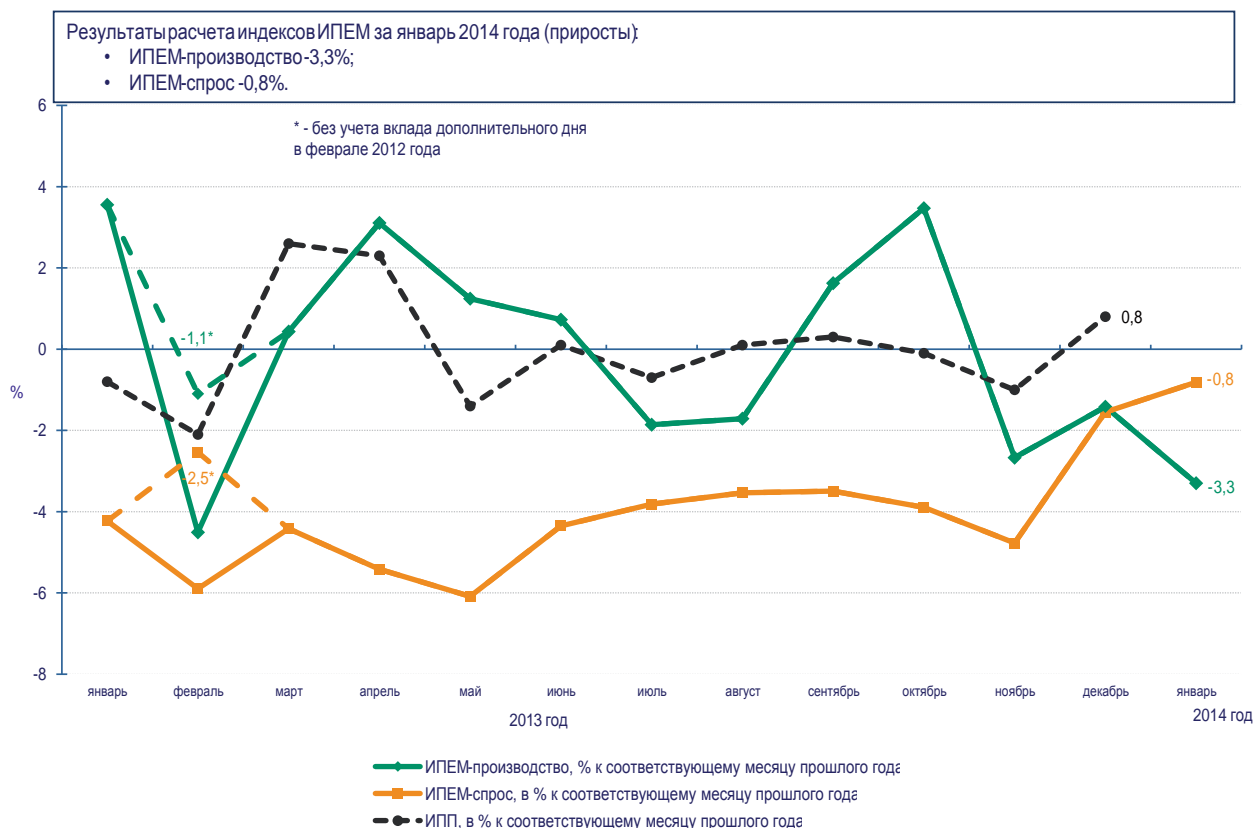
тельное значение.

По основным экспортным товарам на протяжении месяца наблюдался синхронный рост поставок (см. слайд №6). В определенной степени этому способствовало ослабление рубля и соответствующий рост ценовой конкурентоспособности российских товаров. Ослабление курса национальной валюты также способствовало сохранению стабильно отрицательной динамики индекса ИПЕМ-импорт.

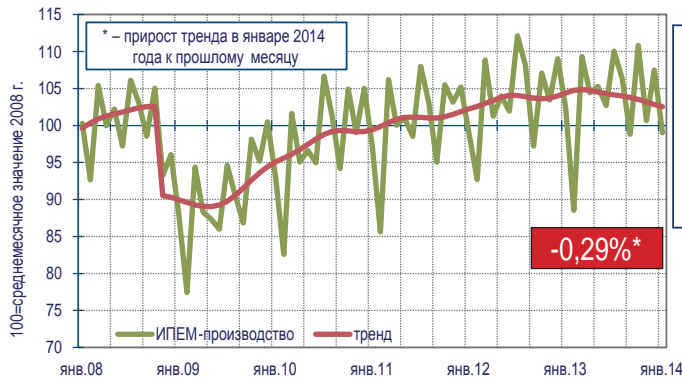
Важное значение также имеет постепенное восстановление спроса на цветные металлы на внутреннем рынке (см. слайд №7).

Результаты работы промышленности в начале года необходимо воспринимать сдержанно, т.к. происходит смена циклов контрактования, бюджетных циклов, пересмотр цен, тарифов, акцизов и иных индикаторов, влияющих на объемы спроса. Более того, в зимние месяцы особенно сильное влияние на индексы оказывает различное количество рабочих и/или календарных дней. Поэтому нельзя делать долгосрочных выводов на основании сильного падения индексов производства и рекордно низкого снижения спроса в январе 2014 года.

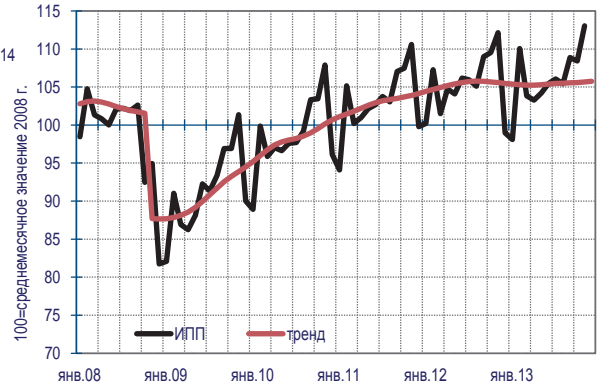
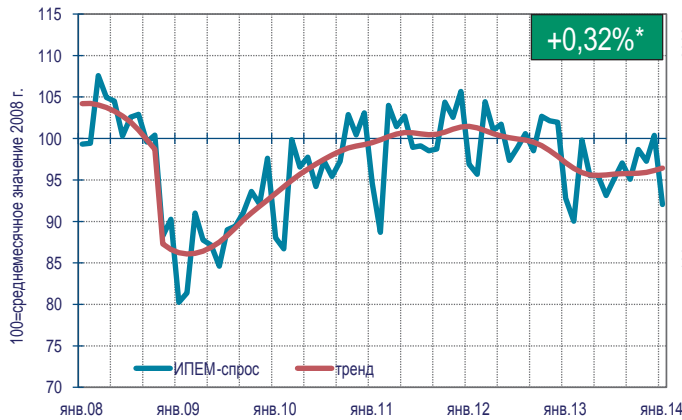
### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года



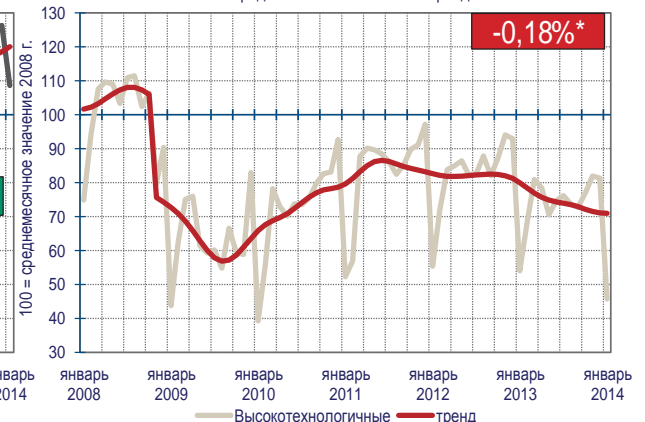
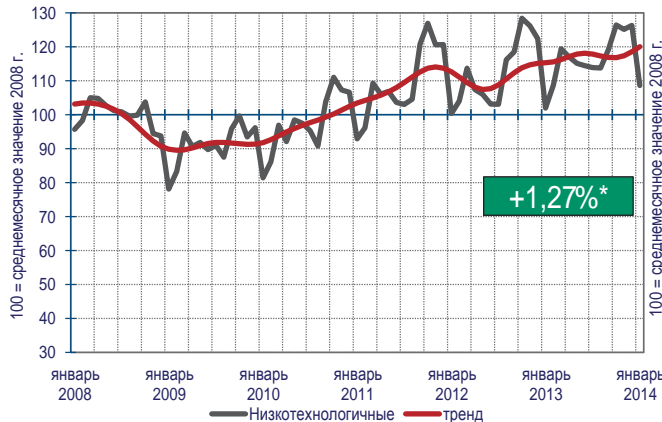
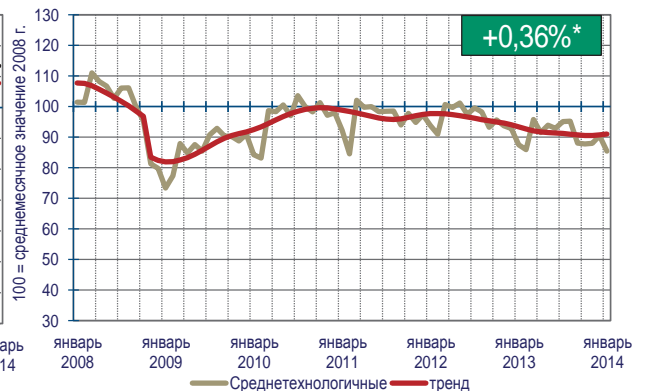
### Динамика индексов к предыдущему месяцу



Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в январе 2014 года вновь показал слабую отрицательную динамику (-0,29%). Тренд индекса ИПЕМ-спрос в первом месяце 2014 года продемонстрировал положительную динамику к предыдущему месяцу (+0,32%).



### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам

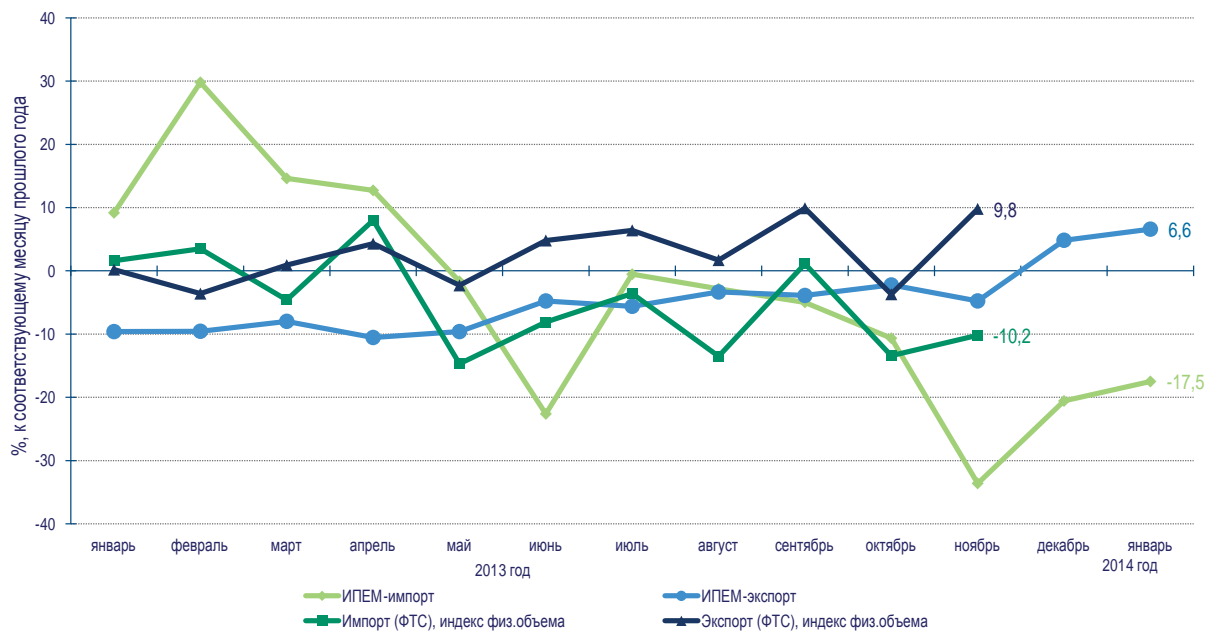


### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в январе 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -17,5%, индекс ИПЕМ-экспорт – +6,6%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+19,7% за январь), лесные грузы (+23,5%), руда цветная (+52,6%), лом черных металлов (+48,9%), химические и минеральные удобрения (+23,0%), руда железная и марганцевая (+3,6%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-27,5% за январь), строительные грузы (-11,3%), цемент (-6,0%), черные металлы (-2,6%).



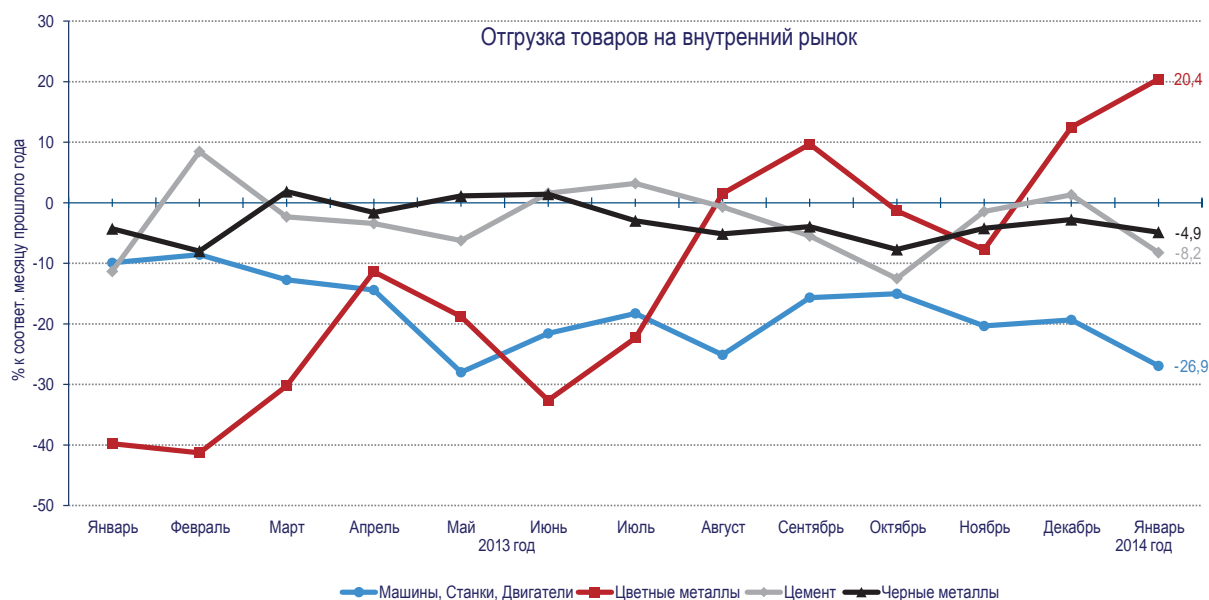
### Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам января 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в январе сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-26,9% к январю 2013).

