

# ДЕПО

3 (78) 2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

[www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru)

март

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

стр. 1 - 3

стр. 5 - 9

стр. 9 - 11

стр. 12 - 44

С ПРАЗДНИКОМ  
8 МАРТА!

- На Новосибирском ЭРЗ освоен ремонт грузового магистрального электровоза ВЛ-80

стр. 13

- Правительство Республики Бурятия и Улан-Удэнский ЛВРЗ подписали соглашение о сотрудничестве в рамках Года экологии

стр. 14

- Итоги работы Подкомитета по вагоностроению НП «ОПЖТ» в 2016 году

стр. 15 - 16

- Инвестиционная программа заводов «Желдорремаш» со сроком реализации до 2019 года

стр. 16

- «ЛокоТех» назвал лучшие предприятия по итогам 2016 года. Состоялось вручение премии «Локомотив компании»

стр. 17

- Уссурийский ЛРЗ в 2016 году направил на реализацию инвестиционной программы 55 млн рублей

стр. 18

- «ЛокоТех» полностью выполнил производственную программу 2016 года. 2017 год объявлен в «ЛокоТех» Годом качества

стр. 19

- Компромиссов в вопросах качества быть не может

стр. 20 - 21

- «Зелёный свет» - перспективным разработкам для транспорта!

стр. 22

- Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ Январь 2017

стр. 23 - 28

- Состояние и перспективы перевозок щебня железнодорожным транспортом

стр. 30 - 32

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 34 - 40





# 4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕЂУНАРОДНА ПРИВРЕДНА ИЗЛОЖБА EXPO-RUSSIA SERBIA 2017

15-17. МАРТ 2017. | СРБИЈА, БЕОГРАД  
КОНГРЕСНИ ЦЕНТАР METROPOL PALACE

4-Й БЕЛГРАДСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ  
БЕОГРАДСКИ ПОСЛОВНИ ФОРУМ

Организатор:  
ОАО "Зарубеж-Экспо"



Соорганизатор:  
ТПП Республики Сербия



Под патронатом:  
ТПП Российской Федерации

## Тематические разделы выставки:

- Энергетика и энергосберегающие технологии
- Машиностроение
- Металлургия
- Авиация
- Железнодорожный транспорт
- Нефтегазовая промышленность
- Химическая промышленность
- Горная промышленность
- Агропромышленный комплекс
- Высокотехнологичные и инновационные отрасли
- Банковская деятельность
- Телекоммуникации
- Медицина, фармацевтика
- Образование
- Сфера услуг (туризм, автоперевозки, транспортная логистика)

## Цель выставки:

Дальнейшее расширение экономических связей между ЕАЭС и Сербией в контексте Соглашения о свободной торговле между двумя странами и содействие в развитии торговых отношений с другими балканскими государствами.



## При поддержке:

Государственной Думы и Совета Федерации;  
Министерства иностранных дел РФ;  
Министерства экономического развития РФ;  
Министерства промышленности и торговли РФ;  
Русского центра науки и культуры в Сербии "Русский Дом";  
Посольства РФ в Республике Сербия;  
Посольства Республики Сербия в РФ;  
Торгового представительства РФ в Сербии;  
отраслевых министерств России и Сербии

В церемонии открытия выставки традиционно принимают участие руководство Республики Сербия, члены кабинета Министров, руководители промышленных и общественных структур, представители дипкорпуса, организации российских соотечественников, представители бизнес-элиты балканских стран, а также специалисты широкого профиля Сербии, Боснии и Герцеговины, Словении, Хорватии, Албании и других стран Юго-Восточной Европы

ОАО «Зарубеж-Экспо»  
info@zarubezhexpo.ru | www.zarubezhexpo.ru  
+7 495 721 32 36

Михаил Иванович Акопов  
Директор за сарадњу са балканским регионом  
petroleus@yandex.ru +381691775570



**АО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"**  
**ТЕПЛОВОЗНЫЕ СЕКЦИИ**  
 ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВОЗОВ  
 ОТ ЗАВОДА ИЗГОТОВИТЕЛЯ

**Новое!!!**  
 предложение!

**7317.000-01Ш**  
**7317.100-01Ш**  
**7317.200-01Ш**  
**Р62.240.000-01Ш**  
**Р62.131.000-01Ш**  
**АГ36.000-01Ш**

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



**ENERPROM**  
 ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"  
 127422, г. Москва, ул. Костякова, д. 12, стр. 2  
 8 800 777-17-35, info@e-eng.ru, www.e-eng.ru

Производитель широкого ассортимента высокотехнологичного промышленного оборудования, инструмента и приспособлений.

- Оборудование для текущего ремонта вагонов
- Оборудование для вагоносборочного цеха
- Оборудование для колесно-тележного цеха
- Кантователи и подъемно-поворотные устройства



**Стоимость такого модуля всего 5000 руб.**  
**ЗВОНИТЕ**  
**(495) 765-73-16**

Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Секция радиатора	7317.000-01Ш	шт.	16 480	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.100-01Ш	шт.	13 340	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.200-01Ш	шт.	10 770	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77

Наименование	Цена (руб.)	Компания	Телефон
Комплект для снятия поглощающих аппаратов КСПА-45	от 46690	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка правки люков полувагонов с пневмогидроприводом УПЛ-П2	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для закрытия люков полувагонов УГЗЛ-2, 4-60	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для смены поглощающего аппарата с гайковертом УСПА-1	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Пресс для распрессовки и запрессовки колесных пар и бунсовых узлов ПГКП-600	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35

# ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

## Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"  
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

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

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

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

# TransCaspian

16-я Каспийская  
Международная Выставка  
«Транспорт, Транзит и  
Логистика»

26 - 28 Апреля 2017

Баку Экспо Центр, Баку, Азербайджан

Для дополнительной информации  
[www.transcaspian.com](http://www.transcaspian.com)

 [www.fb.com/TransCaspian](http://www.fb.com/TransCaspian)

[#TransCaspian](https://twitter.com/TransCaspian)

Организаторы



Тел. : +994 12 404 10 00  
Факс : +994 12 404 10 01  
E-mail: [transport@iteca.az](mailto:transport@iteca.az)



## ТОО «ЭКИБАСТУЗСКИЙ ЗАВОД ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ МАШИН»



- Специализируется на ремонте электрических машин различного назначения, мощности, нагревостойкости системы изоляции (F-155, H-180, C-200 и 220 °С).
- Имеется длительный опыт ремонта тяговых двигателей и генераторов ( ЭД-118А(Б), НБ-418-К6, ЭД-121А, ГС-501А, ГП-311Б(В), и др).
- Ремонтируем электродвигатели электростанций (АО2-21-49-16У1 мощностью 3150 кВт и д.р.) и горного оборудования (ЭДП-52, ДПЭ-82 и др.), а так же электродвигатели со всыпной обмоткой общепромышленного назначения.
- Пропитка электроизоляции проводится в глубоком вакууме.
- Испытание тяговых двигателей и генераторов проходит под взаимной нагрузкой.
- Балансировка тел вращения до 8 тонн весом.
- Имеем возможность изготовления деталей на токарном станке с ЧПУ.
- А так же другие современные технологии.

Почтовый адрес: 141206, Республика Казахстан, Павлодарская обл., г.Экибастуз, ул. Кунаева, 17  
 тел/факс: +7(7187) 76-60-90, 76-60-62, 76-61-74, 76-60-88 E-mail: ezem@mail.ru. сайт: www.ezem.kz

### ПОЧЕМУ ВАШ ВЫБОР МЕСТА РЕМОНТА ДОЛЖЕН ОСТАНОВИТЬСЯ НА НАС

Наш завод предлагает ремонт электрических машин промышленного назначения в широком диапазоне. Это тяговые двигатели и генераторы тепловозов, двигатели электровозов - постоянного и переменного тока, высоковольтные переменного тока, и другие.

На предприятии действуют два основных производственных подразделения:

**ЭЛЕКТРОЦЕХ** — специализирующийся на выполнении ремонтов электрических машин различных мощностей, классов нагревостойкости изоляции (В-130, F-155, H-180, C-200 либо 220 град. Цельсия) и величины напряжения питания двигателя (генератора). Смена изоляции проводится с необходимым перечнем высоковольтных испытаний как комплектующих электрической машины, так и в сборе всего изделия согласно необходимых требований на данную машину. Тяговые двигатели и генераторы проходят испытание под взаимной нагрузкой, тела вращения (ротор, якорь) - балансировку. Проводится обязательная проверка состояния установленных подшипников вибродиагностическими приборами Агат-М, Спектр-07. Пропитка комплектующих компаундом проходит в вакуум-нагнетательной установке Швейцарского производства. Так же проводится диагностика на наличие трещин в металлических изделиях — цветная, магнитная и ультразвуковая дефектоскопия.

**МЕХАНИЧЕСКИЙ ЦЕХ** — осуществляет восстановление размеров статоров, роторов и щитов до чертёжных размеров. Наплавка полуавтоматическая в среде углекислого газа, сварка коллектора с проводником вольфрамовыми электродами, изготовление валов и др. на токарном станке с ЧПУ.



## **КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:**

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

ООО "Авант-торг"

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

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

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



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



## ООО ЕДИНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМПАНИЯ

198208, г. Санкт-Петербург, ул. Пионерстроев, д.29 лит. А, пом. 1-Н. Тел: +7 (812) 988-90-04. E-mail: epk-rzd@mail.ru. Сайт: http://epk-rzd.ru/

Производим обточку колёсных пар без выкатки из-под локомотива на территории Заказчика. Для работы используется токарный мобильный станок обточки колёсных пар. Увеличиваем ресурс бандажа более чем в 2 раза. Снижаем издержки на перебандажировку в 2 раза.

**ООО «ЕПК» — Ваш ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ партнер!**



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Обточка колесных пар локомотива у Заказчика, без выкатки ТЭМ-2	к-т	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Обточка колесных пар локомотива у Заказчика, без выкатки ТГМ-4	к-т	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. бригадами ТЭМ-2, 24 часа в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. бригадами ТЭМ-2, 12 часов в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. бригадами ТГМ-4, 24 часа в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. Бригадами ТГМ-4, 12 часов в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Текущее содержание путей необщего пользования	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Производство работ по ТО-3 тепловозов, на территории Заказчика	1	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Производство работ по ТР-1 тепловозов, на территории Заказчика	1	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Оперативный ремонт тепловозов по заявкам Заказчика	1	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04

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



### Железные дороги Урала

Продаем тепловозы.

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

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

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

Обыкновенное и полное освидетельствование колесных пар ТЭМ со сменой бандажей, БЗК.	от 33000 рублей с НДС
Ремонт тяговых электродвигателей ЭД-118 в объеме ТР-3, СР.	от 83500 рублей с НДС
Ремонт и поверка приборов безопасности (НПД-ЗП, ЭПК-150, ЗСЛ-2М, ТСКБМ-Н, УКБМ, ДКСВ-1-ДБ, УК 25/50)	по запросу
Шпала ЖБИ Ш1 б/у	380 руб. с НДС/шт
Поставка любого оборудования СЦБ и связи.	

## Продаем собственный железнодорожный кран ЕДК-300/5 (год выпуска 1990).

Кран прошел капитальный ремонт на заводе-изготовителе в Германии в 2000г. Произведена замена силового агрегата на новый в 2015г. Есть ЗиП.



Можем предложить вагон сопровождения и платформу прикрытия. Место расположения крана: Москва. Цена: договорная.

**ООО «ТРАНСЛАЙН-СТРОЙ»** 142171, г.Москва, г.Щербинка, ул.Сиреневая, д.3  
Тел. 8(495)788-78-45, +7 (903) 129-07-10, e-mail: stl\_1@bk.ru



**ЭлТехПрод**

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

Запасные части электрических аппаратов



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

- контакты к контакторам серии БТХ.551.ХХХ, БТН.551.ХХХ, БТД.551.ХХХ, БТЛ.551.ХХХ, БТР.551.ХХХ, БТН.551.ХХХ, ЗБ-ОХХХХ, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, БТР.568.ХХХ. Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
- катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилей электропневматических.
- гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, нулачковых контроллеров и многое другое.

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

материалы и оборудование для ВСП

## ООО «КОМПАНИЯ ЛЕГИОН»

141080 РФ, МО, г.Королев, ул.Силикатная д.74  
(498) 602-92-14, (916) 905-97-49, (915) 048-55-66  
e-mail: plen8@yandex.ru, [HTTP://KL-2010.RU](http://KL-2010.RU)

Проводим работы по устройству, текущему содержанию и капитальному ремонту ж/д пути, смене стрелочных переводов.

Организуем комплектацию предприятий материалами верхнего строения пути и путевым инструментом.

**С нами работать просто, выгодно и удобно!**



**RAILWAYMARKET.RU -**

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

**ООО ТПК  
Стан-Мет**www.relsy.biz,  
stanmet@inbox.ru, stanmet@2-u.ru, stanmet1@mail.ruТел.: 8-800-777-04-38 - бесплатный по России  
г. Нижний Тагил +7(3435) 40-12-99,  
факс: +7(3435) 40-12-98, моб. +7-912-262-1924,  
г. Москва +7 (495) 26-80-499,  
г. Оренбург +7 (3532) 37-63-08,  
г. Ростов-на-Дону +7 (863) 30-33-528

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

**КОМПЛЕКСНЫЕ ПОСТАВКИ МВСП И ВАГОННЫХ ЗАПЧАСТЕЙ****ООО ТПК «Стан-Мет» осуществляет комплексные поставки МВСП, а так же вагонных запчастей.**

Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140

Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18, Т62, переходная накладка Р50/65

Подкладки Д65, СД65, СН65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СН50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18

Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)

Гайки М27, М24, М22

Шайбы М27, М25, 24, М22

Шайба М25(двухвитковая)

Шурупы М24х170, М24х150, М24х195( ЦП54 ЖБР)

Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14

АППАТЭК, Пластрон

Противоугол П65, П50

Клемма ПК, КС

Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140

Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

Рубни, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башманы

**Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика****Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, б/у.**

Комплект ЖБР, АРС, уголок АРС

Комплекты бруса на дерево и ж/б

Шпала деревянная и ж/б

Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП362, ЦП74 (аналог ЦП143)

Втулка ЦП142

Колесные пары НОНК, СОНК, колеса 957х175, 957х190, 1058х202, 1050х172, 710х145

Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.

Бандажи 1060х143х98, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83

Колодки локомотивные, гребневые

Колодки композиционные

**А так же другие материалы вагостроения и весь спектр вагонных запчастей****Существует гибкая система скидок**

**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

- Бандажи 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 КР70 (м/д 11,0м Азовсталь) 21.12.16	19,464	39	85500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д 11,0м ЗСМК) прокат 28.10.16	22,622	32	82000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 11,0м без отв Азовсталь 12.12.16	12,789	14	87900	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК) 14.12.16	15,412	12	79750	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8,0м без отв Енакиевский МЗ 29.08.16	19,126	131	73000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8,0м без отв Азовсталь 15.10.16	20,500	105	73000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р34 8,0м с отв Азовсталь 15.10.16	20,143	74	53500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РП50 ОТ350 (12,5м с отв. НТМК)	30,000	46	44500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р50 ОТ350 (12,5м с отв. НТМК)	40,000	62	54000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 (12,5м с отв. НТМК 10.2015)	5,610	7	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69



### ООО "ЛСК33"

ООО "ЛСК33" 602263, Владимирская обл., г. Муром, ул. Пролетарская, д. 21, кв. 66  
+7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09,  
Факс: +7 (49 234) 9-11-87  
ooolsk@bk.ru | http://lsk33.ru/

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



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



Профессиональное восстановление б/у и резервных материалов, как под заказ, так и из материалов заказчика.  
Закупаем любые материалы ВСП!

## ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

Осуществляет комплектацию объектов метростроения, железных дорог и автомобильных тоннелей материалами верхнего строения пути.

Для метрополитенов готовы поставить концевые отводы, противоугоны контактного рельса, прокладки узла крепления контактного рельса, болты для изостыков М27х180 и М24х160, клеммы КДП-М, КДП-С, скобы контактного рельса, изоляторы, накладки стыковые контактного рельса, кронштейны, фонари сигнальные тупиковые, таблички эмалированные для службы пути и СЦБ и многое другое...

107140, город Москва, улица Краснопрудная-1-83  
телефоны (495) 993-06-27 или (496) 585-42-27  
эл. почта 888tk@mail.ru, http://stroiuuniversal.ru/

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Компенсатор КФ-4000-500 ( медная шина - 1 шт, пластины - 2 шт, болт М16*80 с гайкой М16, шайбой 16 и гровер 16, цинк - 8 шт)	компл	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Накладна стыковая контактного рельса из электропроводящей стали 10895, цинк	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Отводы концевые 1/30 ПП-5.718.00.001 и 1/25	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Штырь маятниковый к подкладке тип «Метро»	штук	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Электросоединители контактного рельса СКР-120, медный, ходового рельса СХР-120, на заказ СПП, СПЯ и др.	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27

Наименование	Ед. изм.	Цена в руб.	Компания	Телефон
Подкладна КБ50 восстановленная	тонна	84 000	ЛСК33, 000	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Подкладна КБ50 новая литая	тонна	120 000	ЛСК33, 000	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Подкладна КБ50 б/у	тонна	73 000	ЛСК33, 000	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Накладна 1Р50 новая	тонна	148 000	ЛСК33, 000	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Накладна 1Р50 восстановленная	тонна	54 000	ЛСК33, 000	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87

# 14-17 ноября 2017

Москва, ВДНХ, павильон 75

23-я  
Международная  
промышленная  
выставка



Поддержка:



Организатор:



# Металл Экспо'2017

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

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



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



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



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

Генеральный  
информационный партнер:



Ежегодный  
выставочный  
аудит с 2006 г.



**ЛокоТех****НА НОВОСИБИРСКОМ ЭРЗ ОСВОЕН РЕМОНТ  
ГРУЗОВОГО МАГИСТРАЛЬНОГО ЭЛЕКТРОВОЗА ВЛ-80**

**На Новосибирском электровозоремонтном заводе (ЭРЗ, входит в группу активов под управлением ООО «Локомотивные технологии») освоен ремонт грузового магистрального электровоза переменного тока ВЛ-80.**

Во второй декаде ноября завод успешно прошел проверку межведомственной комиссии по приемке в эксплуатацию после заводского ремонта электровоза ВЛ-80С и выпустил первый в истории завода электровоз ВЛ80С.

