



# ДЕПО

1 (66) 2015

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

декабрь-январь

Производители железнодорожной продукции и услуг  
 Подвижной состав, запчасти, ремонт  
 Материалы и оборудование для ВСП  
 Транспортно-логистические услуги

стр. 1-6

стр. 13-15

стр. 31-32

стр. 32



- Мониторинг ситуации в промышленности – октябрь 2014. Основные выводы **стр. 7-12**
- Механизмы внедрения инновационных вагонов требуют комплексной оценки всех рисков **стр. 16**
  - Риски и развилки развития вагоностроения в России **стр. 17-22**
- Реализация железнодорожных инфраструктурных проектов даст заказа для металлургии **стр. 23**
  - Итоги VIII международного форума и выставки «Транспорт России» **стр. 24**
- Мониторинг ситуации в промышленности – ноябрь 2014. Основные выводы **стр. 25-30**
- Пресс-релиз по итогам 11-й Международной выставки «Силовая Электроника» **стр. 33**
  - Трамвайные системы в России находятся на грани вымирания **стр. 33**
- Подвижной состав для транспортных городских коммуникаций: модельный ряд – состояние и перспективы, политика транспортных властей, схемы финансирования **стр. 34-39**
- «МЕТАЛЛ-ЭКСПО2014» предоставила участникам рынка новые возможности **стр. 40-41**
  - Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в октябре 2014 года **стр. 42-44**
  - Железные дорожники о себе и реформах **стр. 45-46**



16+

A close-up photograph of a Christmas tree. The tree is covered in green needles and is decorated with numerous gold ornaments, including large and small spheres, and gold star-shaped decorations. Warm white lights are scattered throughout the branches, creating a soft glow. The background is dark, making the gold and green colors stand out.

*С Новым  
2015 годом*



МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ  
ОБЕСПЕЧЕНИЕ

# ПК-Альянс

запасные части железнодорожного транспорта и метрополитена

[www.mto1520.ru](http://www.mto1520.ru), [info@mto1520.ru](mailto:info@mto1520.ru), fax +7-499-403-13-56, +7-495-649-87-99

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

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

Чертеж	Наименование	Цена	Компания	Телефон
100.41.010-1	элемент упругий	140,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
12.30.10.018	амортизатор	700,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
180.00.00	фильтр	55,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
181.01.150.86/87/88	суфле межвагонных соединений	7 200,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
1.1000.4402.026.00	фильтр	690,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
1.7020.35.81.041.00	шток	640,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
2.7080.33.70.012.00	стакан в сборе	5 500,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
302.30.25.016	амортизатор	780,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
62.00.25.011	амортизатор	2 100,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
ДТЖИ 306.411.001 / 003	клапан вентиля сб	140,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87
ТИБЛ 712.452.015	щит подшипниковый	38 000,0	ООО "ПК-Альянс"	(495) 509-48-87



## ELHIM-ISKRA JSC

117570, г. Москва, ул. Красного Маяка, д. 24. Контакты в России: +7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60. E-mail: [iskra-trade@yandex.ru](mailto:iskra-trade@yandex.ru), [www.elhim-iskra.ru](http://www.elhim-iskra.ru)  
4400, г. Пазарджик, ул. Искра, д. 3. Контакты в Болгарии: +359 897 88 16 04. E-mail: [mladen@polybet.bg](mailto:mladen@polybet.bg), [www.polybet-esport.com](http://www.polybet-esport.com)

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

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



НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕНА	АНАЛОГ	КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
Тяговая аккумуляторная батарея 2X40V3PzS2 10Ah	Договорная	40x3PzS2 10	Россия	+7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah	Договорная	32TH-450	Россия	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
Тепловозная аккумуляторная батарея 96V THC-450Ah	Договорная	48TH-450	Россия	+7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
Вагонная аккумуляторная батарея 56PzS(M)-350P	Договорная	90KL-300	Россия	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
Вагонная аккумуляторная батарея 26PzS(M)-350P	Договорная	40BHH-300	Россия	+7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
Зарядное устройство ЕлГулсКар 80V(150-300)Ah	Договорная	ЕПК 80V30	Россия	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
Платформенная тележка EP 011.2	Договорная	Balkancar	Россия	+7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
Электрический тягач ET 512	Договорная	Balkancar	Россия	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>



# Секционные радиаторы: бесперебойная работа тепловозов весь год

## Кратко о предприятии.

**ООО «Завод теплообменного оборудования» – один из крупнейших проектировщиков и производителей медно-латунных радиаторов на территории стран СНГ. Годовая производительность завода составляет более 30000 радиаторов и иной теплообменной продукции в год.**

Специализация завода – разработка и изготовление приборов для охлаждения воды, воздуха и масел в разнообразных системах двигателей (мощность 200-5000 кВт). Помимо моноблочных радиаторов для самосвалов, комбайнов и тракторов, завод специализируется на производстве секционных радиаторов для тепловозов.

### Секционный радиатор как важная составная часть тепловоза

Секционный радиатор – сборная конструкция из нескольких одинаковых элементов-секций, соединенных коллектором. Количество секций может достигать десятка единиц и зависит от конкретных требований к охлаждению.

Секционные радиаторы имеют ряд преимуществ перед моноблочными:

- 1) повышенная прочность;
- 2) простота замены секций при загрязнении и ремонте;
- 3) меньшие расходы на эксплуатацию и ремонт.

Основные области применения секционных радиаторов: железнодорожная техника и энергетические установки.

ООО «Завод теплообменного оборудования» также разрабатывает и производит новые типы модульных охлаждающих устройств для магистральных тепловозов, шахтной и карьерной техники.

Преимущества секционных радиаторов ООО «Завод теплообменного оборудования»:

- 1) применение новейших технологий в производстве;
- 2) использование высококачественных материалов;
- 3) меньший вес секций и минимальная цена за счет оптимизированного расхода сырья;
- 4) точность геометрии трубок;
- 5) качественный материал пайки;
- 6) повышенная жесткость конструкции за счет припоя из твердого серебрясодержащего сплава.

На сегодняшний день главные покупатели секционных радиаторов – предприятия железнодорожного комплекса в странах СНГ и Прибалтики, в Польше, Болгарии, Румынии, Германии, Молдове, Сирии, Иране, Иране и т.д.

### Исследования и испытания – гарант качества продукции

Служба ОТК завода внимательно следит за качеством производства на всех этапах: от поступления материалов и комплектующих до отгрузки готовой продукции потребителю.

В процессе изготовления каждый радиатор дважды проходит проверку на герметичность квалифицированным рабочим в присутствии контролера:

1. проверка остова радиатора;
2. проверка готового радиатора в сборе.

Особая роль отводится обследованию радиатора на протекание воды. Каждая десятая секция подвергается испытаниям на специальном стенде. Если показатели не соответствуют установленным требованиям, то на проверку отправляется вся партия секций.

Стенд гидравлических испытаний используется для периодической проверки прочности динамических испытаний. Давление жидкости в стенде изменяется с определенной частотой от 1 атмосфера до 3,5 атмосфер либо до другой величины. Предельный показатель во время испытаний – 10 атмосфер.

Секционные радиаторы сертифицированы ФБУ «РС РЖТ» (Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте).

Проводить высокопрофессиональные, фундаментальные прикладные исследования заводу позволяет сотрудничество с такими авторитетными исследовательскими центрами, как ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКТИ» в г. Коломна) и ОАО «Научно-исследовательский институт ж/д транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ» в г. Москва).

Стремление к постоянному совершенствованию подтверждается и таким фактами, как:

- в феврале 2012 года был проведен ряд встреч с техническими специалистами и руководством ХК «Лугансктепловоз» с целью обмена опытом. Предприятия планируют большую совместную работу по созданию оптимальной

холодильной шахты для всех типов тепловозов. Она будет отвечать всем требованиям эксплуатирующих организаций;

- выпуск новых типов радиаторов для тепловозов с начала марта 2012 года. Помимо производства были проведены серьезные работы по расчету и разработке шахт охлаждения модульного типа. Продукт создан при сотрудничестве с ООО «Сысертское локомотивное депо».

Регулярно проводимые испытания, анализ брака (менее 0,02 %), совершенствование технологии изготовления и внедрение инновационных технологий дает возможность выпускать качественную и долговечную продукцию. Для максимально тщательного контроля ведется номерной учет радиаторов.

### Неправильная эксплуатация – враг долговечности

Однако как бы идеально не был произведен радиатор, его поломки неизбежны. Главная причина недолговечности качественно произведенного продукта – неправильная эксплуатация. Под этим понятием подразумевается:

1. Неправильные условия содержания тепловоза и радиаторов в холодный период.

В сильные морозы в радиаторах при охлаждении воды образуется лед. Это неизбежно приводит к образованию трещин и, как результат, нарушению герметичности и разрушению трубок. Чтобы избежать такого развития событий необходимо выполнить одно условие – всегда содержать тепловоз в тепле. Для этого можно проводить регулярное прогревание либо организовать хранение в ангаре.

2. Использование загрязненной воды.

Если в радиаторе применяется некачественная вода, то примеси, песок, всевозможные вредные вещества оседают на трубках и стенках радиатора, что неизбежно приводит к разнообразным поломкам.

Любая охлаждающая жидкость, будь то вода, масло либо другие варианты, должна быть очищена от взвесей и осадков, как например, песок и глина. Несоблюдение этого простого требования приводит к выходу радиатора из строя: охлаждающие трубки забиваются, теплоотдача секции ухудшается, повышается давление в системе, нарушается герметичность.

Помимо двух основных существуют и другие ошибки эксплуатации, менее распространенные, но не менее разрушающие. Например, неправильная эксплуатация тепловозов в жаркий период, некорректная транспортировка и монтаж оборудования и т.д.

### Как продлить жизнь радиатору

Избежать серьезных последствий неправильной эксплуатации просто, для этого необходимо соблюдать несколько правил.

1) При транспортировке, монтаже и демонтаже секций исключить удары, которые могут повредить охлаждающие пластины и трубки, привести к разгерметизации и выходу из строя секции.

2) Использовать только очищенные жидкости.

3) Охлаждающие жидкости обязательно должны иметь в своем составе присадки, препятствующие образованию шлака.

4) Необходимо выполнять периодическую очистку секций по методикам, описанным в руководстве по эксплуатации тепловозов либо другого состава, на котором установлены радиаторы.

5) Проводить визуальный осмотр для выявления течи жидкости.

Если выявлено незначительное запотевание, но не течь, эксплуатация радиатора разрешается.

6) В летний период времени радиаторы необходимо продувать сжатым воздухом либо паром, предварительно открыв верхние и боковые жалюзи.

7) В зимний период времени необходимо регулярно проверять исправность утеплительных щитов.

Соблюдение таких несложных требований гарантирует долговечную работу радиаторов без каких-либо проблем.

ООО «Завод теплообменного оборудования» делает все возможное, чтобы предоставлять своим клиентам высококачественную продукцию. Однако, для правильной работы необходимо не только грамотное производство, но и корректная эксплуатация. Только соблюдение обязательств производителем и ответственность покупателей может гарантировать долговечность продукции.

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

**Контакты в Минске:**

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

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

**Факс: +375 (17) 299-99-54**

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

**Контакты в Брянске:**

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

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

**Для Российских клиентов московский  
номер телефона: +7 (499) 963-53-52**



# ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

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



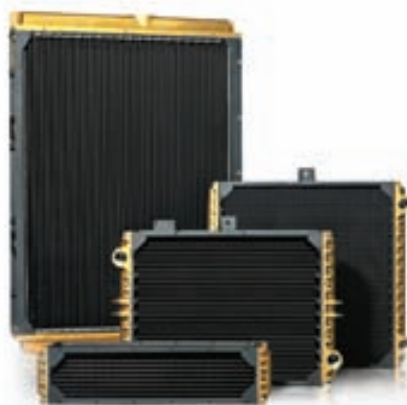
## РАДИАТОРЫ, СЕКЦИИ РАДИАТОРОВ И КАЛОРИФЕРЫ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

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



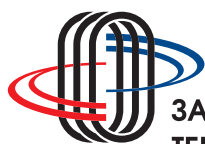
## РАДИАТОРЫ И ТЕПЛООБМЕННИКИ ДЛЯ САМОСВАЛОВ «БЕЛАЗ»

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



## РАДИАТОРЫ ДЛЯ ЭНЕРГОНАСЫЩЕННЫХ ТРАКТОРОВ «БЕЛАРУС»

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




**ЗАВОД  
ТЕПЛООБМЕННОГО  
ОБОРУДОВАНИЯ**

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

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТАХ  
[www.zto-by.com](http://www.zto-by.com)  
[www.tdzto.ru](http://www.tdzto.ru)

производство железнодорожного путевого инструмента



ООО ПТП «Путеец»  
г. Челябинск  
Тел.: (351) 232-15-94, 232-14-30  
E-mail: puteez@inbox.ru  
Сайт: www.puteez.ru

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

**МК** Штампованные изделия из металла  
МетаКом Компания "МетаКом" специализируется на производстве штампованных изделий из металла.  
Наше предприятие присутствует на рынке металлообработки на протяжении 10 лет. Наличие собственной производственной базы позволит изготавливать и хранить изделия из металла для заказчика в любых объемах, а также отгружать любым видом транспорта в короткие сроки и в удобное для заказчика время. Наше предприятие гарантирует **высокое качество продукции и конкурентно-способные цены на изготавливаемые изделия.**  
620017, г. Екатеринбург, ул. Космонавтов, 15-209, Телефоны: +7 (343) 328-04-23, +7 (922) 292-21-40

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Торцевой крепеж для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	6,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Скоба шпальная S-образная	шт	6,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*175	шт	4,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Скоба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3	шт	11,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40

## ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

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

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

Все цены указаны с НДС.

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



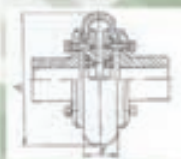
**ООО «ТД ПЛМЗ»**

т.: +7 495 960 31 51; т/ф : + 7 495 359 10 56  
 м.т. : +7 916 826 94 32; + 7 985 464 59 08  
 e-mail: td-plmz@yandex.ru

**ПРОИЗВОДИМ И ПОСТАВЛЯЕМ**

- стрелочные переводы;
- гарнитура электропривода стрелочных переводов;
- изоляция для железнодорожных путей;
- запасные части и детали из пластмассы к электровозам, грузовым и пассажирским вагонам;

## Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



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

Основные технические характеристики:

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

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

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





## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ОКТАБРЬ 2014 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

**Итоги развития промышленности в октябре 2014 года: индекс ИПЕМ-производство – +0,1%, индекс ИПЕМ-спрос – -2,0% (к октябрю 2013 года).**

За период январь-октябрь 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -0,7% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -2,0%.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что заметный рост спроса наблюдается в низкотехнологичных отраслях (+1,7% к октябрю 2013 года; +3,6% с начала года). Падение спроса в добывающих отраслях продолжается уже четвертый месяц (-4,2% к октябрю 2013 года, -1,5% с начала года). Второй месяц подряд наблюдается легкое оживление в среднетехнологичных отраслях (+4,1% в октябре, +2,6%

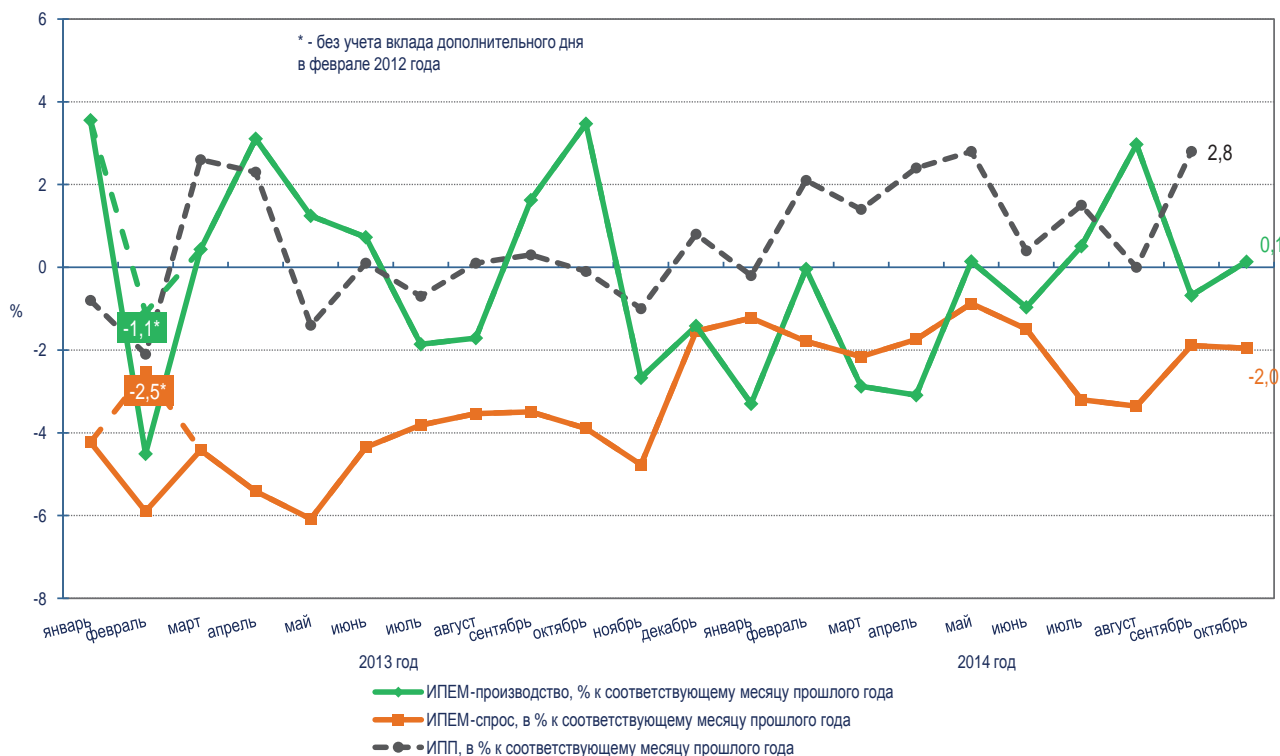
в сентябре, -0,4% за январь-октябрь). Однако сохраняется устойчивое падение спроса в высокотехнологичных отраслях (-16,4%; -16,7%).