Внутренний спрос на цветные металлы после локального всплеска в конце лета - начале осени 2013 года вновь продемонстрировал рост (+20,4% к январю 2013 г.). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на железные и марганцевые руды (+4,2% к январю 2013 г.), на химические и минеральные удобрения (+0,4%).

Спрос на черные металлы продолжил ставшее уже стабильным снижение (-4,9% к январю 2013 г.).

Стоит также отметить падение внутреннего спроса на строительные грузы (-9,2%), лесные грузы (-4,6%), каменный уголь (-11,7%), лом черных металлов (-0,5%).



### Анализ данных: ТЭК\*

#### Нефтедобывающая отрасль

В январе 2014 г. продолжилась стабильная тенденция роста добычи нефти была продолжена: добыто 44,9 млн тонн (+1,6% к январю 2013 г.). Первичная переработка нефти на НПЗ России прибавила 4,1% (24,0 млн т). Экспорт нефти снизился на 3,0% (19,3 млн т). Объем перевалки наливных грузов в 2013 году составил 333,3 млн тонн (+5,7%), в том числе сырой нефти – 207,5 млн тонн (+4,6%). "Роснефть" добыла в январе 2014 года 17,4 млн т (+1,2%) (включая добычу ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ – 7,4 млн т (+2,4%), "Сургутнефтегаз" – 5,2 млн т (-0,2%), "Газпром нефть" – 4,2 млн т (+1,9%), "Татнефть" – 2,2 млн т (+0,5%), "Башнефть" – 1,4 млн т (+6,3%), "Русснефть" – 0,7 млн т (-0,8%). Средняя цена Urals в январе 2014 года снизилась на 4,8% к прошлому году и составила 106,43 долл./барр. (111,81 долл./барр. в январе 2013 года).

#### Газовая отрасль

Добыча газа в России в январе 2014 года составила 65,6 млрд куб. м (+0,5% к аналогичному периоду прошлого года), экспорт вырос до 21,6 млрд куб. м (+10%).

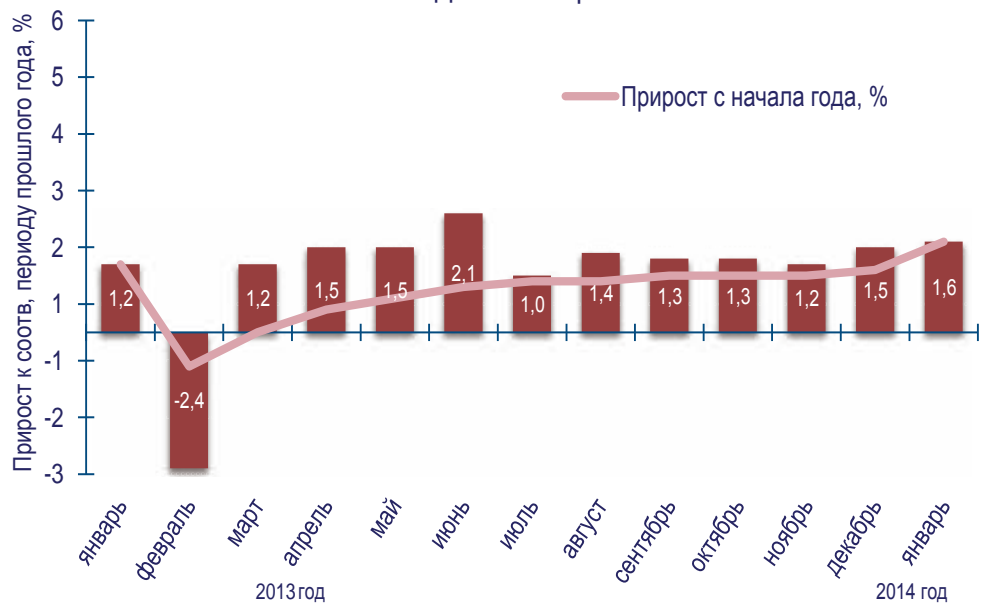
ОАО «Газпром» в январе сократил добычу на 1,0%, до 48,5 млрд куб. м (73,9% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 5,3 млрд куб. м (+2,6%). "Роснефть" – 2,9 млрд куб. м, "ЛУКОЙЛ" – 1,6 млрд куб. м, "Сургутнефтегаз" – 0,8 млрд куб. м, "Газпром нефть" – 1,1 млрд куб. м.

Продолжается перераспределение экспортных поставок в пользу стран дальнего зарубежья: экспорт трубопроводного газа в дальнее зарубежье с начала года возрос на 15,6%, в ближнее снизился на сопоставимые 13,6%. Экспорт СПГ в страны АТР за январь вырос на 0,4% до 1,4 млрд куб. м.

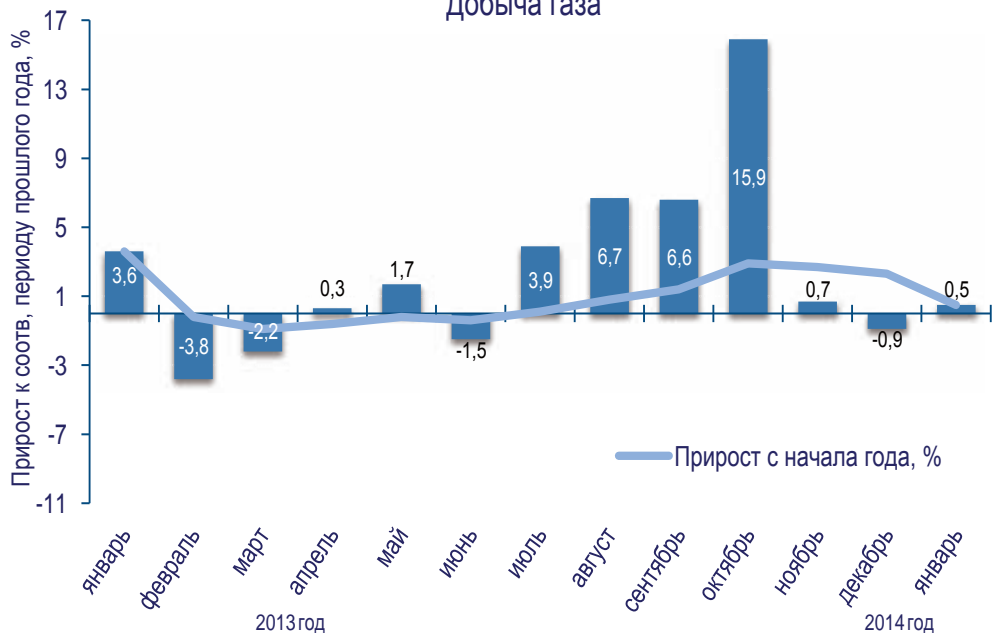
Внутреннее потребление газа за январь 2014 года упало (-0,7%) в основном из-за снижения спроса со стороны электроэнергетики.

Цена российского газа на границе с Германией в декабре 2013 года незначительно упала на 1,4% и составила 287,92 евро/тыс. куб.м (291,87 евро/тыс. куб.м в ноябре 2013 г., 318,79 евро/тыс. куб.м в декабре 2012 г.).

#### Добыча нефти



#### Добыча газа



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

**Анализ данных: ТЭК\*****Угольная отрасль**

В январе добыча угля показала положительную динамику: +3,5% к январю 2013 года (28,5 млн т). Экспорт угля вырос на 10,2% до 138,0 млн т.

В январе продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 11,7% по сравнению с январем 2013 года, а на экспорт выросла на 19,7%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в январе выросла на 0,5% по сравнению с январем 2013 года.

На добычу СУЭК в январе пришлось 7,9 млн т. (+8,6%), ХК СДС-уголь - 2,3 млн т. (+10,1%), Кузбассразрезуголь - 3,5 млн т. (+2,2%), "Южный Кузбасс" - 1,1 млн т. (-5,5%), "Востоксибуголь" - 0,9 млн тонн (-35,7%), "Южнокузбассуголь" - 1,1 млн т. (+41,7%), "Якутуголь" - 0,9 млн т. (+6,9%), Распадская - 0,64 млн т. (-24,4%).

Объем перевалки угля в 2013 году в российских портах вырос на 13,3% до уровня 101,1 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в декабре 2013 г. (FOB Newcastle/Port Kembla) вновь показали небольшой рост и достигли 90,4 долл./тонну (+2,5% к ноябрю 2013 года; -9,2% к декабрю 2012 года).

**Электроэнергетика**

Потребление электроэнергии в январе 2014 года в целом по России составило 99,7 млрд кВтч (-1,6% к январю 2013 года). Основное снижение наблюдалось в ОЭС Сибири (-4,7%), ОЭС Средняя Волга (-4,4%) и ОЭС Урал (-0,9%). Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в январе 2014 года оказалась чуть ниже, чем в январе 2013 года (-12,8°C против -12,4°C).

На 01.01.2014 г. общая установленная мощность электростанций ЕЭС России составила 226,5 ГВт. Прирост установленной мощности составил 3,4 ГВт (+1,5% к 2012 году): вводы нового оборудования - 3,74 ГВт, модернизация - 0,25 ГВт, вывод из эксплуатации - 0,68 ГВт.

Годовой максимум потребления мощности в ЕЭС России пришелся на 18.01.13 и составил 147 046 МВт (при нагрузке электростанций 149 253 МВт), что на 10 379 МВт (или -6,6%) ниже абсолютного годового максимума 2012 года. Потребление электроэнергии по итогам минувшего года уменьшилось всего на 0,6%.

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

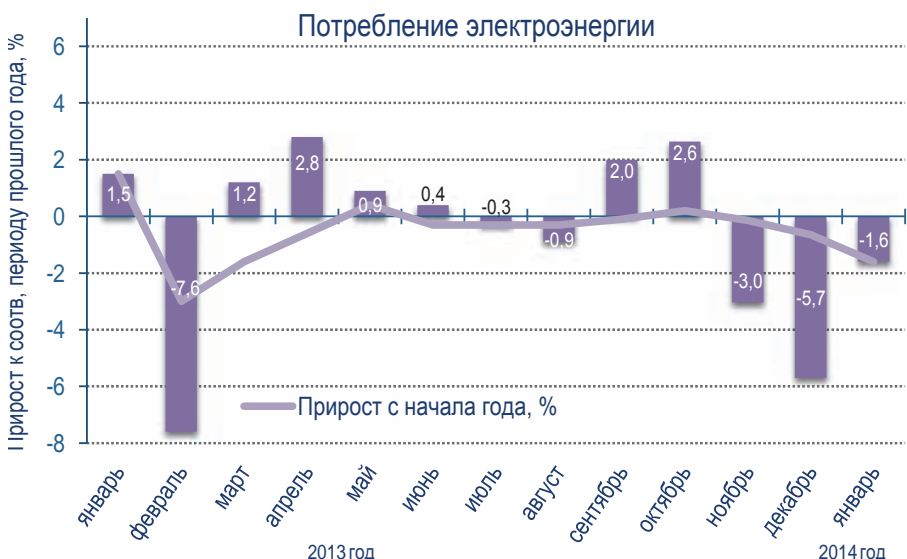
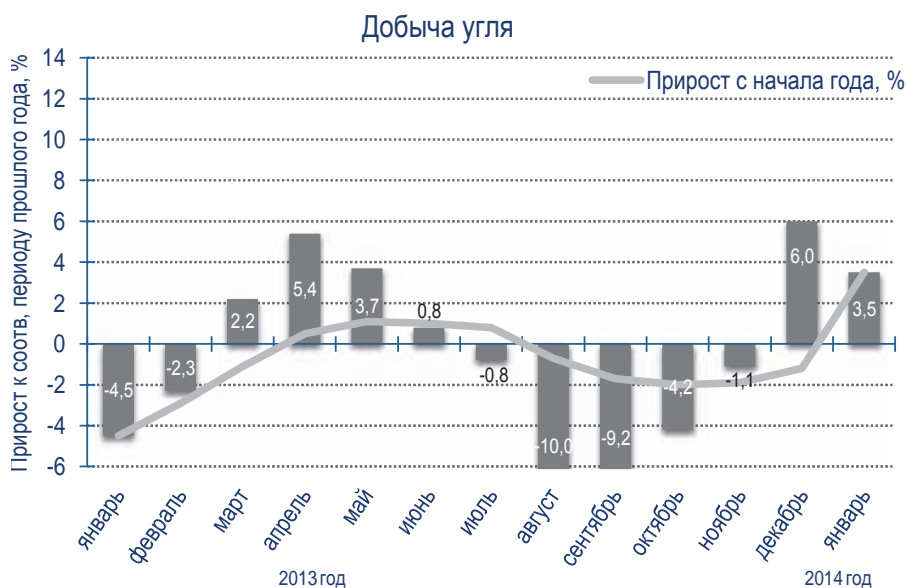
- 703,4 руб./МВтч для зоны Сибирь (-2,8% к январю 2013 г.);

- 1076,2 руб./МВтч для зоны Европа и Урал (+15,1% к январю 2013 г.).

**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/>



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



## 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.

### МНПП ТЕХНОПРИБОР



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

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



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

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

#### На предприятии внедрена система менеджмента качества

сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)

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



**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.



**ЭлТехПрод** [www.eltehprod.ru](http://www.eltehprod.ru) [koont@ya.ru](mailto:koont@ya.ru) +7 (8352)294402  
Запасные части электрических аппаратов

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

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 5ТЛ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, 3Б-0ХХХХ, 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, вентиляей электропневматических.
- гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, кулачковых контроллеров и многое другое.

на сайте [www.eltehprod.ru](http://www.eltehprod.ru) [koont@ya.ru](mailto:koont@ya.ru) +7 (8352) 294-402; 540-080.