Решение об освоении ремонта грузового электровоза ВЛ-80С было принято в 2016 году. Данная серия для завода новая, поэтому специалисты НЭРЗ были направлены на стажировку на Ростовский ЭРЗ и Улан-Удэнский ЛВРЗ для изучения технической документации и особенностей проведения ремонтных работ.

Первый ВЛ-80С поступил на завод в сентябре 2016 года. Для освоения нового вида ремонта была проведена серьезная работа по изучению аппаратной части электровоза. Так как Новосибирский ЭРЗ ранее производил ремонт электровозов ВЛ60, то механическую часть персонал освоил в оперативном режиме. Кроме того, с 2015 года освоен ремонт линейных тяговых двигателей НБ-418, установленных на данном электровозе, а немного раньше колесных пар и вспомогательных машин. Работники завода провели большую работу по изучению конструкции локомотива, схем, особенностей ремонта, нюансов в обеспечении ТМЦ, подготовке персонала в самые короткие сроки.

В планах Новосибирского ЭРЗ освоение ремонта электровоза ЭЭС6. Планируется, что эти работы будут проведены в течение 2017 года.

Новосибирский электровозоремонтный завод – основная база ремонта электровозов на полигоне Западно-Си-

бирской железной дороги. Предприятие специализируется на капитальном и среднем ремонте электровозов серий ВЛ10, ВЛ10У, ВЛ60, ЧС2, ЧС2т, ЧС4т, ЧС8, ЭП1, ЭП2К.

Значительный объем производства составляет ремонт тяговых двигателей.

Завод изготавливает широкую номенклатуру запчастей для ТПС, осуществляет ремонт ремкомплектов, линейного оборудования, колесных пар, редукторов, теплообменников, компрессоров, производит чугунное и цветное литье, штамповку и ковку металлических изделий, сложное нестандартное оборудование.

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

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

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд. рублей.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

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

E-mail: [press@locotech.ru](mailto:press@locotech.ru)



**ЛокоТех**

## ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ И УЛАН-УДЭНСКИЙ ЛВРЗ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РАМКАХ ГОДА ЭКОЛОГИИ

**Правительство Республики Бурятия и Улан-Удэнский локомотивовагоноремонтный завод (ЛВРЗ, входит в группу активов под управлением ООО «Локомотивные технологии») заключили соглашение о сотрудничестве. Документ подписали Глава Республики Бурятия Вячеслав Наговицын и директор УУ ЛВРЗ Алексей Фризен на совещании с участием Министерства природных ресурсов Республики Бурятия и руководителей промышленных предприятий Улан-Удэ.**

Соглашение подразумевает взаимодействие в проведении природоохранных мероприятий и обеспечении развития экологически безопасной промышленности в Республике Бурятия в рамках проводимого в России Года экологии.

К примеру, Правительство Республики Бурятия и УУ ЛВРЗ договорились о сотрудничестве по внедрению наилучших доступных технологий и реализации природоохранных мероприятий, а также взаимодействию по различному кругу вопросов, направленных на снижение и ликвидацию отрицательного антропогенного воздействия на окружающую среду, сохранение, улучшение и рациональное использование природно-ресурсного потенциала региона.

Улан-Удэнский ЛВРЗ в 2017 году планирует реализовать комплекс природоохранных мероприятий. Наиболее крупное из них – запуск пылеочистного оборудования от плавильных печей литейных цехов. На эти цели планируется направить около 26 млн. рублей.

Директор Улан-Удэнского ЛВРЗ Алексей Фризен отметил: «Живя и работая в Бурятии, мы вместе со всеми беспокоимся о состоянии окружающей среды и стараемся внести свою лепту в её защиту. Заводом ежегодно предусматриваются значительные денежные средства для исполнения требований природоохранного законодательства. Кроме этого, мы регулярно организуем сами и принимаем участие в различных экологических акциях, в том числе по очистке берегов озера Байнал».

Улан-Удэнский ЛВРЗ - крупнейший из 10 заводов, входящих в АО «Желдорремаш» (входит в группу активов под управлением ООО «Локомотивные технологии»).

Предприятие осуществляет средний и капитальный ремонт локомотивов, гарантийное обслуживание и модернизацию локомотивов с продлением срока службы, ремонт узлов и агрегатов, производство запасных частей, разработку новых технологий ремонта. В 2016 году выпуск товарной продукции на УУ ЛВРЗ увеличился на 16,2%.

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

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

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд. рублей.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

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

E-mail: [press@locotech.ru](mailto:press@locotech.ru)







## ИТОГИ РАБОТЫ ПОДКОМИТЕТА ПО ВАГОНОСТРОЕНИЮ НП «ОПЖТ» В 2016 ГОДУ

### Подкомитет по вагонустроению Комитета по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» подвел итоги работы 2016 года.

На 1 января 2017 года в состав Подкомитета по вагонустроению входит 31 предприятие и организация. В 2016 году проведено 6 заседаний Подкомитета и 10 совещаний Рабочей группы, на которых в общей сложности было рассмотрено свыше 70 вопросов.

За последние два года Подкомитетом были сделаны важные шаги по совершенствованию работы кассетных подшипников в грузовых вагонах. Продолжая это важное направление, в феврале 2016 года проведено расширенное заседание Подкомитета по вопросам изготовления, ремонта и эксплуатации кассетных подшипников на сети. Подробно рассмотрена работоспособность буксового узла, оборудованного кассетными подшипниками, проблемы и перспективы их использования в конструкциях новых вагонов, а также продолжена работа по нахождению баланса между эффективностью и безопасностью эксплуатации данного узла и вагона. Результаты эксплуатации кассетных подшипников на сети РЖД показали их повышенную надежность в сравнении с цилиндрическими подшипниками узлов.

С учетом опыта эксплуатации кассет на американских и европейских железных дорогах рабочей группой Подкомитета при непосредственном участии предприятий-производителей кассетных подшипников были сформулированы предложения по изменению «Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации» и «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм». Изменения предусматривают установление браковочной температуры кассетного подшипника на уровне свыше 800С.

Сформулированные предложения были поддержаны на 62 заседании Комиссии вагонного хозяйства и утверждены на 65 заседании Совета с вводом в действие с 1 января текущего года.

При подведении итогов работы было отмечено, что «Регламент осмотра колесных пар с кассетными подшипниками при тревожных показаниях КТСМ», утвержденный в 2014 году на площадке НП «ОПЖТ», требует актуализации. И эту работу Подкомитет запланировал провести в текущем году.

В рамках увеличивающегося объема производства и эксплуатации вагонов на кассетных подшипниках особое внимание уделялось и организации системы сервисного обслуживания кассетных подшипников. Сегодня снижение «привлекательности» новых вагонов на «кассете» отчасти обусловлено затруднением в организации сервиса «кассет», а это одна из важнейших задач на перспективу с достаточно ограниченным временем ее реализации. В рамках сервисной поддержки необходимо совместными усилиями прорабатывать вопрос создания на сети оборотных запасов колесных пар с кассетными подшипниками, в первую очередь с нагрузкой 25 тс.



Учитывая обширность территории нашей страны, необходимо рассматривать вопрос о создании на пространстве сети железных дорог ремонтных мастерских, позволяющих отремонтировать кассетный буксовый узел. И сегодня уже есть первые положительные примеры.

Начиная с 2014 года, на сеть стали массово выходить вагоны нового поколения, в которых применяются узлы и детали, отличающиеся от типовых. Это тележки, тормозное оборудование, буксовый узел и т.д. Естественно, что узлы и детали новых конструкций требуют иного подхода в организации их ремонта, подготовки персонала и наличия необходимого оборудования и оснастки. Возможность проведения такого ремонта должна оцениваться, в первую очередь, производителем узла.

Именно такой подход и предусматривался в разработанном еще в 2014 году «Положении по добровольной авторизации подразделений предприятий, на готовность проведения ремонта вновь разработанных инновационных узлов грузовых вагонов». Время шло, но единого подхода к этому процессу до 2016 года так и не было принято. Следствием сложившейся ситуации стала «заморозка» процесса подготовки ремонтных мощностей к ремонту вагонов с деталями и узлами новых конструкций.

В 2016 г. доля вагонов нового поколения на сети превысила уже 55 тысяч вагонов, что потребовало ускорить решение вопроса и определения единого подхода к процессу авторизации. В очередной раз Подкомитетом была инициирована необходимость утверждения ранее разработанного Положения.

Итоговая редакция Положения была согласована Комитетом НП «ОПЖТ» по грузовому подвижному составу и в октябре 2016 года была утверждена двумя некоммерческими партнерствами: ОПЖТ и ОВС. В результате, уже появились первые предприятия, авторизованные на право ремонта инновационных узлов и деталей для вагонов нового образца.

В 2016 году Подкомитетом в очередной раз было инициировано предложение по исключению из классификатора ЮЖА 2005 05 «Основные неисправности грузовых вагонов» отнесения причин образования неисправности (технологическая, эксплуатационная или повреждение) по коду, а причину образования неисправности было предложено определять только по результатам проводимых исследований. На заседании Комитета по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» отмечена важность и объективность данного предложения. Соответствующее сформированное обращение в апреле 2016 года было направлено в Росжелдор. На совместном заседании рабочей группы по рассмотрению вопросов эксплуатации грузовых вагонов и экспертной группы Комиссии вагонного хозяйства предложение было признано целесообразным. Были намечены меры по реализации данного предложения.

В соответствии с требованиями технического регламента Таможенного Союза ТР ТС 001/2011 Подкомитетом по вагонустроению в 2016 года сформированы предложения по установлению назначенных сроков службы и (или) ресурсов

для всей номенклатуры деталей и узлов вагонов, которые были направлены в Комитет по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» и в ОАО «РЖД» для дальнейшей проработки.

В целом работа Подкомитета по вагонустроению в 2016 году признана удовлетворительной. Многие задачи решены, однако открылись новые направления для проработки и дальнейшего развития. Эти направления легли в основу Плана работ на 2017 год, утвержденного на заседании Подкомитета по вагонустроению.

*Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении.*

**Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники»**

Тел./факс (499) 262-5692, 262-2773, 262-9540  
 press@opzt.ru, opzt@opzt.ru, www.opzt.ru



## **ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ЗАВОДОВ «ЖЕЛДОРРЕММАШ» СО СРОКОМ РЕАЛИЗАЦИИ ДО 2019 ГОДА СОСТАВЛЯЕТ 1,374МЛРД РУБЛЕЙ**

**Инвестиционная программа заводов АО «Желдорремаш» (входит в группу активов под управлением ООО «Локомотивные технологии») со сроком реализации до 2019 года составляет 1,374млрд руб.**

Во второй декаде ноября завод успешно прошел проверку межведомственной комиссии по приемке в эксплуатацию после заводского ремонта электровоза ВЛ-80С и выпустил первый в истории завода электровоз ВЛ80С.

Решение об освоении ремонта грузового электровоза ВЛ-80С было принято в 2016 году. Данная серия для завода новая, поэтому специалисты НЭРЗ были направлены на стажировку на Ростовский ЭРЗ и Улан-Удэнский ЛВРЗ для изучения технической документации и особенностей проведения ремонтных работ.

Первый ВЛ-80С поступил на завод в сентябре 2016 года. Для освоения нового вида ремонта была проведена серьезная работа по изучению аппаратной части электровоза. Так как Новосибирский ЭРЗ ранее производил ремонт электровозов ВЛ60, то механическую часть персонал освоил в оперативном режиме. Кроме того, с 2015 года освоен ремонт линейных тяговых двигателей НБ-418, установленных на данном электровозе, а немного раньше колесных пар и вспомогательных машин. Работники завода провели большую работу по изучению конструкции локомотива, схем, особенностей ремонта, нюансов в обеспечении ТМЦ, подготовке персонала в самые короткие сроки.

В планах Новосибирского ЭРЗ освоение ремонта электровоза 2ЭС6. Планируется, что эти работы будут проведены в течение 2017 года.

Новосибирский электровозоремонтный завод – основная база ремонта электровозов на полигоне Западно-Си-

бирской железной дороги. Предприятие специализируется на капитальном и среднем ремонте электровозов серий ВЛ10, ВЛ10У, ВЛ60, ЧС2, ЧС2т, ЧС4т, ЧС8, ЭП1, ЭП2К.

Значительный объем производства составляет ремонт тяговых двигателей.

Завод изготавливает широкую номенклатуру запчастей для ТПС, осуществляет ремонт ремкомплектов, линейного оборудования, колесных пар, редукторов, теплообменников, компрессоров, производит чугунное и цветное литье, штамповку и ковку металлических изделий, сложное нестандартное оборудование.

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

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

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд. рублей.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

109074, г. Москва, Славянская пл., д.2/5/4, стр.3  
 тел.+7 (499) 638-22-98 (доб. 99854)  
 E-mail: press@locotech.ru

**ЛокоТех****«ЛОКОТЕХ» НАЗВАЛ ЛУЧШИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ  
ПО ИТОГАМ 2016 ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ВРУЧЕНИЕ  
ПРЕМИИ «ЛОКОМОТИВ КОМПАНИИ»**

**ООО «Локомотивные технологии» (Группа компаний «ЛокоТех»)** подвело итоги года. **Лучшие филиалы ООО «ТМХ-Сервис» и заводы АО «Желдорреммаш» получили корпоративную премию «Локомотив компании».** Торжественная церемония награждения состоялась **10 февраля в рамках управленческой конференции, посвященной итогам года и планам развития предприятия.**

Премии вручил генеральный директор Алексей Белинский. Он поблагодарил руководителей предприятий, показавших наиболее высокие результаты работы в прошлом году, и отметил, что «Локомотив компании» - не только поощрение коллективов за вклад в общее дело, не только визуальная проекция бизнеса предприятия, но и образ той силы, которая двигает его вперед, к достижению новых высот и целей. Как локомотив – центральный движущий элемент, тяга всего состава, так и сотрудники – это двигатели развития и прогресса компании. Вклад каждого ответственного и эффективного работника – это незаменимая деталь в огромном и сложном механизме локомотиворемонтного бизнеса.

Лучшим заводом «Желдорреммаш», как и в прошлом году, признан Улан-Удэнский ЛВРЗ – предприятие завоевало первое место и стало обладателем почетного «Золотого локомотива». «Серебряный локомотив» получил Челябинский ЭРЗ, удержав второе место в рейтинге. «Бронзового локомотива» впервые удостоился Уссурийский ЛРЗ.

Среди филиалов «ТМХ-Сервис» первое место занял Восточно-Сибирский филиал («Золотой локомотив»). «Серебряный локомотив» получил Московский филиал, «Бронзовый локомотив» - Западный.

**Участники управленческой конференции ЛокоТех**

Директора завода и филиала, занявших первые места, Алексей Фризен (и.о. директора УУ ЛВРЗ) и Михаил Дудников (директор Восточно-Сибирского филиала), получили персональные знаки «За мастерство управления».

Первая церемония вручения премии «Локомотив компании» состоялась в прошлом году. Это высшая награда «ЛокоТех» за производственные достижения. Вклад каждого филиала рассчитывался на основе рейтинга, с учетом производственных и экономических показателей, достижений в области качества и управления персоналом.

Филиалы «Желдорреммаш» и «ТМХ-Сервис», признанные победителями и призерами премии, награждаются переходящими знаками: 1 место – «Золотой локомотив», 2 место – «Серебряный локомотив», 3 место – «Бронзовый локомотив».

ООО «Локомотивные технологии»

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

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

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд рублей.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

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

E-mail: press@locotech.ru

**Лауреаты премии Локомотив компании -  
директора заводов Желдорреммаш****Лауреаты премии Локомотив компании -  
директора филиалов ТМХ Сервис****Награждение Локомотив компании**

**ЛокоТех**

## УССУРИЙСКИЙ ЛРЗ В 2016 ГОДУ НАПРАВИЛ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ 55 МЛН РУБЛЕЙ

**Уссурйский локомотиворемонтный завод (ЛРЗ) в 2016 году направил 55 млн рублей на реализацию инвестиционной программы. Средства направлены на развитие и модернизацию производства, закупку нового оборудования и внедрение новых технологий. Реализация инвестиционной программы способствует повышению качества выпускаемой продукции.**

В частности, на 32 млн рублей была осуществлена поставка шести единиц оборудования, четыре из которых поступили по схеме лизинга. В 2016 году нестандартизированного оборудования и выполнения СМР хозяйственным способом на Уссурйском ЛРЗ сделали на 16 млн рублей.

В рамках инвестиционной программы по техническому заданию завода был спроектирован и изготовлен автоматизированный испытательный стенд для проверки асинхронных тяговых электродвигателей АД-917 с тепловоза 2ТЭ25А. Ранее ремонт данных двигателей в филиалах АО «Желдорремаш» не производили.

Уссурйский ЛРЗ смог освоить особенности ремонта этого оборудования, но сдаточные испытания проходили в усеченном режиме, и отсутствовала полная гарантия качества поставляемой продукции. За разработку и изготовление стенда и программы испытаний взялось ОАО «НПП «Дальняя связь», входящее в группу компаний «ЛокоТех». Внедрение стенда позволило заводу гарантированно выпускать качественные тяговые двигатели для ООО «ТМХ-Сервис».

Кроме того, заводом запущены в работу в колесном и электромашинном цехах два мостовых крана грузоподъемностью 5 тонн, полученных для замены грузоподъемных машин, которые были остановлены инспекцией Ростехнадзора из-за технического состояния. Запуск кранов в эксплуатацию позволил улучшить логистику и снизить время ожидания при перемещении узлов, ремонтируемых в данных цехах. Также получены и введены в работу два гидравлических прессы. Один - для увеличения мощностей по изготовлению резинотехнических изделий, другой - для изделий из пресс-материалов.

- Одно из главных направлений, куда были направлены инвестиционные средства, - это реализация проекта по увеличению мощностей по ремонту дизелей Д49 и Д50. В рамках этого проекта силами завода выполнена перепланировка участков дизельного цеха, перемещено существующее оборудование, изготовлено дополнительное нестандартизированное оборудование, что позволило увеличить мощности по выпуску дизелей Д49 с 12 до 18 штук в месяц. Кроме того, будет изготовлен новый стенд испытаний дизелей. Поэтому в текущем году часть средств будет выделено именно на эти цели, - прокомментировал заместитель директора УЛРЗ по техническому развитию Александр Кириллов.

Также была изготовлена и внедрена в производство лебедка для растягивания цистерн при пожаре, система аварийного питания индукционных печей, стенд динамической формовки коллекторов главных генераторов ГПЗ11, стенд для проверки сумматоров, камера для дробеструйной очистки остовов электрических машин, оборудование для ремонта и изготовления охлаждающих элементов теплообменников и многое другое.