Потребление электроэнергии в октябре 2014 года в целом по России выросло (+1,4% к октябрю 2013 года) при более низких среднемесячных температурах (см. слайд №9). С начала года потребление электроэнергии упало на -0,3% к аналогичному периоду 2013 года, при этом суточный максимум потребления мощности в октябре снова вырос (+5,1% к соответствующему месяцу прошлого года). Регулярный рост максимумов потребления мощности (+2,3% в мае, +0,2% в июне, +0,8% в июле,

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

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

- ИПЕМ-производство +0,1%;
- ИПЕМ-спрос -2,0%.



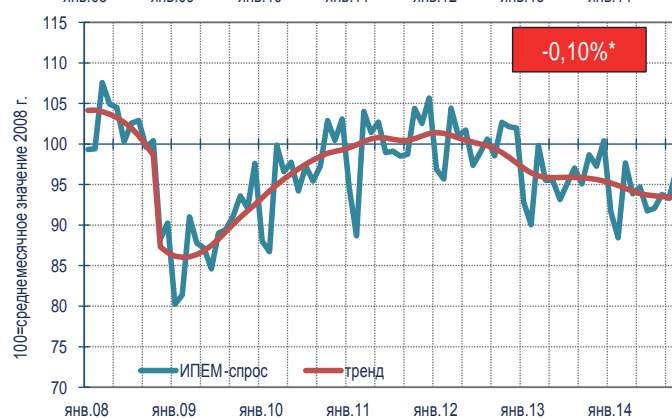
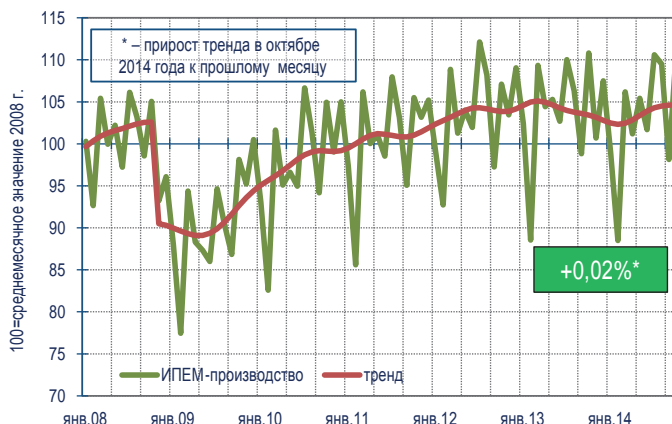
+1,7% в августе) при отсутствии роста потребления электроэнергии свидетельствует о сохранении тенденции роста неравномерности суточного графика нагрузки, что, в свою очередь, говорит о снижении доли промышленности в электробалансе в пользу непромышленной сферы (торговля, сфера услуг, электрифицированный транспорт).

Цены на электроэнергию в Сибири продолжают бить исторические рекорды (см. слайд №9). Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) для зоны Сибирь в августе 2014 года составила 727,17 руб./МВт·ч (+31,9% к августу 2013 года), в сентябре - 896,39 руб./МВт·ч (+51,6% к сентябрю 2013 года), а в октябре - 886,39 руб./МВт·ч (+35,0% к октябрю 2013 г.). Такой резкий рост цены связан с резким падением предложения электроэнергии в Сибири. Кроме того, в связи с ростом возможности перетоков между ценовыми зонами более крупный рынок первой ценовой зоны с избыточным предложением стал оказывать заметное влияние на ценообразование в Сибири. Более того неблагоприятное влияние оказывает природно-климатический фактор: маловодный период привел к значительному снижению выработки сибирских ГЭС, на которых держится баланс энергосистемы Сибири. Часть выпадающей мощности ГЭС придется за-

мещать ТЭС, у которых затраты на выработку электроэнергии существенно выше. Рост цен во второй ценовой зоне практически нивелирует эффект от замораживания энергоемких производств в европейской части и приоритетной загрузки мощностей в Сибири (алюминиевая промышленность). Кроме того, рост цен на электроэнергию и ослабление рубля способствуют тому, что вывоз лома черных металлов на экспорт становится гораздо выгоднее его переработки внутри страны (см. слайд №6).

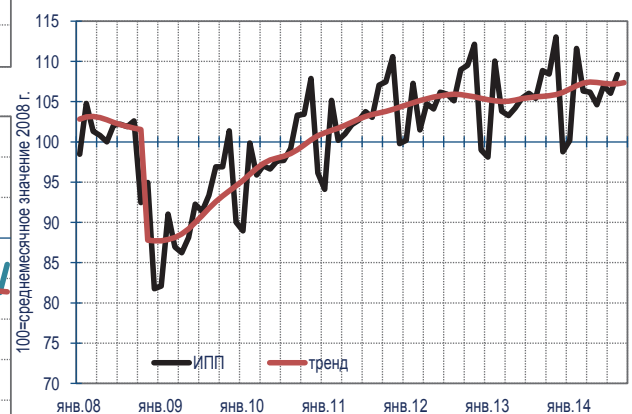
Текущие результаты и ближайшие перспективы развития российской экономики в целом и промышленности в частности все сильнее зависят от тех ограничений, которые накладываются зарубежными странами на различные сектора российской экономики. Прежде всего страдает инвестиционная составляющая спроса. Показатели по чистому оттоку капитала согласно данным ЦБ в период январь-сентябрь 2014 года значительно превышает данный показатель за соответствующий период 2013 года (85,2 млрд долл. против 44,1 млрд долл.). Рекордные цифры по оттоку вызывают спад инвестиционной активности. Так, объем инвестиций в основной капитал с начала 2014 года находится в отрицательной зоне приростов (-4,8% в первом квартале, -2,8% в первом полугодии, -2,5% с начала года).

### Динамика индексов к предыдущему месяцу

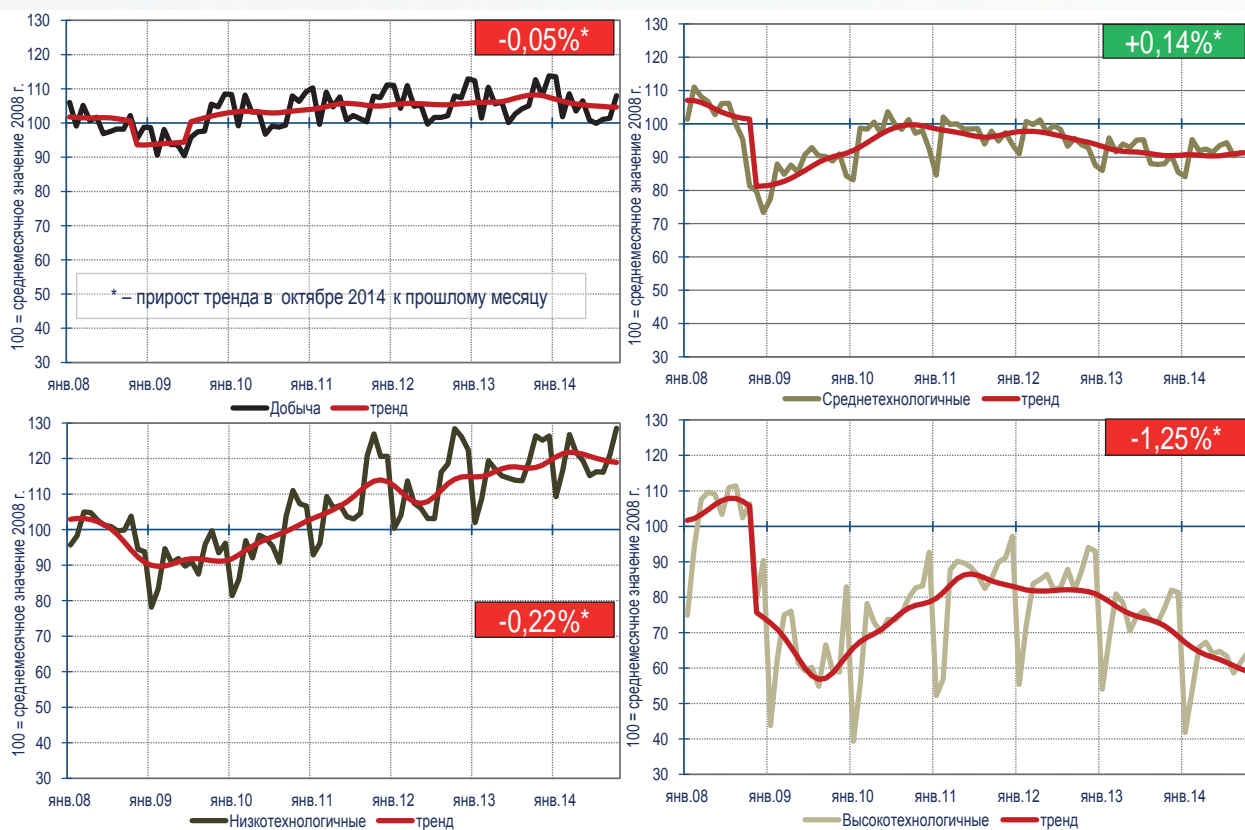


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в октябре 2014 года замедлил динамику, но все еще продолжает находиться в зоне положительных приростов (+0,02%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в октябре 2014 года продемонстрировал отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,10%).



### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам



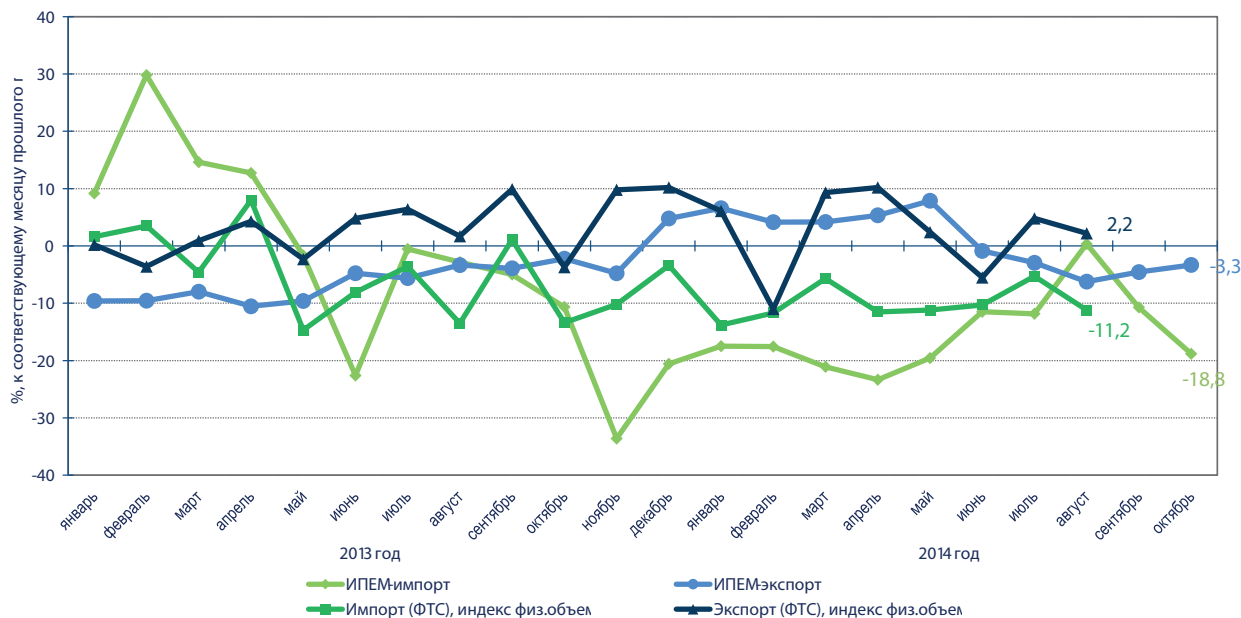
### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в октябре 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -18,8%, индекс ИПЕМ-экспорт – -3,3%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+6,7% за октябрь 2014 года, +8,9% с начала 2014 года), лесные грузы (+4,9%, +9,6%), руда цветная (+23,8%, +9,0%), черные металлы (+2,3%, +2,1%), химические и минеральные удобрения (-4,5%, +8,4%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (+12,4% за октябрь 2014 года, -12,6% с начала 2014 года), руда железная и марганцевая (-11,0%, -8,5%), строительные грузы (-1,8%, -5,2%), цемент (-8,2%, -0,6%).

Особо стоит отметить рост экспортных перевозок лома черных металлов четвертый месяц подряд в условиях крайне низкой базы прошлого года (+126,6% в октябре, +93,3% в сентябре, +56,6% в августе, 30,6% в июле), однако с начала года этот показатель остается отрицательным (-5,6%).



## Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам октября 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в октябре сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-28,3% за октябрь 2014 года, -25,5% с начала 2014 года).

Рост внутреннего спроса на цветные металлы по итогам октября замедлился (-1,5% за октябрь 2014 года, +10,2% с начала 2014 года). Стоит отметить статистику изменения внутреннего спроса на химические и минеральные удобрения (+19,6%, +3,5%), железные и марганцевые руды (+3,8%, +0,1%), лесные грузы (-6,3%, +4,9%), лом черных металлов (-2,0%, +0,5%).

Спрос на черные металлы продолжил расти (+7,5% за октябрь 2014 года, +1,3% с начала 2014 года).

Падение внутреннего спроса стоит отметить по следующим категориям: строительные грузы (-18,4% за октябрь 2014 года, -17,6% с начала 2014 года), цемент (-6,1%, -6,3%), каменный уголь (+7,7%, -4,8%).



## Анализ данных: ТЭК \*

### Нефтедобывающая отрасль

В октябре 2014 года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2013 года: добыто 44,8 млн т (+0,1% к октябрю 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 437,4 млн т (+0,5% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-октября прибавила 6,1% (238,6 млн т). Экспорт нефти снизился на 4,6% (186,5 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-сентябрь 2014 года вырос до уровня 251,1 млн т (+0,9%), в том числе сырой нефти – 142,7 млн т (-7,6%), нефтепродуктов – 96,5 млн т (+14,7%).

"Роснефть" добыла с начала 2014 года 168,2 млн т (включая добычу ТНК-ВР) (-0,8% к аналогичному периоду прошлого года), ЛУКОЙЛ – 72,1 млн т (-0,1%), "Сургутнефтегаз" – 51,1 млн т (-0,1%), "Газпром нефть" – 42,3 млн т (+2,8%), "Татнефть" – 22,1 млн т (+0,4%), "Башнефть" – 14,6 млн т (+8,8%), "Русснефть" – 7,2 млн т (-3,1%), "Газпром" – 16,1 млн т (+1,4%), "НОВАТЭК" – 4,9 млн т (+19,5%).

Средняя цена Urals в октябре 2014 года снизилась по сравнению с октябрём 2013 года на 20,0% и составила 86,38 долл./барр. (107,91 долл./барр. в октябре 2013 года).