**Имеем широкую дилерскую сеть.**



**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](mailto:vagon@tehnostd.com),  
[zips@tehnostd.com](mailto:zips@tehnostd.com)  
Internet: [www.railway-publish.com](http://www.railway-publish.com)

Международный информационный  
научно-технический журнал

**ВАГОННИЙ  
ПАРК**

Международный информационный  
научно-технический журнал  
**ЛОКОМОТИВ  
И Н Ф О Р М**

**Railvolution**

**ПОСТОЯННЫЙ  
АССОРТИМЕНТ  
ПРОДУКЦИИ  
НА СКЛАДЕ**

# ООО «ПроектСнаб» предлагает

## МАТЕРИАЛЫ ВСП:

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

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- Бандаж черновые;
- Колеса цельнокатанные;
- Заготовки осевые.
- Материалы для вагоностроения - балки, швеллера, спецпрофиля

**одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!**

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

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	69,000	352	57500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК 03.2014	124,000	460	50000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМК 12.2013	13,344	24	59000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70А (11,0м ДМЗ)	69,000	134	69000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80А (11,0м ДМЗ)	20,150	31	65000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100А (11,0м ДМЗ)	20,350	22	65000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 12,5 3/2 НТМК 2014г.в.	64,880	80	42000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РП65Т (12,5м отв НТМК) 2014г.в	64,880	80	38500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Накладна 1Р65 НТМК-НСМЗ 14.05.13	4,336	147	41000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69

**железнодорожная компания**  
**Комплекттранспец**

*позвонить* →

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

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

Оптовые поставки материалов ВСП и путевого инструмента

Весь товар в наличии. Фотографии на сайте [www.oookts.ru](http://www.oookts.ru)

Вид товара	Кат. износа	Длина м.	Цена руб./тн с НДС
Рельс Р-65	с мин. износом	12.45-12.5	25000
Рельс Р-65	Iгр. (I-3 мм)	12.45-12.5	22500
Рельс Р-65	IIгр. (4-6 мм)	12.45-12.5	18000
Рельс Р-65	Iгр. (I-4 мм)	25	26000
Рельс Р-65	IIгр. (4-6 мм)	25	23000
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 (I-3мм) без бок. износа		12,5	18000

Все цены утверждены

*Скидка на объемах от 100 тонн.*



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 цельнокатанные, 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: карнас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубки, 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

# 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: metallnt.ru. E-mail: metallosnab@list.ru

**Сортамент предлагаемой продукции очень широк, а именно:**

**бандаж 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.**

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.



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 20Б2, 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.metallnt.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/к, эл.сварные, сортовой металлопрокат. (обширная номенклатура).	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7(3435) 45-02-53
КУПИМ Б/У ВАГОНЫ, Ж/Д ЗАПЧАСТИ (предложения на эл. почту)	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7-912-24-9-10-33

**ООО «Транском Екатеринбург»**

**Поставляем**

- материалы ВСП
- путевого 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 ПР65 - 34000 р/т;
- шуруп путевого 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клеммный с гайкой 45000 р/т
- прокладка ЦП143 - 15р/шт; ЦП328 -18р/шт и др. мвсп

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

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

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
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
Подкладна КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладна КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладна 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



**«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-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 четырехдырые со склада в Екатеринбурге цена от 91 000,00 руб. за тонну с НДС**

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
<b>Поставляем любое оборудование СЦБ и связи, в т.ч. МПЦ</b>		договорная	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
<b>Поставляем материалы ВСП (новые и с/г), ж/д инструмент</b>		договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.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**

**+7 (499) 181-19-88/97**

**Здесь могла быть  
ваша реклама!**

**+7 (495) 765-73-16/19**



## ЛИЗИНГ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА – АКТУАЛЬНЫЙ АНТИКРИЗИСНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

**ПРЕСС-РЕЛИЗ**  
**26 февраля 2014 года**

По мнению ИПЕМ, положительный опыт лизинга грузовых вагонов необходимо использовать в развитии механизмов лизинга на рынках локомотивов и другого подвижного состава. Государственное субсидирование процентных ставок по лизинговым платежам будет иметь значительный синергетический эффект для экономики страны.

Владимир Савчук, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), принял участие в деловой встрече «Рынок лизинга подвижного и тягового состава – 2014. Текущие проблемы и перспективные ниши». В своем выступлении эксперт ИПЕМ сконцентрировался на перспективных нишах лизинга подвижного состава – локомотивах, пассажирских вагонах и путевой технике.

Согласно инерционному варианту, предусмотренному в проекте Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года, разработанному ИПЕМ в 2013 году по заказу Минпромторга РФ, в 2015-2020 гг. объем рынка грузовых вагонов составит не менее 600 млрд рублей. В этот же период объем рынков другого подвижного состава (локомотивы, МВПС,

путевая техника, пассажирские вагоны) составит около 540 млрд рублей, из которых вторым по объемам является рынок локомотивов – более 250 млрд руб., пассажирских вагонов – более 200 млрд руб, путевых машин – более 50 млрд руб.

По словам Владимира Савчука, на фоне снижения производства предприятий транспортного машиностроения, развитие лизинга может оказать позитивное влияние не только на эту отрасль промышленности, но и на экономику России в целом. «Фактически, субсидирование лизинговых процентных ставок на несколько миллиардов рублей ежегодно может создавать совокупные эффекты и прирост доходов бюджетной системы в размере нескольких десятков миллиардов рублей», - отметил эксперт. Развитие института лизинга подвижного состава можно назвать одной из антикризисных мер, позволяющей решить проблему сохранения и даже существенного увеличения выпуска продукции по ряду позиций. В то же время применение инструмента лизинга позволит в короткие сроки решить проблему дефицита тягового подвижного состава.

Как отметил Владимир Савчук, маневровая техника – один из перспектив-

ных сегментов для лизинга. Потребителями в этой сфере являются не только ОАО «РЖД», но и промышленные предприятия, предприятия промышленного железнодорожного транспорта и т.д. Несмотря на его относительно небольшой объем, на нем присутствует ряд платежеспособных производственных компаний, предъявляющих спрос на обновление устаревшего подвижного состава. Лизинг является для таких компаний комфортным инструментом, с помощью которого они могут добиться оптимизации инвестиционной и налоговой нагрузки и снизить издержки на транспорт. Положительный опыт лизинга грузовых вагонов способен стимулировать запуск лизинга маневровых локомотивов.

Как отметил эксперт, перспективным также является применение инструмента лизинга при модернизации маневровых локомотивов. Возможны варианты, при которых компания, производящая модернизацию, выкупает локомотив у промышленного предприятия и, проведя глубокую модернизацию, выдает подвижной состав обратно в аренду или лизинг. В настоящий момент крупнейшие российские производители локомотивов и ремонтные предприятия рассматривают возможность реализации подобных схем.

Субсидирование процентных ставок по лизинговым платежам смогло бы эффективно поддержать российских производителей подвижного состава в период снижения объемов выпуска продукции, увеличив выплаты в бюджеты разных уровней. Государственное субсидирование лизинга железнодорожной техники будет способствовать развитию российского машиностроения, в отличие от лизинга в сфере производства авиалайнеров, которое является в большей степени поддерживаемой зарубежными производителями.

**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/>



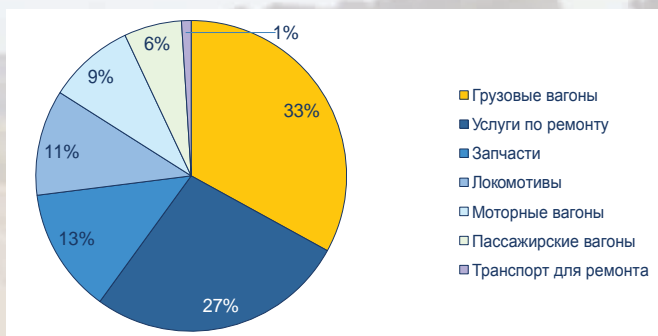


ДЕЛОВАЯ ВСТРЕЧА В РЕДАКЦИИ ГАЗЕТЫ «ГУДОК»  
 «РЫНОК ЛИЗИНГА ПОДВИЖНОГО И ТЯГОВОГО СОСТАВА – 2014. ТЕКУЩИЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НИШИ»  
 26 ФЕВРАЛЯ 2014 Г.

## ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЛИЗИНГА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

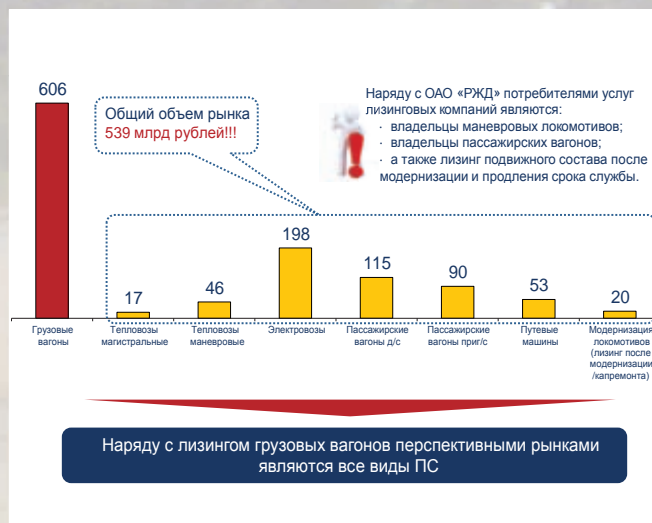
**Савчук Владимир Борисович**  
 руководитель Департамента исследований железнодорожного транспорта  
 ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ. [www.ipem.ru](http://www.ipem.ru)

**Структура отрасли транспортного машиностроения**  
 Структура отрасли транспортного машиностроения  
 в 2012 году (465 млрд руб.)



Структура отрасли транспортного машиностроения на основании общей стоимости отгруженной продукции (услуг) была определена следующим образом: **грузовые вагоны – 33%, услуги по ремонту – 27%, запчасти – 13%, локомотивы – 11%, моторные вагоны – 9%, пассажирские вагоны – 6%, транспорт для ремонта – 1%.**

**Объемы поставок подвижного состава**  
 в период 2015-2020 гг.  
 (в закупочных ценах 2013 г.), млрд руб



### Развитие лизинга – эффективная мера поддержки российского транспортного машиностроения

#### Пример поддержки в сфере авиации:

В бюджете РФ на 2013 год предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства  
**630 млн руб.**

Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме около **120 плацкартных вагонов**



Транспортное машиностроение имеет один из самых высоких мультипликаторов 1,5 (для сравнения автомобилестроение – 1,38, станкостроение – 0,87, черная металлургия – 0,03).

В бюджете РФ на 2013 год предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда, предназначенные для внутренних региональных и местных воздушных перевозок  
**2,15 млрд руб.**

Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме около **700 вагонов МВПС**



Субсидирование процентных ставок по лизинговым платежам смогло бы эффективно поддержать российских производителей подвижного состава в период снижения объемов выпуска продукции, увеличив выплаты в бюджеты разных уровней.

**Средства Федерального бюджета РФ используются для поддержки зарубежных производителей авиатехники в кризисный период для российской экономики!**

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/>

### Лизинг – многофункциональный инструмент

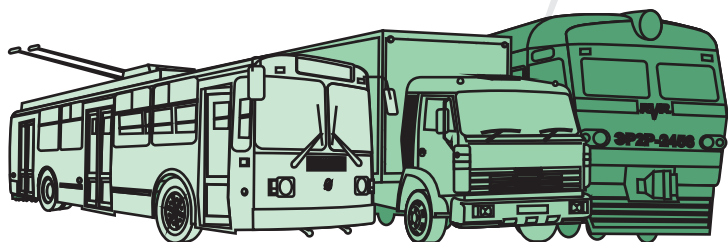
Позволяет закупать подвижной состав в **бОльших объемах при сохранении текущего уровня финансирования сделок. При закупках в локомотива** позволит обеспечить тяговыми ресурсами проекты развития инфраструктуры

Позволяет остановить **деградацию крупнейших градообразующих предприятий в регионах**

Позволяет **увеличить выплаты не только в федеральный, но и региональный бюджеты, обеспечивая социальную стабильность в регионах**

Позволяет **внедрять новые и инновационные разработки в ПС обеспечивать сбыт такой продукции**

# 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:



## NDT Russia — «НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ»

С 18 по 20 февраля 2014 года в Москве, в СК «Олимпийский» состоялась 13-я Международная выставка NDT Russia — «Неразрушающий контроль и техническая диагностика в промышленности». Организаторы выставки ООО «ПРИМЭКСПО», часть группы компаний ITE.

NDT Russia – наиболее эффективная выставка в сфере неразрушающего контроля и технической диагностики, предоставляющая компаниям-участницам возможности увеличения доли рынка и расширения географии продаж, а посетителям самую актуальную информацию о рынке и широкий выбор специализированного оборудования.

На церемонии официального открытия выставки присутствовали: Василий Семенович Никулин, начальник технической инспекции Министерства обороны Российской Федерации; Александр Давидович Фертман, директор по науке кластера ядерных технологий фонда «Сколково»; Сергей Викторович Маринко, начальник управления Главного научного метрологического Центра Министерства обороны Российской Федерации; Тимур Фанильевич Мамлеев, начальник 2-го филиала Главного научного метрологического Центра Министерства обороны Российской Федерации; Ирина Анатольевна Любина, генеральный директор ООО «ПРИМЭКСПО»; Римма Мидхадовна Мангушева, директор выставки NDT Russia. В своих приветственных обращениях гости отметили важность проведения промышленных выставок и подчеркнули особую роль неразрушающего контроля и технической диагностики в процессе модернизации всех секторов российской промышленности.

Участие в выставке приняли 76 компаний из 7 стран мира и 12 субъектов Российской Федерации. Свою продукцию представили ведущие российские и зарубежные разработчики и поставщики оборудования и технологий для неразрушающего контроля и технической диагностики в различных отраслях промышленности, среди которых - Acousticeye, Advanced Oem Solutions, Ceramtec GMBH, Extende, Granpect Company Limited, Labino ab, Акустические Контрольные Системы, Арсенал Неразрушающего Контроля, Ассоциация Васт, Верамакс Тестинг, НПФ виброн, Техспектр, Галас НДТ, Глобалтест, Группа Юнитест, Дельта НДТ, Индумос, НПП Интерприбор, ГК Интерюнис, Константа, НПЦ Кропус, КТБ Стройприбор, Локус, Машпроект, Мелитэк, Монотест НПП, Новатест, Пергам Инжиниринг, Промгруппприбор, Промсервис, Синеркон, Синтез НДТ, Совтест АТЕ, Телемип, Тестрон, Техинтест, НПП Технотест, ТСТ, Тэсто Рус, Ультра НДТ, Уран НПФ и др.