Данное оборудование было разработано заводским конструкторским отделом средств автоматизации и механизации, а их изготовлением занимались работники цеха нестандартизированного оборудования и энергосилового цеха. Монтаж оборудования и подвод коммуникаций осуществлялся силами специалистов ремонтно-механического и ремонтно-строительного цехов.



Уссурйский локомотиворемонтный завод входит в АО «Желдорремаш» (находится в периметре активов под управлением ООО «Локомотивные технологии»). Ежегодно ремонтирует 320-322 тепловоза для железных дорог России. Помимо локомотивов на Уссурйском локомотиворемонтном заводе проводится ремонт до 200 единиц ремонтного комплекта, каждый из которых включает в себя по шесть колесных пар и тяговых электродвигателей и одну дизель-генераторную установку. В общей сложности завод ремонтирует 12 серий локомотивов, 9 типов дизелей, 5 типов генераторов и тяговых двигателей.

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

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

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

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

E-mail: press@locotech.ru

**ЛокоТех****«ЛОКОТЕХ» ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИЛ  
ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ 2016 ГОДА  
2017 ГОД ОБЪЯВЛЕН В «ЛОКОТЕХ» ГОДОМ КАЧЕСТВА**

**ООО «Локомотивные технологии» (Группа компаний «ЛокоТех») подвело итоги работы в 2016 году. Заводы «Желдорреммаш» и филиалы «ТМХ-Сервис» (входят в группу активов под управлением «Локомотивных технологий») полностью выполнили производственную программу.**

Количество отказов по «ТМХ-Сервис» на 1 млн км пробега снизилось на 12,9%, по «Желдорреммаш» - на 16,7%. По обращению ОАО «РЖД» выполнен ремонт с продлением срока службы дополнительно 830 секций локомотивов. Реализованы мероприятия по приведению показателей технической надежности 2ТЭ25А к требованиям ТУ на 35 локомотивах. Общий простой на деповских ремонтах в электротяге снижен к 2015 году на 51,2%, в теплотяге на 31,3%.



Заводы «Желдорреммаш» в 2016 году выпустили из ремонта 2451 секцию локомотивов, полностью выполнив заявленную программу. Наибольший объем ремонта выполнили Улан-Удэнский ЛВРЗ (выпустил из ремонта 700 секций), Челябинский ЭРЗ (472 секции), Ростовский-на-Дону ЭРЗ (356 секций) и Уссурийский ЛРЗ (257 секций).

Важным достижением стало освоение ремонта локомотивов ВЛ-80 Новосибирским ЭРЗ. Также начато освоение ВЛ-80 на Челябинском ЭРЗ и Ярославском ЭРЗ, а на Оренбургском ЛРЗ идет освоение ремонта 2ТЭ116.

В 2016 году заводы «Желдорреммаш» установили сразу несколько производственных рекордов. Так, Улан-Удэнский ЛВРЗ в октябре выпустил из ремонта 68 секций локомотивов, а Челябинский ЭРЗ в этом же месяце - 59 секций электровозов.

В сентябре Улан-Удэнский ЛВРЗ выпустил из ремонта 30-тысячный локомотив - этот рекорд зафиксирован в Книге рекордов России.

Филиалы «ТМХ-Сервис» в 2016 году также справились с производственной программой по ремонту и сервисному обслуживанию тягового подвижного состава. По тепловозам выпущено 57 477 секций или 99,2%, по электровозам - 52 619 секций или 101% от программы.

Программа ремонта линейного оборудования по тепловозам превысила план на 2% и составила 41 832 секций, по электровозам - на 1% (31 654 секций).

Основной показатель - коэффициент технической готовности (КТГ) - за 2016 год по сети сервисных локомотивных депо составил 0,890 (89%) при плановом задании 0,870 (87%). Наиболее эффективно отработали Восточно-Сибирский Филиал 0,920 (92%), Московский Филиал 0,900 (90%) и Западный Филиал 0,901 (90,1%).

Содержание эксплуатируемого парка филиалами «ТМХ-Сервис» за 2016 год увеличилось на 1,3% и составило 3820 секций по тепловозам и 8224 секций по электровозам.

Группа компаний «ЛокоТех» объявила 2017 год Годом качества. Повышению эффективности и надежности заводов и депо будет уделено особое внимание. На всех предприятиях утверждены программы повышения качества, созданы специальные рабочие группы, которые будут проводить детальный анализ основных проблемных вопросов и способов их решения каждым из предприятий. По итогам лучшие практики заводов и филиалов планируется распространить по всей сети.

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

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

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд рублей.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

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

E-mail: [press@locotech.ru](mailto:press@locotech.ru)



**ЛокоТех**

## КОМПРОМИССОВ В ВОПРОСАХ КАЧЕСТВА БЫТЬ НЕ МОЖЕТ

### Генеральный директор ООО «ЛокоТех» Алексей Белинский о работе руками, рекордах на производстве и опыте за станком

Российские железнодорожники ожидают по итогам февраля текущего года увеличения погрузки более чем на 4 процента. Об этом сообщил сегодня в кулуарах открывшегося в Сочи инвестиционного форума глава компании РЖД Олег Белозеров. Небольшой рост демонстрирует показатель погрузки и по итогам прошлого года – 0,6 процента к показателям 2015 года. Эксперты отрасли отмечают, что дальнейшее повышение показателя погрузки зависит не только от активности грузоотправителей, но и слаженной работы всей отрасли. А здесь важнейшим игроком является локомотивное хозяйство. Сравнительно недавно техническое обслуживание и ремонт электровозов и тепловозов было передано на аутсорсинг сервисным компаниям. Насколько новая система себя зарекомендовала и как повлияла на показатели работы стальных магистралей страны в целом в интервью ТАСС рассказал генеральный директор ООО «Локомотивные технологии» Алексей Белинский.

- Несколько лет назад функции по ремонту и обслуживанию локомотивов на железных дорогах России передали на аутсорсинг. Насколько эффективной оказалась новая система?

Переход на полное сервисное обслуживание полностью оправдал себя, и это не только наше субъективное мнение, это мнение экспертов рынка, подтвержденное реальными измеримыми показателями.

Перевод ремонта и сервиса тяги на аутсорсинг позволил РЖД выстроить эффективную экономическую модель содержания локомотивов, основными критериями которой стали прозрачность и качество.

- Новый принцип работы повлиял каким-то образом на бизнес компании РЖД в целом?

С момента передачи сервиса на аутсорсинг, то есть с 2012 года, удельная производительность локомотивов по пробегу увеличилась на 15%, при этом затраты на их содержание в расчете на километр пробега снизились на 19%. Мы также значительно усилили контроль над соблюдением режима эксплуатации локомотивов, чтобы сократить unplanned repairs. Это позволило существенно снизить количество нарушений и сэкономить РЖД десятки миллионов.

Об эффективности системы аутсорсинга говорит и тот факт, что по итогам прошлого года мы смогли повысить коэффициент технической готовности, определяющий долю исправных локомотивов в общем парке железных дорог (КТГ), больше, чем было запланировано – с 87%, установленных в договоре с заказчиком, до 89%.

- Каковы производственные итоги компании за 2016 год?

Мы стали работать лучше. И это подтверждается динамикой роста основных показателей. Количество отказов по «ТМХ-Сервис» на 1 млн км пробега снизилось на 12,9%, по «Желдорремаш» – на 13,6%. Общій простой

на деповских ремонтах в электротяге снижен к 2015 году на 51,2%, в теплотяге на 31,3%.

Заводы «Желдорремаш» в прошлом году выпустили из ремонта 2451 секцию локомотивов. Причем, наибольший объем ремонта, около 700 секций, выполнили на заводе в Улан-Удэ.

Вообще этому заводу принадлежит сразу несколько производственных достижений 2016 года. В сентябре они отремонтировали 30-тысячный локомотив, это достижение зафиксировала Книга рекордов России. Месяцем позднее выпустили из ремонта 68 локомотивных секций. Близок к этому показателю оказался и завод в Челябинске, где в октябре отремонтировали 59 секций.

Другим важным достижением мы считаем освоение ремонта локомотивов ВЛ-80 в Новосибирске, Челябинске и Ярославле. На Оренбургском заводе продолжается освоение ремонта 2ТЭ116. Кроме того, в наших планах начать ремонт электровозов серии ЭП1 в Ростове-на-Дону и Улан-Удэ.

Если говорить про филиалы «ТМХ-Сервис», то и здесь программа 2016 года выполнена.

По тепловозам выпущено 57 477 секций или 99,2%, по электровозам – 52 619 секций или 101% от программы. Программа ремонта линейного оборудования по тепловозам превысила план на 2% и составила 41 832 секций, по электровозам – на 1% (31 654 секций).

- Какова основная задача на текущий год?

- Несмотря на стабильную и ритмичную работу, которую продемонстрировали большинство заводов и филиалов «ЛокоТех», сложных и проблемных вопросов еще достаточно. И самый главный из них – повышение качества производственной деятельности. Достижению этой цели будет подчинено все, что мы будем делать в этом году...

- А что вы вкладываете в понятие качества и как планируете его достичь?

- Для нас главным критерием и доказательством эффективной работы является исправный локомотив. Исходя из этого, качество сервиса остается ключевым показателем нашей работы. Именно поэтому мы, уже пройдя определенный путь и накопив достаточно опыта, по-прежнему ставим этот аспект во главу угла и даже объявили 2017 год в нашей группе компаний годом качества.

- Имеющаяся инфраструктура позволяет наращивать эффективность производства?

- Инфраструктура и оборудование предприятий, доставшихся от РЖД, физически и морально устарела. А поскольку компромиссов в вопросах повышения качества быть не может, на текущий год мы запланировали значительный объем инвестиций. Только на оснащение заводов «Желдорремаш» будет направлено 958 млн рублей.

По сервисным локомотивным депо «ТМХ-Сервис» инвестпрограмма составит 256 млн рублей. Они также пойдут на развитие и модернизацию производства.

- Не рассматриваете ли вы возможность приобретения вагоноремонтных «дочек» РЖД?

- Для нас в приоритете все-таки ремонт и сервисное обслуживание тягового подвижного состава и мы стремимся к росту показателей именно в этом аспекте.

Более того, при сохранении РЖД в качестве ключевого заказчика, мы хотим максимально расширить пул клиентов. Причем, не только в железнодорожной отрасли.

Мы можем обслуживать капиталоемкие машины с электроприводами определенной мощности, а под эти критерии подходит множество техники, вплоть до колесных тягачей или среднего размера корабля и даже подводных лодок.

Просто это требует времени для освоения нового продукта, но в стратегии развития это обозначено.

- Вы несколько раз сказали про повышение производительности труда. За счет чего планируете увеличивать этот показатель?

- Производительность труда для нас в первую очередь обеспечивают люди рабочих профессий. Это от них зависит качество сервиса и ремонта на местах. И прежде чем внедрять новейшие технологии и сосредоточиться на цифровизации производства, мы должны сначала научить наших людей хорошо и правильно «крутить гайки».

Повышение производительности труда невозможно без качественного обучения и подготовки рабочих кадров. Сейчас мы сосредоточены на этом. К сожалению, суще-

ствующая система среднего профессионального образования не отвечает требованиям времени и рынка.

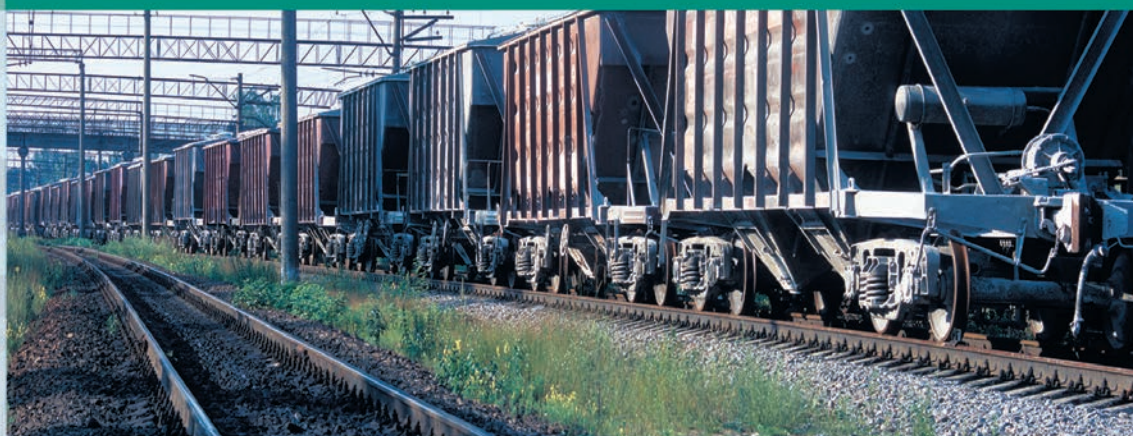
- В чем, по-Вашему, недостатки профобразования?

- Среднее профессиональное образование готовит кадры по длительным и малоактуальным для работодателя программам. Люди рабочих специальностей нужны здесь и сейчас, мы не можем ждать. Поэтому активно пытаемся создать на своих предприятиях внутреннюю систему обучения. Корпоративные учебные центры, имеющие образовательную лицензию, позволят нам оперативно обучать персонал и присваивать работникам квалификацию в соответствии с профстандартом и требованием законодательства.

Проблема в том, что у нас в стране возможности работодателя учить работников самостоятельно искусственно ограничены. Стихийные административные барьеры на местах мешают нам открывать свои лицензированные учебные центры непосредственно на производстве, и пока эту проблему преодолеть самостоятельно мы не можем. Здесь требуется поддержка органов власти. В конце концов повышение производительности труда и эффективности производства в целом в последнее время возводится в России в ранг национального приоритета. Мы готовы учить рабочих профессиям сами, быстро, непосредственно «у станка». Дайте нам эту возможность – и мы повысим производительность труда.



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





## «ЗЕЛЁНЫЙ СВЕТ» – ПЕРСПЕКТИВНЫМ РАЗРАБОТКАМ ДЛЯ ТРАНСПОРТА!

**В рамках деловой программы выставки «Электроника-Транспорт 2017» пройдёт конкурс перспективных разработок для городского транспорта и транспортной инфраструктуры**

Конкурс перспективных разработок в области электроники и информационных систем «Зелёный Свет» проводится на выставке «Электроника-Транспорт» с 2011 года. Цель конкурса - выявить и отметить новые разработки, внедрение которых выгодно с технической и экономической точки зрения для предприятий транспортной отрасли. В 2017 году особое внимание уделяется импортозамещению комплектующих и систем, решениям в области повышения энергоэффективности и экологичности, инновационным технологиям в сфере управления движением, оплаты проезда, обеспечения безопасности, информированию пассажиров.

В конкурсе принимают участие новые (2016-2017 гг.) разработки, которые в ближайшем будущем могут оказать позитивное влияние на развитие транспортных технологий. В конкурсной комиссии участвуют эксперты Международной Ассоциации «Метро», ассоциации МАП ГЭТ, ГУП «Мосгортранс», ГУП «Мосгортранс-НИИпроект».



Конкурс «Зелёный Свет» - отличный инструмент для вывода на рынок перспективных изделий. В конкурсе нет победителей и проигравших! Разработки, признанные перспективными, отмечаются дипломом, все без

исключения публикуются на сайте конкурса и в официальном каталоге выставки!

**Контакты:**  
 тел. +7(495) 287-4412  
 info@e-transport.ru

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

**вам нужно просто позвонить**

**по телефону: (495) 765-73-16**

**или отправить запрос:**

**post@depo-magazine.ru, depo-magazine@yandex.ru**

**Разместившим рекламу в журнале –**

**бесплатная интернет-поддержка!**



## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ЯНВАРЬ 2017

**Итоги развития промышленности в январе 2017 года: индекс ИПЕМ-производство – +3,4%, индекс ИПЕМ-спрос – +3,9% (к январю 2016 года)**

За январь 2017 года индекс ИПЕМ-производство вырос на 3,4% к аналогичному периоду прошлого года, индекс ИПЕМ-спрос вырос на 3,9% к аналогичному периоду прошлого года.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе показывает, что рост спроса продолжается в добывающих и низкотехнологичных, а также восстановление спроса в начале года зафиксировано в среднетехнологичных отраслях.

Спрос в добывающих отраслях продолжает демонстрировать положительную динамику: +3,8% в январе 2017 года к январю 2016 года.

Добыча газа в январе выросла на 6,7%. Продолжают расти экспортные поставки: «Газпром» по итогам января 2017 года увеличил физический объем экспорта в дальнее зарубежье на 12,9%, что потребовало максимально возможной загрузки газопровода «Северный поток», при этом морской газопровод «Голубой поток» также был загружен на полную мощность. Однако по решению Европейского суда отменены аукционы на февраль, что привело к ограничению доступа «Газпрома» к газопроводу OPAL, являющемуся распределительной системой газопровода «Северный поток». Учитывая холодные погодные условия и низкий уровень запасов газа в подземных хранилищах в Европе, падения спроса в ближайших месяцах не ожидается, что в совокупности с ограничением поставок газа компанией «Газпром» может привести к росту цен на газ. На фоне сло-

жившейся ситуации все большее значение приобретает работа над проектом газопровода «Турецкий поток»: в начале февраля будет ратифицировано соглашение по проекту со стороны России, необходимые внутригосударственные процедуры со стороны Турции завершены в конце 2016 года.