### Газовая отрасль

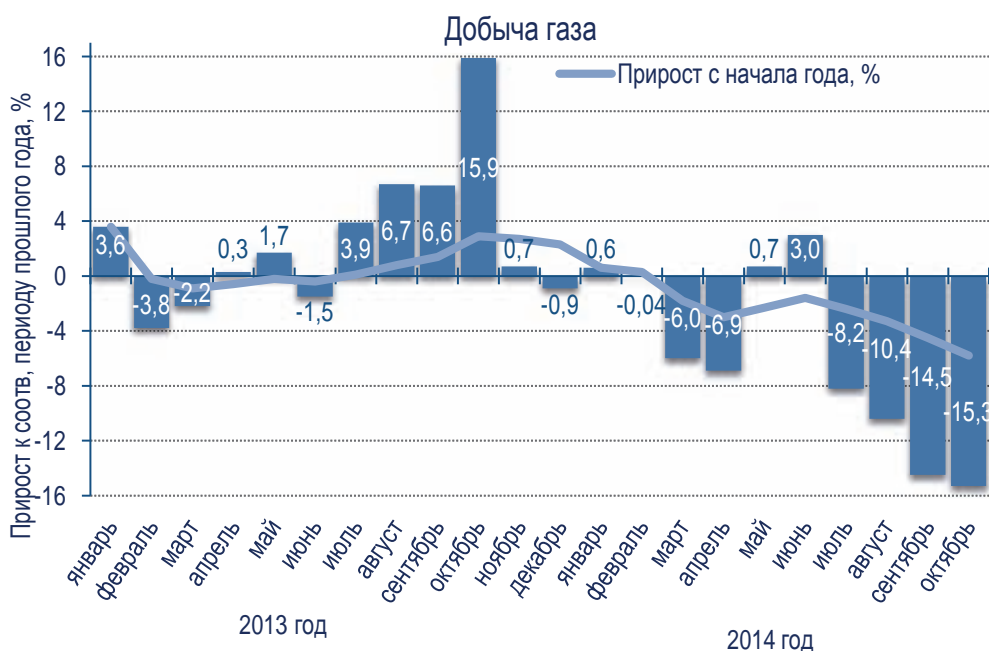
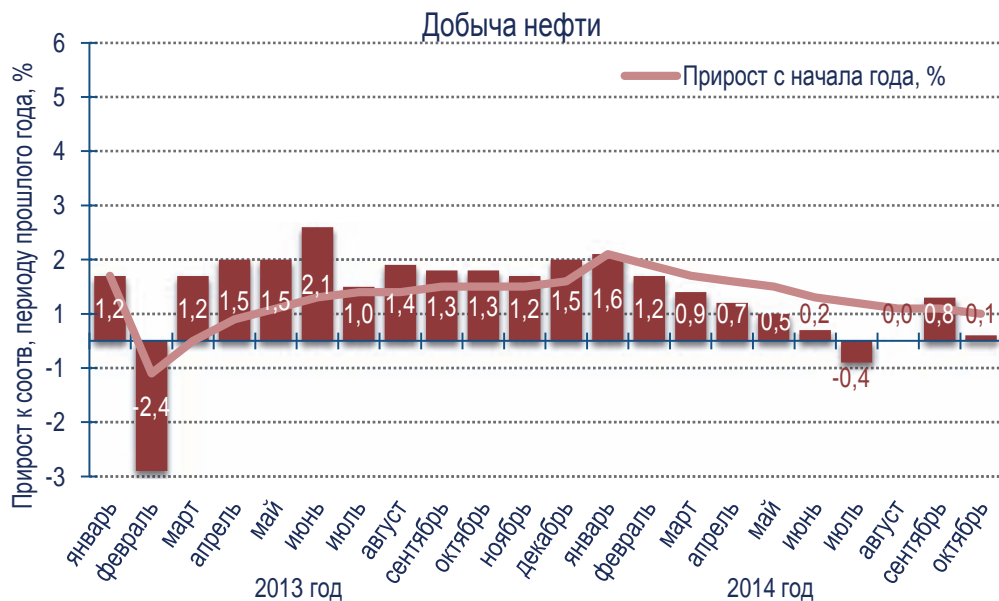
Добыча газа в России в октябре 2014 года составила 53,1 млрд куб. м (-15,3% к октябрю 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 515,6 млрд куб. м (-5,8% к аналогичному периоду прошлого года).

ОАО «Газпром» в январе-октябре 2014 года сократил добычу на 9,9%, до 352,3 млрд куб. м. (67,2% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 52,3 млрд куб. м (+9,1%).

Экспорт газа с начала 2014 года сократился до 125,2 млрд куб. м (-4,8% к аналогичному периоду 2013 года). Экспорт СПГ в страны АТР в январе-октябре 2014 года не изменился и составил 11,8 млрд куб. м.

Внутреннее потребление газа в период январь-сентябрь 2014 года сократилось (-3,2%) до уровня 312,8 млрд куб. м.

Цена российского газа на границе с Германией в сентябре 2014 года снизилась на 5,1% и составила 279,61 евро/тыс.куб.м (294,66 евро/тыс.куб.м в сентябре 2013 г., 279,07 евро/тыс.куб.м в августе 2014 г.).



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

## Анализ данных: ТЭК\*

### Угольная отрасль

В октябре 2014 года добыча угля показала положительную динамику: +6,1% к октябрю 2013 года (32,5 млн т.) и 0,0% с начала года. Экспорт угля в октябре вырос на 5,3% до 12,6 млн т., с начала года экспорт вырос на 10,7% до 125,9 млн т., в том числе в дальнее зарубежье – 115,8 млн т. (+8,7%).

С начала 2014 года наблюдается тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 4,8% (+7,7% в октябре) по сравнению с аналогичным периодом 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 8,9% (+6,7% в октябре). Общая отгрузка угля на сети железных дорог в октябре выросла на 7,2% по сравнению с октябрём 2013 года.

По итогам 10 месяцев 2014 года предприятиями СУЭК было добыто 77,5 млн т (-0,2%), "Южный Кузбасс" – 10,2 млн т (-18%), "Якутуголь" – 7,8 млн т (-5,9%), ХН "СДС-Уголь" – 23,9 млн т (+13,2%), "Кузбассразрезуголь" – 36,4 млн т (-1,6%), "Компания Востсибуголь" – 9,2 млн т (-28,1%), "Южнузбассуголь" – 9,8 млн т (-1,9%), "Распадская" - 7,9 млн т (+19,1%).

Объём перевалки угля за январь-сентябрь 2014 года в российских портах вырос на 14,6% до уровня 87,4 млн т.

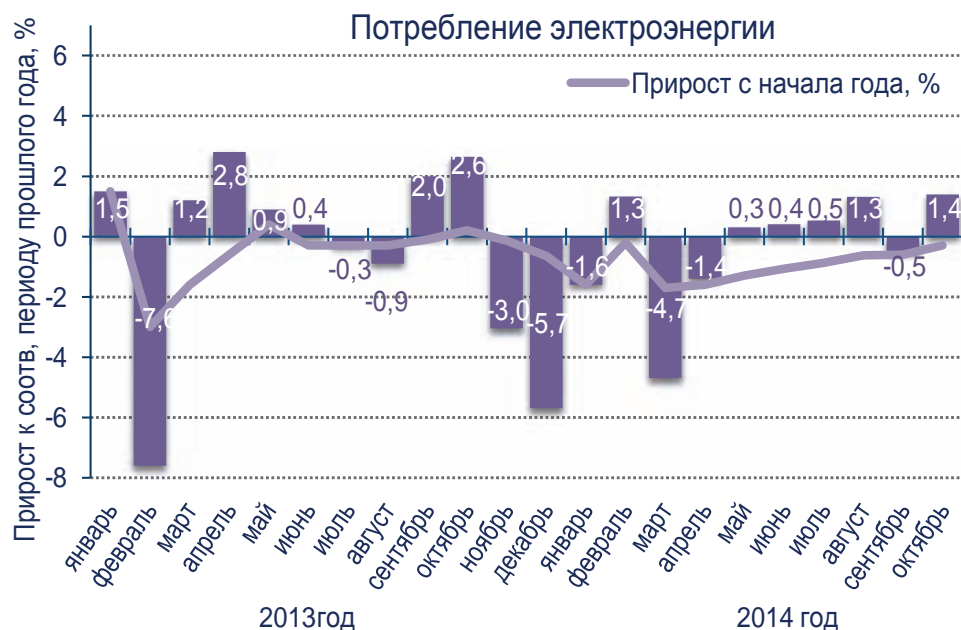
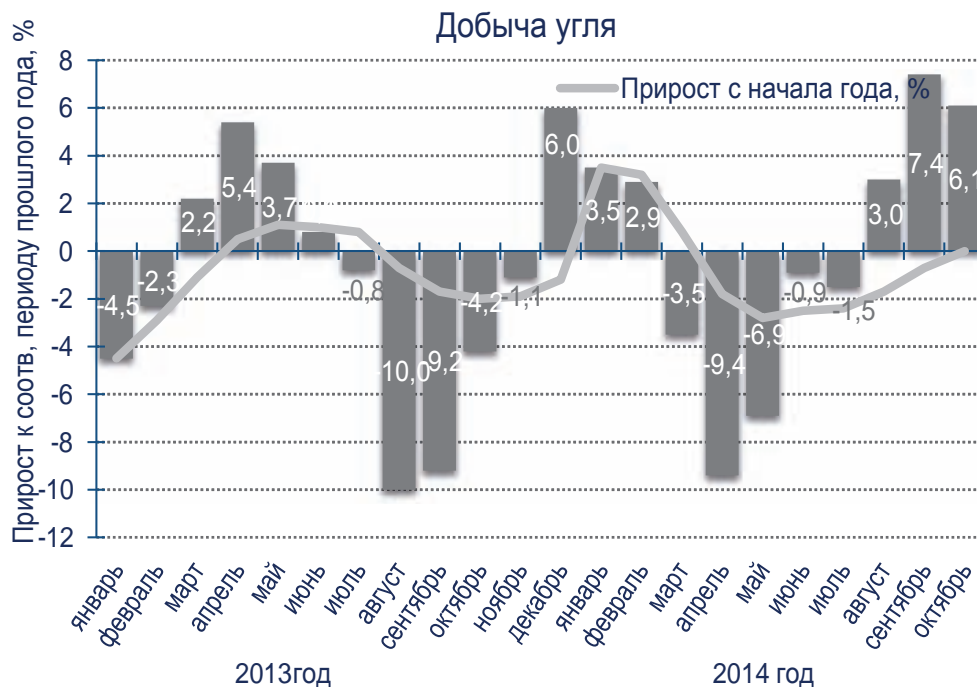
На внешнем рынке цены на энергетический уголь в сентябре 2014 года (FOB Newcastle/Port Kembang) продемонстрировали снижение до уровня 70,65 долл/т (-15,0% к сентябрю 2013 года; -4,4% к августу 2014 года).

### Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в октябре 2014 года в целом по России составило 90,6 млрд кВтч (+1,4% к октябрю 2013 года). Основной рост наблюдался в «ОЭС Центра» (+2,5% к октябрю 2013 года), «ОЭС Востока» (+2,4%), «ОЭС Юга» (+2,0%) и «ОЭС Урала» (+2,0%). Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в октябре 2014 года оказалась ниже, чем в октябре 2013 года (+1,72°C против +4,13°C).

Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в октябре 2014 года составила:

- 886,39 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (+35,0% к октябрю 2013 г.);
- 1 083,19 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (-6,0% к октябрю 2013 г.).



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

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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>



WWW.FPRIBOR.RU

## ООО «Инженерный Центр Физприбор»

620075, г. Екатеринбург, ул. Восточная, 54, тел/факс: (343)355-00-53, sale@fpribor.ru

### Ультразвуковые преобразователи

для ручного контроля на железнодорожном транспорте

#### ОСИ, КОЛЕСА, РАМЫ, СВАРНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

- П111-2,5-К14-ЖД
- П111-5,0-К8-ЖД
- П121-2,5-18°-К14-ЖД
- П121-2,5-40°-К14-ЖД
- П121-2,5-50°-К14-ЖД
- П121-1,25-90°-К16\*12-ЖД
- П131-2,5-0/20°-К14
- П121-0,4-90°-20x16



#### БЕЗОПАСНОСТЬ – ПРЕЖДЕ ВСЕГО!

Наименование	Тип	Применение
Прямые ультразвуковые преобразователи с износостойким керамическим протектором	П111-2,5-К14-ЖД	Предназначены для выявления дефектов осей и колес согласно СТО РЖД 1.11.002-2008, СТО РЖД 11.009-2012 и по отдельным технологическим инструкциям.
	П111-5,0-К8-ЖД	
Наклонные ультразвуковые преобразователи с износостойким керамическим протектором	П121-2,5-40-К14-ЖД	"Предназначены для выявления дефектов осей и колес согласно СТО РЖД 1.11.002-2008, СТО РЖД 11.009-2012 и по отдельным технологическим инструкциям.
	П121-2,5-50-К14-ЖД	Преобразователи применяют при ручном контроле, а также в составе сканирующих устройств типа УСК-4, УСК-5."
Наклонные ультразвуковые преобразователи с малыми углами ввода с износостойким керамическим протектором	П121-2,5-18-К14-ЖД	Используются для контроля предступичной части вагонных осей в вариантах АР1.3, ВР3 по СТО РЖД 1.11.002-2008 и СТО РЖД 11.009-2012
Преобразователи волн Рэлея	П121-1,25-90-К16*12-ЖД	Используется для прозвучивания дисков вагонных колес с целью выявления поверхностных дефектов. Схема прозвучивания WR по СТО РЖД 1.11.002-2008.
	П121-0,4-90-20x16 Ø 950 мм	Предназначен для прозвучивания поверхности катания вагонных колес. Схема прозвучивания DR4 по СТО РЖД 1.11.002-2008.
Комбинированный преобразователь для контроля вагонных осей с износостойким керамическим протектором	П131-2,5-0/20-К14	Преобразователь реализует схемы прозвучивания вагонных осей РУ1 РУ1Ш в вариантах АР1.1, АР1.2, АР1.3 АР1.4 по СТО РЖД 1.11.002-2008.

## ООО "Волжский дизель"

413090, Саратовская обл., г. Маркс, ул. Бевила, д. 58  
 тел./факс: (84567) 5-10-69, тел. (903)383-51-01, (903)381-71-34  
 E-mail: rostreyd@mail.ru, standart64@bk.ru, сайт: http://www.rostreyd.ru/

Наша компания занимается комплексной поставкой запасных частей к тепловозам ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТГМ-4, ТГМ-6 и их дизельным двигателям: Д49 (ЧН 26/26), Д50 (ПД32/31), 211ДЗ, 211ДЗМ (6ЧН21/21), Д100, ЧМЭ, 14Д40.



- Большой ассортимент оригинальных запасных частей
- Оперативное обслуживание;
- Высокий уровень подготовки специалистов компании при обслуживании клиентов;
- Дополнительные скидки, либо льготные условия платежа при покупке товаров по спецпредложению;
- Гарантия качества продукции

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Вкладыши на дизель Д49 коренные и шатунные	шт.	2600р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Кольца поршневые на дизель Д49	шт.	300р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вал распределительный 0210.17.010	шт.	28000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вкладыши на дизель 211ДЗ (6ЧН 21/21) коренные и шатунные	шт.	1300р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Кольца поршневые на дизель Д100	шт.	230р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Насос масляный 9Д100.12сб	шт.	69000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Торцевые уплотнения на водяной насос 4ВЦ50/12 комплект	шт.	2390р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179	шт.	14600р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Вал коленчатый для компрессора КТ6	шт.	16000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69
Скоростимер ЗСЛ-2М	шт.	38000р.	ООО "Волжский дизель"	(84567) 5-10-69


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




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

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

**Имеем широкую дилерскую сеть.**

 **ФОРПОСТ**  
 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ  
 Тел.: (342) 2090160, 2169385, 2164767, 2163115  
 Факс: (342) 2090160, 2161291  
[forpost@forpostperm.ru](mailto:forpost@forpostperm.ru)  
[www.forpostperm.ru](http://www.forpostperm.ru)







**ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО**  
**ЭНЕРСИ**

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

**Производство  
запасных частей  
для тепловозов  
и электровозов**

**МНПП ТЕХНОПРИБОР**



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

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

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

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

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

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



## МЕХАНИЗМЫ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ ТРЕБУЮТ КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ ВСЕХ РИСКОВ

По мнению ИПЕМ, на фоне сокращения спроса на новые грузовые вагоны вопрос поддержки вагоностроения становится предельно актуальным. Для стимулирования развития отрасли необходимо реализовать комплекс мер поддержки, но предварительно провести взвешенный анализ возможного инструментария, в том числе методически корректно определить критерии инновационности грузовых вагонов.

На V ежегодной конференции «Рынок железнодорожного подвижного состава» заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом «Риски и развилки вагоностроения России».

В начале выступления эксперт отметил, что сегодня в России функционирует более 25 вагоностроительных предприятий, в работе которых задействовано 39 тыс. человек. Ежегодная мощность предприятий составляет около 90 тыс. грузовых вагонов. В связи с сокращением спроса, по оценкам ИПЕМ, в 2014 году ожидается снижение производства. Как отметил докладчик, с учетом падения спроса и в 2013 году решение вопроса о поддержке вагоностроения становится предельно актуальным.

Владимир Савчук выделил ряд ключевых проблем в области вагоностроения: Во-первых, наиболее актуальным и дискутируемым вопросом является отказ от продления сроков службы грузовых вагонов. В июне этого года ИПЕМ уже представлял оценку эффектов реализации или отказа от данной меры.

Во-вторых, сегодня обсуждается вопрос унификации тележек грузовых вагонов. Как отметил Владимир Савчук, при проведении унификации существует риск повышения цен на тележки и их комплектующие, а также роста стоимости обслуживания и ремонта.

В-третьих, как отметил эксперт, еще одним риском для вагоностроителей являются ограниченные сроки действия государственной программы субсидирования лизинговых платежей, что может в дальнейшем привести к замедлению перехода на инновационные грузовые вагоны. Таким образом, парк подвижного состава может оказаться неподготовленным в полном объеме к запуску тяжеловесного движения.

В-четвертых, в настоящий момент действует скидка с тарифа на пробег порожних инновационных вагонов, что, по мнению эксперта, стимулирует неэффективную работу операторов. Если, к примеру, инновационный вагон управляется собственником максимально эффективно, без порожнего пробега, то скидка в этом случае не предоставляется. Как отметил Владимир Савчук, необходимо предоставлять скидку на груженный рейс и сделать ее двухставочной: за счет сниженного воздействия на путь и при эксплуатации вагона в тяжеловесном движении. По

оценкам ИПЕМ, в случае полной замены вагонов на сети ОАО «РЖД» инновационным подвижным составом только за счет увеличения грузоподъемности удастся сократить потребный парк на 10%.

Владимир Савчук также отметил проблему значительной зависимости объема ремонта вагонов от доли инновационных вагонов на сети. Согласно подсчетам ИПЕМ, замена 50% парка грузовых вагонов на инновационный приведет к снижению объемов депоовских ремонтов вагонов на 16,6%, отцепок в текущий отцепочный ремонт (ТОР) на 36,5%, а также сокращению персонала ремонтных предприятий на 12 тыс. человек.