В рамках выставки была представлена коллективная экспозиция ВУЗов, которая продемонстрировала научный потенциал и актуальные разработки отрасли.

Знаком «Хит продаж» на выставке были отмечены оборудование и приборы неразрушающего контроля, на которые распространялись эксклюзивные выгодные цены, действующие только на период проведения выставки, что вызвало дополнительный интерес посетителей и стимулировало профессиональную аудиторию к совершению покупки.

Общая площадь экспозиции составила 900 кв. м. Выставку посетили 2146 человек, в т.ч. 95% - специалистов, из которых 50% - руководящий состав: генеральные ди-

ректора, главные инженеры, начальники лабораторий неразрушающего контроля. Данные опросов показали, что 70% посетителей влияют на решение о закупке.

### ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

В рамках выставки NDT Russia была организована насыщенная деловая программа, нацеленная на максимальное содействие развитию отрасли и затрагивающая наиболее актуальные вопросы. Программа выставки имела высокую практическую значимость для специалистов и по своей тематической направленности максимально охватывала основные методы и сферы применения неразрушающего контроля и технической диагностики. В рамках программы были рассмотрены современные средства ТД и НК, вопросы твердомерии, методы применения НК при диагностике трубопроводов тепловых сетей и диагностике трубопроводной арматуры, вопросы томографии и общие вопросы, связанные с внедрением направления в сфере НК и ТД на предприятии.

Мероприятия посетили инженеры, начальники ЛНН, генеральные директора и заместители генеральных директоров, начальники отделов прочности, инженеры-технологи, инженеры-испытатели, главные механики, научные сотрудники и другие специалисты.

В деловой программе в качестве слушателей приняли участие представители таких компаний, как «Газпром Трансгаз Чайковский», ПО «Киришинефтеоргсинтез», «Росдиагностика», «Средневожская Газовая Компания», «Нефтехимремонт», «Газпром Трансгаз Казань» «Газпром Добыча Ямбург», «Гомельтранснефть Дружба», «Казанский Вертолетный Завод», «Метровагонмаш», «Белаз» - Управляющая Компания Холдинга «Белаз-Холдинг», Оао «Ниизс», «Русгидро» и многие другие.

В первый день на демонстрационной площадке прошли тест-драйвы оборудования для неразрушающего контроля в рамках проекта «Олимпиада достижений НДТ», в ходе которых участники выставки протестировали различные объекты, в том числе объекты посетителей, и продемонстрировали возможности своего оборудования.

Выставка NDT Russia ежегодно оказывает поддержку и выступает генеральным спонсором фотоконкурса «Будни Неразрушающего Контроля», который проводится для специалистов отрасли и итоги которого были подведены на коктейле выставки (организатор конкурса – портал Дефектоскопист.ру). В этом году на конкурс были представлены свыше 100 фотографий. Победителями в разных номинациях стали более 20 участников, которые получили почетные призы от организаторов конкурса.

За 13 лет динамичного развития NDT Russia обрела статус эффективной площадки для демонстрации, продажи и последующего внедрения разработок в области неразрушающего контроля и технической диагностики. Такие успехи способствовали принятию решения об изменении места проведения выставки в 2015 году на ВК «Крокус Экспо», одну из крупнейших выставочных площадок мира и крупнейший выставочный комплекс Восточной Европы с отлично развитой инфраструктурой и высоким уровнем сервиса.

**До встречи в 2015 году в ВК «КРОКУС ЭКСПО»!**

## ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЗА ФЕВРАЛЬ 2014

Сергей Парсегов, CFA, [s.parsegov@pokrovka-finance.com](mailto:s.parsegov@pokrovka-finance.com)  
 Евгений Шамин, [e.shamin@pokrovka-finance.com](mailto:e.shamin@pokrovka-finance.com)  
 Матвей Бондаренко, [m.bondarenko@pokrovka-finance.com](mailto:m.bondarenko@pokrovka-finance.com)

### Основные события ж/д отрасли в 2014 году

**27.03.2014** Международный Московский Логистический Форум. Пассажирский форум. [Форум] г. Москва, Россия. Обсуждение вопросов развития пассажирского транспорта в России.

**22.04.2014** Международная конференция по транспорту и логистике «ТрансРоссия». [Конференция/выставка] г. Москва, Россия. Обсуждение современных тенденций и перспектив развития транспортного комплекса.

**18.06.2014** Международный ж/д бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520". [Форум] г. Сочи, Россия. Встреча производителей и потребителей ж/д техники, технологий, логистических и инфраструктурных услуг.

**11.09.2014** Уральский транспортный салон «МАГИСТРАЛЬ – 2014». [Конференция/выставка] г. Екатеринбург, Россия. Демонстрация новейшей продукции предприятий транспортного машиностроения демонстрация.



### Ключевые события и тенденции февраля:

- Сохраняется негативный тренд в грузоперевозках. За первые два месяца 2014 г. погрузка упала на 0,6% относительно уровня 2013 г. Лидером падения стал сегмент перевозки строительных грузов (-12%), в том числе из-за завершения инфраструктурных проектов в Сочи.
- Планируемая в 2014 г. в рамках инвестпрограммы РЖД закупка 629 новых локомотивов на 76,1 млрд. руб. ввиду дефицита средств может быть заменена на финансовый лизинг.
- В 2014 г. РЖД планирует снизить численность работников на 3% (до 854,4 тыс. чел.).
- В 2014 г. Украинские железные дороги ожидают увеличение погрузки сети до 447 млн. т. (+1,2% от уровня 2013 г.). В первую очередь увеличение погрузки связано с зерном (в январе 2014 г. его погрузка увеличилась на 20%).

### Трансмашхолдинг (ТМХ)

#### Демиховский машиностроительный завод

**26.02.2014**

До конца 2014 г. Демиховский МЗ (ДЗО ТМХ) поставит Центральной ППК 26 электропоездов ЭД4М (290 вагонов). Завод поставит 4 поезда в 12-вагонной составности, остальные 22 в 11-вагонной. Сумма контракта не разглашается.

#### Поставка вагонов метро

**25.02.2014**

В 2014-2017 гг. Метровагонмаш (ДЗО ТМХ) поставит московскому метрополитену 832 вагона на сумму 143,9 млрд. руб. Контракт также подразумевает сервис и ремонт подвижного состава на всем жизненном цикле (30 лет).

#### Брянский машиностроительный завод (БМЗ)

**25.02.2014**

Брянский МЗ поставил РЖД 2 маневровых тепловоза ТЭМ18 ДМ, поставка стала первой в 2014 г. По итогам 2014 г. БМЗ поставит РЖД в общей сложности 40 тепловозов ТЭМ18 ДМ (маневровый тепловоз, мощность – 1200 л.с.)

#### Производство трамваев

**24.02.2014**

До конца 2014 г. СП ТМХ и Alstom ООО «ТрамРус» построит в Санкт-Петербурге завод по производству низкопольных трамваев для колеи 1524. Площадь завода составит 20 тыс. кв. м, проектная мощность - 100 трамваев (300 секций) в год. Объем инвестиций – €30 млн.

#### Отчетность

**18.02.2014**

Чистая прибыль ТМХ по РСБУ в 2013 г. составила 7,7 млрд. руб. (+ 78% к 2012 г.), выручка увеличилась до 80 млрд. руб. (+17,7%), валовая прибыль составила 3,9 млрд. руб. (+16,7%), прибыль от продаж увеличилась до 2,4 млрд. руб. (+30%).

#### Новый литейный цех

**17.02.2014**

В 2014 г. ТМХ планирует освоить на Бежицком заводе (г. Брянск) выпуск литья для инновационных грузовых вагонов. Проектная мощность литейного цеха – 120 тыс. т. (35 тыс. вагонокомплектов в год). Объем инвестиций – 5 млрд. руб.

#### Группа Синара

#### Поставка 2ЭС6 «Синара»

**14.02.2014**

В 2014 г. в рамках программы обновления локомотивного парка РЖД, «Уральские локомотивы» (СП Синара и Siemens) поставят на Западно-Сибирскую ЖД 100 электровозов 2ЭС6 «Синара». Ранее, в 2012-2013 гг. в Омск было поставлено 176 локомотивов серии 2ЭС6 «Синара».

**Покупка ОАО «Калугапутьмаш»****06.02.2014**

ФАС одобрила покупку Синарой 100% акций ОАО «Калугапутьмаш». Сумма сделки не раскрывается. Ожидается, что приобретение «Калугапутьмаш» расширит компетенции Синары в сфере производства специализированной путевой техники и комплектующих тепловозов.

**Производители вагонов****Тверской вагонстроительный завод (ТВСЗ)****24.02.2014**

Ввиду недофинансирования программы обновления парка подвижного состава ФПК (ДЗО РЖД) и снижения плана закупок вагонов до 213 вагонов, Тверской ВСЗ сократит 630 человек (8% штата).

**17.02.2014**

Чистая прибыль ТВСЗ в 2013 г. составила 647 млн. руб. (+37% к 2012 г.), выручка выросла на 15% до 35,3 млрд. руб. с 30,7 млрд. руб., валовая прибыль - до 3,2 млрд. руб. (+4%).

**Уралвагонзавод (УВЗ)****26.02.2014**

УВЗ получил сертификат соответствия Международному стандарту ж/д промышленности IRIS. Внедрение стандарта началось в 2011 г., а в 2013-2014 гг. завод прошел процесс сертификации. Ожидается, что внедрение IRIS повысит качество продукции и эффективность работы завода.

**26.02.2014**

УВЗ увеличит уставный капитал на 10 млрд. руб., путем размещения 10 млн. акций в пользу Росимущества. Цель привлечения средств не раскрывается. Месяцем ранее завод осуществил допэмиссию акций на 5,4 млрд. руб.

**Крюковский вагонстроительный завод (КВСЗ)****19.02.2014**

Продолжается сокращение производственной программы КВСЗ. В январе 2014 г. Крюковский ВСЗ произвел 47 грузовых вагонов (-91% от января 2013 г.). Ранее, по итогам 2013 г., КВСЗ уменьшил выпуск грузовых вагонов до 5.316 ед. (-48,3% к уровню 2012 г.), выпуск пассажирских вагонов увеличился до 74 ед. (+7,2% от 2012 г.).

**14.02.2014**

ОАО «Нировский завод» и КВСЗ подписали учредительные документы о создании ООО «Ниров-КВСЗ» - СП по производству эскалаторов для метрополитена и рельсового транспорта.

**Алтайвагон****07.02.2014**

В 2014 г. Алтайвагон поставит ФПК (ДЗО РЖД) 1,7 тыс. крытых вагонов. Сумма сделки - 4,5 млрд. руб. (2,6 млн. руб./вагон).

**07.02.2014**

В марте - апреле 2014 г. Алтайвагон введет в эксплуатацию в г. Рубцовск (Алтайский край) новую линию по производству мелкого и среднего вагонного литья. Стоимость проекта - 1,1 млрд. руб.

**Стахановский вагонстроительный завод (СВСЗ)****18.02.2014**

ОВК договорилась с четырьмя заводами (Алтайвагон, Новокузнецкий ВСЗ, Рославльский ВРЗ, Могилевский

ВСЗ) о производстве более 5 тыс. инновационных вагонов. Компания намерена загружать конкурентов сборкой, а сама будет заниматься сбытом продукции.

**Объединенная вагонная компания (ОВК)****17.02.2014**

Антимонопольный комитет Украины одобрил приобретение Стахановским ВСЗ контрольного пакета акций SCB Foundry, a.s. - его чешского поставщика литья. Предполагается, что сделка интегрирует процесс производства и повысит капитализацию СВСЗ.

**Российские железные дороги****Перевозка автомобилей****27.02.2014**

Чистая прибыль ОАО «Рейлтрансавто» (СП РЖД и ООО «ТрансГрупп АС») по РСБУ в 2013 г. сократилась до 208,2 млн. руб. (-14,3% к 2012 г.), выручка составила 4,5 млрд. руб. (-9,4%), валовая прибыль - упала до 619,7 млн. руб. (-8,4%), прибыль от продаж упала до 470,5 млн. руб. (-10,8%). ОАО «РейлТрансАвто» - ж/д оператор, перевозящий автомобили. Парк подвижного состава компании насчитывает 2 500 специализированных вагонов-автомобилевозов. Рейтинг 25.02.2014 Fitch Ratings подтвердило РЖД долгосрочный рейтинг дефолта эмитента в иностранной валюте на уровне "BBB" со "стабильным" прогнозом.

**БАМ и Транссиб****25.02.2014**

РЖД попросит у Правительства РФ выделить дополнительные 16 млрд. руб. на программу развития Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. На эти деньги планируют увеличить пропускную способность путей, что позволит до 2020 г. вывезти из Кузбасса 39,3 млн. т. грузов.

**21.02.2014**

РЖД объявило первый конкурс в рамках проекта по расширению Транссиба и БАМа на сумму 134 млрд. руб. Общая сумма проекта составляет 562 млрд. руб.

**20.02.2014**

РЖД объявило тендер на реконструкцию Дальневосточной ЖД. Всего на конкурс выставлено 24 проекта по строительству и ремонту путей, тоннелей, ж/д станций и депо. Общая стоимость работ - 158 млрд. руб.

**Олимпийские игры****25.02.2014**

За время Олимпийских игр пригородные поезда г. Сочи перевезли около 3,5 млн. пассажиров.

**Лизинг****24.02.2014**

РЖД может изменить систему обновления парка ТПС с прямой покупки на финансовый лизинг ввиду дефицита средств на реализацию запланированной инвестпрограммы. В структуре инвестпрограммы монополии на 2014-2016 гг. около 19% средств предполагается направить на обновление парка ТПС.

**Численность сотрудников****18.02.2014**

РЖД сократит численность штата на 3% до 854,4 тыс. чел. в первую очередь за счет естественной убыли (на

места уволившихся работников новые не будут наняты). Численность сотрудников РЖД, за 2013 г. сократилась на 4,8% – до 880,8 тыс. человек.