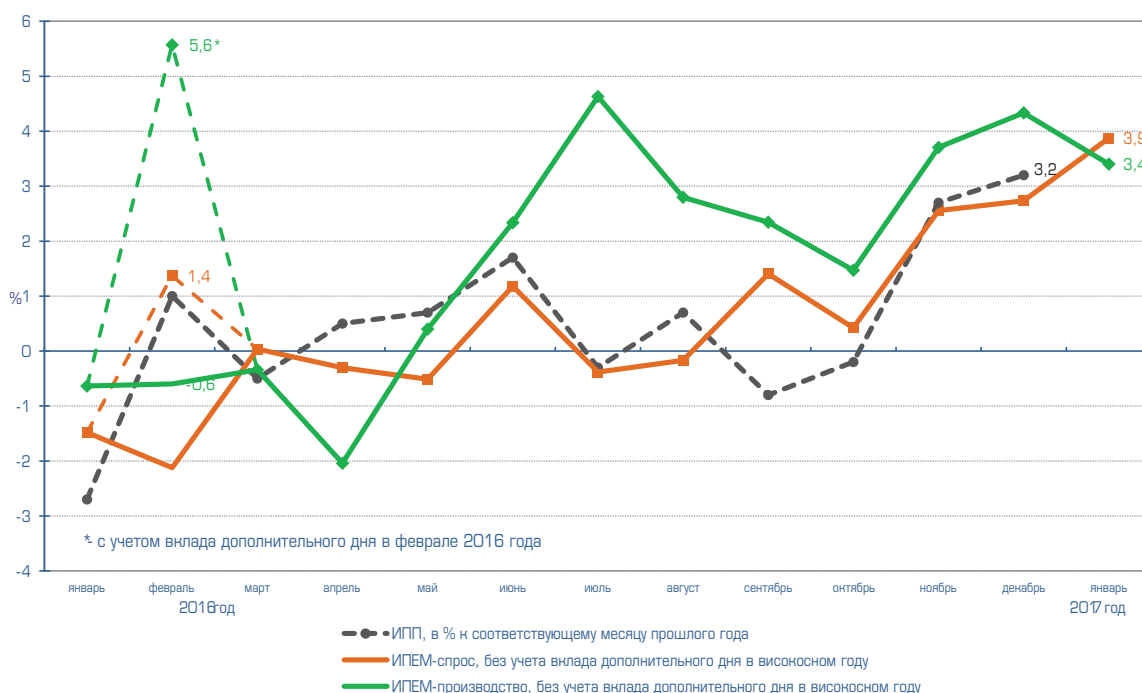
Добыча нефти в январе 2017 года выросла на 1,8% относительно января 2016 года, при этом относительно октября 2016 года добыча сократилась на 1,1% (по соглашению с ОПЕК о снижении объемов нефтедобычи в первом полугодии 2017 года Россия обязалась сократить производство на 300 тыс. баррелей в сутки по сравнению с октябрём 2016 года); российские предприятия по добыче нефти перевыполняют план по сокращению добычи в рамках соглашения с ОПЕК более чем в два раза. Причиной резкого сокращения добычи нефти могли стать холодные погодные условия, повлиявшие на добычу с Новопортовского и Приразломного месторождений компании «Газпром нефть», которая является лидером сокращения добычи в январе 2017 года (-2,2%).

Добыча угля в январе 2017 года выросла на 4,7% к январю 2016 года, при этом с начала 2017 года цены на уголь демонстрируют снижение, что вызвано отменой политики Китая по сокращению рабочей недели на угольных шахтах, а также восстановлением поставок угля из Австралии.

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за январь 2017 года:

- ИПЕМ-производство – **+3,4%**
- ИПЕМ-спрос – **+3,9%**



Спрос на продукцию низкотехнологичных отраслей в январе 2017 года продолжил расти (+7,3% к январю 2016 года).

Основным драйвером сектора традиционно является пищевая промышленность. Продолжается активное инвестирование в открытие крупных производств: в Екатеринбурге в январе был открыт новый цех по рафинации и дезодорации масел и переэтерификации жиров на Екатеринбургском жировом комбинате (инвестиции 800 млн руб.), в г. Чебоксары осуществлен запуск новой линии ОАО «АККОНД» по производству отливных конфет (инвестиции 3,5 млрд руб.), в Алтайском крае ООО «Советский масло-сырзавод» возобновил работу после реконструкции, благодаря которой увеличилась мощность завода в 2 раза, в Рязанской области на базе АМН «Рязанский» компания Valio открыла производство молочной продукции.

Спрос в высокотехнологичных отраслях в январе 2017 года сократился (-2,2% к январю 2016 года).

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог продолжает снижение с декабря 2016 года (-18,9% за январь 2017 года): на внутреннем рынке падение составляет 17,8%, на внешнем рынке 30,3% с начала года. При этом наибольшее сокращение отгрузки для внутренних нужд зафиксировано в следующих категориях: производственные насосы (-88,3% к январю 2016 года), детали машин (-59,1%), оборудование различного назначения (-28,0%). В экспортном направлении отгрузка упала в таких категориях как: горношахтное оборудование (-88,6% к январю 2016 года), оборудование различного назначения (-53,7%), энергетическое оборудование (-79,7%).

При этом продолжается открытие новых производств в январе 2017 года: во Владимирской области на Ковров-

ском электромеханическом заводе начат выпуск тракторов, в г. Москве запущено производство крупногабаритных автомобильных компонентов элементов и других изделий из композитных материалов с помощью технологии RTM-инжекции на базе «Нанотехнологического центра композитов», автозавод Ford Sollers в Ленинградской области вернулся к полной пятидневной рабочей неделе.

Дальнейшему развитию высокотехнологичных отраслей будет способствовать господдержка ключевых отраслей промышленности в 2017 году, к которым относится производство сельхозтехники (в 2016 году производство сельхозтехники выросло на 65%). Объем финансирования составит суммарно 107,5 млрд руб. (из них на поддержку автопрома выделено 60 млрд руб.).

Спрос в среднетехнологичных отраслях демонстрирует рост в январе 2017 года (+3,5%).

Спрос в среднетехнологичных отраслях сильно коррелирует с показателями в металлургическом секторе. Сокращение цены на коксующийся уголь с начала 2017 года положительно сказывается на металлургическом производстве, снижая производственные затраты металлургов, что в свою очередь приводит к восстановлению внутреннего спроса на черные (+6,4% в январе 2017 года) и цветные (+61,4%) металлы. После роста в конце 2016 года внешний спрос на цветные металлы сократился на 6,7%, при этом экспорт черных металлов продолжает расти (8,4% в январе 2017 года).

Сектор производства химических и минеральных удобрений продолжает наращивать поставки на внутренний рынок (+4,2% в январе 2017 года), экспортные поставки также показали прирост (+5,4%).

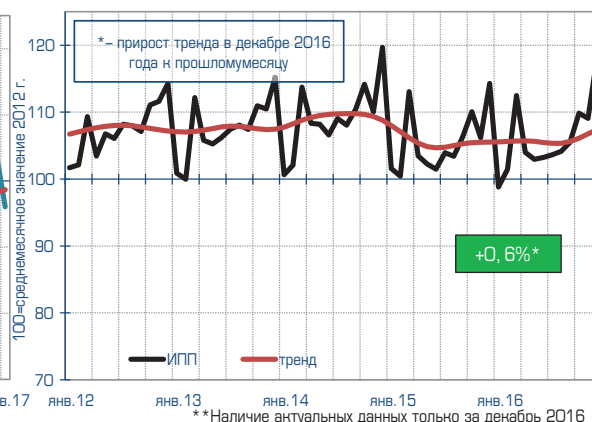
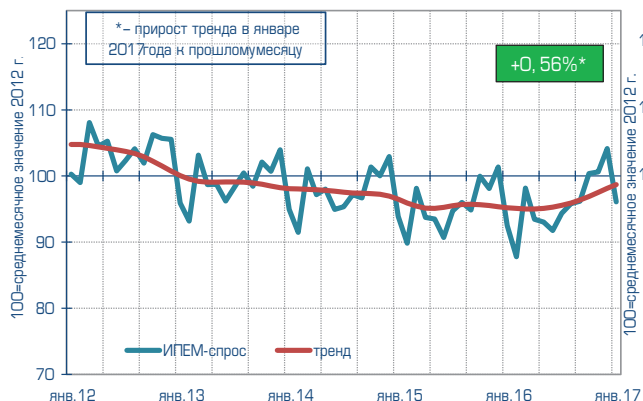
## Динамика индексов к предыдущему месяцу



Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в январе 2017 года демонстрирует положительную динамику к предыдущему месяцу - **+0,26%**.

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в январе 2017 года показывает положительную динамику к предыдущему месяцу - **+0,56%**.

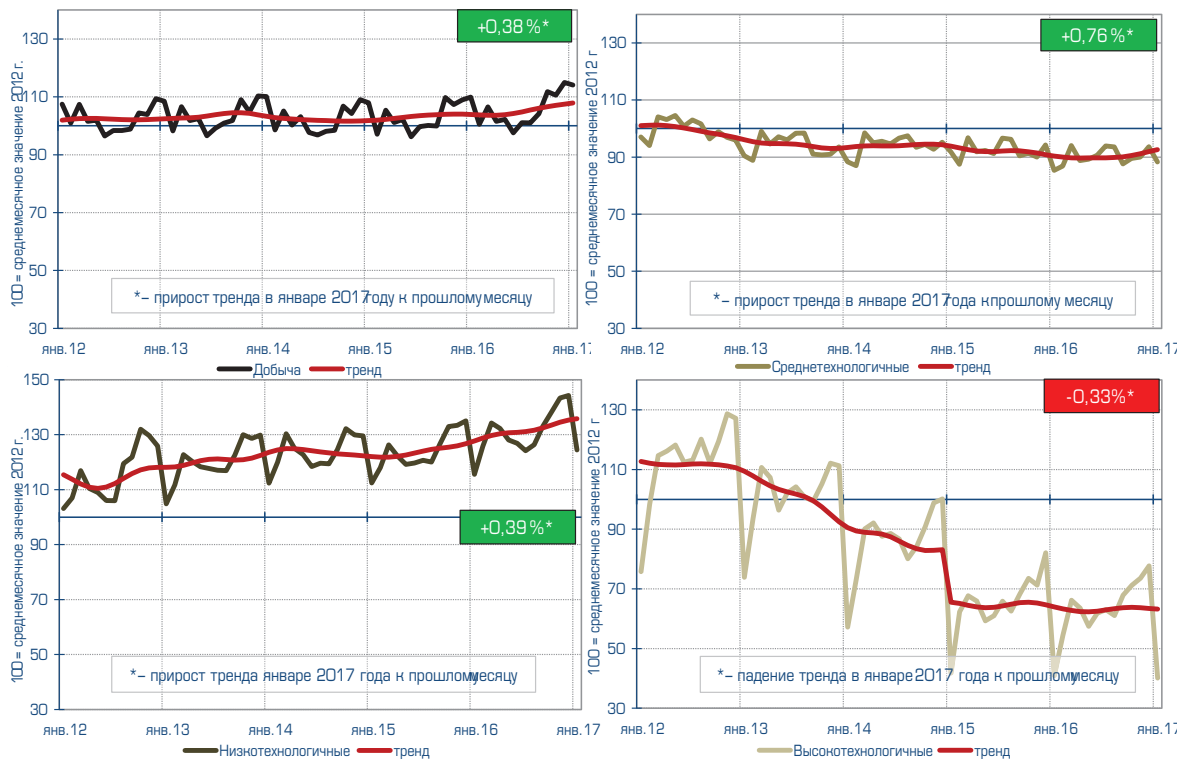
Очищенный индекс промышленного производства, рассчитанный Росстатом, в декабре\*\* 2016 года продемонстрировал незначительный прирост к предыдущему месяцу - **+0,6%**.



Продолжают расти экспортные поставки других видов продукции химической промышленности (+35,3% в январе 2017 года, при этом поставки на внутренний рынок в январе сократились (-2,1% в январе 2017 года).

Поддержку среднетехнологичному сектору оказывает ввод в эксплуатацию новых мощностей: в январе 2017 года: в г. Санкт-Петербурге Концерн BASF открыл вторую линию на заводе для производства бесщелочных усори-

### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам

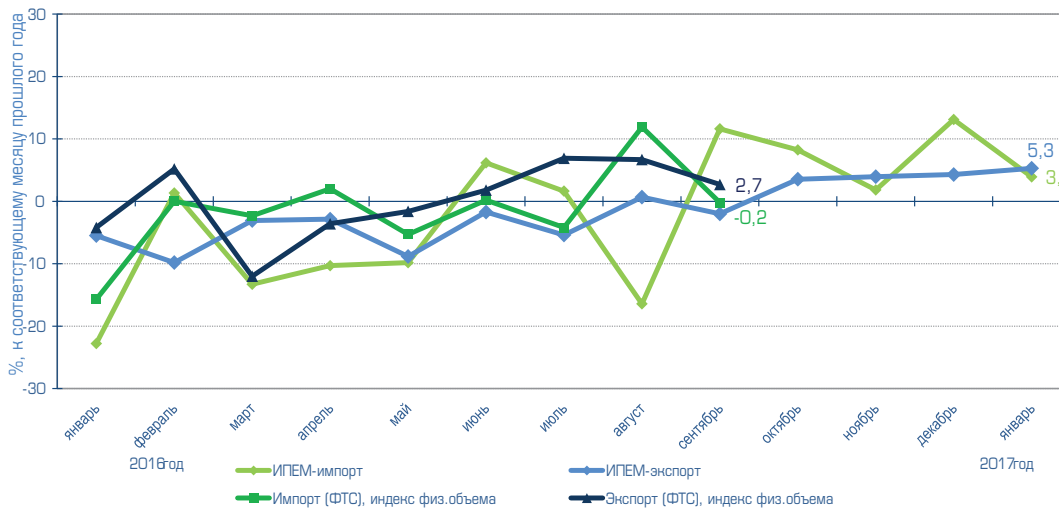


### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в январе 2017 года: индекс ИПЕМ-импорт – **+3,9%**, индекс ИПЕМ-экспорт – **+5,3%**.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: каменный уголь (+221% за январь 2017 года), химические и минеральные удобрения (+5,4%), черные металлы (+8,4%), лесные грузы (+110%), строительные грузы (+1336%), лом черных металлов (+1554%), цемент (+1,3%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог – руда цветная (-4,2% за январь 2017 года), цветные металлы (-6,7%), руда железная и марганцевая (-7,3%).



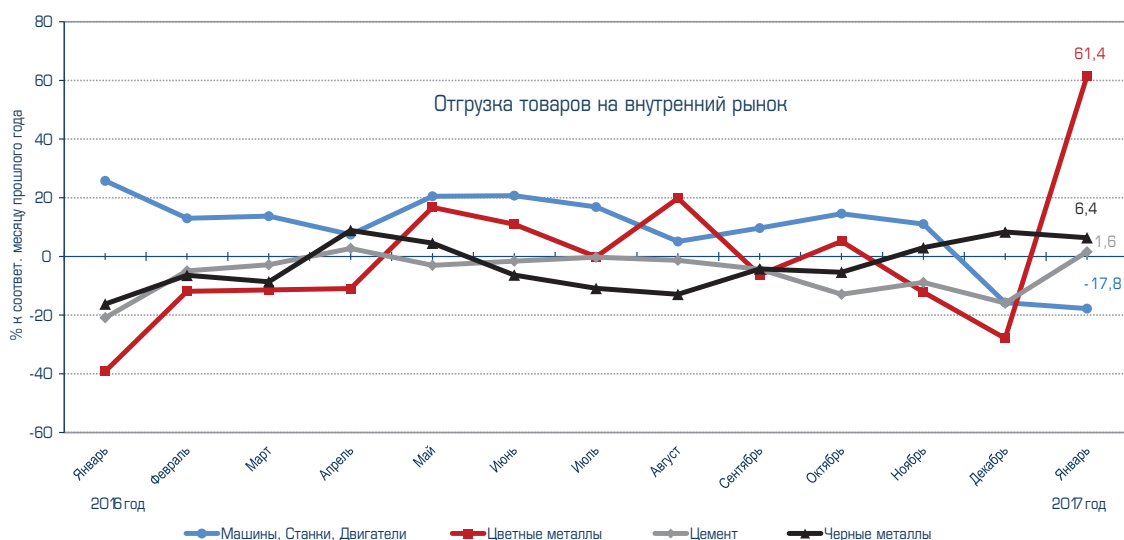
телей схватывания бетона, востребованных в подземном строительстве (горнодобывающих отраслях и тоннелестроении), в г. Белгороде открыто производство опорно-подвесных систем трубопроводов (инвестиции 8,8 млрд руб.),

в Тюменской области открыт цех по производству металлоизделий (инвестиции около 20 млн руб.), в г. Омске на электромеханическом заводе открыт цех горячего цинкования (инвестиции около 900 млн руб.)

## Внутренний спрос

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог: руды цветных металлов (-3,4% за январь 2017года), машиностроительная продукция (-17,8% за январь 2017года).

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог: химические и минеральные удобрения (+4,2% за январь 2017года), лесные грузы (+9,1%), лом черных металлов (+70,4%), черные металлы (+6,4%), строительные грузы (+8,3%), наменный уголь (+0,4%), цветные металлы (+61,4%), цемент (+1,6%), железные и марганцевые руды (+0,3%).



## Анализ данных: ТЭК\*

### Нефтедобывающая отрасль

В январе 2017года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2016года: добыто 47,0 млн т (+1,8% к январю 2016 года).

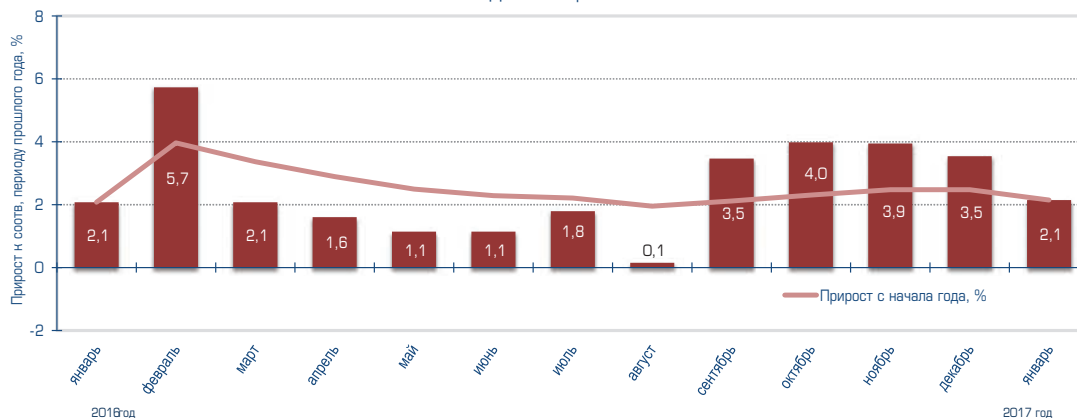
Первичная переработка нефти на НПЗ России в январе 2017года сократилась на 1,1% (233 млн т). Экспорт нефти в январе 2017года сократился на 1,5% (206 млн т).

Объем перевалки наливных грузов в январе 2017года увеличился до 34,7 млн т (+11,2%), при этом объем перевалки сырой нефти вырос до 19,9 млн т (+9,1%), нефтепродуктов вырос до 13,1 млн т (+14,0%).