Наконец, значительное внимание Владимир Савчук уделил вопросу неопределенности критериев инновационности грузовых вагонов. По словам эксперта, сегодня различными субъектами рынка – ОАО «РЖД», производителями, операторами – выработаны свои критерии, которые суммарно содержат более 50 пунктов. По мнению Владимира Савчука, такое количество критериев является избыточным и существенно осложнит работу по практическому внедрению государством системы поддержки обновления парка инновационными вагонами.

Владимир Савчук указал, что при решении о покупке вагона оператор учитывает ряд технических и эксплуатационных характеристик. При этом, согласно оценкам ИПЕМ, ключевые характеристики для потребителя грузовых вагонов – грузоподъемность и размеры скидки с тарифа. Данная оценка сформирована на основе разработанной Институтом методики расчета экономических обоснованных цен на новые модели грузовых вагонов, которая была утверждена НП «ОПЖТ» в 2012 году. Как отметил Владимир Савчук, применение такой методики помогает потребителю определить, на что стоит обращать внимание при эксплуатации вагона с улучшенными техническими характеристиками, а также оптимизировать количество критериев инновационности.

В заключение эксперт указал, что для развития вагоностроения необходимо взвешенно и комплексно проводить расчеты всех рисков реализации того или иного комплекса мер поддержки и находить пути их минимизации. При этом следует учитывать совокупные эффекты во всей экономике: для производителей грузовых вагонов и комплектующих, потребителей продукции вагоностроения, железнодорожного транспорта, бюджетной системы и социальной сферы.



**Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук**

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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>

## РИСКИ И РАЗВИЛКИ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОЕНИЯ В РОССИИ

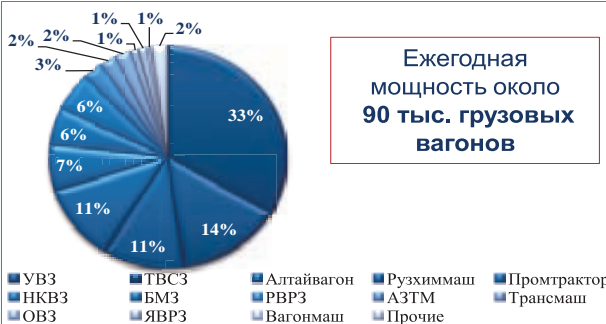
Владимир Савчук

### Сфера грузового вагоностроения России



Более **25** вагоностроительных предприятий, **39 тыс.** человек

#### Производственные мощности предприятий

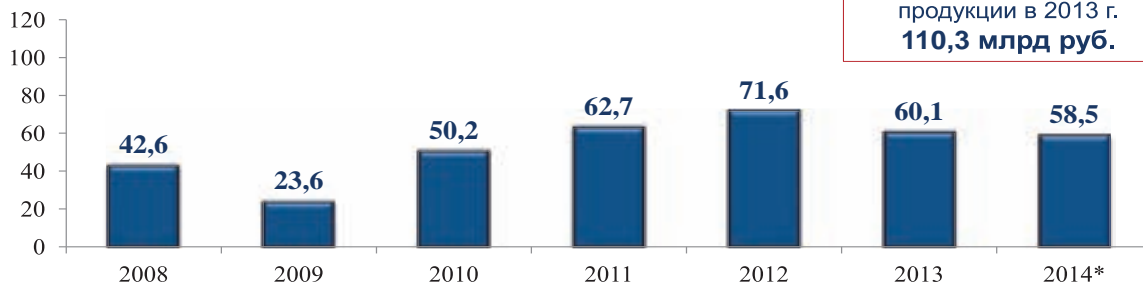


#### Структура производства вагонов



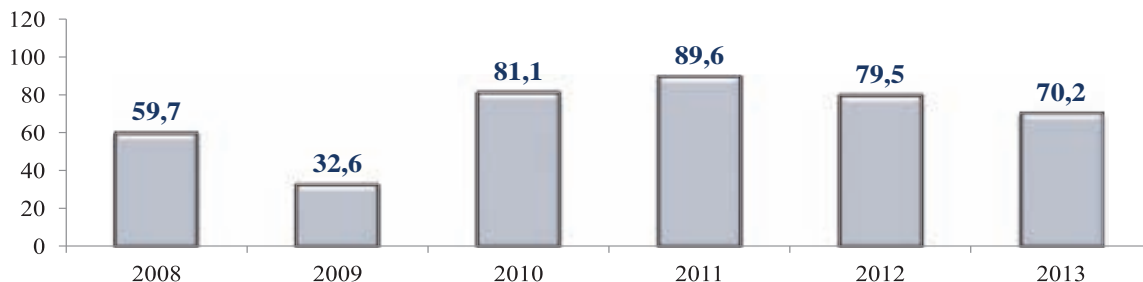
### Производство и закупка грузовых вагонов в России в 2008-2013 гг.

#### Производство грузовых вагонов

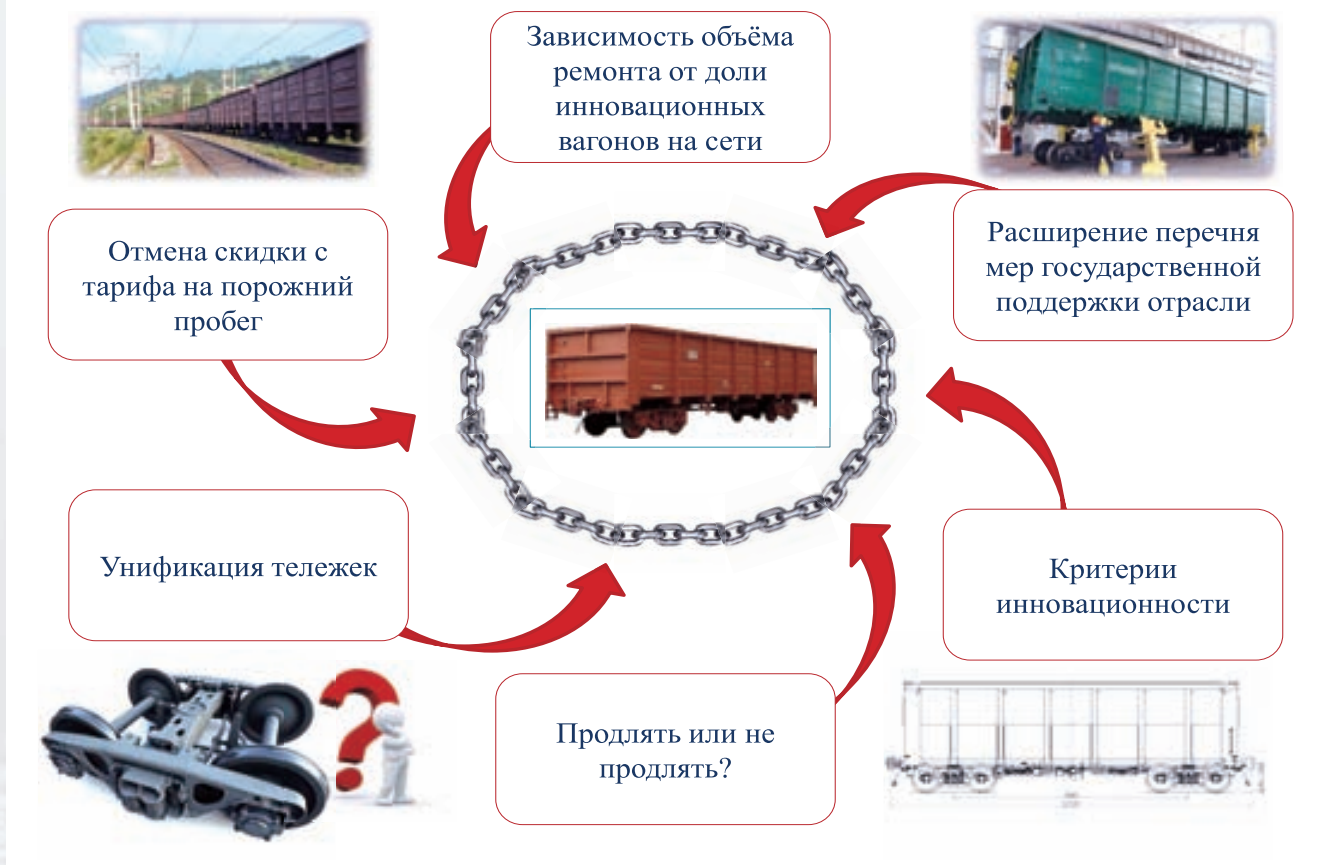


\*Экспертная оценка ИПЕМ

#### Приобретение грузовых вагонов



### Проблемы грузового вагоностроения



### Продление срока службы грузовых вагонов

Сохранение продления сроков службы грузовых вагонов		Отмена продления сроков службы грузовых вагонов
свыше 9 млрд руб./год затраты на продление (ДРП и КРП)	<b>Ёмкость рынка</b>	свыше 500 млрд руб. производство новых грузовых вагонов
отсутствуют	<b>Дополнительные выплаты налогов и сборов</b>	свыше 90 млрд руб. доход бюджета от произ-ва новых вагонов
500 руб./сут.	<b>Ставка оператора за вагон</b>	свыше 1000 руб./сут.
отсутствует	<b>Рост транспортной нагрузки на грузовладельцев</b>	↑ 4-5 п.п.
от 600 до 800 тыс. руб./вагон возможности операторов	<b>Возможная стоимость вагонов</b>	1500 – 1800 тыс. руб. реальная стоимость вагона

### Унификация тележек



**При проведении унификации существует риск повышения цен на тележки и их комплектующие, а также роста стоимости обслуживания и ремонта**

### Государственная поддержка отрасли



**Правила предоставления субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки, при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой**



**В случае приостановки действия программы субсидирования будет замедлен переход на инновационные грузовые вагоны, парк подвижного состава не будет подготовлен в полном объёме к запуску тяжеловесного движения**

## Критерии инновационности подвижного состава

**На сегодняшний день окончательно не определены основные критерии инновационности грузовых вагонов**



Снижение затрат участников рынка на перевозочный процесс

- Сокращение затрат грузовладельца за счёт увеличения грузоподъёмности и объёма кузова, что потребует меньшего числа вагонов для перевозки большего количества грузов;
- Сокращение затрат собственника вагона за счёт увеличенных межремонтных пробегов;
- Сокращение затрат владельца инфраструктуры за счёт сниженного воздействия вагона на железнодорожное полотно

Снижение стоимости подвижного состава



- Сохранение существующих технических и потребительских характеристик грузовых вагонов;
- Упрощение конструкции;
- Использование в конструкции более дешёвых материалов и комплектующих



Тележка 25 тс

- Использование в конструкции вагона тележки с осевой нагрузкой 25 тс;
- Перспективная возможность эксплуатации тележки с осевой нагрузкой 27 тс

## Предоставление скидки с тарифа на эксплуатацию инновационных вагонов

### Сейчас



Снижение воздействия на железнодорожное полотно

Скидка с тарифа на **порожний пробег** грузовых вагонов производства ОАО «ТВСЗ» в размере **от 6% до 16%** (в зависимости от вида подвижного состава)

### Варианты предоставления скидок с тарифа на эксплуатацию



Скидка с тарифа на грузённый рейс за счёт сниженного воздействия на путь

Скидка с тарифа при эксплуатации вагона в тяжеловесном движении (без увеличения длины поезда)

**В случае полной замены вагонов сети ОАО «РЖД» инновационным подвижным составом только за счёт увеличения грузоподъёмности удастся до 10% сократить потребный парк**

## Зависимость объёма ремонта от доли инновационных вагонов на сети

### Инновационный полувагон



### Полувагон старой конструкции



- Периодичность КР – **11 лет**;
- Периодичность ДР, лет/тыс. км пробега:
  - после постройки – **4/500**;
  - после ДР – **2/250**;
  - после КР – **4/500**;
- Средняя частота отцепок в ТОР на 100 тыс. км – **0,39**

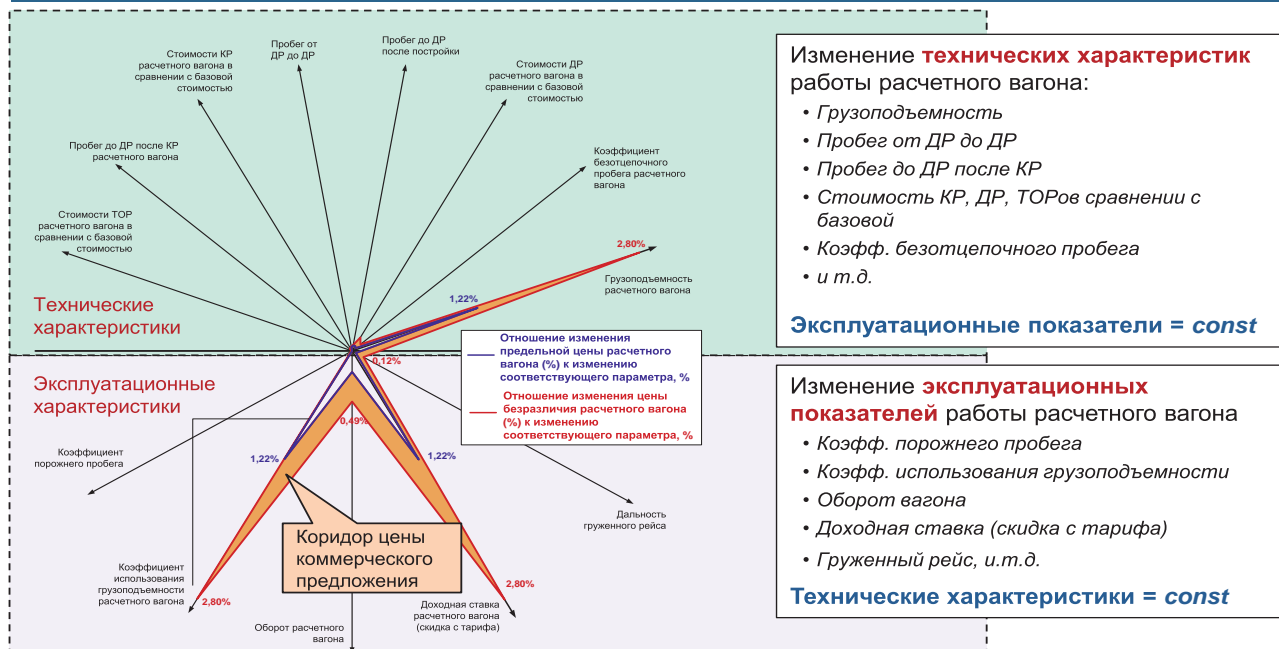
- Периодичность КР – **11 лет**;
- Периодичность ДР, лет/тыс. км пробега:
  - после постройки – **3/210**;
  - после ДР – **2/160**;
  - после КР – **2/160**;
- Средняя частота отцепок в ТОР на 100 тыс. км – **1,44**

**Замена 50% парка грузовых вагонов России на инновационный подвижной состав приведёт к:**

- ✓ сокращению деп/ремонтов на **16,6%** - персонала не менее **12 тыс. чел.**
- ✓ сокращению отцепок в ТОР на **36,5%**

За период 2011-2014 гг.:  
спрос на ремонты снизился на 13%, предложение выросло на 8%

### Изменение коридора цены коммерческого предложения в зависимости от изменения технических характеристик и эксплуатационных показателей работы расчетного вагона



**ИПЕМ – разработчик стандартов ОПЖТ:**

«СТО ОПЖТ Х-2012 «Методика расчета экономически обоснованных цен на новые модели подвижного состава и сложных технических систем железнодорожного транспорта»

СТО ОПЖТ Х-2012 «Методика расчета экономически обоснованных цен на новые модели грузовых вагонов и комплектующие к ним на основе оценки стоимости жизненного цикла»

## Модель ИПЕМ СЖЦ ГВ\*. Аналитические выводы.

Наиболее значимые показатели (по степени важности), влияющие на «коридор цены» коммерческого предложения расчетного полувагона

### Изменение эксплуатационные показатели

- ① При росте ставки оператора на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↑ на 1,2%
  - ✓ Цена безразличия ↑ на 2,8%
- ② При росте коэффициента использования грузоподъемности расчетного вагона на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↑ на 1,2%
  - ✓ Цена безразличия ↑ на 2,8%
- ③ При росте оборота расчетного вагона на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↓ на 0,2%
  - ✓ Цена безразличия ↓ на 0,5%
- ④ При росте дальности груженого рейса на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↓ на 0,2%
  - ✓ Цена безразличия ↓ на 0,04%

И т.д.

### Изменение технических характеристик

- ① При росте грузоподъемности вагона на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↑ на 1,2%
  - ✓ Цена безразличия ↑ на 2,8%
- ② При увеличении стоимости деповского ремонта расчетного вагона, в сравнении с базовым на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↓ на 0,15%
  - ✓ Цена безразличия ↓ на 0,05%
- ③ При росте коэффициента безотцепочного пробега в TOP расчетного вагона в сравнении с базовым на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↑ на 0,09%
  - ✓ Цена безразличия ↑ на 0,04%
- ④ При росте пробега до деповскому ремонту после постройки расчетного вагона на 1%:
  - ✓ Лимитная цена ↑ на 0,06%
  - ✓ Цена безразличия ↑ на 0,05%

И т.д.

Расчет модели ИПЕМ СЖЦ ГВ показал, что в первую очередь, производителю нужно поднимать грузоподъемность полувагона!

А потребителю модель дает четкий ответ, на что обращать внимание при эксплуатации вагона с улучшенными техническими характеристиками.