#### Допэмиссия акций

**18.02.2014**

Совет директоров РЖД определил цену размещения дополнительных обыкновенных акций общества в размере 1 тыс. руб. за бумагу. Выпуск, размещаемый по закрытой подписке, включает 2,1 млн. обыкновенных акций (на сумму 2,1 млрд. руб.). Приобретатель акций – Росимущество, единственный акционер компании.

#### Продажа ДЗО

**18.02.2014**

РЖД объявили открытый конкурс по продаже 75% - 2 акции ОАО «Первая нерудная компания». Стартовая цена составляет 4,8 млрд. руб., что соответствует рыночной стоимости компании. Основной вид деятельности Первой нерудной компании - производство щебня.

**10.02.2014**

РЖД выставили на продажу 75% - 2 акции своего дочернего предприятия ОАО «Вагонремаш». Цена – не менее 2,5 млрд. руб. Предприятие осуществляет ремонт пассажирского, грузового и специализированного подвижного состава на базе Воронежского, Новороссийского и Тамбовского вагоноремонтных заводов.

#### Нефтеналивные грузы

**18.02.2014**

Перевозки нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в январе 2014 г. сократились на 1,9% по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. Экспорт составил 11,2 млн. т. (756,2 тыс. т. в страны СНГ, 10,5 млн. т. – в третьи страны).

#### Приватизация

**17.02.2014**

Приватизация 5% РЖД в 2014 г. откладывается до тех пор, пока из Фонда национального благосостояния не будут перечислены средства на развитие Транссиба. Расширение Транссиба и БАМ – один из ключевых инвестиционных проектов РЖД. Общая стоимость проекта – 562 млрд. руб.

#### Закупка новых локомотивов

**14.02.2014**

В 2014 г. РЖД направят 76,1 млрд. руб. на приобретение ТПС. Всего планируется закупить 629 новых локомотивов, из них 352 электровоза и 277 тепловозов.

#### Аэроэкспресс

**11.02.2014**

РЖД продает 25% ООО «Аэроэкспресс» по причине значительного недофинансирования собственной ж/д инфраструктуры. Аэроэкспресс специализируется на перевозках пассажиров до аэропортов в крупных российских городах - Москве, Владивостоке и Казани.

#### Каменный уголь

**11.02.2014**

РЖД по итогам января 2014 г. сохранило перевозку каменного угля внутри России и на экспорт на уровне января 2013 г. - 26,5 млн. т.

### Железные дороги СНГ Укрзалізниця

**20.02.2014**

Украинские вагоностроители в 2013 г. поставили на внешние рынки ж/д транспорт и оборудование к нему на \$2,5 млрд., что в 7 раз больше показателя импорта аналогичной продукции в Украину в 2012 г.

**06.02.2014**

ЖД Украины в январе 2014 г. увеличили перевозку зерновых грузов на 19,8% по сравнению с январем 2013 г. — до 2,8 млн. т.

#### Беллорусские ЖД

**18.02.2014**

За январь 2014 г. Белорусская ЖД перевезла 10,9 млн. т. грузов (-0,9 % к январю 2013 г.). Грузооборот ж/д транспорта в январе 2014 г. составил 3,5 млрд. т\*км. (+3,1% к январю 2013 г.).

#### Казахстанские ЖД (КТЖ)

**3.02.2014**

В 2014 г. КТЖ осуществит модернизацию 38 ЖД вокзалов, а также закупит 2 600 грузовых, 150 пассажирских вагонов и 42 локомотива. Ожидается, что это увеличит погрузку сети до 294 млн. т. грузов, а пассажиропоток - до 20 млн. пассажиров грузов.

### Грузовые операторы и собственники локомотивов/вагонов

#### Первая грузовая компания(ПГК)

**21.02.2014**

ПГК планирует передать в управление РЖД часть полувагонов. В управлении ПГК находятся 195 тыс. вагонов - 17% парка России, в т. ч. 112,3 тыс. полувагонов и 44,7 тыс. цистерн.

#### Федеральная грузовая компания(ФГК)

**18.02.2014**

В 2013 г. дивидендные выплаты ФГК (ДЗО РЖД) составили 16,9 млрд. руб. (70% чистой прибыли 2012 г.).

**18.02.2014**

Чистая прибыль ФГК по РСБУ в 2013 г. сократилась в 9,3 раза по сравнению с предыдущим годом и составила 2,5 млрд. руб., выручка составила 52,8 млрд. руб. (-21,2%).

#### Трансконтейнер

**19.02.2014**

Чистая прибыль ОАО «ТрансКонтейнер» по РСБУ в 2013 г. составила 4,5 млрд. руб. (-6% к уровню 2012 г.), выручка в 2013 г. практически не изменилась и составила 33,2 млрд. руб.

#### Трансойл

**21.02.2014**

В 2013 г. Трансойл перевез 56 млн. т. нефти и нефтепродуктов (-3,1% к уровню 2012 г.). Рыночная доля Трансойла в сегменте перевозок нефтеналивных грузов достигла 22,2%, грузооборот увеличился на 14,2% до 84,6 млрд. т\*км.

**Лизинг СУЭК****05.02.2014**

Владелец Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК) Андрей Мельниченко заинтересовался ж/д бизнесом: его кипрская Far Eastern Rail Ltd получила у ЕБРР кредит на €133 млн. на покупку инновационных грузовых вагонов, чтобы потом сдавать их в лизинг российским угольщикам.

**FESCO****26.02.2014**

Fesco и Yenwin International Freight Ltd. (Китай) создадут в Китае совместную экспедиторскую компанию. Yenwin International Freight Ltd - логистическая компания, занимающаяся экспедированием контейнерных грузов из Китая в Россию, страны СНГ, а также в страны Юго-Восточной Азии и Европу

**Русагротранс и Rail Garant****07.02.2014**

Объявленная в 2013 г. сделка слияния частных операторов (Русагротранс и Rail Garant) откладывается на неопределенный срок ввиду неблагоприятной рыночной конъюнктуры. Ремонт и сервис

**Уфимский тепловозоремонтный завод (УТРЗ)****27.02.2014**

Росимущество реализовало 100% акций УТРЗ. Покупателем предприятия стал Руслан Фомичев, предложивший за актив 478 млн. руб. при его начальной стоимости 286 млн. руб.

**Львовский локомотиворемонтный завод (ЛЛРЗ)****20.02.2014**

Чистая прибыль Львовского ЛРЗ в 2013 г. составила 24,6 млн. руб. (-4,5% к 2012 г.), выручка выросла до 1,1 млрд. руб. (+9,9%), валовая прибыль - 206,9 млн. руб.

(+10,2%), операционная прибыль выросла до 52,4 млн. руб. (+4,2%). Рентабельность продаж - 4,7%.

**Международные производители ж/д продукции****Bombardier Inc****20.02.2014**

До 2018 г. в рамках проекта строительства высокоскоростной железной дороги в Лондоне Bombardier поставит 65 поездов стоимостью \$2.1 млрд. (\$32 млн./поезд).

**14.02.2014**

Выручка Bombardier в 2013 г. составила \$18.2 млрд, что на 11% выше выручки прошлого года. Маржа по EBIT остается стабильной и составляет 4,9%.

**Siemens****01.02.2014**

Siemens и российская машиностроительная корпорация «Русские машины» (входят в «Базовый элемент» Олега Дерипаски) создали СП для участия в тендере Московского метрополитена на закупку подвижного состава.

**China CNR****14.02.2014**

China CNR анонсировала выпуск одногодичных облигаций на сумму 3 млрд. юаней. Вырученные деньги будут использованы для реструктуризации долгов.

**Wabtec****20.02.2014**

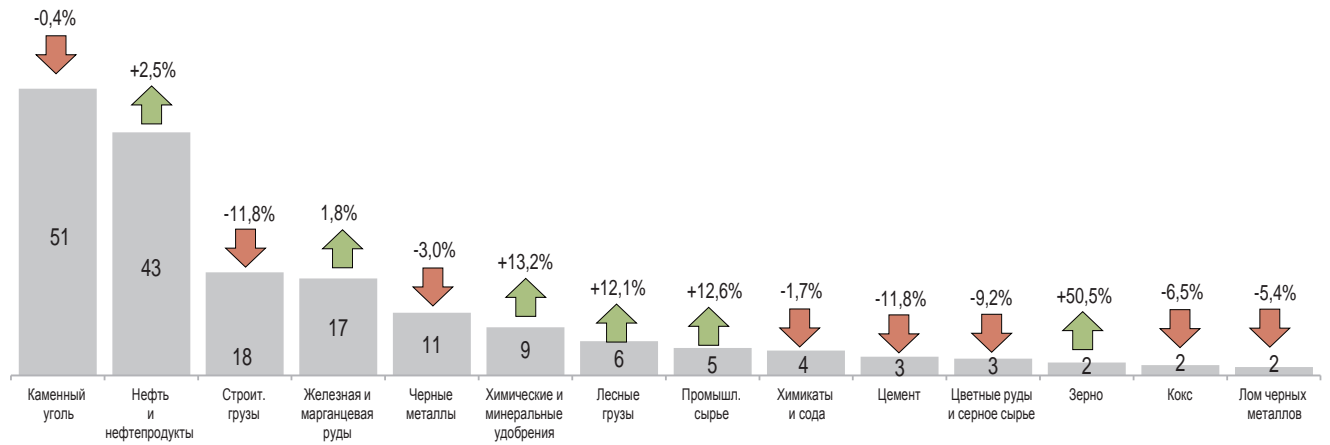
Выручка Wabtec в 2013 г. увеличилась на 12% по сравнению с 2012 г. и составила \$681,5 млн.

**12.02.2014**

Wabtec согласился приобрести Fandstan Electric Group компанию, специализирующуюся на производстве ж/д и промышленного оборудования за \$215 млн. (P/S = 0,9x).

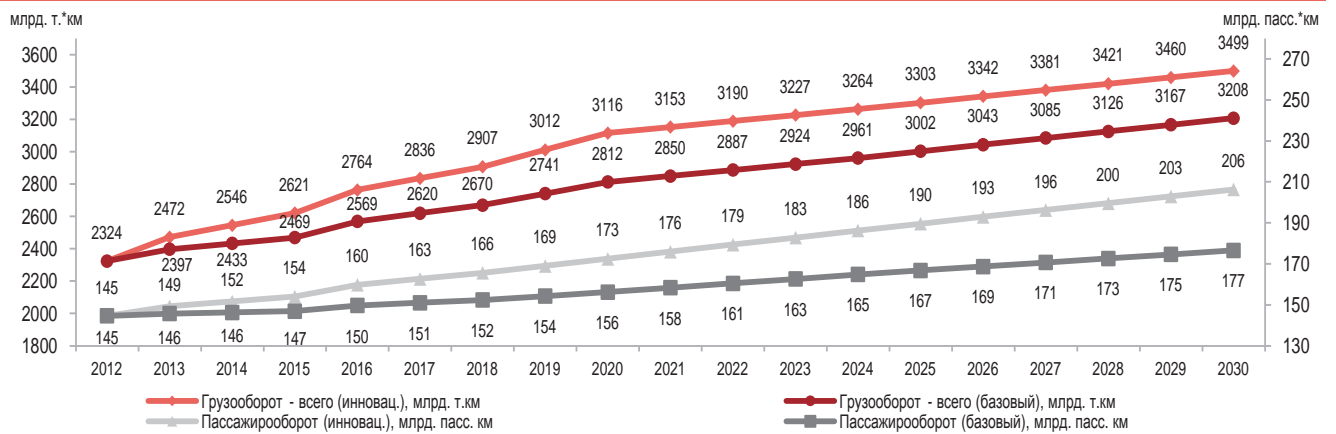


Объем погрузок по видам грузов за январь - февраль 2014 г., млн. тонн (% изм. от уровня 2013 г.)



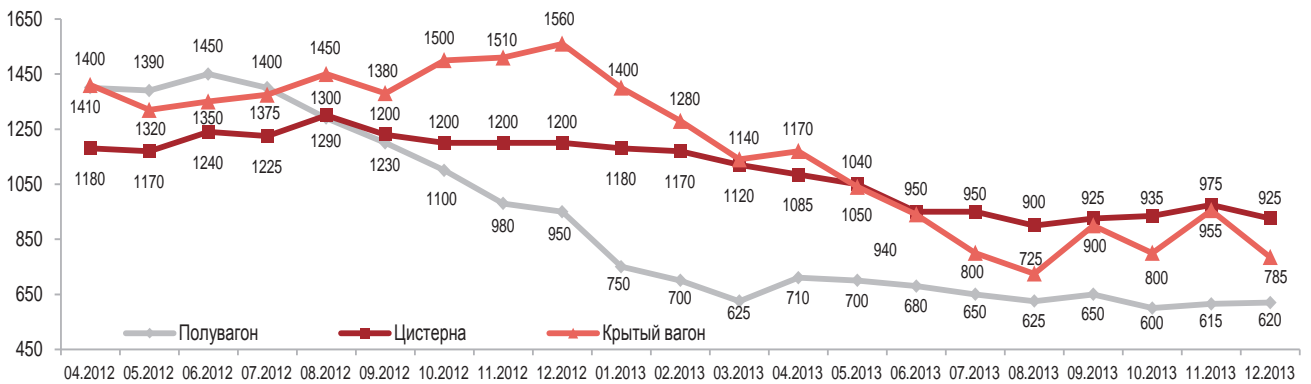
Источник: ОАО «РЖД»

Прогнозные значения грузо - и пассажирооборота РФ для основных сценариев развития



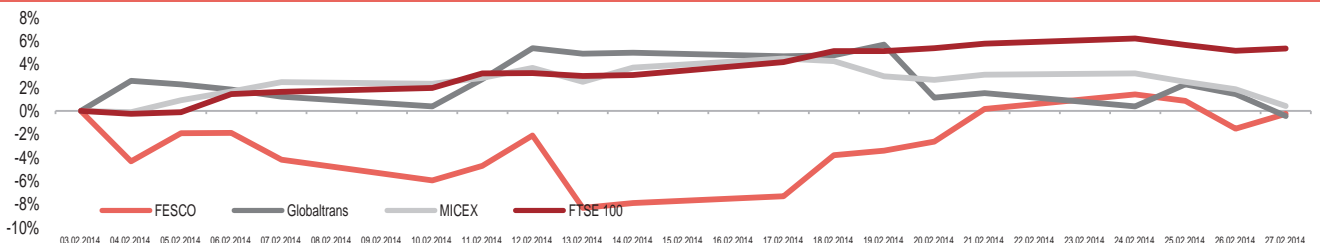
Источник: Минтранс РФ, «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года».