За 2016год «Роснефть» добыла 201,0 млн т (+0,5%), «ЛУКОЙЛ» – 83,6 млн т (-2,8%), «Сургутнефтегаз» – 61,9 млн т (+0,4%), «Газпром нефть» – 57,8 млн т (+6,7%), «Татнефть» – 28,7 млн т (+5,3%), «Башнефть» – 20,8 млн т (+6,3%), «Русснефть» – 7,0 млн т (-5,2%), «Независимая нефтегазовая компания» – 2,3 млн т (-1,3%).

Средняя цена Urals в январе 2017года выросла на 84,9% по отношению к январю 2016года и составила 53,16долл.барр. (28,75долл.барр. в январе 2016года) и выросла на 2,1% по отношению к декабрю 2016года (52,08долл.барр. в декабре 2016года).

### Добыча нефти



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

## Анализ данных: ТЭК\*

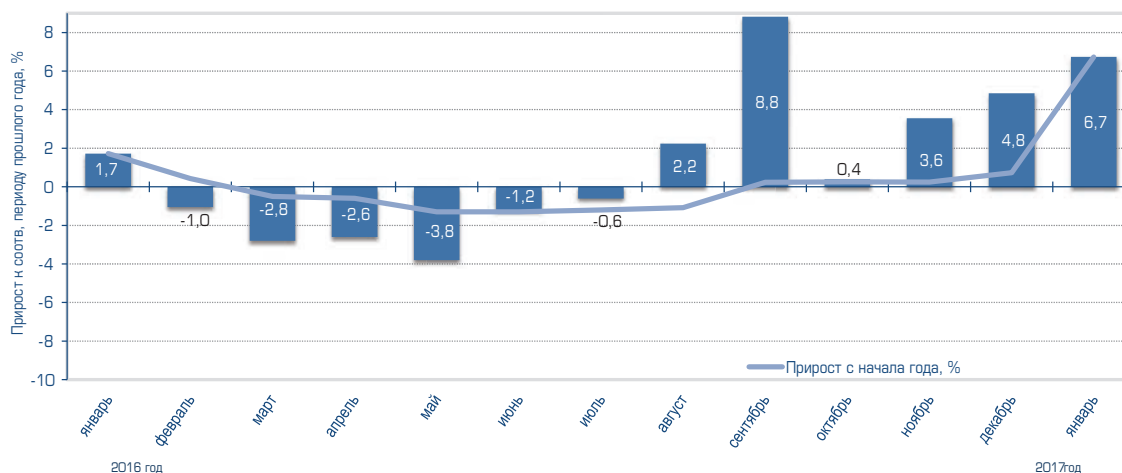
### Газовая отрасль

Добыча газа в России в январе 2017года составила 66,1 млрд куб. м (+6,7% к январю 2016года). При этом «Газпром» за январь 2017года увеличил добычу газа до 47,2 млрд куб. м (+100%) (71,4% от общей добычи в России). Независимый производитель газа – «Новатэк» за январь 2017года добыл 4,0 млрд куб. м (-9,3% к аналогичному периоду 2016 года).

В январе 2016года экспорт в дальнее зарубежье вырос на 129% (1616 млрд куб. м). Экспорт СПГ в страны АТР за 2016год увеличился в натуральном выражении на 1,1% до 14,7 млрд куб.м (107 млн т.), при этом в декабре экспорт СПГ вырос на 108% до 1,5 млрд куб.м (1,1 млн т.).

Цена российского газа на границе с Германией в январе 2017года выросла на 3,2% по отношению к январю 2016года и составила 15437 евро/тыс.куб.м (14959 евро/тыс.куб.м в январе 2016года).

Добыча газа



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

## Анализ данных: ТЭК\*

### Угольная отрасль

В январе 2017года добыча угля выросла на 4,7% к январю 2016года (338 млн т). Экспорт угля в январе 2017года вырос на 160% до 14,2 млн т.

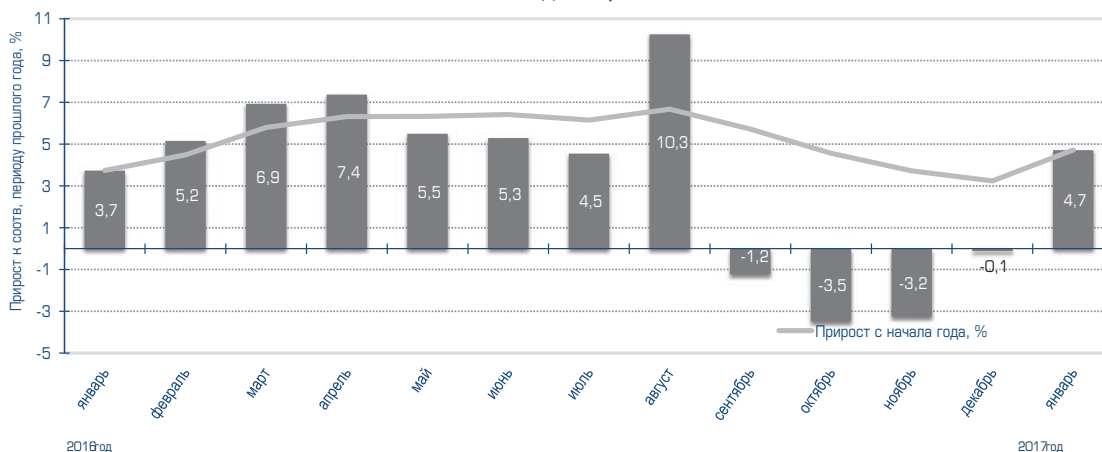
Общая отгрузка угля на сети железных дорог выросла в январе 2017года на 9,9%: на внутреннем рынке отгрузка выросла на 0,4%, на экспорт выросла на 22,1%.

На добычу СУЭК за 2016год пришлось 1055 млн т (+7,9%), «Кузбассразрезуголь» – 445 млн т (+0,3%), ХК «СДС-Уголь» – 286 млн т (-4,7%), «Компания Востсибуголь» – 131 млн т (+3,2%), «Южнузбассуголь» – 11,2 млн т (+9,4%), «Распадская» – 105 млн т (-1,7%), «Якутуголь» – 9,9 млн т (+8,1%), «Южный Кузбасс» – 9,0 млн т (-10,1%).

Объем перевалки угля за январь 2017года в российских портах вырос на 19,7% до уровня 102 млн т.

В январе 2017года цены на энергетическом рынке выросли на 68,8% по отношению к январю 2016года до уровня 9007 долл./т (5337 долл./т в январе 2016года).

Добыча угля



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

## Анализ данных: ТЭК\*

### Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в январе 2017года в целом по России составило 1025 млрд кВтч (+0,2% к январю 2016году).

Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в январе 2017года оназилась выше на 2,86°С, чем в январе 2016года (-11,76°С против -14,62°С).

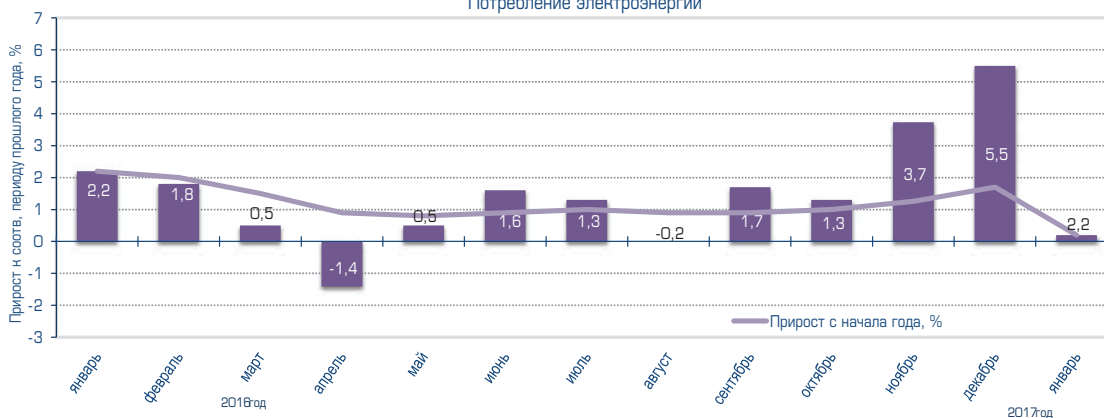
Выработка электроэнергии в январе 2016года в целом по России составила 1040 млрд кВтч, что меньше на 0,1%, чем в январе прошлого года.

Индекс на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед в январе 2017года составил:

- 97305руб./МВт·ч для зоны Сибирь (+1,1% к январю 2016года);
- 118294руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (+1,3% к январю 2016года).

Генерирующие компании начали массово отказываться от единого рынка по продаже мощности и уходить на прямые договоры с энерго сбытами. В итоге в 2016году доля таких договоров выросла вдвое, до 23%. Данная схема позволяет генераторам избавиться от неплатежей проблемных покупателей и продавать мощность аффилированным или "надежным" сбытам.

Потребление электроэнергии



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

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

## СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗОК ЩЕБНЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Анализ состояния и перспектив перевозок щебня железнодорожным транспортом был представлен заместителем генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимиром Савчуком на заседании круглого стола «Перевозки нерудных строительных материалов: совершенствование рыночных связей в цепочке поставщик-заказчик».

По мнению эксперта, наблюдавшийся в 2016 г. рост погрузки щебня на железнодорожном транспорте по отношению к 2015 г. был обусловлен низкой базой 2015 г. и переключением части грузоотправителей с автомобильного транспорта. При этом восстановить объемы погрузки щебня 2014 г. в 2016-м г. железнодорожному транспорту не удалось.

Тем не менее, отметил докладчик, отрасли удалось переломить ситуацию и выйти на рост показателей. В период 2014-2016 гг. темпы сокращения объема погрузки щебня на железнодорожном транспорте были ниже темпов сокращения объема производства щебня, что способствовало сохранению 1,2 млрд руб. в отрасли. Также благодаря этому к 2016 г. динамика коэффициента перевозимости щебня железнодорожным транспортом сменилась на положительную и показатель увеличился до 0,53. Одними из факторов роста коэффициента стали введение платы за проезд грузовиков по федеральным трассам и усиление контроля за нагрузкой на ось грузовых автомобилей.

В динамике расходов грузоотправителей по оплате услуг ОАО «РЖД» при перевозках щебня эксперт ИПЕМ отметил тренд на замедление темпов роста.

В то же время расходы грузоотправителей по оплате услуг операторов показали практически двукратный рост во второй половине 2016 – начале 2017 гг. Ставки предоставления полувагонов в январе 2017 г. достигли уровня 950 руб./сут., что было обусловлено сокращением парка и появлением локального дефицита вагонов.

Парк полувагонов на сети ОАО «РЖД» в январе 2017 г. относительно пикового 2014 г. снизился на 87 тыс. ед. (-15,5%) и составил 476 тыс. ед.

В ближайшей перспективе прогнозируется дальнейший рост ставок предоставления полувагонов и доли данной составляющей в структуре расходов грузоотправителей.

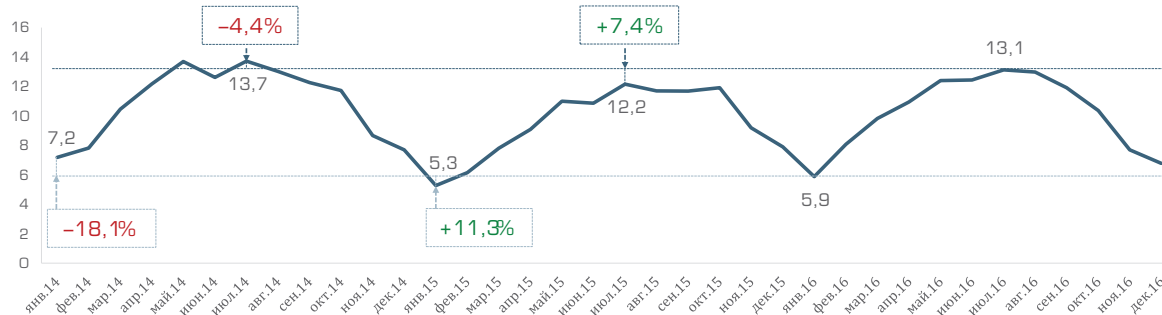
Что касается импортных перевозок щебня железнодорожным транспортом в 2015-2016 гг., то введение лицензирования импорта щебня из стран, не являющихся членами ЕАЭС, привело к резкому падению объема импорта щебня и его доли в общем объеме перевозок щебня железнодорожным транспортом в сентябре 2015 г.

Однако, уже к ноябрю 2016 г. доля импорта в общем объеме перевозок щебня железнодорожным транспортом достигла фактически уровня перед вводом лицензирования. Восстановление показателя связано с наращиванием объема импорта дешевого белорусско-украинского щебня, вытесняющего щебень российского производства.

Россия, 123104, Москва,  
 ул. М. Бронная, д. 2/7, стр.1 вн.тел.129  
 Тел: +7 495 690 14 26, факс: +7 495 697 61 11,  
 моб.: +7 918 581 41 18, e-mail: zhitenev@ipem.ru

### Погрузка щебня на сети железных дорог в период 2014– 2016 гг.

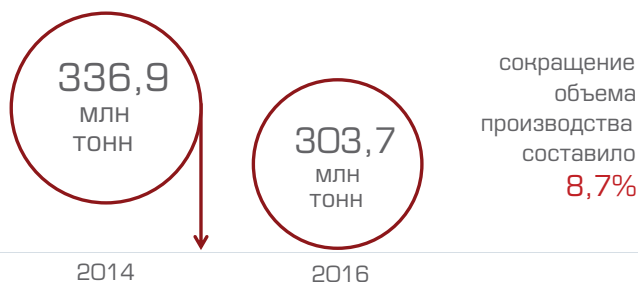
Изменение объема погрузки щебня в январе и июле 2016 г. относительно 2014 и 2015 гг., млн тонн



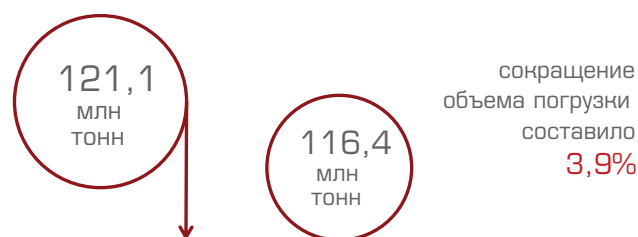
- ✓ прирост погрузки щебня в январе 2016 г./январе 2015 г.составил +11,3%, а в январе 2016 г./январе 2014 г.-18,1%
- ✓ аналогично, прирост погрузки в июле 2016 г./июле 2015 г.составил на +7,4%, в то время как июле 2016 г./июле 2015 г.-4,4%
- ✓ рост погрузки щебня в 2016 году был обусловлен низкой базой 2015 года и переключением части грузоотправителей с автомобильного транспорта

### Оценка востребованности железнодорожного транспорта при перевозках щебня в 2014-2016 гг.

Изменение объема производства щебня в 2016 г. относительно 2014 г.

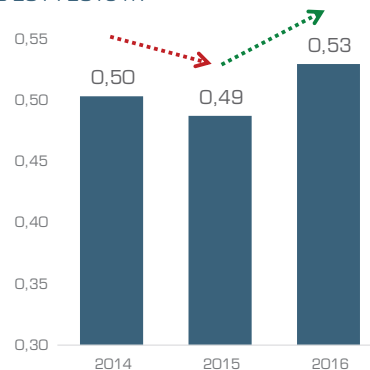


Изменение объема погрузки щебня в 2016 г. относительно 2014 г.



✓ в период 2014-2016 гг. темпы сокращения объема погрузки на железнодорожном транспорте были ниже темпов сокращения объема производства щебня, что способствовало сохранению 1,2 млрд рублей в отрасли

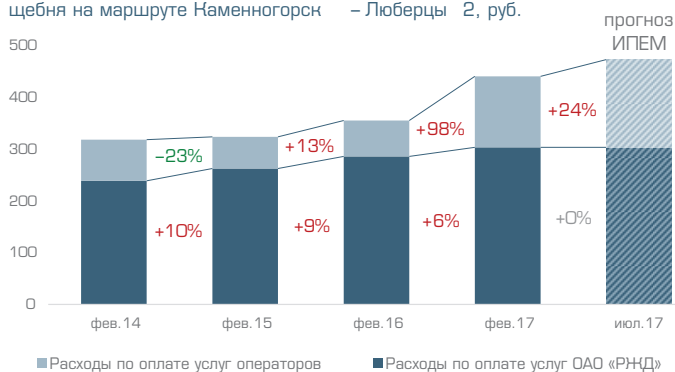
Изменение коэффициента перевозимости щебня железнодорожным транспортом в 2014-2016 гг.



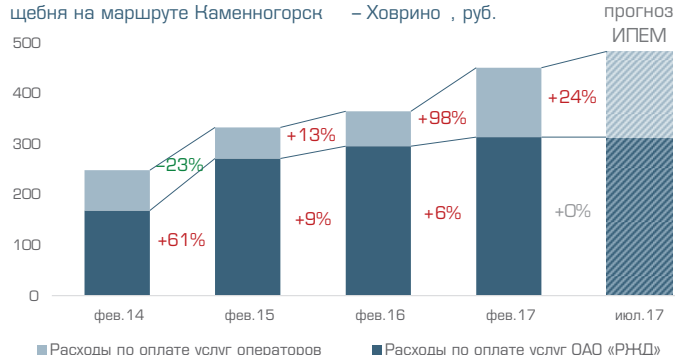
- ✓ коэффициент перевозимости щебня железнодорожным транспортом до 2015 года демонстрировал негативную динамику
- ✓ в 2016 году динамика сменилась на положительную и показатель увеличился до 0,53
- ✓ одними из факторов роста показателя стали введение платы за проезд грузовиков по федеральным трассам и усиление контроля за нагрузкой на ось грузовых автомобилей

### Расходы грузоотправителей при перевозке щебня железнодорожным транспортом в период 2014 – 2016 гг.

Динамика расходов грузоотправителей при перевозке щебня на маршруте Каменногорск – Люберцы 2, руб.



Динамика расходов грузоотправителей при перевозке щебня на маршруте Каменногорск – Ховрино, руб.