\*Модель ИПЕМ расчета стоимости жизненного цикла грузового вагона

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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>





## РЕАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ДАСТ ЗАКАЗ ДЛЯ МЕТАЛЛУРГИИ

По оценкам ИПЕМ, реализация инфраструктурных проектов принесет ощутимый заказ для металлургической отрасли. Так, проект реконструкции БАМа только в период 2014-2016 гг. обеспечит спрос на 70,2 тыс. т рельс общей стоимостью 2,6 млрд руб.

На конференции «Металлургия и грузоперевозки» заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов выступил с докладом «Железнодорожные тарифы: состояние и перспективы».

Александр Поликарпов в начале выступления отметил ряд проблем, существующих в регулируемом сегменте тарифной системе на грузовые железнодорожные перевозки. Во-первых, существенные различия в стоимости перевозок грузов, привлекательность перевозок низкодоходных сырьевых грузов на большие расстояния приводят к уходу грузоотправителей с железных дорог. Так, в результате ухода с железной дороги только за 9 месяцев 2014 году автотранспортом было перевезено дополнительно 630 тыс. тонн черных металлов, что повлекло дополнительную нагрузку на автомобильные дороги в размере 30 тысяч грузовых автомобилерейсов.

Во-вторых, эксперт отметил заниженные темпы индексации тарифов на железнодорожные перевозки как по сравнению с другими видами транспорта, так и по сравнению с макроэкономическими показателями – индексом потребительских цен и индексом промышленного производства. «Индексация железнодорожных тарифов основана на прогнозах Министерства экономического развития, данные которого, как показывает практика, не соответствуют реальному росту цен», – отметил эксперт.

Александр Поликарпов подчеркнул значимость железнодорожной отрасли для развития металлургии в России. По оценкам ИПЕМ, доля данной отрасли в общем объеме закупок стали составляет 5,3%, а в 2013 году железнодорожным транспортом было потреблено 2,3 млн т стали (85,1 млрд рублей). Только для реконструкции БАМа в период 2014 – 2016 гг. может потребоваться изготовление 70,2 тыс. тонн рельс общей стоимостью 2,6 млрд рублей.

Эксперт напомнил, что, согласно приказу ФСТ №423-т/3, ОАО «РЖД» имеет возможность гибкого тарифного регулирования услуг инфраструктуры и локомотивной тяги в пределах тарифного коридора. Однако ценовой коридор применяется скорее как механизм привлечения дополнительных финансовых средств заинтересованных частных инвесторов на развитие железнодорожной инфраструктуры, а не как механизм конкуренции за грузоотправителя.

Александр Поликарпов также отметил, что в настоящее время в связи с ограничением финансовых ресур-

сов решаются скорее тактические цели развития железнодорожного транспорта и экономики России, а не стратегические. Это может привести к серьезным рискам в долгосрочной перспективе. К примеру, сдерживание железнодорожных тарифов в 90-е годы (в период стагнации экономики России) привело к тому, что в начале периода восстановления экономики (начало 2000-е годов) железные дороги не могли удовлетворить потребности промышленности по перевозке грузов, то есть сдерживали темы развития экономики России!

В заключение Александр Поликарпов указал, что решения в области тарифообразования на железнодорожном транспорте должны приниматься постепенно исходя из стратегических целей развития экономики страны. Так, ИПЕМ считает целесообразным увеличить долю невозвратного финансирования инфраструктурных проектов и уйти от практики финансирования развития железнодорожной отрасли через тарифные источники.



**Заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов**



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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>

## ИТОГИ VIII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА И ВЫСТАВКИ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

**6 декабря в Москве (Выставочный комплекс «Гостиный двор») завершили свою работу VIII Международный форум и выставка «Транспорт России», прошедшие в рамках «Транспортной недели – 2014».**

На 3700 кв. м выставочной площади свои инновационные разработки представили 85 ведущих компаний транспортной отрасли. В торжественной церемонии открытия приняли участие заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Дмитрий Rogozin и Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов. Высокие гости ознакомились с экспозицией выставки, на которой были представлены стенды Министерства транспорта Российской Федерации, ОАО «РЖД», ОАО «Аэрофлот», Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация), ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Сибмост», Федерального агентства морского и речного транспорта (РОСМОРРЕЧФЛОТ), ФГУП «Росморпорт», ГН «Автодор» и другие.

Работа VIII Международного форума «Транспорт России» началась с Делового Завтрака Министра транспорта Российской Федерации, в котором приняли участие представители инвестиционных, финансовых институтов, строительных и транспортных компаний. «Несмотря на все перипетии экономических процессов, мы вправе с оптимизмом заглядывать в будущее. Вправе, потому что у нас создана необходимая нормативная база, накоплен опыт и самое главное, у нас есть команда Министерства транспорта» – отметил Максим Соколов. В ходе утренней дискуссии поднимались такие темы как перспективы развития транспортной отрасли в России, возможности привлечения внебюджетных источников, а также важный для всего российского производства вопрос структурирования проектов государственно-частного партнерства. Губернатор Пермского края Виктор Басаргин поделился опытом запуска проектов на региональном уровне и отметил необходимость вложения средств в развитие железнодорожного сообщения и воздушного транспорта. Говоря о частных инвестициях, замглавы Министерства экономического развития Николай Подгузов отметил необходимость правильного структурирования проектов: «Мы должны научиться упаковывать проекты так, чтобы они были привлекательными для частных инвесторов».

На следующий день, 5 декабря, состоялась пленарная дискуссия «Транспортная инфраструктура: стратегия опережающего развития», в которой принял участие Председа-



теля Правительства Дмитрий Медведев. «Если нет дорог, то страны единой не существует, поэтому даже в довольно таки сложной экономической ситуации, в которой мы находимся, отрасль продолжает стабильно работать», сказал он. «В этом году девиз форума – транспорт, меняющийся мир. Все этапы становления России как великой державы связаны с развитием транспортных отраслей», сказал Максим Соколов. Министр привел следующие данные: по итогам года объем перевозок грузов на магистральном железнодорожном транспорте составит более 1,2 млрд т, на автомобильном – более 5,4 млрд т, а объем перевалки грузов в морских портах составит около 620 млрд т. Более 19% составил рост количества авиапассажиров на внутренних линиях в текущем году.

Ректор РАНХиГС Владимир Мау, комментируя текущую экономическую ситуацию в стране, отметил: «Мы должны ответить на санкции либерализацией и улучшением условий для бизнеса – именно это даст нужный эффект».

В рамках деловой программы Форума также прошла серия отраслевых конференций по проблематике развития основных видов сообщения, в том числе авиационного, автомобильного, водного и др. Центральной темой всех конференций стал тезис об опережающем развитии транспортной инфраструктуры в России. Спикеры отметили, что в следующем году Россия должна доказать себе и всему миру способность создавать и реализовывать глобальные и успешные проекты, несмотря на экономическую ситуацию в стране и мире. «Важно сосредоточиться и добиться решения всех тех задач, которые стоят перед Министерством транспорта, всей командой транспортников, как на федеральном, так и на региональном уровне», – сказал Максим Соколов.

Состоялось подписание 24 стратегически важных соглашений на общую сумму около 40 млрд р., направленных на развитие транспортного комплекса России.

В адрес участников «Транспортной недели - 2014» прислали приветствия Президент Российской Федерации Владимир Путин, Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев, Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко, Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов и Министр экономического развития Российской Федерации Алексей Улюкаев.

В ходе работы VIII Международного форума и выставки «Транспорт России» было проведено 16 дискуссионных и иных мероприятий с участием более чем 100 докладчиков и 2500 делегатов из России и 27 стран ближнего и дальнего зарубежья. Выставку осмотрело свыше 7000 посетителей.

Работу форума и выставки «Транспорт России» освещали более 400 журналистов из 176 средств массовой информации.

Соорганизатор: Министерство транспорта Российской Федерации

Организатор: ООО «Бизнес Диалог»

Дополнительную информацию вы можете получить в пресс-центре ООО «Бизнес Диалог»:

Тел.: +7 (495) 988 28 01

media@bd-event.ru

## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ НОЯБРЬ 2014 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

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

Впервые с декабря 2012 года оба индекса производства и спроса в месячном исчислении одновременно показали положительные значения. Однако за период январь-ноябрь 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -0,4% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -1,7%.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что заметный рост спроса наблюдается в низкотехнологичных отраслях (+1,4% к ноябрю 2013 года; +3,4% с начала года). Спрос в добывающих отраслях после четырехмесячного падения снова показал рост (+1,5% к ноябрю 2013 года, -1,2% с начала года). Уже

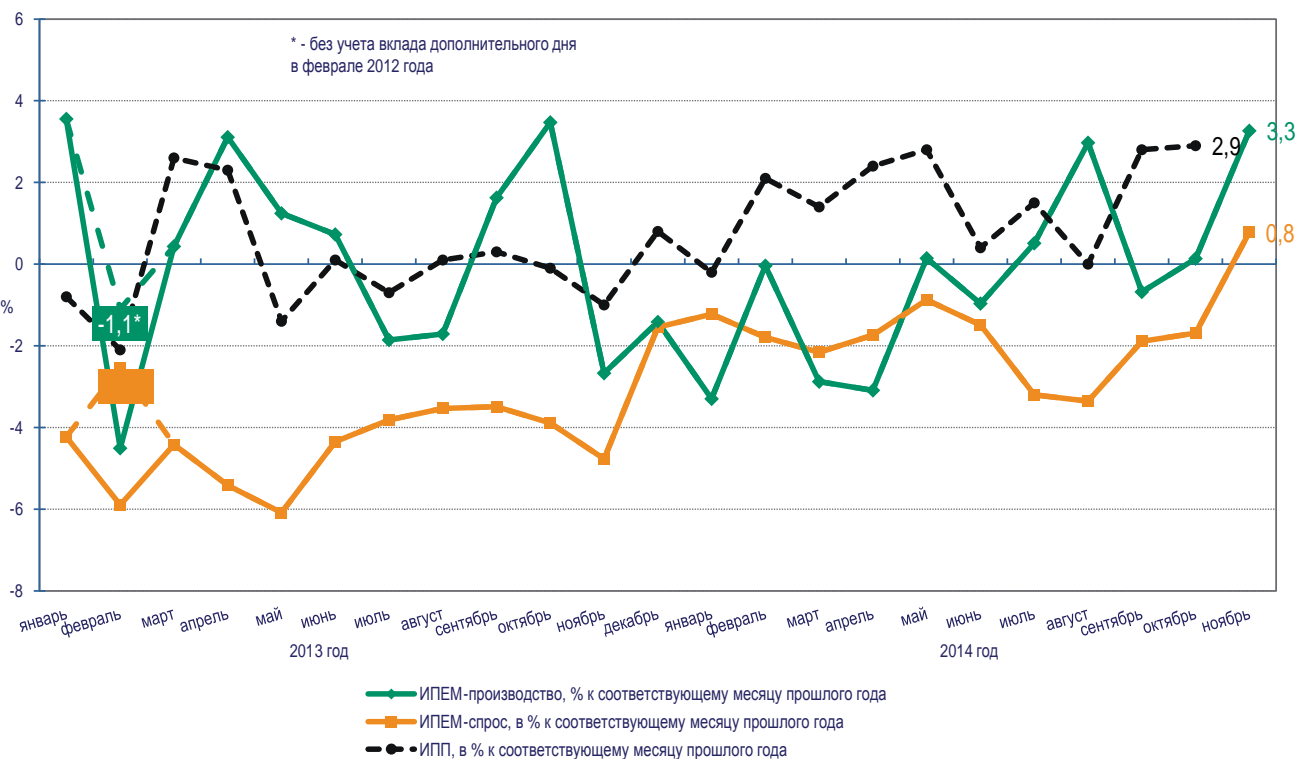
три месяца наблюдается легкое оживление в среднетехнологичных отраслях (+1,9% в ноябре, +4,1% в октябре, +2,6% в сентябре, -0,2% за январь-ноябрь). Падение спроса в высокотехнологичных отраслях незначительно замедлилось (-6,4%; -15,4%).

Потребление электроэнергии в ноябре 2014 года в целом по России выросло (+4,9% к ноябрю 2013 года) при заметно более низких среднемесячных температурах (см. слайд №9). С начала года потребление электроэнергии также выросло на 0,1% к аналогичному периоду 2013 года, при этом суточный максимум потребления мощности в ноябре снова вырос (+6,1% к соответствующему месяцу прошлого года). Мы продолжаем фиксировать

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

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

- ИПЕМ-производство +3,3%;
- ИПЕМ-спрос +0,8%.



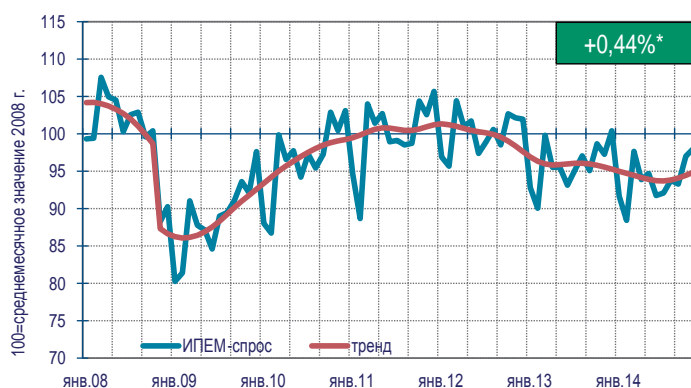
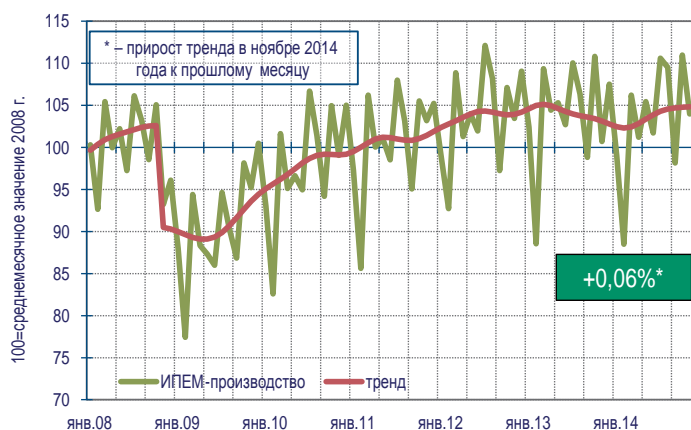
регулярный рост максимумов потребления мощности (+0,8% в июле, +0,2% в июне, +2,3% в мае, +1,7% в августе, +5,1% в октябре), а значит сохраняется и тенденции роста неравномерности суточного графика нагрузки, что, в свою очередь, говорит о снижении доли промышленности в электробалансе в пользу непромышленной сферы (торговля, сфера услуг, электрифицированный транспорт).

Цены на электроэнергию в Сибири в ноябре 2014 года сравнивались с ценами в Европе и на Урале (см. слайд №9). Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) для зоны Сибирь в августе 2014 года составила 727,17 руб./МВт·ч (+31,9% к августу 2013 года), в сентябре - 896,39 руб./МВт·ч (+51,6% к сентябрю 2013 года), в октябре - 886,39 руб./МВт·ч (+35,0% к октябрю 2013 г.), а в ноябре - уже 1 016,47 руб./МВт·ч (+50,0% к ноябрю 2013 г.). Такой резкий рост цены связан, прежде всего, с ростом возможности перетоков между ценовыми зонами, за счет чего более крупный и дорогой рынок первой ценовой зоны стал оказывать заметное влияние на ценообразование в Сибири. Более того неблагоприятное влияние оказывает природно-климатический фактор:

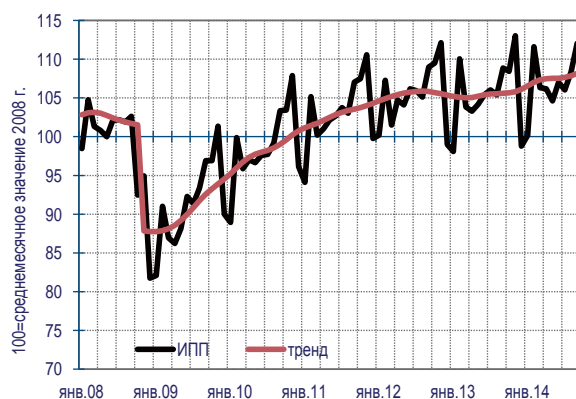
маловодный период привел к значительному снижению выработки сибирских ГЭС, на которых держится баланс энергосистемы Сибири. Часть выпадающей мощности ГЭС приходится замещать тепловой мощностью, цены на электроэнергию которой заметно выше. Рост цен во второй ценовой зоне практически нивелирует эффект от замораживания энергоемких производств в европейской части и приоритетной загрузки мощностей в Сибири (алюминиевая промышленность). Кроме того, рост цен на электроэнергию и ослабление рубля способствует тому, что, например, вывоз лома черных металлов на экспорт становится гораздо выгоднее его переработки внутри страны (см. слайд №6).

В третий раз за последние 5 лет Росстат изменил базисный год для расчета ИПП: до 2010 года базисным был 2002-й, затем 2008-й, с 2014 года в качестве базы принят 2010 год. Базисный год определяется весомую структуру промышленного производства и оказывает значительное влияние на абсолютное значение индекса производства. Структура промпроизводства 2008 года была сильно искажена кризисом, поэтому пересчет на базу 2010 года дает значительные изменения (см. слайд №10).