Ставки аренды подвижного состава (без НДС), руб./сутки



Источник: НП «СОЖТ», «Промышленные грузы»

Доходность ценных бумаг (акций, ADR) основных игроков ж/д рынка России





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

Продолжение. Начало в №№ 1(56)–2(57)

51. На основании решения о выдаче сертификата соответствия орган по сертификации оформляет сертификат соответствия, регистрирует его в Едином реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме в установленном порядке и выдает заявителю. Сертификат действителен только при наличии регистрационного номера.

52. Сертификаты соответствия вступают в силу со дня их регистрации в Едином реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме.

Сертификат соответствия может иметь приложение, содержащее перечень конкретных видов и типов продукции, на которые распространяется его действие.

53. Сертификат соответствия на продукцию, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, может быть выдан только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на эти составные части. В приложении к сертификату соответствия делается запись о том, что маркирование продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС осуществляется только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на подлежащие обязательному подтверждению соответствия составные части.

54. Опытные образцы продукции, не имеющие сертификата соответствия или декларации о соответствии на отдельные составные части, допускается выпускать в подконтрольную эксплуатацию до получения сертификата соответствия или декларации о соответствии на отдельные составные части.

55. При внесении изменений в конструкцию (состав) продукции или технологию ее производства, которые могут повлиять на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента, заявитель заранее извещает об этом орган по сертификации, который принимает решение о необходимости проведения новых испытаний или проверки состояния производства этой продукции.

56. Эксплуатационная документация (руководство по эксплуатации, формуляр, паспорт, ярлык, этикетка), прилагаемая к сертифицированной продукции, а также товаросопроводительная документация должны содержать единый знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС, запись о проведенной сертификации, а также учетный номер бланка сертификата соответствия, его регистрационный номер, дату выдачи и срок действия.

57. Действие сертификата соответствия по заявлению держателя сертификата соответствия может быть продлено на срок, не превышающий 1 года, для завершения работ по повторной сертификации при отсутствии внесения изменений в конструкцию и технологию изготовления продукции, рекламаций и претензий от потребителей, а также при положительных результатах последнего инспекционного контроля.

58. Держатель сертификата соответствия имеет право выдавать заверенные им копии сертификата соответствия для использования их на таможенной территории ТС.

59. Инспекционный контроль, если это предусмотрено схемой сертификации, осуществляет орган по сертификации, проводивший ее сертификацию. Инспекционный контроль проводится в форме периодических и внеплановых проверок, обеспечивающих получение информации о сертифицированной продукции в виде результатов испытаний и проверки состояния производства продукции, о соблюдении условий и правил применения сертификата соответствия и единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС в целях подтверждения того, что продукция в течение времени действия сертификата соответствия продолжает соответствовать требованиям настоящего технического регламента ТС.

60. Критериями определения периодичности и объема инспекционного контроля являются:

- а) степень потенциальной опасности продукции;
- б) результаты проведенной сертификации продукции;
- в) стабильность производства продукции;
- г) объем выпуска продукции;
- д) наличие сертифицированной системы менеджмента качества производства продукции;
- е) стоимость проведения инспекционного контроля.

61. Объем, периодичность, содержание и порядок проведения инспекционного контроля устанавливаются в решении органа по сертификации о выдаче сертификата соответствия.

62. Внеплановый инспекционный контроль проводится при наличии информации (подтверждающих документов) о претензиях к безопасности продукции. Указанная информация может быть получена от потребителей, а также от органов, осуществляющих государственный контроль (надзор) за безопасностью продукции, на которую выдан сертификат соответствия. Объем работ при внеплановом инспекционном контроле определяется необходимостью проверки технологических процессов, связанных с обнаруженными недостатками в обеспечении безопасности продукции, и проводится изготовителем на безвозмездной основе.

63. Инспекционный контроль включает в себя:

- а) анализ материалов сертификации продукции;
- б) анализ поступающей информации о сертифицированной продукции;
- в) проверку соответствия документов на сертифицированную продукцию требованиям настоящего технического регламента ТС;
- г) отбор и идентификацию образцов, проведение испытаний образцов и анализ полученных результатов;
- д) проверку отсутствия внесения в конструкцию и технологию изготовления продукции зафиксированных при проведении сертификации, изменений, влияющих на показатели безопасности продукции;
- е) проверку состояния производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;
- ж) проверку корректирующих действий по устранению ранее выявленных несоответствий;
- з) проверку правильности маркировки продукции и сопроводительной документации единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС;

и) анализ рекламаций на сертифицированную продукцию.

64. Содержание, объем и порядок проведения испытаний при проведении инспекционного контроля определяет орган по сертификации, проводящий инспекционный контроль.

65. Результаты инспекционного контроля оформляют актом о проведении инспекционного контроля.

В акте о проведении инспекционного контроля на основании результатов работ, выполненных в соответствии с пунктом 62 настоящей статьи, делается заключение о соответствии продукции требованиям настоящего технического регламента ТС, стабильности их выполнения и возможности сохранения выданного сертификата соответствия или о приостановлении (об отмене) действия сертификата соответствия.

66. По результатам инспекционного контроля может быть принято одно из следующих решений:

а) сертификат соответствия продолжает действовать, если продукция соответствует требованиям настоящего технического регламента ТС;

б) действие сертификата соответствия приостановлено, если путем корректирующих мероприятий заявитель может устранить обнаруженные причины несоответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС;

в) действие сертификата соответствия прекращено, если путем корректирующих мероприятий заявитель не может устранить обнаруженные причины несоответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС.

67. Прекращение действия сертификата соответствия вступает в силу со дня внесения соответствующей записи в Едином реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме.

68. Решение о приостановлении действия сертификата соответствия в случае невозможности проведения инспекционного контроля в обозначенные сроки по вине держателя сертификата соответствия орган по сертификации принимает в следующих случаях:

а) отказ держателя сертификата соответствия от заключения договора с органом по сертификации на проведение инспекционного контроля;

б) отказ держателя сертификата соответствия произвести оплату по договору с органом по сертификации на проведение инспекционного контроля;

в) отказ держателя сертификата соответствия создать условия (предоставить помещения, необходимую информацию в соответствии с пунктом 63 настоящей статьи) для работы сотрудников органа по сертификации при проведении инспекционного контроля.

69. В случае если держатель сертификата соответствия не производит сертифицированную продукцию в течение срока, превышающего полгода, выпуск в обращение продукции может осуществляться только после проведения внепланового инспекционного контроля.

70. В случае приостановления действия сертификата соответствия:

а) орган по сертификации:

информирует об этом органы государств-членов ТС, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере железнодорожного транспорта и заинтересованные орга-

низации;

устанавливает срок выполнения корректирующих мероприятий и контролирует их выполнение держателем сертификата соответствия;

б) держатель сертификата соответствия:

определяет количество и дислокацию отправленной продукции с отклонением от установленных требований;

уведомляет потребителей и иные заинтересованные организации о приостановлении использования продукции и сообщает порядок устранения выявленных недостатков;

устраняет выявленные недостатки на месте или обеспечивает возврат продукции для доработки изготовителем.

71. Информация о приостановлении или прекращении действия сертификата соответствия, а также о возобновлении действия сертификата соответствия доводится органом по сертификации до сведения органов государств-членов ТС, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере железнодорожного транспорта и заинтересованных организаций.

72. Продукция, действие сертификата соответствия на которую было прекращено, может быть повторно заявлена к проведению сертификации после выполнения заявителем необходимых корректирующих действий. При проведении повторной сертификации орган по сертификации может учитывать положительные результаты предыдущей сертификации.

73. Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта, строительство которых закончено, должны быть подвергнуты процедуре приемки в эксплуатацию.

74. Приемка в эксплуатацию осуществляется полностью или по очередям строительства в соответствии с проектной документацией и с учетом внесенных в нее в установленном порядке изменений.

75. Приемка в эксплуатацию осуществляется приемочной комиссией, назначаемой заказчиком.

Приемка в эксплуатацию железнодорожных путей общего пользования, а также объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, строительство которых осуществлялось с использованием средств бюджетов государств-членов ТС, осуществляется приемочной комиссией, назначаемой органом государства-члена ТС.

76. Для проверки готовности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, строительство которых закончено, к предъявлению его приемочной комиссии, заказчик назначает рабочую комиссию (рабочие комиссии) после получения официального извещения подрядчика о завершении строительства.

77. Решение рабочей комиссии о готовности к приемке в эксплуатацию выносится:

а) по результатам проверки соответствия объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта требованиям настоящего технического регламента ТС и утвержденной проектной документацией с учетом внесенных в нее в установленном порядке изменений;

б) по результатам анализа исполнительной документации, разрабатываемой подрядчиком;

в) на основе результатов измерений, в том числе с помощью автоматизированных путеизмерительных и диагностических систем, испытаний сооружений, устройств и механизмов, а также комплексного опробования оборудования.

**Продолжение следует.**

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ  
XIII ВЫСТАВКА - КОНФЕРЕНЦИЯ

# ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

28-30 мая 2014



## ТЕМАТИКА

- ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
- МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ

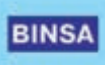
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР  
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ



ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

ООО ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ  
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91  
e-mail: nm@expo-odessa.com

[www.expo-odessa.com](http://www.expo-odessa.com)



Андрей Гурьев

## Железные дорожники о себе и реформах

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

Продолжение (начало в № 4 (49)–2 (57))

*РЖД-Партнер, № 12, декабрь 2004 г.*

### Без недомолвок и умолчаний

Как уже сообщалось, сформировано и начало свою работу Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Наше первое блиц-интервью – у его руководителя.

**Михаил Акулов,**  
руководитель Федерального агентства  
железнодорожного транспорта

– Михаил Павлович, как Агентство будет позиционировать себя в вопросах проведения реформы железнодорожного транспорта?

– Федеральное агентство железнодорожного транспорта должно принимать самое активное участие в реализации Программы структурной реформы в отрасли.

С этой целью мы уже внесли свой вклад в подготовку проекта постановления правительства о внесении изменений в план мероприятий по реализации реформы в части порядка создания новых организаций на базе имущественного комплекса ОАО «РЖД». Хотел бы подчеркнуть, что необходимо очень ответственно подходить к оценке эффективности вариантов создания данных предприятий. Недомолвки или умолчания в этом вопросе могут дорого обойтись и для участников потенциального рынка железнодорожных перевозок, и для компании ОАО «РЖД». Эта работа относится к числу ключевых, так как без оптимального разделения деятельности по оказанию услуг инфраструктуры как естественно-монопольной и услуг по осуществлению перевозок как потенциально конкурентных – невозможно достижение целей реформы.

– Вы считаете, что инфраструктурный и перевозочный бизнесы в ОАО «РЖД» следует разделить?

– Достижение конкурентоспособности российских железных дорог и создание условий для развития инвестиционной активности частного капитала в сфере железнодорожного транспорта невозможны без здоровой конкурентной среды. Конкуренция, в свою очередь, не будет развиваться, пока мы не обеспечим равные условия во всех сферах деятельности участников рынка железнодорожных перевозок: и по работе с собственным подвижным составом, и по ведению финансовых расчетов, и по доступу к инфраструктуре.

Выполнение же данных функций одновременно владельцем инфраструктуры и перевозчиком нарушает принцип равноправия хозяйствующих субъектов и не соответствует закону «О конкуренции». Если иметь в виду практическую плоскость, то посыл относительно данного разделения сформулирован в постановлении правительства по реформированию железнодорожного транспорта – причем достаточно осторожно. Там сказано, что на третьем этапе необходимо сделать вывод о целесообразности разделения инфраструктурной и перевозочной составляющих. Опыт европейских стран говорит о том, что владелец инфраструктуры не может осуществлять перевозочную

деятельность. В крайнем случае, если по законодательству этого государства такое разделение исключено или чрезвычайно затруднено, функцию, которая реализует возможность равного допуска всех перевозчиков к инфраструктуре, должен осуществлять самостоятельный государственный орган.

То есть имеются варианты: или полное разделение (о чем необходимо принять решение на третьем этапе реформирования), или, при другом пути, создание государственного органа регулирования недискриминационного доступа. Без этого не будет конкуренции и не появятся возможности всем на равных условиях (а не в зависимости от того, сколько лет ты на рынке и какой за тобой стоит технический и финансовый потенциал) конкурировать пусть даже на маленьких железнодорожных направлениях, которые нужны грузоотправителю и грузополучателю. Это вопрос принципиально важный.

### Достижение конкурентоспособности Российских железных дорог и создание условий для развития инвестиционной активности частного капитала в сфере железнодорожного транспорта невозможны без здоровой конкурентной среды

– Как известно, другой важный вопрос касается тарифообразования. Вы уже заявляли ранее, что Прейскурант № 10-01 не отвечает требованиям дня и нуждается в совершенствовании. Что нужно, по Вашему мнению, менять?

– Такие заявления мы выдвигаем, исходя прежде всего из необходимости ускорения развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте. На сегодняшний момент сделан первый шаг – выделена вагонная составляющая тарифа в Прейскуранте № 10-01. Он хотя и первый, но очень важный в принципиальном отношении к построению тарифов, существовавшему до августа 2003 года. И мы считаем, что для бизнеса, который хочет управлять своими издержками и строить политику на повышение доходности, необходимо представить более широкий спектр возможностей для контроля над расходами. В первую очередь реформирование Прейскуранта должно идти по пути углубления структурирования тарифа. Если взять опыт других стран (например, США), то мы увидим, что там в тарифе существует пять составляющих.

То есть каждый перевозчик имеет возможность найти ту нишу, где за счет применения инновационных технологий он сможет сократить свои издержки. Сегодня прийти со своим вагоном и получать скидку в 15%, как у нас, – это, наверно, для бизнеса уже недостаточно. Поэтому надо именно в глубину структурировать тарифы, в которых должна быть заложена основа для появления новых перевозчиков на железных дорогах. В частности, мы считаем, что уже в 2005 году необходимо внести в Прейскурант изменения в секторе выделения локомотивной составляющей и начально-конечных операций.