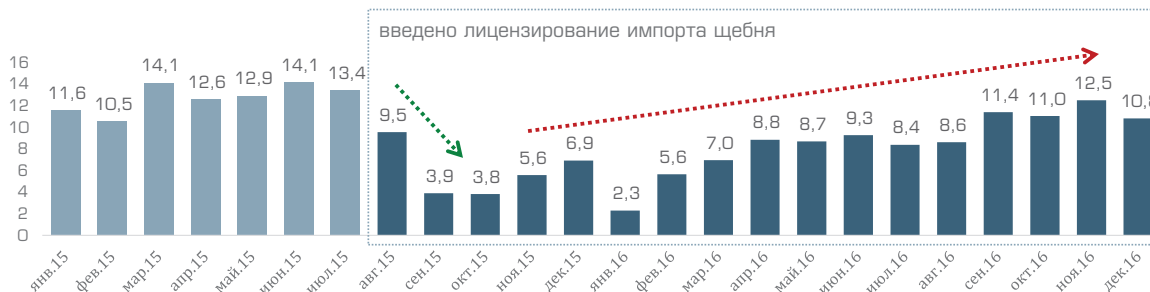


- ✓ общий прирост расходов грузоотправителей при перевозке щебня на маршруте Каменногорск – Люберцы -2 с февраля 2014 г. по февраль 2017 г. составил **+38,4%**
- ✓ на маршруте Каменногорск – Ховрино, который попал под действие приказа Минтранса РФ №9 от 22.01.14, изменившего порядок определения кратчайшего расстояния при перевозке грузов, прирост составил **+81,7%**
- ✓ в динамике расходов грузоотправителей по оплате услуг ОАО «РНЖД» отмечается тренд на замедление темпов роста
- ✓ напротив, расходы грузоотправителей по оплате услуг операторов показали практически двукратный рост во второй половине 2016 – начале 2017 гг.
- ✓ в 2017 году прогнозируется дальнейший рост ставок полувагонов и доли данной составляющей в структуре расходов грузоотправителей

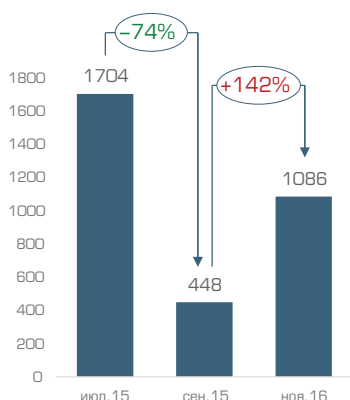


### Динамика импортных железнодорожных перевозок щебня в РФ в 2015 -2016 гг.

Динамика доли импорта в общем объеме перевозок щебня железнодорожным транспортом в 2015 -2016 гг., %



Изменение помесечного объема импортных перевозок щебня, тыс. т



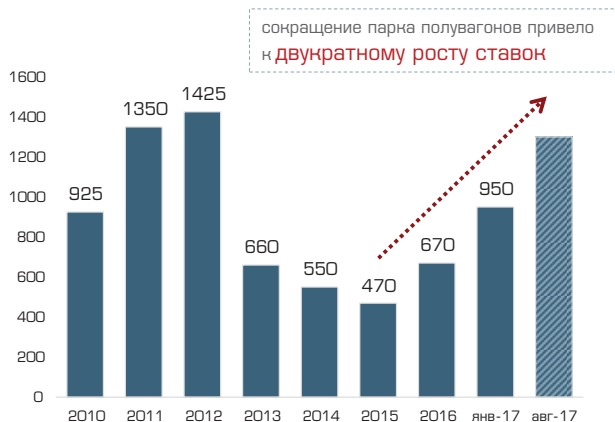
- ✓ введение лицензирования импорта щебня из стран не являющихся членами ЕАЭС привело к резкому падению объема импорта щебня и доли импорта в общем объеме перевозок щебня железнодорожным транспортом
- ✓ сокращение объема импортных перевозок в сентябре/июле 2015 года достигло 74%, а доля в общем объеме перевозок снизилась с 13,4% в до 3,9%
- ✓ после падения как абсолютные показатели импорта, так и доля импортных перевозок вновь начали расти
- ✓ доля импорта в общем объеме перевозок к ноябрю 2016 года достигла 12,5% – фактически уровня перед вводом лицензирования
- ✓ восстановление показателя связано с наращиванием объема импорта дешевого белорусско -украинского щебня, вытесняющего щебень российского производства

### Оценка влияния изменения парка на динамику ставок предоставления полувагонов

Динамика парка полувагонов на сети ОАО «РЖД», тыс. ед.



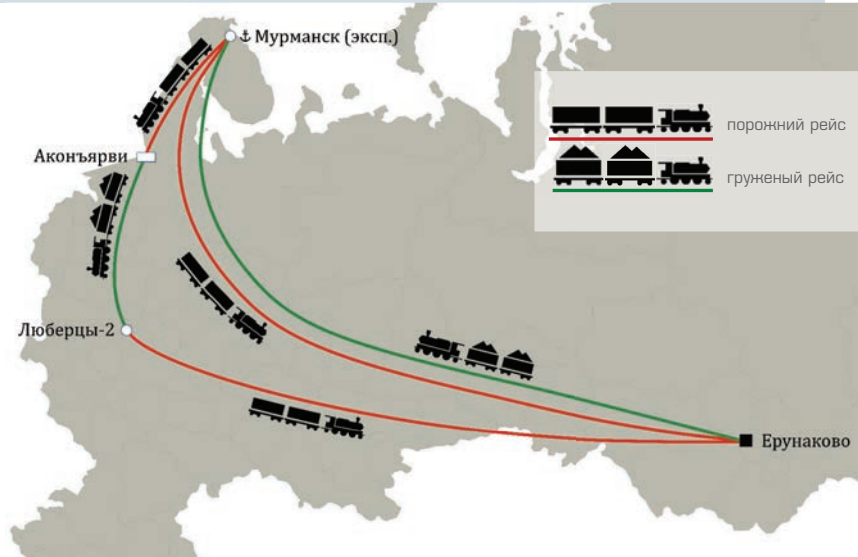
Динамика средней ставки предоставления полувагона, руб.



- ✓ парк полувагонов на сети ОАО «РЖД» в январе 2017 г. относительно пикового 2014 г. снизился на 87 тыс. ед. (- 15,5%) и составил 476 тыс. ед.
- ✓ сокращение парка и появление локального дефицита привело к практически двукратному росту ставок , которые в январе 2017 г. достигли уровня 950 руб./сут.
- ✓ в ближайшей перспективе прогнозируется дальнейший рост ставок предоставления полувагонов

### Оценка целесообразности загрузки обратного порожняка щебнем

- ✓ при обратном маршруте с дополнительной перевозкой щебня нарушается устоявшаяся схема логистики закольцованного маршрута
- ✓ увеличивается оборот вагонов с 26 до 39 суток
- ✓ порожний пробег на обоих маршрутах составляет 4,8 тыс. км

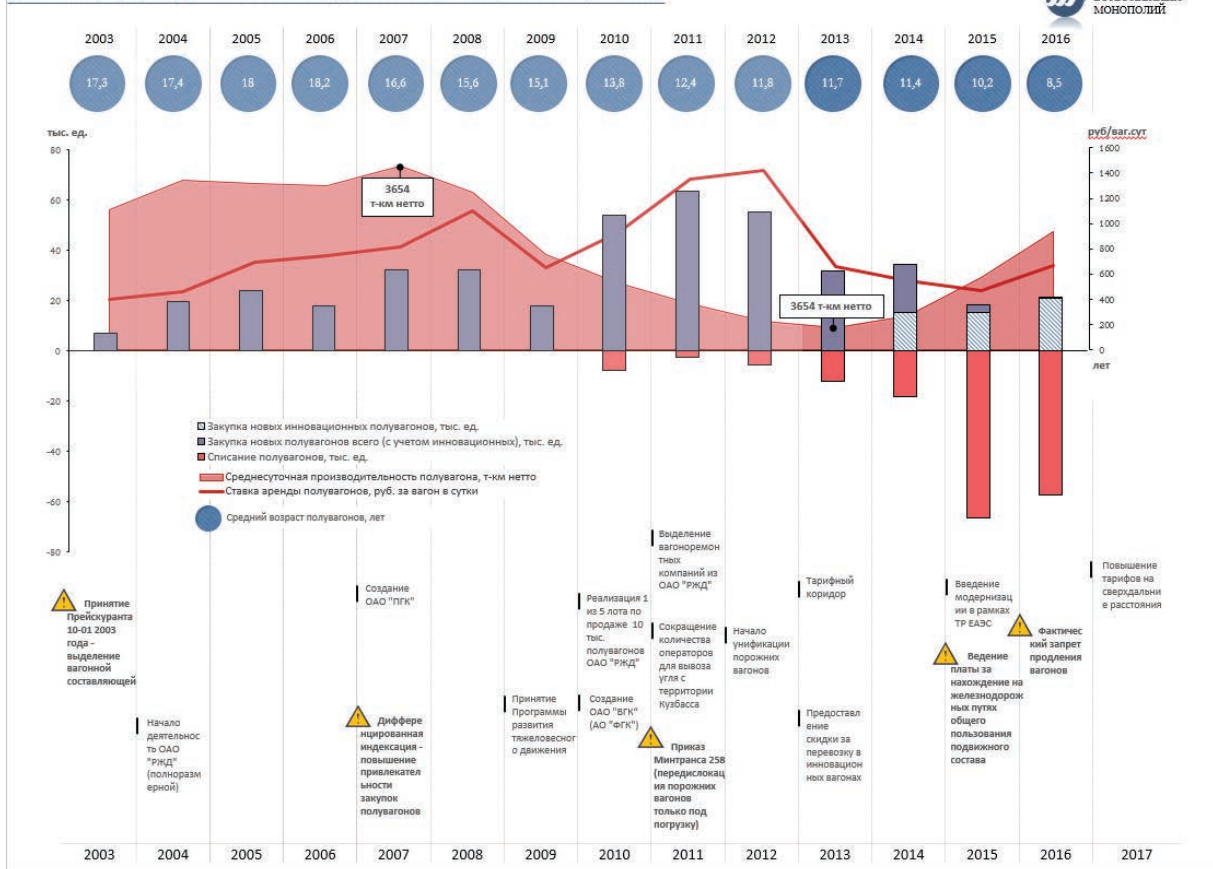


Маршрут	Время оборота	Расстояние грузного рейса, км	Расстояние порожнего рейса, км	Стоимость 1 порожнего рейса, руб.
Ерунаково - Мурманск - Ерунаково	26	4844	4844	416,3
Ерунаково - Мурманск - Анонъярви - Сходня - Ерунаково	39	6375	4825	529,7

✓ выгодность для оператора обратной загрузки щебнем неочевидна

### Влияние реформирования железнодорожного транспорта на полувагоны

ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ





05-08 ИЮНЯ  
МОСКВА  
РОССИЯ

2017

Место проведения:



# ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

# МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции

**NI**  
в мире



При поддержке  
The Bright World of Metals

[www.metallurgy-russia.ru](http://www.metallurgy-russia.ru)  
[www.litmash-russia.ru](http://www.litmash-russia.ru)

Металл-Экспо  
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Messe Düsseldorf GmbH  
Tel.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93



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 (77))**

**РЖД-Партнер, № 5, март 2007 г.**

**Сергей Шишкарев, заместитель председателя комитета Государственной думы по энергетике, транспорту и связи, основатель Группы компаний «Дело»**

– Вы могли бы что-то порекомендовать нынешним состоятельным людям? Чего, по Вашему мнению, им сегодня конкретно не хватает?

– Не хватает одного – любви к Родине, патриотизма в хорошем смысле этого слова. Ну разбогатели, а дальше что? Куда потом с этими деньгами? В мир иной, кажется, никому еще не удавалось свои капиталы прихватить. Надо же как-то повернуться если не лицом, то хотя бы боком к людям и больше помогать тем, кто в этом действительно нуждается. Ведь ясно же, что очень больших денег совсем честно заработать нельзя. Значит, все-таки где-то, когда-то, ного-то ты все-таки обидел. Ну так время пришло, отдай долги.

Я вот не люблю такую формулировку, как «социально ответственный бизнес». Она экономически некорректна, и ответственность бизнеса все-таки ограничивается уплатой налогов. Но, с другой стороны, если ты их исправно платишь, то будь добр, спроси все-таки, как они расходуются, займи активную позицию по поводу того, как работает государство, эффективно ли оно и насколько соответствует интересам людей? Вот это, на мой взгляд, самое главное, чего не хватает.

### О НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕЕ

– Вы упомянули о национальной идее...

– Ее у нас, к сожалению, нет.

– А она, по Вашему мнению, нам всем очень нужна?

– Безусловно. Национальная идея – это некая объединяющая, мобилизующая на добрые дела идеология, философия. Конечно, она должна рождаться не в кремлевских кабинетах и не в умах политтехнологов. Это, наверное, что-то такое выстраданное и всем понятное, формирующееся в недрах нации. Если учесть, какая у нас культурная и политическая история и каков наш экономический ресурсный потенциал, то мы по определению великая страна. Поэтому мне кажется, что на сегодня в национальной идее главное – это все-таки некая великодержавность.

Для себя я ее определил бы как возрождение нашего именно человеческого, гуманитарного потенциала. И не моя это идея, а А. И. Солженицина – сбережение русского народа. Надо признать, что наш народ серьезно надорвал свои силы в XX веке. Никому не довелось пройти через столько испытаний, понести такие потери. Теперь мы должны сделать все, чтобы прийти в себя, почувствовать свои силы. Нас должно быть больше, нам нужно, как

в Библии сказано, «плодиться и размножаться», а для этого необходимо сформировать культ семьи и человека. То есть не сотворить опять культ государства или какой-то очередной социально-политической утопии, а действительно поставить все на служение человеку, на создание благополучных, комфортных и плодотворных условий жизни.

– Вы знаете, я слушаю рассказ о Вашей жизни и думаю: вот человек рос, хорошо учился, ко многому стремился, многого достиг, любит свою семью, работу, Родину, помогает слабым, не приемлет порока. Не это ли и есть образец поведения в рамках лучшей из национальных, а в действительности-то – «общечеловеческой идеи»? Зачем искать еще чего-то и искусственно пытаться втискивать жизнь в прокрустово ложе всяких суперпатриотических мифов?

### Я всегда, сколько себя помню, боролся. За справедливость, за место под солнцем, за то, чтобы осуществить задуманное

– Да, разумеется, нужно отличать здоровый, естественный патриотизм от лжепатриотизма, который всегда ставит во главу угла не реальную попытку добиться чего-то в жизни самому, а непременно найти врага, виновного в твоём неуспехе.

У меня всегда была другая позиция – нужно не обвинять кого-то в чем-то, а просто идти и действовать, показывая на деле, что вот это дерево посадил я, этот дом построил я, эти деньги заработал я, вот этих детей воспитываю я, этих мальчишек организовываю и финансирую я и т. д.

– Кстати, у Вас ведь, кроме своих, есть еще и приемные дети?

– У меня пятеро своих детей и еще трое приемных, но они уже выросли. Мы с женой в 2000 году взяли опеку над тремя детьми, оставшимися без родителей, и теперь вот одну девочку я уже выдал замуж, другая работает у нас в компании, а парнишка вот-вот пойдет в армию. Если же говорить о Вашем сравнении критериев национальной идеи и конкретно моей жизни, то самооценки делать не буду, а в целом, наверное, Вы правы в том, что основа идеологии здесь проста: надо делать добрые дела.

### О ПАРТИИ

– Сергей Николаевич, Вы сначала были в партии «Родина», а затем перешли в «Единую Россию». Хорошо ли это?

– Объясню, здесь все очень просто.

Я являлся одним из инициаторов и собственно практическим организатором создания партии «Родина», в частности, был начальником предвыборного штаба. Я совер-

шенно искренне и сознательно все это делал, потому что мы действительно хотели создать политическую структуру, которая бы работала на левом фланге, отстаивала идеи справедливости и собственно проводила в жизнь именно те вещи, которые мы сегодня с Вами обсуждаем. Не хотел бы сильно углубляться здесь в детали, но в целом основной причиной моего ухода стало большое разочарование в лидерах и в том, что слова очень сильно расходились с делами. Я совершенно сознательно сделал свой шаг, просто не желая оказаться в этой банке с пауками.

Сегодня же, когда на развалинах, в том числе и «Родины», идет создание уже партии «Справедливая Россия», участвовать там мне тем более не представляется возможным, потому что когда хотят скрестить ужа, ежа, льва и носорога – получается то, что получается. Никакой там внутренней объединяющей идеи нет, а есть лишь попытка на административном ресурсе въехать в политику. Декларации одни, а содержание совершенно другое.

– Многие считают, что при всем откровенно уравнильском популизме «Справедливой России» стремление Кремля сконструировать двухпартийную систему без коммунистов – это все-таки позитивное намерение.

– Ну а быть деталью этого конструктора мне и подавно не хочется. Когда я занимался «Родиной», там было все достаточно искренне и сделано моими руками, а стоять в

### **Когда я прошел путь предпринимателя, мне стало ясно: у власти нет никакого понимания того, зачем вообще нужно поддерживать бизнес**

сторонке и пытаться найти ту руку, которую надо вовремя поцеловать, чтобы остаться, – это не в моих правилах.

– «Единая Россия» – это все-таки правоцентристская партия с нормальной либеральной основой, пусть и с сильной российской спецификой, а Вы-то хотели играть на левом фланге...

– Мои убеждения не изменились, однако обстановку на левом фланге я Вам уже обрисовал. А «Единая Россия» для меня – это прежде всего действительно «партия реальных дел». Я пришел сюда делать дело, а не вести бесконечные дискуссии или заниматься демагогией.

### **О ТРАНСПОРТЕ**

– Вы находите общий язык с министром транспорта И. Е. Левитиным?

– Думаю, да. Тем более что мы знакомы еще с 1995 года. – Как Вы оцениваете развитие у нас транспортной сферы? Чего здесь не хватает: бизнеса, государственного регулирования или же все идет своим путем?

– Вот именно, все идет своим путем вне контекста требований времени и экономических потребностей развития транспорта. У нас здесь как раз достаточно большая дистанция от деклараций до практических действий. Мне кажется, что транспорт должен не только как-то худо-бедно обеспечивать насущные потребности в перевозках, но и стимулировать развитие экономики страны. То есть сегодня в основном он выполняет лишь обслуживающую роль, а, на мой взгляд, наши масштабы, транспортные коридоры, транзитные возможности должны определять развитие смежных отраслей. Транспорт не должен идти лишь в фарватере того, что связано с экспортно-импорт-

ными перевозками, а, скорее, наоборот – формировать экономическую повестку, или потребность.