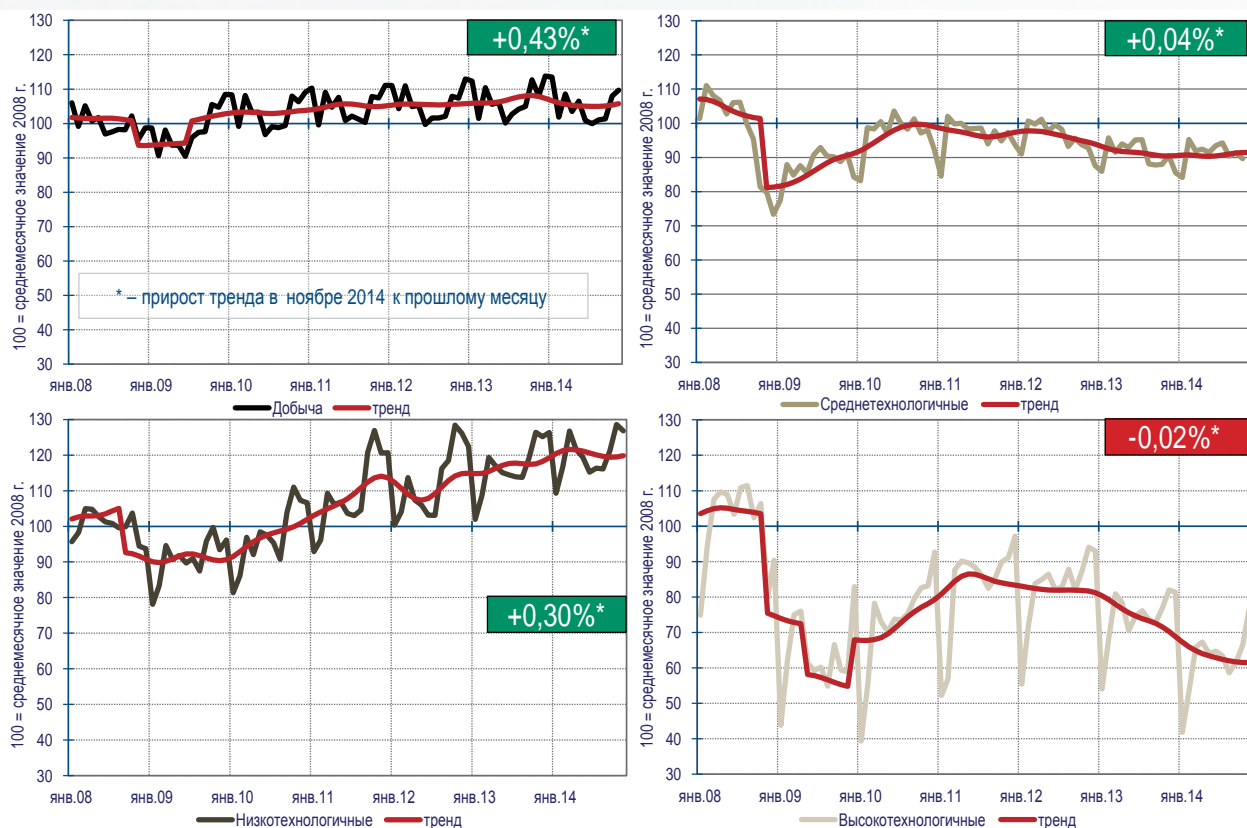
### Динамика индексов к предыдущему месяцу



Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в ноябре 2014 года продемонстрировал положительную динамику (+0,02%). Тренд индекса ИПЕМ-спрос в ноябре 2014 года показал позитивную динамику к предыдущему месяцу (+0,44%)



### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам



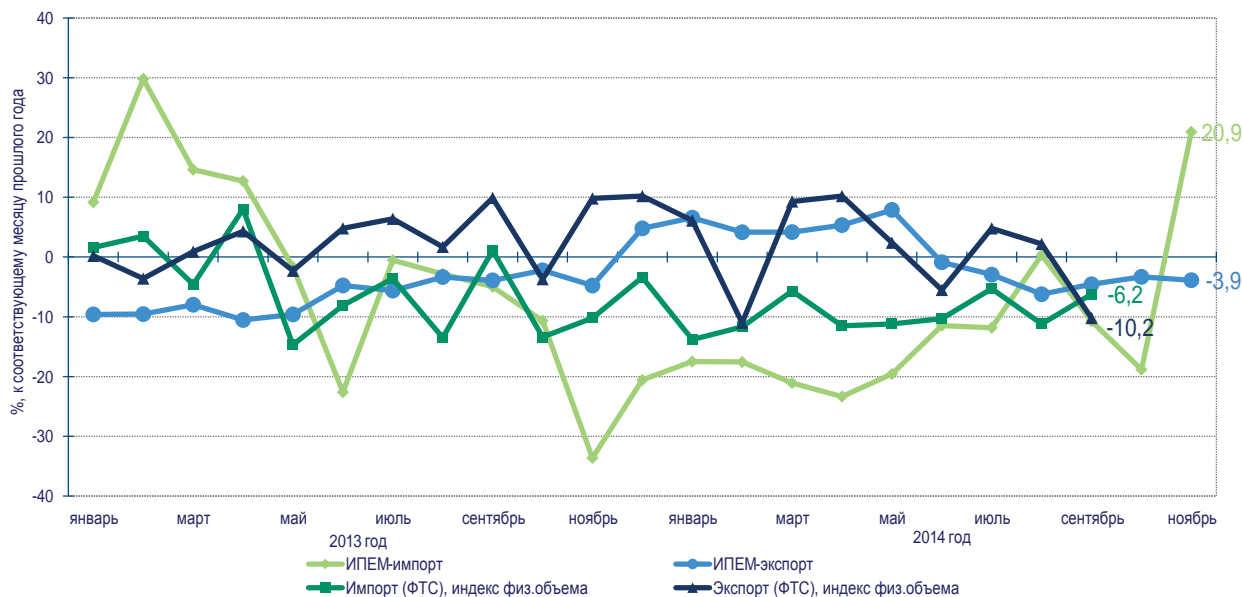
### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в ноябре 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – +20,9%, индекс ИПЕМ-экспорт – -3,9%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+3,5% за ноябрь 2014 года, +8,4% с начала 2014 года), лесные грузы (+12,3%, +9,8%), руда цветная (+11,0%, +9,1%), черные металлы (+7,6%, +2,6%), химические и минеральные удобрения (-3,3%, +7,2%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цемент (-13,6% за ноябрь 2014 года, -1,6% с начала 2014 года), руда железная и марганцевая (+7,8%, -7,2%), цветные металлы (+5,7%, -11,2%), строительные грузы (+31,9%, -2,7%).

Особо стоит отметить рост экспортных перевозок лома черных металлов пятый месяц подряд в условиях крайне низкой базы прошлого года (+98,2% за ноябрь, +126,6% за октябрь, +93,3% за сентябрь, +56,6% за август, 30,6% в июле), с начала года этот показатель также демонстрирует положительную динамику (+1,0%).



## Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам ноября 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в ноябре сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-23,9% за ноябрь 2014 года, -25,4% с начала 2014 года).

Падение внутреннего спроса на цветные металлы по итогам ноября ускорилось (-17,6% за ноябрь 2014 года, +7,7% с начала 2014 года).

Рост внутреннего спрос стоит отметить по следующим категориям: черные металлы (+7,8% за ноябрь 2014 года, +1,9% с начала 2014 года), лесные грузы (+13,1%, +5,5%), химические и минеральные удобрения (+5,9%, +3,7%).

Падение внутреннего спроса стоит отметить по следующим категориям: строительные грузы (-22,3% за ноябрь 2014 года, -17,9% с начала 2014 года), цемент (-13,5%, -6,9%), лом черных металлов (-6,3%, -0,2%), железные и марганцевые руды (-3,8%, -0,2%), каменный уголь (+2,7%, -4,0%).



## Анализ данных: ТЭК \*

### Нефтедобывающая отрасль

В ноябре 2014 года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2013 года: добыто 43,5 млн т (+0,1% к ноябрю 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 480,9 млн т (+0,5% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-ноября прибавила 6,1% (263,0 млн т). Экспорт нефти снизился на 4,6% (204,7 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-октябрь 2014 года вырос до уровня 278,6 млн т (+0,5%), в том числе сырой нефти – 158,5 млн т (-8,4%), нефтепродуктов – 107 млн т (+15,1%).

«Роснефть» добыла за 10 месяцев 2014 года 168,2 млн т (включая добычу ТНК-ВР) (-0,8% к аналогичному периоду прошлого года), ЛУКОЙЛ – 72,1 млн т (-0,1%), «Сургутнефтегаз» – 51,1 млн т (-0,1%), «Газпром нефть» – 42,3 млн т (+2,8%), «Татнефть» – 22,1 млн т (+0,4%), «Башнефть» – 14,6 млн т (+8,8%), «Русснефть» – 7,2 млн т (-3,1%), «Газпром» – 16,1 млн т (+1,4%), «НОВАТЭК» – 4,9 млн т (+19,5%).

Средняя цена Urals в октябре 2014 года снизилась на 27,0% и составила 78,33 долл./барр. (107,32 долл./барр. в ноябре 2013 года).

### Газовая отрасль

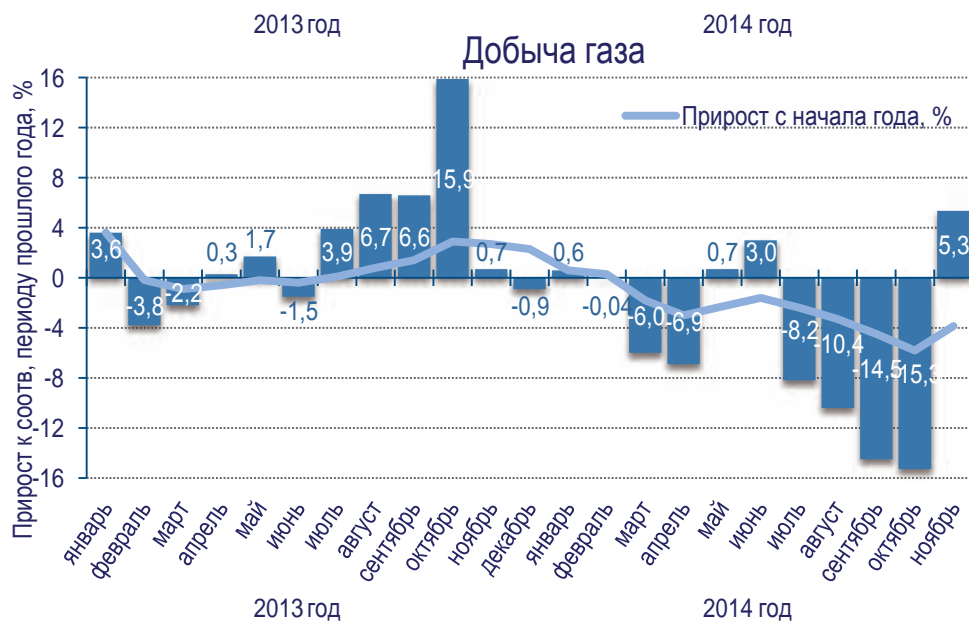
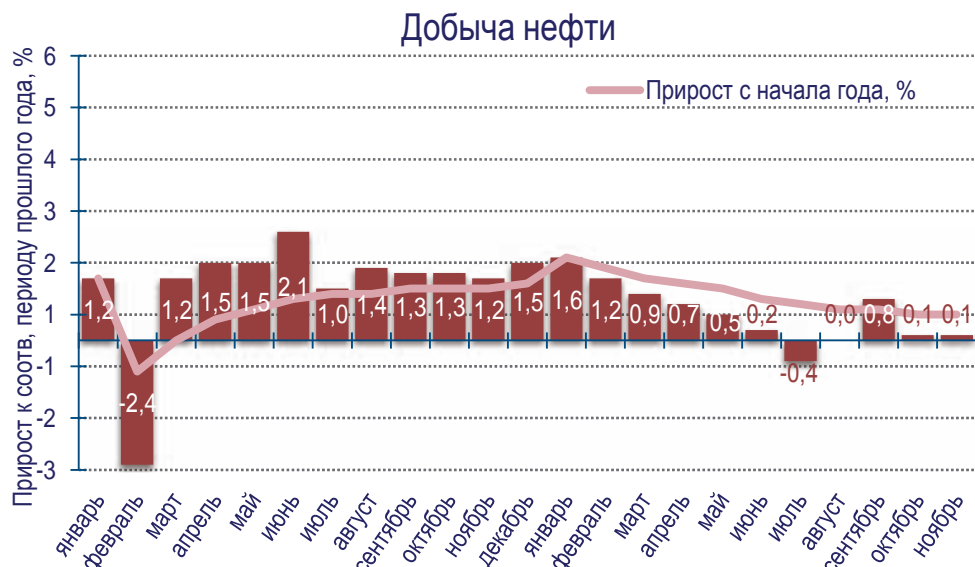
Добыча газа в России в ноябре 2014 года составила 61,1 млрд куб. м (+5,3% к ноябрю 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 581,7 млрд куб. м (-3,9% к аналогичному периоду прошлого года).

ОАО «Газпром» в январе-ноябре 2014 года сократил добычу на 9,0%, до 393,5 млрд куб. м. (67,6% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 49,1 млрд куб. м (-16,1%).

Экспорт газа с за 10 месяцев 2014 года сократился до 125,2 млрд куб. м (-4,8% к аналогичному периоду 2013 года). Экспорт СПГ в страны АТР в январе-октябре 2014 года не изменился и составил 11,8 млрд куб. м.

Внутреннее потребление газа в период январь-сентябрь 2014 года сократилось (-3,2%) до уровня 312,8 млрд куб. м.

Цена российского газа на границе с Германией в октябре 2014 года выросла на 2,5% и составила 284,46 евро/тыс. куб.м (277,53 евро/тыс.куб.м в октябре 2013 г., 279,61 евро/тыс.куб.м в сентябре 2014 г.).



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

### Анализ данных: ТЭК\*

#### Угольная отрасль

В ноябре 2014 года добыча угля показала положительную динамику: +8,9% к ноябрю 2013 года (33,9 млн т) и 0,9% с начала года. Экспорт угля в ноябре вырос на 1,0% до 11,9 млн т, с начала года экспорт вырос на 9,8% до 137,8 млн т.

С начала 2014 года наблюдается тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 4,0% (+2,7% в ноябре) по сравнению с аналогичным периодом 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 8,4% (+3,5% в ноябре). Общая отгрузка угля на сети железных дорог в ноябре выросла на 3,1% по сравнению с ноябрем 2013 года.

На добычу СУЭК по итогам 10 месяцев 2014 года пришлось 77,5 млн т (-0,2%), "Южный Кузбасс" - 10,2 млн т (-18%), "Якутуголь" - 7,8 млн т (-5,9%), ХК "СДС-Уголь" - 23,9 млн т (+13,2%), "Кузбассразрезуголь" - 36,4 млн т (-1,6%), "Компания Востсибуголь" - 9,2 млн т (-28,1%), "Южкузбассуголь" - 9,8 млн т (-1,9%), "Распадская" - 7,9 млн т (+19,1%).

Объем перевалки угля за январь-октябрь 2014 года в российских портах вырос на 14,7% до уровня 97,2 млн т.

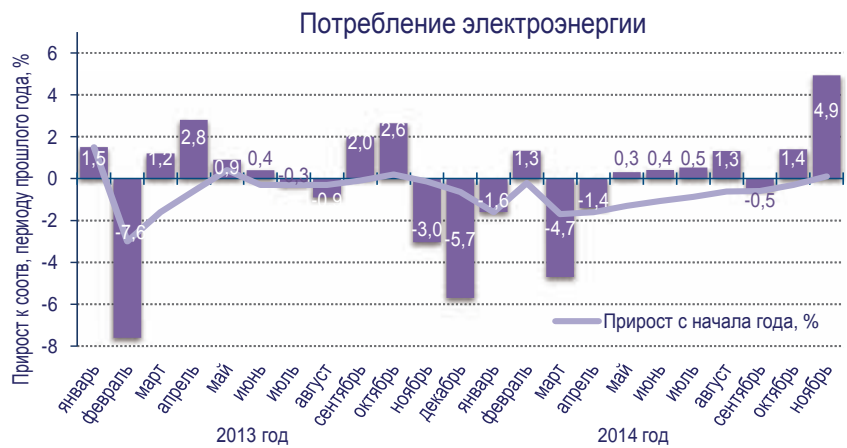
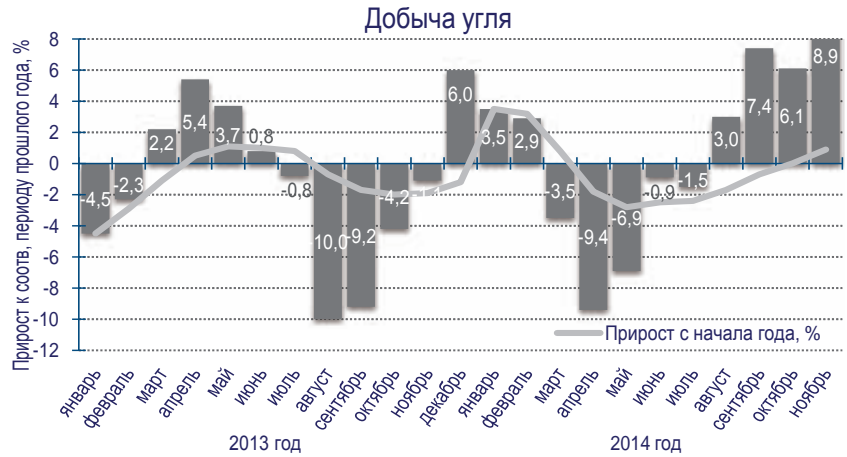
На внешнем рынке цены на энергетический уголь в октябре 2014 года (FOB Newcastle/Port Hembla) продемонстрировали снижение до уровня 68,45 долл/т (-19,5% к октябрю 2013 года; -3,1% к сентябрю 2014 года).