– В Положении о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта записано, что оно не вправе осуществлять нормативно-правовое регулирование. Это прерогатива Мин-

транса. Не является ли заявленное вами стремление к нормотворчеству нарушением основ административной реформы?

– Нет. Мы не собираемся дублировать функции Министерства транспорта. Выступая на 14-м съезде Российского союза промышленников и предпринимателей, президент России В. В. Путин, в частности, отметил, что министерство должно заниматься стратегией и нормотворчеством. Другие подразделения в блоке управления будут заниматься непосредственно управлением государственной собственностью – агентства, например. Вот по такой схеме нам и предстоит работать. Но мы не можем отказаться от определенного участия в проведении работ в области гармонизации тарифов и норм на железнодорожном транспорте с целью приведения их в соответствие с международными стандартами. Участвуя в рабочих группах при Федеральной службе по тарифам или при Минтрансе России, в других рабочих органах, мы будем вырабатывать и вносить свои предложения. Несмотря на то, что нормативные проблемы не имеют прямого отношения к сфере деятельности Агентства, от их решения зависят эффективность и динамичность формирования конкурентной среды и достижение глобальной цели – замещения административных рычагов по регулированию сферы перевозочных услуг рыночными механизмами.

*РЖД-Партнер.Ру, 20 декабря 2004 г.*

### **К счастью, мы можем смело смотреть всем в глаза**

**Судя по всему, 2005 год сулит большие реальные подвижки в деле многострадального проекта Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва. По крайней мере, на это очень надеется руководитель РАО «Высокоскоростные магистрали». На минувшей неделе он устроил большую пресс-конференцию в Санкт-Петербурге под девизом «ВСМ – быть!», где подробно рассказал о ситуации вокруг проекта и о своем видении его перспектив.**

– Владимир Иванович, чем была вызвана необходимость устройства пресс-конференции? Ведь в предшествующий период РАО «ВСМ», мягко говоря, не баловало общественность информацией о своей деятельности. Кстати, выражу общее мнение журналистов: в значительной степени из-за провалов в вашей информационной политике общественное мнение сегодня к РАО «ВСМ» остается по-прежнему настороженным, в то время как симпатии к самому проекту, несомненно, растут.

– Прежде всего мне хотелось бы поблагодарить СМИ и, в частности, журнал «РЖД-Партнер» за тот интерес, который вы проявляете к проекту. В последнее время публикации по данной теме участились. Видимо, это вызвано объективными причинами, в том числе и необходимостью реализации самого проекта. Поэтому мы посчитали необходимым встретиться с журналистами, чтобы ответить на те вопросы, которые к нам накопились. Мы хотели высказать свое отношение к тем или иным имеющимся проблемам как раз с той целью, чтобы общественность была информирована о происходящих событиях и о нашей в связи с этим позиции.

– Какова же она в целом?

– Сегодня, когда прошло уже более 10 лет с момента создания нашего акционерного общества, мы можем констатировать: многие вопросы, которые тогда обсуждались как вероятные или предполагаемые, перешли в разряд оправдавшихся, подтвержденных жизнью. То есть к большой чести тех специалистов и ученых, которые занимались разработкой материалов

по ВСМ, многие прогнозные оценки оказались справедливыми. Что я имею в виду? Ну, например, такой фактор, который всегда у нас стоял основным с точки зрения целесообразности и окупаемости строительства высокоскоростной магистрали, как пассажиропоток. В материалах технико-экономического обоснования всегда говорилось о том, что в далекой перспективе, через 15–20 лет, он достигнет уровня 7,5 млн человек. Тогда такая цифра была очень-очень желанной для экономических показателей проекта.

А сегодня мы можем говорить, что этот порог во всех видах сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом уже практически преодолен. Или, например, говорили о том, что грядущее усиление роли наших балтийских портов и участие России в экономической жизни мира потребуют большого увеличения объема перевозок.

Сегодня мы видим однозначно, что существующие провозные способности практически исчерпаны. Можно говорить и о целом ряде иных факторов, но вывод будет один: во многом те оценки и исследования, которые раньше говорили о целесообразности и эффективности работы ВСМ, сегодня нашли свое подтверждение.

– Вам жаль потерянного времени?

– Я хотел бы в этой связи прежде всего подчеркнуть, что мы все это время отнюдь не стояли на месте. Может быть, Вы правы, мы реже с вами встречались, но РАО постоянно работало над проектом.

**Официально заявляю: ни одного дня РАО «ВСМ» не находилось в процедуре банкротства. Этого просто близко не было и нет. Другое дело, что я ни одной секундой не хочу сказать, что у нас нет долгов**

В прошлом году мы завершили комплексную корректировку ТЭО с учетом новых экономических показателей, которые достигаются в нашей стране. Кроме того, мы работали над основным вопросом: на какие средства и на каких условиях должна сооружаться высокоскоростная магистраль. Хотелось бы напомнить, что мы всегда говорили, что деньги надо изыскивать помимо прямого бюджетного финансирования. Конечно, вопрос не о том, что нужно действовать вообще без участия государства. Такой крупный инфраструктурный проект теоретически не может сооружаться без активного государственного участия, иначе он просто не состоится. Но источники финансирования, конечно, лучше искать вне бюджета. При этом мы считаем, что наиболее оптимальная для ВСМ схема создания – это концессия.

– В сознании граждан итоги деятельности РАО «ВСМ» – это забракованный поезд «Сокол» и заброшенный котлован возле Московского вокзала в Санкт-Петербурге. А что было сделано позитивного в плане подготовки новых этапов реализации проекта?

– Прежде всего это ТЭО, выполненное на современном уровне. К нему есть четкие, совершенно определенные требования, без которых ни один банк не будет рассматривать инвестиционные предложения. Такое ТЭО у нас есть. Далее, мы имеем за плечами четырехлетнюю работу по землеотводу с учетом новых решений правительства, согласований с местными органами власти на всех уровнях. Это была кропотливейшая работа, которая в целом выполнена. И самое главное: все это время мы вели достаточно конструктивные переговоры с потенциальными инвесторами. Вот все эти и другие наработки чуть более года назад мы представили в Министерство транспорта РФ и просили уже на своем уровне

не провести эти переговоры с инвесторами, с которыми мы имели уже предварительные беседы. Наиболее далеко мы продвинулись с испанской стороной. Мы договаривались с банками и промышленно-финансовыми группами Испании, также встречались и на правительственном уровне. Сегодня руководство Минтранса, проведя соответствующие встречи в Испании, убедились в том, что это все реально и во многом подготовлено. Теперь министерство уже действует на своем уровне. Это как раз то, чего не хватало проекту – официальной поддержки государства с точки зрения реальности действий. Сегодня это происходит.

– Что все-таки можно сказать о скандальной стороне вашей деятельности, связанной с долгами и, как писали в прессе, даже банкротством?

– Первый вопрос, который буквально уже стал нормой в публикациях, это вопрос о несостоятельности РАО «Высокоскоростные магистрали», или его банкротстве. Я очень призываю журналистов быть более четкими в своих формулировках и ответственными. Официально заявляю: ни одного дня РАО «ВСМ» не находилось в процедуре банкротства. Этого просто близко не было и нет. Другое дело, что я ни одной секундой не хочу сказать, что у нас нет долгов. После известных событий 1998 года, дефолта, у РАО возникла задолженность, в основном перед Министерством финансов, по двум статьям.

Во-первых, облигационный заем, который проводился для реализации проекта.

И, во-вторых, задолженность по иностранному кредиту, привлеченному для строительства Транспортно-коммерческого комплекса. Но, к счастью, мы можем смело смотреть всем в глаза, потому что вот эта задолженность в \$95 млн сегодня на 100% подтверждена теми активами, которые были созданы на данные средства. В результате площадка под ТКЦ была передана в погашение этого долга государству, а далее – уже группе компаний на реализацию. Отрадно, что все это не осталось в руках у государства незавершенным объектом, который, к горечи всех горожан и моей лично, определенное время стоял без движения. Сегодня у нас остается неурегулированная задолженность в районе \$33 млн. Но мы находимся в процедуре рассмотрения вариантов ее погашения нашими активами, которые являются абсолютно реальными и которые, что называется, каждый может подойти и потрогать живьем. В соответствии с правительственными решениями урегулирование этой задолженности должно произойти в течение 2005 года. Мы очень надеемся, что это так и будет и мы не будем никому должны ни копейки. Это очень важный и принципиальный вопрос.

– А что это за активы?

– За прошедшее время нами был создан асинхронный тяговый привод. Это и та работа, которая была сделана по поезду «Сокол». Это и другие очень многие технические новинки, которые были реализованы и являются очень существенными нашими активами. Сюда относятся и все те наработки, которые созданы в рамках ТЭО. В них вложен огромный труд, и они имеют огромное значение для продолжения строительства. В целом независимые оценщики оценили годные к реализации активы в \$38 млн.

– А что можно сказать о «Соколе»?

– «Сокол» рассчитывался на скорость 250 км/час, и планировалось его использование прежде всего на действующей железной дороге. К сожалению, эта работа не была завершена, и выявился целый ряд естественных конструкторских вопросов, которые должны решаться в рамках доработки этого поезда. Сегодня его потребитель – ОАО РЖД – рас-

сматривает несколько вариантов, как это сделать. То есть это не значит, что будет выброшен весь данный материал. Но для скоростей 350 км/час поезд необходимо создавать заново. В то же время по техническим условиям эксплуатации невозможно взять те поезда, которые изготавливаются на Западе, и напрямую перенести к нам. Совершенно необходимо участие российских предприятий и конструкторов.

– Для экономических расчетов важна предполагаемая стоимость билетов. Какова она? И, кстати, сколько стоит построить магистраль?

– Стоимость самой магистрали – \$6 млрд. Это оптимистический прогноз. Билет на высокоскоростной поезд всегда будет процентов на 20 дешевле, чем на самолет. Заметьте, это при экономии времени. А в абсолютных цифрах, если брать сегодня, – от \$40 до \$80 в зависимости от класса.

**Билет на высокоскоростной поезд всегда будет процентов на 20 дешевле, чем на самолет. Заметьте, это при экономии времени. А в абсолютных цифрах, если брать сегодня, – от \$40 до \$80 в зависимости от класса**

– Вы считаете, ОАО «РЖД» сегодня поддержит проект?

– Мне трудно сказать, какова будет в новых условиях позиция у ОАО «РЖД». Но ведь ни один профессиональный железнодорожник еще не сказал и никогда не скажет, что это в принципе не нужно делать. Расхождения с МПС у нас всегда были только в одном: в какой очередности и как реализовывать проекты. Они всегда говорили, что прежде всего необходимо повысить скорость на действующей дороге, проведя ее генеральную реконструкцию, а в дальнейшем уже строить ВСМ. Но официальные документы, подписанные в том числе и МПС, предусматривают вступление в действие ВСМ не позднее 2010 года.

– Вы сказали, что место возле Московского вокзала продано. Куда же будут прибывать высокоскоростные поезда?

– Во-первых, мы очень тесно работаем с той организацией, которая владеет этой площадкой. Во-вторых, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Ивановна Матвиенко уже дала поручение всем причастным организациям – и сегодня рассматривается несколько вариантов мест, куда могут прибывать высокоскоростные поезда в условиях изменившейся ситуации. Мы договорились, что где-то во втором-третьем квартале 2005 года это решение будет принято.

– Что еще будет в 2005 году?

– Мы сегодня полностью предоставили государству все наши наработки, для того чтобы следующий год стал временем реальной подготовки к реализации проекта. Надеемся, это будет происходить под мощным руководством Минтранса России и при обязательном условии привлечения западных инвестиций. Видимо, 2005-й станет тем знаковым годом, который можно будет считать действительным началом реализации этого проекта.

*РЖД-Партнер, № 3, март 2005 г.*

## **Власть должна быть открыта и понятна для бизнеса**

**В марте исполняется год, как министром обновленного Министерства транспорта Российской Федерации был назначен Игорь Левитин. Эта дата послужила поводом для его эксклюзивного интервью журналу «РЖД-Партнер».**

**Игорь Левитин,**  
министр транспорта РФ

## **Мы еще не закончили формирование наших отношений**

– Игорь Евгеньевич, каковы Ваши впечатления о первом годе работы? Что удалось, что нет? Какие события хотелось бы выделить?

– Думаю, главное, что удалось за прошедший год, – это сохранить кадровый потенциал отрасли и сформировать в Министерстве транспорта работоспособный коллектив. Сюда пришли профессионалы, в том числе из бизнеса. Сегодня в министерстве есть команда, способная не только оперативно реагировать на все возникающие проблемы, но и решать стратегические задачи. Вместе нам, по-моему, удалось вскрыть пласт проблем, без решения которых дальнейшее продвижение в развитии инфраструктуры просто невозможно. В частности, это вопросы земельных и имущественных отношений в сфере транспорта, которые напрямую связаны с инвестиционной привлекательностью отрасли и ее стабильным функционированием.

Министерство транспорта не потеряло темпа и в своей международной деятельности. Мы сегодня не только обозначили проблемы (они очевидны), но и предложили пути их решения. В первую очередь это касается Калининградской области и Закавказского региона. Это две темы, которыми пришлось плотно заниматься весь год. Думаю, что установившийся формат взаимоотношений может стать хорошей ступенькой для дальнейшего развития конструктивного диалога. Вот такие общие впечатления. Если же говорить с позиций не министра, а просто человека, то колоссальное потрясение – это, конечно же, авиакатастрофа, которая случилась в конце августа. Когда соприкасаешься так близко с горем стольких людей, это просто невозможно не пропустить через сердце. Многие вещи начинаешь понимать и оценивать по-другому. Очень остро осознаешь, что должен сделать все, чтобы такие трагедии в России стали невозможны.

– Как известно, очень многие хорошие стратегические планы зачастую оказываются забытыми из-за необходимости постоянно реагировать на череду катастроф и аварий, которые у нас, как и во всем мире, к сожалению, нередки. Вам удавалось за всякого рода авралами проводить долгосрочную системную работу?