В частности, это касается вопросов, связанных с транспортным машиностроением. Я считаю, например, просто преступным, имея хотя бы небольшой люфт по времени с точки зрения старения нашего парка, закупать иностранные самолеты. Вот на месте министра транспорта я бы ни дня не провел без того, чтобы не заниматься тремя вещами: автомобилестроением, судостроением, авиастроением. Это то, что вполне естественно для нашей страны, конкурентоспособно и должно развиваться. В этом есть огромная стратегическая перспектива. Но в таком понимании комплексной стратегии развития транспорта у нас на сегодня нет. Если говорить о железнодорожных перевозках, то здесь смежные вещи – это скоростные магистрали, создание вагонов и локомотивов нового поколения, развитие информационных технологий, электронной и электротехнической промышленности и т. д. В целом транспорт непременно должен стимулировать развитие всей экономики.

– Что, на Ваш взгляд, тормозит развитие именно бизнес-процессов в транспортной сфере?

– Думаю, транспортному бизнесу в России сегодня мешают конфликты самых разных интересов: между различными ведомствами, между госструктурами и корпорациями, чиновниками и бизнесменами, федеральным центром и местными властями, собственниками и арендаторами и т. д. Пожалуй, нет другой такой сферы в экономике страны, где все было бы так перемешано. В ряде случаев, мне думается, придется «разрубать» проблемы, как гордиев узел. Как, например, с законом «О морских портах», который не принимается уже шесть лет, и дело требует на данный момент просто волевого политического решения.

– Насколько известно, именно Вы выступили одним из инициаторов такого варианта?

– Я еще несколько лет назад подготовил свой проект и вручил его тогдашнему министру транспорта С. О. Франку, а затем много пытался сделать для того, чтобы этот закон состоялся, но, к сожалению, безрезультатно. И тот проект, который подготовил затем Минтранс, тоже почему-то вязнет в межведомственном согласовании и до законодателя не доходит. Я здесь никого не хочу обвинять или защищать, но очевидно, что если бы цель была четко поставлена и к ней все сознательно и планомерно стремились, то все препятствия уже давно были бы преодолены. Значит, это просто кому-то не очень нужно. Поэтому депутатами вместе с Ассоциацией морских торговых портов на сегодняшний день подготовлен свой законопроект, и идея его внесения в Государственную думу от имени законодателей уже получила одобрение председателя палаты. То есть это уже будет законопроект не минтрансский. В то же время никакого противостояния здесь быть не должно. Важен факт получения в итоге полноценного, соответствующего требованиям времени закона. Пускай вносятся поправки, мы готовы кого угодно вписать в соавторы – даже если все транспортники России под этим законом подпишутся, мы будем только рады. Сегодня стоит задача одобрить законопроект в весеннюю сессию в первом чтении, затем летом доработать и осенью принять, с тем чтобы с начала следующего года он уже вступил в силу.

– Вы удовлетворены ходом структурной реформы на железнодорожном транспорте?

– Меня на сегодня не совсем удовлетворяет то, что нет единства взглядов и понимания между ключевыми фигурами, которые за эту реформу отвечают. Это большой минус. Потому что если одни видят перспективу в такой плоскости, а другие – в иной, то всегда кто-то кому-то будет мешать. Эта тема настолько деликатная, чувствительная, а с другой стороны – настолько определяющая стратегию развития отрасли на годы вперед, что здесь пусть существуют разные мнения, но единая концепция должна быть обязательно выработана, отобрана и принята на правительственном уровне не в плане того, что кто-то кого-то задавил, а только убедил. И все должно быть подчинено единой цели. А по поводу этой затянувшейся дискуссии о модели рынка транспортных услуг, подчас явно неконструктивной, я могу сказать то, что порой здесь явно превалят как личностные амбиции, так и просто лоббирование частных интересов.

**Нужно отличать здоровый, естественный патриотизм от лжепатриотизма, который всегда ставит во главу угла не реальную попытку добиться чего-то в жизни самому, а непременно найти врага, виновного в вашем неуспехе**

Это неправильно. Если мы говорим о реформе железнодорожного транспорта, то в данном случае должен быть исключительно государственный подход, но с учетом рыночных тенденций.

– Как Вы относитесь к другому залежавшемуся законопроекту «О саморегулируемых организациях»? Считаете ли Вы важным развивать в российском бизнесе, в том числе и транспортном, управление путем саморегулирования, как это уже давно делается на Западе?

– Я затрудняюсь так с ходу прокомментировать судьбу данного законопроекта, потому что непосредственно его не вел. Однако могу сказать, что с точки зрения выработки определенных и рациональных правил игры в бизнесе этот закон чрезвычайно важен. Я не выступаю за то, чтобы все в предпринимательской сфере регламентировать, но надо, конечно, дать соответствующий статус профессиональным ассоциациям и союзам, для того чтобы рынок был честным, чтобы на нем оставались лишь те компании, которые работают качественно, выполняют соответствующие требования технологического, экологического, правового, этического и другого характера. Это обязательно нужно делать. Ну возьмите хотя бы примеры обманутых вкладчиков. Они свидетельствуют о том, что в рынок влезает нечистоплотные, недобросовестные фирмы, а виноватыми и пострадавшими потом оказываются потребители, и к тому же тень недоверия ложится на весь рынок в целом. Разумеется, понятно, что те вкладчики, которые хотят вложить рубль, а на завтра проснуться миллионерами, тоже должны помнить о важнейшем принципе рынка про сыр и мышеловку. Но в то же время, если бы работали механизмы саморегулирования в строительном бизнесе, то действующие там фирмы сами не допускали бы мошенников на свой рынок. Поэтому такой закон, безусловно, нужен, и мое отношение к этому процессу исключительно положительное.

– Ну и напоследок хотелось бы спросить, какую литературу и прессу Вы обычно читаете, как отдыхаете?

– Из газет я регулярно читаю «Ведомости», «Коммерсант», «Независимую газету», Moscow Times, «Спорт-Экспресс» и «Комсомольскую правду». Из журналов предпочитаю «Эксперт», «Профиль», «Коммерсант-Власть». Разумеется, мы в нашей компании «Дело» выписываем и читаем журнал «РЖД-Партнер» – это обязательно. Из последних прочитанных книг мне понравился роман В. Пинчула «Честь имею». Что касается отдыха, то когда удается оторваться от дел, спешу домой, к семье. «Священной коровой» для нас стали праздничные дни января.

Пользуясь случаем, хотел бы передать искренний привет всем моим коллегам по транспортному бизнесу – читателям журнала «РЖД-Партнер» – и пожелать всего самого доброго!

**РЖД-Партнер, № 6, март 2007 г.**

**БИЗНЕС – ЭТО АМБИЦИИ, РЕПУТАЦИЯ И ТЕРПЕНИЕ**

**Дмитрий Никитин, генеральный директор ЗАО «Евросиб СПб»**

**ИЗ ДУХА ПРОТИВОРЕЧИЯ**

– Дмитрий Николаевич, как известно, будущий характер проявляется уже в школьном возрасте. Вы более тяготели к типу хорошего, примерного мальчика или, наоборот, непослушного и своевольного? При этом Вы ставили себе конкретные высокие цели или жили как получится?

– Я вообще себе никогда высоких целей не ставил и, честно говоря, даже сейчас, к своему стыду, не ставлю. Единственное, что мне никогда не нравилось, – это проигрывать. Вряд ли можно сказать, что я в детстве стремился кем-то быть или стать. Учился на пятерки и четверки. При этом мне всегда хотелось быть несколько отличным от всех, то есть вести себя не так, как все. Когда класс шел организованно с какого-нибудь мероприятия, я старался слинять куда-то за угол. Когда всем было предписано идти на субботник, я из духа противоречия его прогуливал, также сбегал с классных часов и т. д. Разумеется, из-за этого имел всяческие неприятности. Так что коллективное поведение мне почему-то претило. Почему? Не знаю, может быть, потому, что в школе я всегда был не на первых ролях с точки зрения каких-то достижений в различного рода соревнованиях. Поэтому мне приходилось занимать вот такую «византийскую» позицию, чтобы как-то удерживаться на интересных ролях в общественном мнении.

– В институте Вы учились еще по старым советским учебникам экономики. Пришлось ли потом серьезно доучиваться? Или, как замечал С. Ю. Витте, в бизнесе часто бывает достаточно самой природной сметки?

– Помимо этого, как раз Витте еще, насколько помнится, писал, что в высшей школе молодые люди погружаются в особое состояние, когда они впитывают сам дух наук, обмениваются эмоциями, впечатлениями и таким образом очень много приобретают в интеллектуальном отношении. Надо иметь в виду, что вуз кроме того, что дает какие-то конкретные знания, также еще и просто учит самостоятельно работать. Понятно, что хорошо было бы наряду с ПГУПС закончить, скажем, академию им. Г. В. Плеханова

или что-то еще. Но кстати сказать, в то время и наши транспортные институты имели в России весьма высокий рейтинг. Наверное, конечно, чего-то в образовании не хватало. Я потом попытался закончить школу МВА, прошел основной курс, но когда начались какие-то практические курсовые и лабораторные работы, то поленился и не стал их писать – реальный бизнес намного изощреннее и сложнее написанных кейсов.

– Вы ленивый человек?

– В общем-то, ленивый. Но не будем забывать, что именно лень двигает вперед прогресс.

### **РАБОТАТЬ НАДО!**

– Вы пришли к управлению компанией при трагических обстоятельствах, когда погиб Ваш отец – основатель ЗАО «Евросиб СПб». То есть стали ее руководителем раньше, чем это предполагалось самой логикой жизни. Сразу почувствовали, что готовы к этому? Пришлось ли много и экстренно работать над собой или все произошло естественным образом?

– Такие ситуации в принципе не могут являться естественными ни для человека, ни для компании, ни для общества в целом.

Я очень хорошо понимал и ощущал, что те люди, которые работали с моим отцом и стали моими подчиненными, по своему жизненному опыту, профессиональным знаниям, прочим вещам являются на порядок выше меня. А значит, чтобы оказаться способным им что-то объяснить, ими руководить, нужно этим людям что-то дать.

То есть они мне могли предоставить свой опыт и профессиональные знания, а я им должен был дать нечто другое.

– Что же?

– Скажем, какой-то драйв, энергетическую заряженность, свою готовность добиваться результата, возможно, понимание каких-то вещей, которые иногда более видны незамысленным взглядом.

– Как известно, дети известных артистов, сами избравшие актерскую профессию, вынуждены потом всю жизнь бороться с комплексом авторитета родителей. У Вас не было аналогичной ситуации? Авторитет отца не довлел над вашей работой? Или это был для Вас, что называется, не вопрос?

– Так нельзя сказать, что это был не вопрос. Безусловно, те люди, которые знали моего отца и работали с ним, имели свое мнение по всем важнейшим корпоративным направлениям деятельности. Конечно же, каждый из них каким-то образом проводил соответствующие параллели.

При этом, думаю, что в большей части даже если мне и давали понять какие-то вещи, скажем так, в режиме сравнения, то, я надеюсь, лишь исходя из того чтобы придать некий положительный толчок моему дальнейшему развитию. Не скажу, что я испытывал какой-то сильно осязаемый комплекс. Здесь, наверное, надо отдать должное отцу – в ходе моего воспитания он придерживался вполне определенных принципов, в частности такого, что своим где-то там закулисно, конечно, помогать можно, но человек должен всегда работать сам и состояться сам.

А требования в таком случае предъявлялись еще выше, чем ко всем остальным. Каких-то поблажек мне ждать никогда не приходилось. Я и сам сегодня придерживаюсь аналогичных принципов. В этой связи мне иногда говорят, что в структурах «Евросиба» работает много моих знакомых

или даже приятелей. А я отвечаю на это: вы встаньте на их место, попробуйте и поработайте. Если у меня есть необходимость в хороших менеджерах и специалистах, да при этом на эти места придут люди, которых я лично знаю и доверяю им, – что в этом плохого?

– Как в целом могли бы охарактеризовать Ваш стиль корпоративного управления? Он, скорее, строгий или либеральный? Вы стараетесь действовать более кнутом или пряником?

– Прежде всего этот стиль продолжает оставаться еще развивающимся, потому что я являюсь руководителем хотя уже и не совсем молодым, но еще и не очень старым. Также честно признаюсь, что у меня периодически возникают некие как проблески, так и кризисы, наверное, как и у каждого человека. Если бы сегодня надо было выбирать профессию с нуля, я, возможно, стал бы каким-нибудь антикризисным управляющим. Мне нравится ситуация, когда возникают какие-либо проблемы, которые тебя озадачивают, дают стимул к решению вопросов. Если говорить о стиле управления, то я бы отнес себя к людям, так скажем, терпеливым. По моему мнению, это одно из важнейших качеств для руководителя. Работа меня научила прежде всего тому, что надо терпеливо добиваться своего и идти к намеченной цели.

Возможно, в отношениях с подчиненными зачастую на старте я кажусь либеральным, но потом все равно добиваюсь своего, рано или поздно додвигая вопрос. Есть такая поговорка: «Мягко стелет, да жестко сплет». Иногда это вызывает у людей разочарование. Еще одна черта – я не люблю ставить слишком конкретные задачи. Мне представляется, что в таких случаях всегда должны быть некие допуски, ведь человек, так или иначе, мыслит преимущественно в моделях, в нескольких плоскостях.

– Если работник несколько раз не справился с заданием, то Вы его твердо и безжалостно увольняете или склонны все-таки еще понычаться, дать подрасти, проявить себя?

– Хорошо ли это, плохо ли, но в основном, конечно, получается второе. Разумеется, это не значит, что у меня нет соответствующей твердости, чтобы кого-то вызвать и, сообщив ему о своей оценке, уволить. Но мне кажется, что надо работать с людьми, объяснять им. Может быть, была неправильно поставлена задача, возможно, имели место какие-то объективные обстоятельства и т. д. То есть в целом я не являюсь последовательным сторонником такого жесткого, американизированного подхода *hire and fire*: не сделал – следующий, не получилось – фирма в вас больше не нуждается и т. п.

– Что для Вас ваша компания? Средство зарабатывания больших денег? Самореализация? Власть? Смогли бы Вы в одночасье все поменять и начать с нуля в другой сфере?

– Если надо, то смог бы, конечно. На сегодняшний день моя работа – это неотъемлемая часть моей жизни, одновременно и способ состояться, и заработать, и т. д.

А вообще я просто хочу сказать, что в принципе – нужно работать. Трудиться, создавать, созидать.

### **ИЗ ЛЮБОПЫТНЫХ ИДЕЙ**

– Чем Вы себя сегодня более ощущаете: начальником, транспортником, предпринимателем, еще кем-то?

– Скорее, человеком, способным придумать бизнес, сгенерировать какую-то идею.

– Приведите, пожалуйста, пример какого-то рожденного Вами проекта, которым Вы, может быть, наиболее гордитесь?

– Я вообще ничем таким никогда не горжусь. Гордыня меня может подвинуть разве что к депрессии. Но из любопытных идей – недавно вот выдвинул для своего помощника проект бизнеса под названием «Технология мысли».

Это такая управленческая система, некий ежедневник, соединенный с Outlook, а также всякими компьютерными протоколами. Правда, помощник попросился на другое направление работы – и бизнес оказался нереализованным. Или вот интересная идея у нас обсуждалась: сделать такую технологию, когда можно было бы на базе наших терминалов создать некие логистические центры с высокой долей информационной составляющей и готовить там кадры, проводить конференции и т. д. В рамках этих идей я даже обсуждал с министром проект создания под Петербургом некоего технопарка. Но, как говорится, нельзя объять необъятное.

– Про ваш уже вполне реальный грузовой терминал «Предпортовый» мы писали буквально в прошлом номере журнала, а вот, помнится, года два назад Вы продвигали проект дневных скоростных поездов между Москвой и Санкт-Петербургом, причем с принципиально новым подвижным составом.

– Как известно, ОАО «РЖД» в рамках скоростной тематики вело переговоры с финнами, немцами, итальянцами, сейчас, насколько я знаю, они контактируют с французами. Тем не менее россияне как ездили не спеша в вагонах тверского завода, так и продолжают. Что касается нашего проекта, то мы дошли до стадии сертификации, и дальше, для того чтобы начать испытывать новые вагоны финского производства, требовалось иметь некий протокол о намерениях с ОАО «РЖД» хотя бы с ориентировочными данными по дальнейшим взаимным обязательствам. Этого не получилось, и на данный момент проект заархивирован. Месяц назад, правда, из РЖД нас попросили дать документацию, потому что им нужно было что-то там кому-то показывать. Но в целом дело стоит.

#### **КАК ВОСПИТАТЬ ЛЕДИ И ДЖЕНТЛЬМЕНОВ?**

– Как бы Вы оценили сегодня возможность заняться кому-то бизнесом либо стать топ-менеджером в той или иной сфере? Есть ли у простого смертного такие возможности или все уже давно распределено и вход на рынок практически закрыт?

– Вход на рынок не закрыт никогда ни для кого ни в какой стране. Единственное, что я мог бы посоветовать простым смертным, так это предостеречь их от каких-то излишних ожиданий на старте скорого чуда. Вот как я мог бы, например, смоделировать свой разговор, если бы пришел наниматься куда-то на работу. У меня бы спросили: «Сколько ты хочешь зарабатывать и какие выставляешь условия?» Я бы ответил: «Давайте я с полгода поработаю, а потом вы сами увидите и определите, каких денег я стою». У нас работал один парень, который мне все время говорил: «Я очень хочу стать директором, почему ты меня не назначаешь?» Я ему отвечал: «Ты хороший парень, но тебе еще нужно маленько поработать, потерпеть». Он мне: «Я же уже все! Готов! Все школы нужные закончил». А я ему: «Вот когда ты говоришь «все», для меня сразу ясно, что на самом деле это как раз не так. А насчет учебы – походи поучись в школу бокса».

Пусть тебе там лицо пару раз хорошо набьют, и ты почувствуешь, что такое – терпеть». Я еще раз хочу подчеркнуть, что очень много встречается людей, которые переоценивают себя и не обладают должным терпением. А это очень важно. Но есть и другое нередко встречающееся препятствие для карьерного роста – это как раз низкий уровень амбиций. В целом же – ничего ни для кого не закрыто.

Предприятий очень много, нужно только двигаться, заботясь о собственной репутации, потому что черные пятна на ней потом уже не исправить никак.

– А что конкретно Вы называете «черными пятнами» на репутации ввиду неоднозначности пока еще такого понятия у нас в России?