**Электроэнергетика**

Потребление электроэнергии в ноябре 2014 года в целом по России составило 93,6 млрд кВтч (+4,9% к ноябрю 2013 года). Основной рост наблюдался в ОЭС Юга (+8,8% к ноябрю 2013 года), ОЭС Центра (+5,4%), ОЭС Урала (+5,1%) и ОЭС Сибири (+4,5%). Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в ноябре 2014 года оказалась существенно ниже, чем в ноябре 2013 года (-4,69°C против +1,13°C).

Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в ноябре 2014 года составила:

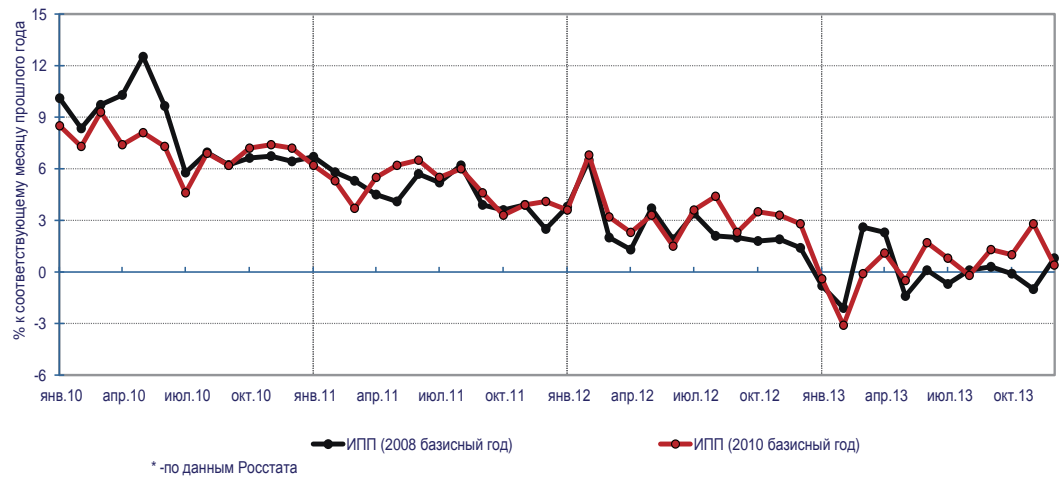
- 1 016,47 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (+50,5% к ноябрю 2013 г.);
- 1 073,76 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (-1,1% к ноябрю 2013 г.).



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

**Анализ данных: индекс промышленного производства\***

В третий раз за последние 5 лет Росстат изменил базисный год для расчета ИПП: до 2010 года базисным был 2002-й, затем 2008-й, с 2014 года в качестве базы принят 2010 год. Базисный год определяется весовую структуру промышленного производства и оказывает значительное влияние на абсолютное значение индекса производства.



\* - по данным Росстата

Структура добавленной стоимости за 2008 год по видам промышленной деятельности оказалась сильно искажена кризисом: выросла доля добывающих секторов и электроэнергетики, в то время как доля обрабатывающих производств снизилась. Основные изменения в 2010 году снова оказались связаны с сокращением доли обрабатывающих производств (с 33% в 2008 году до 30% в 2010 году) при росте доли производства и распределения электроэнергии, газа и воды (с 36% в 2008 году до 43% в 2010 году).

В целях сохранения преемственности статистических рядов ИПП за 2010-2013 гг. Росстат произвел их пересчет в соответствии с новыми весами (см. график). Одним из преимуществ индекса ИПЕМ-спрос является отсутствие необходимости периодического пересчета индекса из-за изменения весовой структуры отраслей.

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

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



**ООО "РТС"**  
Продаем!

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

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

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

**«СТРОЙПУТЬ»**  
общество с ограниченной ответственностью  
Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5  
тел./факс: (495) 783-26-68; www.spra.ru  
e-mail: spr05@spra05.ru; spr05@inbox.ru

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

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

**ООО «Транском Екатеринбург»**  
Поставляем

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части для подвижного состава

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



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

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



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

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



**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

- Бандажы 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 КР70А (м/д 11,0м ДМЗ)	65,000	126	69000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80А (м/д 11,0м ДМЗ)	45,000	69	66000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100А (м/д 11,0м ДМЗ)	20,000	22	65500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во 09.04.14	70,000	358	58000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМЗ пр-во 07.2014	20,000	36	59000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р50Т1 12,5м с отв 02.06.14	7,765	12	45800	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна НД50 НТМК-НСМЗ	18,173	1893	47500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна Д50 НТМК-НСМЗ 23.05.14	17,900	2887	44900	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна НБ50 НТМК-НСМЗ	14,980	2187	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна СН50 НТМК-НСМЗ	5,500	663	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

транспортно-логистические услуги



**ООО «РесурсыСевера – ТрансСервис»**  
транспортно-экспедиционная компания

Адрес: 236006, г. Калининград, ул. Ялтинская, 66  
Отдел логистики: тел: (4012) 35-54-14, 58-21-99, факс: (4012) 35-54-16  
E-mail: rs@tservis39.ru

Компания ООО «Ресурсы Севера – ТрансСервис» с 2001 года работает на экспедиторском рынке. Предлагает свои услуги по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузов по железным дорогам стран СНГ и Балтии, имеет прямые полномочия транзитных железных дорог.



**ПРЕСС-РЕЛИЗ ПО ИТОГАМ ВЫСТАВКИ**

**С 25 по 27 ноября 2014 в Москве, в МВЦ «Крокус Экспо» состоялась 11-я Международная выставка компонентов и систем для силовой электроники «Силовая Электроника». Организатором выступила международная выставочная компания «ПРИМЭКСПО», входящая в группу компаний ITE, одного из ведущих организаторов международных выставок и конференций.**

**Выставка «Силовая Электроника»** – единственная специализированная выставка в России, которая демонстрирует полный спектр разработок и готовых решений в области силовой электроники для энергетики и энергосбережения, транспортного машиностроения и авиастроения, военно-промышленного комплекса, металлургии, строительства и других секторов экономики.

В 2014 году площадь выставочной экспозиции составила 1 627 кв.м. Выставку посетили **1902 специалиста из 19 стран и 40 регионов России.**

**Участниками выставки стали 106 компаний** из России, Германии, Франции, Италии, Израиля, Пакистана, США, Китая, Японии, Швеции и Швейцарии.

Также на выставке была представлена **специальная экспозиция «Молодая силовая электроника России»**, где молодые ученые продемонстрировали свои разработки наравне с крупнейшими российскими и зарубежными производителями. Участники проекта — аспиранты и студенты кафедры «Электроника и наноэлектроника» Московского института электроники и математики Национального исследовательского университета Высшая Школа Экономики (МИЭМ НИУ ВШЭ) и Московского Авиационного Института.

**Деловая программа**

Впервые в рамках деловой программы выставки состоялся семинар **«Цифровое и аналого-цифровое управление импульсными преобразователями электроэнергии»**. Организатором семинара выступил Информационно-аналитический центр современной электроники. На семинаре были рассмотрены методы построения и реализации цифро-аналоговых систем управления высокочастотными DC-DC и AC-DC преобразователями электроэнергии с новыми свойствами. Также были рассмотрены современные и новые топологии преобразователей, работающих на частотах переключения от нескольких сотен килогерц, которые используются в широком диапазоне мощностей, начиная от долей ватт. В семинаре приняли участие 73 слушателя.

26 ноября состоялся **День высокой моды силовой электроники**, в рамках которого состоялись семинары и презентации мировых производителей: PT Electronics, Аргуссофт Компании, ОАО «Электровыпрямитель», SEMIKRON, Mitsubishi Electric Europe B.V. и Infineon Technologies RUS.

**12-я Международная выставка компонентов и систем для силовой электроники «Силовая Электроника» состоится с 24 по 26 ноября 2015 в Москве, в МВЦ «Крокус Экспо».**

**ТРАМВАЙНЫЕ СИСТЕМЫ В РОССИИ НАХОДЯТСЯ НА ГРАНИ ВЫМИРАНИЯ**

По мнению ИПЕМ, трамвайный транспорт является самым проблемным сегментом общественного транспорта в России. По оценкам Института, за пределом сроков службы, установленных производителями, сегодня находится более 80% трамваев. При этом, несмотря на мировые тренды разворота к развитию городских рельсовых систем и заявления российских властей о следовании данному курсу, число городских трамвайных систем продолжает неуклонно снижаться.

На конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области» заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом «Подвижной состав для транспортных городских коммуникаций: модельный ряд – состояние и перспективы, политика транспортных властей, схемы финансирования».

В начале своего выступления эксперт указал, что в России существует одна из самых больших трамвайных систем в мире: сегодня перевозки пассажиров в трамваях осуществляются в 61 городе страны с суммарным населением более 45 млн человек, протяженность путей составляет 2,5 тыс. км, трамвайный парк – 8,4 тыс. единиц. При этом транспортная доступность трамваев в России за последние 10 лет существенно сократилась: по оценкам ИПЕМ, число городских транспортных систем сократилось на 9%, число маршрутов – на 17%, протяженность путей – на 16,7%, пассажиропоток – в 3,7 раза.

Владимир Савчук указал, что основным ограничителем развития городского рельсового транспорта является дефицит финансирования со стороны региональных властей. «На данный момент во многих городах распределение транспортной нагрузки и финансирования между видами транспорта не сбалансировано, – отдельно отметил эксперт. – Отсутствуют также долгосрочные планы развития транспортных систем, нормативно-правовые ограничения применения механизмов ГЧП не позволяют привлекать частных инвесторов, не развит инструмент заключения долгосрочных контрактов на поставку подвижного состава, в том числе на основе оцен-

ки стоимости жизненного цикла продукции. Все это, в результате, приводит к стагнации и ухудшению работы общественного транспорта, снижению его привлекательности для пассажиров, замене на непрозрачный сектор маршрутных такси».

Эксперт заметил, что это негативно сказывается и на перспективах развития отечественного производства трамваев. По словам Владимира Савчука, как это уже отмечалось в проекте Стратегии развития транспортного машиностроения, отсутствие долгосрочного оплаченного спроса ограничивает потенциал российских производителей. «Например, на крупнейшей выставке рельсового транспорта InnoTrans в последние годы прослеживается четкий тренд концентрации инженерной мысли именно на трамваях и других рельсовых пассажирских системах, что свидетельствует о существенном спросе со стороны городов на данный вид транспорта, – указал эксперт. – Российские производители также в этом году представили свои передовые разработки, в том числе сделанные в партнерстве с иностранными компаниями, но нерешенность проблемы спроса ставит под сомнения перспективы их запуска в массовое производство».

В заключение своего выступления Владимир Савчук также отметил, что усилия производителей трамваев по продвижению своих интересов не консолидированы, что ограничивает их эффективность. «Производство подвижного состава – это заказ для множества комплектаторов. Сегодня в крупнейшем объединении производителей продукции транспортного машиностроения – НП «ОПЖТ» – состоят все крупнейшие игроки рынка, всего 165 членов. Но, по данным официальной статистики, продукцию транспортного машиностроения в стране выпускает 500 предприятий, то есть 70% до сих пор остаются неохваченными. Дальнейшая консолидация усилий может способствовать более эффективному выстраиванию диалога с властями и в части стимулирования спроса на трамваи, и в части корректной защиты рынка от проникновения иностранных производителей».

## ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ГОРОДСКИХ КОММУНИКАЦИЙ: МОДЕЛЬНЫЙ РЯД – СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ, ПОЛИТИКА ТРАНСПОРТНЫХ ВЛАСТЕЙ, СХЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук

### Система городского транспорта России

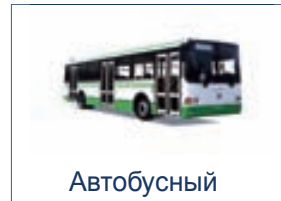


протяжённость трамвайных путей

**2,5 тыс. км**

протяжённость путей метрополитена

**512 км**



Автобусный



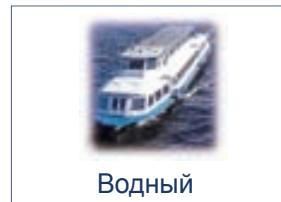
Троллейбусный

парк трамвайных вагонов

**8,4 тыс. ед.**

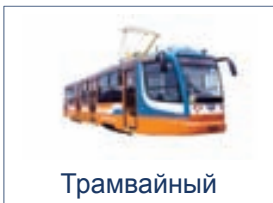
парк вагонов метрополитена

**6,7 тыс. ед.**

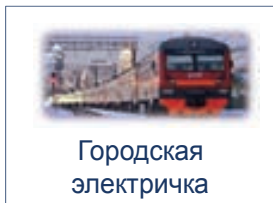


Водный

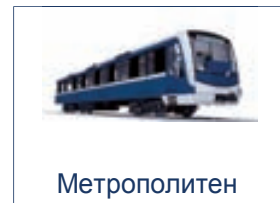
### Городской рельсовый транспорт



Трамвайный



Городская электричка



Метрополитен

### Сокращение транспортной доступности трамваев



За последние 10 лет



Число городских трамвайных систем сократилось на **9,0%**

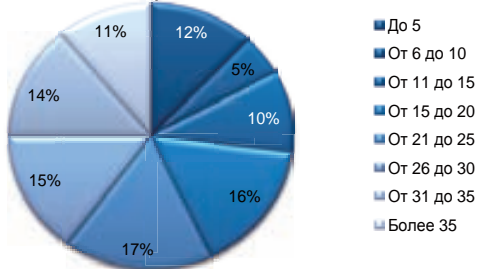
Число маршрутов сократилось на **17,0%**

Протяжённость трамвайных путей сократилась на **16,7%**

Сокращение пассажиропотока в **3,7 раз**

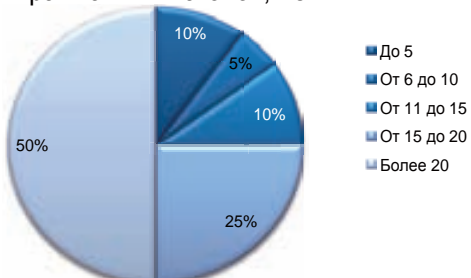
### Состояние подвижного состава ГРТ

Возрастная структура парка вагонов метрополитена, лет



На сегодняшний день с продленным сроком службы **более 26%** вагонов метрополитена

Возрастная структура парка трамвайных вагонов, лет



За последние 10 лет парк трамвайных вагонов сократился на **18,4%**

На сегодняшний день за сроком службы **более 80%** трамвайных вагонов

### Проблемы городского рельсового транспорта



### Промышленная карта транспортного машиностроения

В России в отрасли транспортного машиностроения функционируют **более 500** крупных и средних предприятий.



Всего около **30 %** производителей координируют между собой



165 членов

### Состояние отрасли производства трамваев



За период 2000-2013 гг. произведено 1730 ваг.