– Действительно, в соответствии с концепцией административной реформы главная задача министерства – разработка стратегии развития и государственной политики в сфере транспорта. Но если у нас случаются такие катастрофы, если продолжают гибнуть люди – 34 тыс. человек в год, а также 250 тыс. раненых и травмированных только на автомобильных дорогах, – значит, что-то в этой политике мы упускаем или не всегда верно расставляем приоритеты. Сегодня очевидно, что ситуация с безопасностью на транспорте требует принятия серьезных неотложных мер. Именно этим мы сейчас вплотную и занимаемся, причем как на уровне министерства, так и в подведомственных предприятиях, агентствах и службе. Недавно Государственная дума приняла в третьем чтении подготовленный в министерстве законопроект «О внесении изменений в законодательные акты РФ, направленные на ужесточение антитеррористических мер авиационной безопасности на воздушном транспорте». Будем наводить порядок в сфере автомобильных перевозок, ужесточим требования по безопасности

на городском пассажирском транспорте. Конечно же, самое пристальное внимание будем уделять и реформе железнодорожного транспорта. Это – отдельная тема, которой мы должны постоянно заниматься, потому что Министерство транспорта несет ответственность за проведение этих преобразований. В марте начала работу правительственная комиссия по вопросам комплексного развития транспортной системы Российской Федерации под председательством премьер-министра. На первом заседании обсуждался вопрос совершенствования законодательной базы в части регулирования земельных вопросов. А на втором заседании, которое состоится в апреле, мы предложим рассмотреть тему развития услуг в сфере пассажирского транспорта.

– Очень важным аспектом является состояние новой системы управления отраслью. Ведь две реформы – административная и железнодорожная – фактически наложились друг на друга. Вы удовлетворены сегодня теми взаимоотношениями, которые сложились между Министерством транспорта и находящимися в его ведении Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и агентствами?

– Мы еще не закончили полностью формирование наших отношений. Только сейчас завершили согласование регламента взаимодействия министерства со службой и агентствами. А ведь год прошел! Нужно будет посмотреть, как развиваются отношения службы и агентств с их территориальными органами, как они формируются на местах. Весь год мы старались работать так, чтобы отрасль в минимальной степени ощущала, что идет реформирование аппарата. Но, с другой стороны, ряд вопросов не удалось решить, потому что перестраивались, как говорят, на марше.

Все ли нас устраивает сегодня в системе управления отраслью? Думаю, что нет. Транспорт, в отличие от многих других отраслей, работает в круглосуточном технологическом режиме. Перевозочный цикл един, все его этапы тесно взаимосвязаны и не всегда их можно четко разделить в соответствии с полномочиями министерства, службы и агентств. Существующая нормативно-правовая база – инструкции, положения, стандарты – требует переработки, поэтому и вся вертикаль иногда дает сбои. Весь механизм нужно «докручивать», дорабатывать, чтобы достичь тех основных целей, которые поставлены административной реформой. Я не хотел бы сейчас, что называется, перетягивать одеяло на себя, стараясь заполучить те функции, которые остались у агентств и службы.

Вместе с тем, уверен, министерство не должно отрываться от перевозочного процесса. Что показала ситуация с монетизацией льгот на пассажирском транспорте? Сотрудники Минтранса – от министра до работников департаментов – вынуждены были заниматься вопросами работы автобусных и троллейбусных парков, метро, трамвайных депо, хотя, согласно реформе, – это не наша функция. Но в сложившейся ситуации мы просто не могли оставаться в стороне от происходящих процессов. К тому же у нас нет федерального органа, который бы регулировал отношения на городском пассажирском транспорте. Значит, не все мы учли в административной реформе, поэтому нужно еще раз тщательно проанализировать все узкие места. В то же время здесь нельзя впадать и в другую крайность. Сегодня хозяйствующие субъекты (будь то ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Аэрофлот», судоходные компании и т. д.) по сложившейся привычке с теми или иными повседневными вопросами обращаются в министерство. А нам такая ежедневная

оперативная работа по положению не определена. Мы вот втянулись в урегулирование вопроса с выгрузкой вагонов в портах, хотя я изначально был противником подобных вещей. Ну не должно Министерство транспорта ежедневно заниматься такими вопросами! Для этого есть соответствующие агентства. Значит, они не дорабатывают, не выполняют возложенных на них функций. Если бы они заработали, и у ОАО «РЖД», и у частного бизнеса появился бы реальный рычаг для взаимодействия.

### **Очень важно не упустить бразды правления в железнодорожной отрасли**

– Хотелось бы поподробнее остановиться на железнодорожной реформе. Сегодня высказывается мнение, что ОАО «РЖД» на практике продолжает сохранять в себе черты бывшего МПС (в части информационной базы, кадров, методов работы, психологии управления и т. д.) и по инерции старается быть не только хозяйствующим субъектом, но и органом государственного регулирования для самого себя. При этом существует точка зрения, что Минтранс более следует в фарватере ОАО «РЖД», нежели является лидером в ходе реформы. Как Вы относитесь к подобным утверждениям?

– Фарватер у нас, как известно, государственный. Ситуация, при которой ОАО «РЖД» доминирует, в значительной степени связана с тем, что правительство своевременно не выпустило все нормативно-правовые акты, предусмотренные Планом реформы. И это – вина министерства, которое не смогло вовремя внести туда необходимые документы. Сегодня, когда, с одной стороны, идет реформа органов исполнительной власти, а с другой – своевременно не выпущены новые регламентирующие акты, очень важно не упустить бразды правления в железнодорожной отрасли. Чтобы этого не случилось, ОАО «РЖД» и выходит с различными инициативами. Кроме того, не надо забывать, что и сама компания реформируется. Есть Программа, где четко прописаны все этапы и сроки.

А вот Федеральное агентство железнодорожного транспорта пока еще своего места в регулирующих функциях не нашло. Относительно же того, что мы как бы идем в фарватере ОАО «РЖД»... Я хочу напомнить, что пассажирская компания должна была стать «дочкой» корпорации. Но, в соответствии с постановлением правительства № 811 этого не произошло, что, как известно, не соответствовало планам компании. Однако правительство должно отвечать за свое решение и предусмотреть в бюджете следующего года дотации на пассажирские перевозки. Реформы же бесплатными не бывают!

Второе. Сегодня уже работают механизмы привлечения частных инвестиций на железную дорогу, например в подвижной состав, развивается операторское движение, то есть частное предпринимательство на железнодорожном транспорте. Вместе с тем самый главный вопрос, который нужно решить, – доступа к инфраструктуре – нами не урегулирован. А вообще мы себя не противопоставляем ОАО «РЖД», ведь у нас есть общие задачи: достойное обслуживание пассажиров в поездах и своевременная доставка грузов по справедливым тарифам.

– Сегодня ряд операторских компаний, уже практически готовых стать перевозчиками, например «Трансойл», ждут не дождутся получения ОАО «РЖД» лицензии на услуги инфраструктуры. Как обстоят дела сегодня?

– Проект постановления правительства «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» был подготовлен еще МПС, однако в связи с административной реформой потребовалось его повторное согласование во вновь созданных структурах исполнительной власти. Сегодня изменился подход к лицензированию услуг, и в самое в ближайшее время он будет определен.

– В вопросе недискриминационного доступа к инфраструктуре есть другой важный момент, который периодически поднимают потенциальные частные перевозчики. Они утверждают, что пока в ОАО «РЖД» совмещаются инфраструктурный и перевозочный бизнесы, равных условий для конкуренции в сфере перевозок быть не может. Какова Ваша позиция?

– В Программе реформирования железнодорожного транспорта записано, что на третьем этапе реформы нужно определить целесообразность полного организационного отделения инфраструктурной деятельности от перевозочной, если необходимые условия будут созданы. Я думаю, что к этому вопросу мы подойдем не раньше 2010 года. О чем говорит международный опыт? Евросоюз идет по пути разделения инфраструктуры и перевозок. Мы также должны двигаться в этом направлении, но с учетом геополитических особен-

### **Мы вот втянулись в урегулирование вопроса с выгрузкой вагонов в портах, хотя я изначально был противником подобных вещей. Ну не должно Министерство транспорта ежедневно заниматься такими вопросами**

ностей России. Сегодня же ближайшая цель в этом вопросе – реализовать на практике систему раздельного учета с выделением инфраструктурной составляющей.

– Также весьма волнует частный бизнес вопрос о планах по дерегулированию тарифов в конкурентных секторах. Операторы выражают опасение, что ОАО «РЖД» будет так манипулировать свободными тарифами, что вытеснит их с рынка. Кстати, данная точка зрения не чужда и Федеральной службе по тарифам...

– ОАО «РЖД» сегодня активно поднимает этот вопрос, причем на всех уровнях.

Надо это делать или нет? Я считаю, что надо, но для определенных видов перевозок. У нас транспортная составляющая – от 5 до 70% в цене различных видов товаров. Сначала нужно посмотреть, о каких конкретно перевозках идет речь. Разумеется, хорошо, когда у товаропроизводителя есть возможность выбрать, каким транспортом везти груз. Но вместе с тем нужно понимать, за счет чего ОАО «РЖД» собирается компенсировать выпадающие доходы при снижении своих тарифов в конкурентных сегментах. Сегодня больше половины нефтяных грузов перевозят частные операторы.

Компания утверждает, что у нее выпадающие доходы и падение доходной ставки. Но если они пойдут на снижение тарифов, то выпадающие доходы будут еще больше, а доходная ставка – меньше. У нас есть опасение, что эти потери без надлежащего раздельного учета расходов будут компенсироваться из регулируемого сектора. В целом же я считаю, что в данном вопросе у ОАО «РЖД» должна быть возможность гибкого реагирования на рыночную конъюнктуру, но эти механизмы должны быть четко прописаны и не очень громоздки в исполнении.

*Продолжение следует.*



## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>17 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА EXPO ELECTRONICA</b>				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	2-я сторона обл.
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 7)</b>				
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	1
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, (495) 637-60-12	6
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "КАЛУЖСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ"	+7 (4842) 926-700/800	1
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	3, 7
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	+7 (8412) 34-69-82/34-59-36	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	7
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	+7 (47545) 2-07-25	5
<b>EXPORAIL 2014</b>				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК®»	+7 (812) 320-8094	8
<b>МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ - ЯНВАРЬ 2013</b>				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	9 - 13
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 14 - 15)</b>				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	14
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	15
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ОАО "144 бронетанковый ремонтный завод"	+7 (343) 255-56-04/02	14
		ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	15
<b>V МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАРТНЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ EUROTRAIN «СОВРЕМЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ: ПРИОРИТЕТЫ, ИННОВАЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ»</b>				
Украина	Харьков	Железнодорожное изд.-во «Подвижной состав»	+38 (057) 715-94-40, 715-96-49, 715-94-41	16
<b>Материалы и оборудование для ВСП (стр. 17 - 20)</b>				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	20
Россия / Московская область	пос. Правдинский	ООО "Комплекттрансспец"	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	17
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	19
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	19
		ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	20
		ООО "УралМеталлСнаб"	+7 (343) 287-11-16/17	20
	Нижний Тагил	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	17
		ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7 (912) 249-10-33, +7 (3435) 45-02-48/49/50/51/52/53	19
		ООО ТПК "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	18
<b>20-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2014</b>				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	21
<b>ЛИЗИНГ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА - АКТУАЛЬНЫЙ АНТИКРИЗИСНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЛИЗИНГА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b>				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	22, 23
<b>VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"</b>				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	24
<b>ПОСТ РЕЛИЗ. 13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"</b>				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	25
<b>ОБЗОР ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЗА ФЕВРАЛЬ 2014 Г</b>				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	26 - 30
<b>"ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ТР ТС 003/2011) "</b>				
Россия	Москва	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии	+7 (499) 236-03-00	31 - 32
<b>13-АЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2014</b>				
Украина	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	33
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>				
Россия	Москва	Андрей Гурьев		34 - 38
<b>"МЕТАЛЛУРГИЯ.ЛИТМАШ'2014" - "ТРУБЫ. РОССИЯ'2014" - "АЛЮМИНИЙ/ЦВЕТМЕТ.2014"</b>				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	3-я сторона обл.
<b>19 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"</b>				
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	4-я сторона обл.

**Уважаемые Партнеры!** Для размещения рекламы в журнале «ДЕПО» обращайтесь в редакцию по телефонам **+7 (499) 181-19-88/97, +7 (495) 765-73-16/19**, либо по e-mail: **post@depo-magazine.ru**  
 Прайс-лист на размещение рекламы

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

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

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

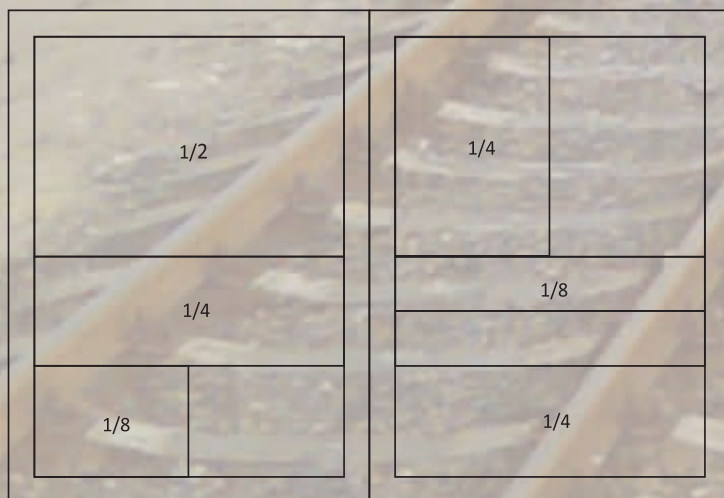
Строчная реклама		
Формат	Цена	Примечание
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)

Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru			
Раздел	Размер баннера	Стоимость	Бонус
Главная страница	140px x 60px	5 000	при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!
Другие разделы		3 000	
<b>Разработка баннера</b>		<b>400</b>	

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**  
 При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**  
 При единовременной предоплате 6-и публикаций в журнале – **СКИДКА 15%**  
 Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!

Цены действительны с 06.03.2014г



**Уважаемые Партнеры!**

Для того, чтобы регулярно получать наш журнал, оформите подписку на сайте издания [www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru) в разделе «Партнёрам» или обратитесь в редакцию по телефонам.

**За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.**



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](mailto: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](http://www.messe-duesseldorf.de)  
[RyfischD@messe-duesseldorf.de](mailto:RyfischD@messe-duesseldorf.de)



---

**19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,  
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

---

# ТРАНСРОССИЯ

---

**22-25 АПРЕЛЯ 2014**  
МОСКВА, МВЦ  
“Крокус Экспо”, Пав. 1

---

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

---



Организатор:



ITE LLC Moscow  
+7 (495) 935 7350  
transport@ite-expo.ru  
www.transrussia.ru

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