– На мой взгляд, это понятие как раз всегда было достаточно однозначным. Есть определенные, тысячелетиями сформировавшиеся принципы поведения, которые вечны вне зависимости от того, назовете ли вы их моралью, здравым смыслом, порядочностью, добродетелью и т. д. И если ты ведешь себя в рамках этих вещей, то это и есть – не иметь черных пятен на своей репутации.

#### **Вход на рынок не закрыт никогда ни для кого ни в какой стране. Единственное, что я мог бы посоветовать, так это предостеречь от каких-то излишних ожиданий на старте скорого чуда**

– В 1990-е годы, когда значительная часть людей в России «билась за металл» и власть, их мораль зачастую сильно отличалась от кодекса общечеловеческих ценностей. Вы считаете, что времена меняются? Я просто имею в виду то, что если Вы – крупный бизнесмен – говорите о репутации и черных пятнах, то означает ли это, что наше общество выздоравливает?

– Мне сложно судить. Трудно требовать нравственных поступков от нищих людей.

В 90-е годы болезни нашего общества были обнажены, сейчас они перешли, возможно, в какое-то более латентное, скрытое состояние. Но нельзя отрицать и того, что в моральном и психологическом плане наше общество все-таки растет. Однако есть старая английская поговорка: «Если хотите воспитать леди, начните с ее бабушки».

#### **ЛЮБИТЕ СЕБЯ!**

– Вы ходили на выборы депутатов в законодательное собрание Санкт-Петербурга 11 марта?

– Нет. Я бы с удовольствием проголосовал за такую партию, которая бы сочетала в себе организационные принципы «Единой России» и либеральные ценности более продвинутого экономического и демократического общества, нежели то, которое мы имеем сейчас. Но такой партии пока нет.

– Как бы Вы охарактеризовали общую ситуацию в транспортно-перевозочной сфере? Что бы, например, пожелать в этом смысле министру И. Е. Левитину?

– Знаете, мне прежде всего хотелось бы пожелать премьер-министру М. Е. Фрадкову самому реально руководить работой правительства, а не довольствоваться тем, что президент созывает по субботам министров и за что-то там их журит или на что-то деликатно обращает внимание. И соответственно все управление исполнительной властью в стра-



не, по моему мнению, далеко от рациональной и эффективной модели. Я хорошо знаю, что в Министерстве транспорта сегодня исповедуют очень правильные взгляды по развитию рынка и ведут дело как раз в сторону здорового либерализма, хотят проводить созидательную политику. Это импонирует. Но хотелось бы, наверное, в этом смысле видеть больше политической воли, которую один Минтранс реализовать, к сожалению, не в состоянии. Он не может, к примеру, сказать: РЖД, порты, информационщики, проектировщики и др. – будем делать совместную программу, становись!

У нас сразу обнаруживается, что здесь – агентство, там – служба, тут – ГУП...

И вся эта «грядка» не работает на единую цель. Вот возьмите, например, те же так называемые естественные монополии. Раньше как железнодорожный транспорт, так и электроэнергетика управлялись соответствующими министерствами, статус и полномочия которых были всем по-

**Мне хотелось бы пожелать премьер-министру М. Е. Фрадкову самому реально руководить работой правительства, а не довольствоваться тем, что президент созывает по субботам министров и за что-то там их журит**

няты. Сегодня это ОАО «РЖД» и РАО «ЕЭС России». Эти компании занимают на теле нашей многострадальной Родины отнюдь не ординарное по значению место, а ведут себя порой, как будто это какие-нибудь ЗАО «Славянка» или ООО «Нукушка». Это правильно?

– А по поводу недавно разработанной модели рынка железнодорожных перевозок у Вас какое мнение?

– Я даже не хочу тратить время на чтение статей по этому поводу, потому что все свелось к тому, чтобы решить – одну грузовую компанию выделять или же две. Это совершенно непринципиально, мышьяная возня, отвлекающая внимание от главного. У нас сегодня исповедуют принцип «равные условия для всех». А должно быть – «равные условия для равных».

И государство, если оно хочет участвовать в развитии какой-то отрасли, должно создавать какие-то прообразы управляемой в современном значении этого слова экономики. Так, в частности, работает «Тойота». Вот в японском бизнесе существует понятие «нейритсу» (яп. – решение всех вопросов) – это модель взаимного обмена акциями, для того чтобы не гнаться только за сиюминутной выгодой. У них есть модель управляемой экономики, когда имеется некая пози-

ция и понимание, куда надо в каждой критической точке перенаправить информационные и инвестиционные ресурсы. Поэтому у японцев в три раза более производительное оборудование, чем у американцев. У нас, например, все говорят о транзите. А что на практике? Инфраструктуры, вагонов, логистики – ничего толком нет. А именно государство должно создать этот единый продукт, вырастить внутри необходимую инфраструктуру – и когда критическая масса контейнеризованного груза начнет бурлить, тогда, как в электротехнике, пробьет дуга и пойдет транзит своим чередом. А нас всех, кто пытается сегодня строить терминалы-склады, просто душат. Железная дорога должна бы бегать за клиентом и говорить: ребята, да я вам проведу рельсы и подам вагоны, вы только создайте грузообразующую точку!

А она у нас вместо этого лишь выставляет условия: здесь постройте «парчок», там дайте денег за электроэнергию, там приходите со своими вагонами и т. д. А государство это как-то регулирует? Да никак. Оно сегодня все рассуждает – создавать одну грузовую компанию или две. От этого ведь ничего не изменится и не прибавится.

– Что бы Вы пожелали сегодня, с одной стороны, бизнесменам, с другой – государственным служащим?

– Всем бизнесменам я пожелал бы, пожалуй, единственно здоровья. Если человек морально и физически здоров, то в любой ситуации он будет стараться принимать здравые, адекватные решения.

А госслужащим пожелал бы силы духа.

Прежде всего любить и уважать себя настолько, чтобы ценить свою репутацию.

Чтобы свое имя и душу ставить выше, чем сиюминутные интересы групп или даже тех же министерств. У нас как-то совершенно все еще не принято в соответствующих ситуациях подавать в отставку.

Заметьте, нет этого! А нужно бы так: не уважаете меня? Ну извините, а я себя ценю и люблю настолько, что мне всегда найдется работа. Нет – сидят, выпрашивают, вымалывают, выдумывают отмазки.

Мне кажется, что сегодня именно любви и уважения к себе не хватает не только у чиновников, но и у многих людей. Когда человек будет любить себя, он будет любить и уважать и всех остальных.

– Что ж, на этом поистине евангельском сюжете хотелось бы и завершить наш разговор. Разрешите пожелать вашей компании по случаю исполнившегося в марте 15-летия процветания и дальнейших интересных проектов.

– Большое спасибо! Хотел бы передать горячий привет всем читателям журнала «РЖД-Партнер»!



РЖД-Партнер, № 7, апрель 2007 г.

## СОГЛАСОВАННЫЙ ПРОЕКТ ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НА ТРЕТЬЕМ ЭТАПЕ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ.

**Высказать свою позицию по данному вопросу в рамках работы выставки «ТрансРоссия-2007» журнал «РЖД-Партнер» пригласил ряд причастных лиц в формате «открытое интервью».**

### ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ: РЫНКА МНОГО ИЛИ МАЛО?

**УЧАСТНИКИ:** Гурьев Андрей Ипполитович, первый заместитель главного редактора журнала «РЖД-Партнер», к. и. н. (ведущий)

**Давыдов Георгий Ефимович**, президент Национальной ассоциации транспортников, д. э. н.

**Лушников Алан Валерьевич**, заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта

**Михайлов Евгений Федорович**, заместитель директора департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Минэкономразвития России

**Сосипаторов Владимир Анатольевич**, начальник отдела нормативной и правовой работы ЦФО ОАО «РЖД»

### ДЕФИЦИТ РОЖДАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Гурьев А. И.: – Напомню, что речь идет о принятии некоей рыночной модели, которая делала бы шаг вперед по пути демополизации ОАО «РЖД» в сфере перевозок и выделения в конкурентный сектор тех услуг с обеспечивающими их имущественными комплексами, которые к этому уже готовы. Все наши сегодняшние собеседники изначально имели свои особые представления о том, какая это должна быть модель. Я прошу высказаться каждого о содержании направленного в правительство документа, о том, насколько вообще изложенные в нем схемы отвечают представлениям о рынке. Очень кратко напомню, что в классическом понимании развитый, или совершенный, рынок предполагает как минимум три признака: множество (несколько) субъектов, производящих данные товары или услуги; конкуренция между ними, а значит, наличие необходимых для нее условий; свободное ценообразование, обеспечивающее через колебания цен и переток капиталов соответствие спроса и предложения. Поясните также, пожалуйста, чем согласованная модель отличается от тех вариантов, которые в вашем представлении являлись бы более оптимальными.

Давыдов Г. Е.: – Под словом «модель» все-таки принято понимать какой-то аппарат или совокупность логических, алгоритмических, вычислительных и других процедур и операций, при помощи которых можно как прогнозировать поведение известных участников рынка, так и проверять, насколько эффективно все это работает. В таком понимании на сегодня никакой модели нет. К моменту появления известного распоряжения правительства № 1094 от 10 августа 2006 года (в соответствии с которым формально и разрабатывалась модель) министерства и ведомства – разработчики, а также ОАО «РЖД» уже практически имели каждый свой проект. При этом каких-то согласованных

технических заданий или общих критериев никто не устанавливал, поэтому дальнейшая работа, с моей точки зрения, пошла уже совершенно не так, как следовало бы, и мы получили на сегодняшний момент, по сути, не до конца согласованный, неубедительный, не вполне понятный документ. Для того чтобы ответить на вопрос, какие же субъекты рынка должны будут существовать в 2010 году, не нужно было ничего разрабатывать, а достаточно было открыть имеющееся законодательство и почитать. Там все уже об этом написано. Поэтому ценность представленной в правительство модели на данный момент для меня не совсем понятна. В смысле же самого рынка можно сделать такие выводы: перевозки остаются естественной монополией и допускается существование еще некоего дополнительного сегмента – операторов поездных формирований. Как дальше пойдет процесс структурирования, будет ли обособлена эта услуга и появится ли у нее самостоятельный тариф, – этого из представленных наработок не вытекает.

Гурьев А. И.: – Алан Валерьевич, ваше ведомство, как известно, изначально выступало с иной моделью, предполагавшей создание уже на третьем этапе реформы института независимых перевозчиков. Эти предложения приняты не были. Насколько, по Вашему мнению, сегодняшний вариант соответствует решению насущных задач?

Лушников А. В.: – С точки зрения государства рынок – это прежде всего правила игры, институциональная инфраструктура, правовые отношения, которые позволяют в рамках установленных законов и нормативных актов работать субъектам предпринимательской деятельности. В данном случае мы подошли к созданию модели, находясь в ситуации, когда у нас очень серьезный сегмент этих рыночных отношений, а именно институт независимых перевозчиков, не работает. Основная причина этого заключается в отсутствии тарифа на оказание услуг железнодорожной инфраструктуры. В процессе дискуссии ОАО «РЖД» все время муссировало тезис о том, что сегодня невозможно прежде всего технологическое существование публично-перевозчика, хозяйствующего на инфраструктуре ОАО «РЖД». Поэтому в конечном итоге в разработанной модели основной упор был сделан на институт независимых операторов, которые работают по свободным тарифам и не являются публичными. По объему это порядка 15% всего рынка железнодорожных перевозок, ибо именно таков средний уровень вагонной составляющей тарифа. Будет ли в действительности эффективно работать рынок операторов или нет – мне сказать сложно. На заседаниях Межведомственной комиссии по реформе звучал вопрос, прежде всего со стороны ФАС: как могут на равных конкурировать компании, у которых, например, 250 тыс. и 2,5 тыс. вагонов? Но это сфера уже не моей компетенции, и надо полагать, что антимонопольная служба будет внимательно следить за соблюдением справедливой конкуренции. В целом же, если говорить о моей личной позиции, то определенный скепсис я все-таки испытываю.

Гурьев А. И.: – По поводу вашей собственной модели: Вы смирились с тем, что ее следует отложить на более отдаленную перспективу или, может быть, признали ошибочной?

Лушников А. В.: – Вы знаете, что как государственный служащий я связан позицией своего министерства. Но если опять же говорить о моей личной точке зрения, то я не считаю, что наша позиция была ошибочной.

*Продолжение следует.*

## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>ЧЕТВЕРТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA SERBIA 2017. ЧЕТВЕРТЫЙ БЕЛГРАДСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ</b>				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>				1 - 3
Россия / Нурганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	1
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 (495) 411-60-04, +7 (495) 657-99-56	1
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2 - 3
<b>16-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"</b>				4
Азербайджан	Баку	Itesa Caspian LLC (Баку)	+994 12 4041000	
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>				5 - 9
Казахстан	Экибастуз	ТОО "Экибастузский завод электрических машин"	+7 (7187) 75-50-90, 75-50-52, 75-51-74, 75-50-88	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6 - 7
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Единая Промышленная Компания"	+7 (812) 966-90-04	8
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	8
Россия	Москва	ООО "ТРАНСЛАЙН-СТРОЙ"	+7 (495) 788-78-45, +7 (903) 129-07-10	8, 9
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	9
<b>Материалы и оборудование для ВСР</b>				9 - 11
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	МЕТАПРОМ.RU	+7 (3843) 71-63-41	9
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания Легион"	+7 (498) 602-92-14, 8-916-905-97-49	9
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО ТПК "Стан-Мет"	8-800-777-04-38 - бесплатный по России, +7 (3435) 40-12-99	10
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	11
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27	11
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗЗ"	+7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09	11
<b>МЕТАЛЛУРГИЯ.РОССИЯ2017, ТРУБЫ.РОССИЯ2017</b>				11
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>Справочная информация</b>				12 - 44
<b>23-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОЭКСПО'2017</b>				12
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>НА НОВОСИБИРСКОМ ЭРЗ ОСВОЕН РЕМОНТ ГРУЗОВОГО МАГИСТРАЛЬНОГО ЭЛЕКТРОВОЗА ВЛ-80</b>				13
<b>ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ И УЛАН-УДЭНСКИЙ ЛВРЗ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РАМКАХ ГОДА ЭКОЛОГИИ</b>				14
Россия	Москва	УК ООО "Локомотивные технологии"	+7 (499) 638-22-98	
<b>ИТОГИ РАБОТЫ ПОДКОМИТЕТА ПО ВАГОНОСТРОЕНИЮ НП «ОПЖТ» В 2016 ГОДУ</b>				15 - 16
Россия	Москва	НП «ОПЖТ»	+7 (499) 262-5692, 262-2773, 262-9540	
<b>"ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ЗАВОДОВ «ЖЕЛДОРРЕММАШ» СО СРОКОМ РЕАЛИЗАЦИИ ДО 2019 ГОДА СОСТАВЛЯЕТ 1,374МЛРД РУБЛЕЙ"</b>				16
<b>«ЛОКОТЕХ» НАЗВАЛ ЛУЧШИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ИТОГАМ 2016 ГОДА. СОСТОЯЛОСЬ ВРУЧЕНИЕ ПРЕМИИ «ЛОКОТИВ КОМПАНИИ»</b>				17
<b>УССУРИЙСКИЙ ЛРЗ В 2016 ГОДУ НАПРАВИЛ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ 55 МЛН РУБЛЕЙ</b>				18
<b>«ЛОКОТЕХ» ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИЛ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ 2016 ГОДА. 2017 ГОД ОБЪЯВЛЕН В «ЛОКОТЕХ» ГОДОМ КАЧЕСТВА</b>				19
<b>КОМПРОМИССОВ В ВОПРОСАХ КАЧЕСТВА БЫТЬ НЕ МОЖЕТ</b>				20 - 21
Россия	Москва	УК ООО "Локомотивные технологии"	+7 (499) 638-22-98	
<b>«ЗЕЛЁНЫЙ СВЕТ» - ПЕРСПЕКТИВНЫМ РАЗРАБОТКАМ ДЛЯ ТРАНСПОРТА!</b>				22
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
<b>МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ЯНВАРЬ 2017</b>				23 - 28
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	МЕТАПРОМ.RU / BOARD-RAILWAY	+7 (3843) 71-63-41	28
<b>СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗОК ЩЕБНЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ</b>				29 - 32
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>МЕТАЛЛУРГИЯ.РОССИЯ2017, ТРУБЫ.РОССИЯ2017</b>				33
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>				34 - 40
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>СОДЕРЖАНИЕ / ПРАЙС-ЛИСТ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ</b>				41 - 44
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2017"</b>				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>XI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"</b>				4-я сторона обл.

### РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

#### Образец заполнения строчной рекламы:

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

#### Размеры модулей в мм:

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

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



#### Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.

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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	<b>СНИДКА 5%</b>  <b>СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ</b> подробнее на стр. 48
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	

**БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ**

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

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

**Электронные рассылки**

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

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

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

**1. Еженедельные рассылки**

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

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

**2. Персональные рассылки**

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

**Предусмотрены специальные условия и скидки при заказе рассылки на квартал, полугодие и год.****3 месяца - скидка 10%**

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

**6 месяцев - скидка 15%**

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

12 месяцев - скидка 20%		
Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
33'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылок	
202'752	48 перс. рассылок	

## СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

### скидки и подарки КРУГЛЫЙ ГОД!

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

#### Мы предлагаем:

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

#### БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

#### При единовременной предоплате 3-х публикаций скидка 10%

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

#### При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

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

#### При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

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

**Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!**

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

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



5-8

июня 2017

Москва

ЦВК «Экспоцентр»

Павильон 8

Генеральный  
информационный партнер:

**МС** **Металлоснабжение и сбыт**

При поддержке:

**АРСС** Ассоциация развития  
стального строительства

**РСПМ** Российский союз  
поставщиков  
металлопродукции

Место проведения:

**ЭКСПОЦЕНТР**  
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ  
МОСКВА

Международная  
специализированная выставка

# Металло Конструкции'2017

Организатор:

**МЕТАЛЛ ЭКСПО**

Оргкомитет выставки:

+7 (495) 734-99-66 | [www.mc-expo.ru](http://www.mc-expo.ru)



# Электроника Транспорт 2017

11-я специализированная выставка электроники и информационных технологий для транспорта и транспортных коммуникаций

5-7 АПРЕЛЯ  
МОСКВА  
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»



[WWW.E-TRANSPORT.RU](http://WWW.E-TRANSPORT.RU)