Обновлено 20% парка



За период 2014-2018 гг. истечёт срок службы ещё **453 ваг.**

Сокращение численности персонала в 2013 г. относительно 2008 г. на **17,6%.**

Сокращение производства трамвайных вагонов приведёт к замедлению темпов обновления вагонов и **росту износа**

## Системная проблема городского рельсового транспорта

### Региональные власти

- дефицит финансирования на развитие городского транспорта
- несбалансированность распределения транспортной работы между видами тр-та
- недолгосрочность планирования развития транспортной сети
- нормативно - правовое ограничение применения механизмов ГЧП

### Производство ПС ГРТ

- отсутствие долгосрочного оплаченного спроса на продукцию
- проблема конкуренции с зарубежными корпорациями на равных экономических условиях при тендерной системе закупок
- отсутствие долгосрочных тенденций по развитию требований к ПС

## Современные разработки российских предприятий



Вагон метро 81 -740/741 « Русич »

832 вагона будет поставлено Московскому метрополитену в 2014 -2017 гг.  
Стоимость контракта  
**3,1 млрд. €**

Активно экспортируется в страны Восточной Европы



Трамвай R1 (71-410)

Современный полностью низкопольный трамвай с системой кондиционирования и повышенным углом обзора машиниста



Электропоезд ЭГ2Тв

Разработан для эксплуатации на Московской кольцевой железной дороге

Потребность МЖД в МВПС – 33 состава стоимостью  
**295,7 млн. €**



ПК Транспортные системы



Трамвай 71-931

Новую модель трехсекционного шестиосного трамвайного вагона со 100% низким уровнем пола и эластичной поворотной тележкой

### Кооперация с иностранными компаниями



«ТрамПУС»  
 г. Санкт -Петербург

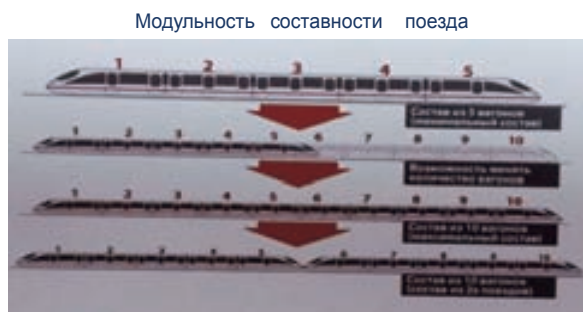
- Передача интеллектуальной собственности на разработанные трамваи



Трамвай PESA Fokstrot

- Объём поставки 120 трёхсекционных трамваев
- Стоимость контракта на поставку свыше **150 млн €**

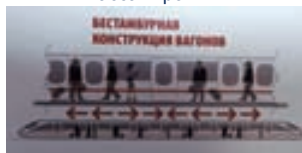
### Городская электричка



Трехдверная конструкция кузова



Удобство передвижения пассажиров



Условия эксплуатации



Мультимедийное обеспечение



Удобства для людей с ограниченными возможностями





### Лизинг в авиации – эффективная мера поддержки отрасли

В бюджете РФ на 2014 -2016 гг. предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда, предназначенные для внутренних региональных и местных воздушных перевозок:

**6,84 млрд руб.**

В бюджете РФ на 2014 -2016 гг. предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства:

**1,2 млрд руб.**

Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме порядка **500 трамвайных вагонов**

Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме порядка **90 трамвайных вагонов**

–Обеспечение полной занятости дополнительно **1770 человек** на период действия программы  
 –Дополнительная выручка **8 млрд руб.**  
 –Снижение износа парка на **5,2%**

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

### Преимущества и риски лизинга

#### Преимущества

- 1 Позволяет закупать подвижной состав в бОльших объемах при сохранении текущего уровня финансирования сделок
- 2 Позволяет остановить деградацию крупнейших градообразующих предприятий в регионах.
- 3 Позволяет увеличить выплаты не только в федеральный, но и региональный бюджеты, обеспечивая социальную стабильность в регионах
- 4 Стимулирует внедрение новых и инновационных разработок в ПС и обеспечивает сбыт такой продукции

#### Риски

- 1 Отсутствие долгосрочных обязательств государства по субсидированию процентных ставок лизинговых платежей
- 2 Сокращение инвестиционных возможностей транспортных компаний на долгосрочный период
- 3 Возможный рост финансовой нагрузки на потребителей услуг транспорта

## «МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2014» ПРЕДОСТАВИЛА УЧАСТНИКАМ РЫНКА НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

11—14 ноября в Москве состоялась 20-я юбилейная Международная промышленная выставка «Металл-Экспо'2014», участие в которой приняли свыше 650 компаний из 35 стран мира. Экспозиции посетили около 30 тыс. потребителей черных и цветных металлов из стройиндустрии, машиностроения, топливно-энергетического комплекса, транспортных и логистических компаний, металлотрейдеров, научных работников, студентов технических вузов. Большинство экспонентов высоко оценили эффективность своего участия в юбилейном форуме и выразили желание участвовать в 21-й выставке «Металл-Экспо'2015».

В 2014 г. масштабный выставочно-конгрессный форум собрал ведущие металлургические компании, трубные и метизные заводы, предприятия по обработке цветных металлов, производителей алюминиевого проката и сплавов, строителей, машиностроителей, нефтяников, газовиков, представителей других отраслей промышленности. На «Металл-Экспо'2014» было представлено все многообразие продукции черной и цветной металлургии, современного оборудования и технологий. 20 специализированных салонов по основным сегментам черной и цветной металлургии были усилены выставкой металлопродукции и металлоконструкций для строительной отрасли «Металл-СтройФорум'2014», демонстрацией оборудования и технологий для металлургии и металлообработки («Металлур-гМаш'2014») и экспозицией транспортных и логистических услуг для предприятий ГМН «МеталлТрансЛогистик'2014».

Из года в год в России вводятся дополнительные производственные мощности, осваивается выпуск новых видов продукции, меняется сбытовая политика и товарные потоки, происходит обновление кадрового состава компаний — обо всем этом игрокам металлургического бизнеса нужно рассказывать друг другу, своим клиентам и контрагентам. Уникальную возможность для общения с партнерами и изучения стратегий конкурентов предоставила традиционная осенняя Неделя металлов в Москве.

Масштабные экспозиции представили ММК, ТМК, Северсталь, Мечел, ОМК, НЛМК, ЧТПЗ, ОМЗ-Спецсталь, Электросталь, Лысьвенский металлургический завод, УГМК-Сталь, ВМЗ «Красный Октябрь», Ростовский электрометаллургический завод, Уралтрубпром, Златоустовский электрометаллургический завод, Волжский электрометаллургический завод, Мотовилихинские заводы, НТЗ «ТЭМ-ПО», Русполимет, ЭЗТМ и другие производители и поставщики черных металлов, труб и металлоизделий. Активно принимали участие в работе выставки и предприятия цветной металлургии: Каменск-Уральский металлургический завод, Ступинская металлургическая компания, Красноярский металлургический завод, заводы по обработке цветных металлов, управляемые компанией УГМК-ОЦМ, — Кировский, Кольчугинский, Ревдинский и Завод медных труб (Сербия), а также Уралэлектромедь, Натур-Инвест, НУЗОЦМ, АЗОЦМ и др. Показали свои возможности в плане организации комплексных поставок и металлосервисных услуг и ведущие поставщики металлопродукции: ТД ММК, Металлсервис, ТД «Северсталь-Инвест», ТД «ТМК», Мечел-Сервис, А ГРУПП, Уралтрубосталь, Металлинвест, Континенталь, Глобус-Сталь, Лидер-М, Стальинтекс, Метинвест Евразия и др.

Число иностранных участников в 2014 г. выросло до 320,



увеличилось количество экспонентов из таких стран, как Индия, Турция, Испания, Италия и Казахстан. Лидировали по количеству компаний-участников Германия (62), Китай (60), Италия (55), Украина (18) и Финляндия (14). На площадке «Металл-Экспо'2014» работали национальные стенды Испании, Финляндии, Германии, Китая, Казахстана. Иностранные участники «Металл-Экспо'2014» высоко оценивают потенциал российского рынка, считают его растущим и одним из наиболее перспективных в мире. «Российский рынок — один из важнейших для нас. Мы здесь присутствовали, присутствуем сейчас и будем присутствовать как можно больше», — заявил на «Металл-Экспо'2014» Эмануэле Брусини, исполнительный вице-президент итальянской компании Danieli, одного из ведущих строителей металлургических заводов в мире. В обозримом будущем российская металлургическая отрасль, по его мнению, будет устойчиво развиваться и повышать качество продукции, что создает высокий спрос на машиностроительную продукцию. Несмотря на санкции, были широко представлены европейские компании, среди которых выделялись ведущие металлургические и машиностроительные концерны: SMS Group, Danieli, GMH-Holding, ThyssenKrupp Mannex, Olimpia80, voestalpine и др. Уже не первый год присутствовал на «Металл-Экспо» и крупнейший мировой производитель стали — ArcelorMittal. На выставке прошла презентация объединения SSAB и Ruukki. В этом году оргкомитет «Металл-Экспо» учредил специальные награды для зарубежных компаний, которые за последние годы внесли большой вклад в развитие научно-технического и экономического сотрудничества с предприятиями и организациями Российской Федерации. На церемонии закрытия выставки золотыми и серебряными медалями были награждены порядка 50 зарубежных компаний.

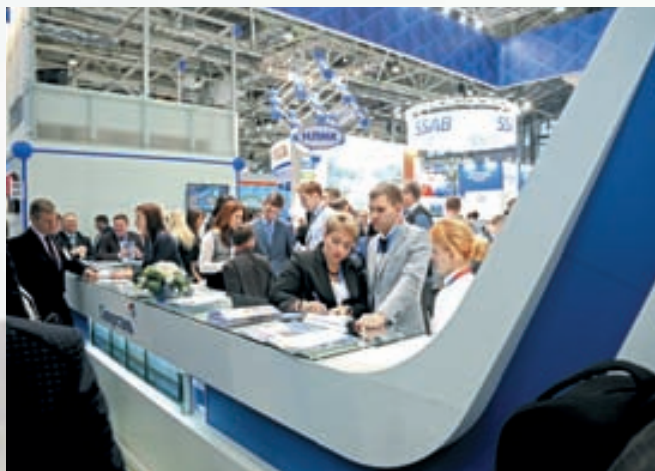
Компании серьезно подготовились к ключевому событию года в индустрии. Ведущие металлургические группы были представлены большими делегациями (50—100 человек) во главе с первыми руководителями компаний, директорами дивизионов сбыта и лицами, принимающими решения. «Металл-Экспо» — это одно из немногих выставочных мероприятий страны, которое посещают первые лица компаний. «Мы рассматриваем выставку как удобную площадку для коммуникаций с существующими и потенциальными потребителями, для проведения переговоров», — прокомментировал директор по маркетингу

и продажам дивизиона «Северсталь Российская Сталь» Дмитрий Горошков. На выставке работали более 4 тыс. специалистов и руководителей компаний-участников.

В 2014 г. большинство компаний были представлены первыми лицами. Они имели возможность общаться лицом к лицу со своими потребителями, находить новые рынки сбыта, обсуждать перспективы сотрудничества с партнерами, заключать договора. Так, на выставке работали генеральный директор ММК Павел Шилев, генеральный директор дивизиона «Северсталь Российская Сталь» Сергей Торопов, генеральный директор ТМК Александр Ширяев, президент ОМК Владимир Маркин, председатель совета директоров ЧТПЗ Александр Федоров, вице-президент по продажам Группы НЛМК Илья Гущин, глава металлургического дивизиона Мечела Владимир Тыцкий, президент УК «Алюминиевые продукты» Владимир Скорняков, председатель совета директоров Металлсервис-групп Владимир Медведев.

Во время работы «Металл-Экспо'2014» было заключено масштабное соглашение между ТМК и ММК о применении формулы расчета цены широкоформатного горячекатаного листа для производства труб большого диаметра для проектов магистральных газопроводов, реализуемых Газпромом. ТМК также вручила своим партнерам дилерские сертификаты, определив круг поставщиков своей продукции на региональных рынках России, СНГ и Балтии на 2015 г. Компания Северсталь-метиз провела конференцию для дилеров и конечных потребителей, участие в которой приняла более 100 человек. Неформальную встречу с дилерами провела компания Алкоа. Русал обсудил со своими потребителями ситуацию на рынке алюминия. Новое профессиональное объединение — Ассоциация развития стального строительства — было учреждено по инициативе ЕВРАЗ, Мечела и ОМК. Выставка в 2014 г. стала фокусом для металлостроителей: здесь прошел семинар по ЛСТК и круглый стол производителей сэндвич-панелей по программе стимулирования потребления. На выставке были представлены как производители отдельных типов металлоконструкций (сварная балка, гнутый профиль), так и готовых объектов: Сибирский завод металлических конструкций, Росметалл, Рууки Рус, Уральский завод сварной балки, ЗМК «Аполло», Молодечненский ЗМК, Киреевский ЗЛМК, Агрисовгаз, Нурганстальмост, ММК-Профиль-Москва, Сталинвест, Северсталь Стальные Решения и др.

За 20 лет «Металл-Экспо» стала одной из площадок выработки консолидированной позиции металлургической отрасли. Обширная конгрессная часть выставки состояла из более 50 различных мероприятий в формате «производитель — дилер» и «производитель — потребитель». Минпромторг России провел совещание координационного совета по развитию металлургического комплекса, участие в котором приняли руководители металлургических компаний, отраслевых объединений и институтов. Также прошло заседание рабочей группы по реализации Межотраслевой программы работ по освоению новых видов и улучшению качества металлопродукции для автомобилестроения на период до 2015 г. Многие компании приняли участие в таких мероприятиях осенней Недели металлов, как «Российский рынок металлов», «Цинк — защита от коррозии», «Металлургия и грузоперевозки», «Современные технологии в области производства и обработки цветных металлов» и во многих других семинарах, круглых столах и презентациях по всем сегментам металлургического бизнеса.



В этом году решением оргкомитета «Металл-Экспо» «Главным событием 2014 г. в металлургии России» были признаны три проекта:

- ввод в эксплуатацию электрометаллургического завода Северсталь — Сортовой завод Балаково (Северсталь);
- осуществление первого этапа проекта «Прокатный комплекс» по производству алюминиевого листового проката (Наменск-Уральский металлургический завод);
- реализация инвестиционного проекта «Комплекс непрерывного стана FGM» на Северском трубном заводе (ТМК).

Целый ряд компаний награждены золотыми и серебряными медалями выставки «Металл-Экспо'2014» за разработку и внедрение в эксплуатацию оборудования и технологий, отвечающих современному техническому уровню, за освоение новых видов продукции. Кадровое обеспечение и потенциал становится все важнее, поэтому выставка выступила также и площадкой для привлечения молодежи в реальный сектор промышленности, организовав слет студентов и аспирантов профильных вузов «Будущее закладывается сегодня», в ходе которого молодым ученым были присуждены денежные гранты. Были подведены итоги конкурсов на лучшие решения применения стали и алюминия в строительстве, на лучшую видеопродукцию «Metal-Vision'2014», на лучший сайт в индустрии и на лучшее корпоративное СМИ. Таким образом, «Металл-Экспо'2014» дала возможность привлечь новый научно-промышленный потенциал в российскую промышленность. В связи с 20-летним юбилеем за многолетнее сотрудничество и вклад в развитие выставки были вручены свыше 300 медалей руководителям и ведущим специалистам из разных компаний.

Большинство участников выставки высоко оценили эффективность своего участия в юбилейном форуме металлургов и выразили желание участвовать в 21-й выставке «Металл-Экспо'2015». Налаживание стратегических контактов прошло успешно, что поможет компаниям повысить конкурентоспособность, улучшить работу по сбыту и снабжению, оптимизировать свою деятельность и снизить издержки, разработать модели сбалансированного развития бизнеса с учетом складывающейся конъюнктуры рынка. В ходе встреч и переговоров были заключены договоры и установлены новые партнерские отношения, эффект от которых будет сказываться на протяжении всего следующего года. Площадка «Металл-Экспо'2014» раскрыла богатство возможностей для участников рынка, стала трамплином для дальнейшего развития бизнеса и движения вперед.

**Оргкомитет «Металл-Экспо'2014»**

## СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В ОКТЯБРЕ 2014 ГОДА

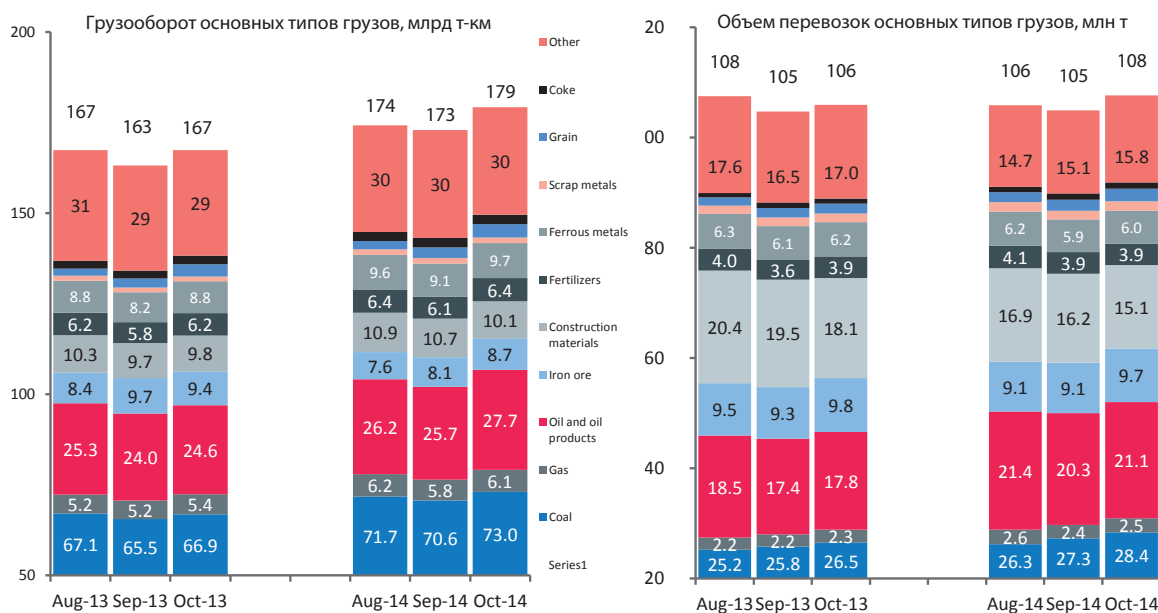
### Грузовые перевозки на сети РЖД

В октябре 2014г. объем погрузки составил 107,6 млн т (+1,7 млн т (+1,6%) к октябрю 2013г.), грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии – 179,2 млрд т-км (+7,1% или +11,8 млрд т-км).

Уголь. В октябре 2014г. перевезено 28,4 млн т угля (+7,2% по сравнению с октябрём 2013г.), грузооборот составил 73,0 млрд т-км (+9,2% к октябрю 2013г.).

Первичная переработка нефти на российских НПЗ с начала года выросла на 5,45% — до 39,442 миллиона тонн.

Увеличение объемов добычи нефти положительно сказывается, в первую очередь, на объемах перевозок железнодорожным транспортом. Данное увеличение обусловлено, в том числе, налоговым стимулированием переработки нефти и отсутствием индексации тарифов



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

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

Цены на уголь в октябре 2014г. были на уровне \$72,0 за тонну – уменьшившись на \$13,6 по сравнению с октябрём 2013г.

Нефть и нефтепродукты. В октябре 2014г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов, исключая сжиженный углеводородный газ, составил 21,1 млн т (+18,8%), грузооборот – 27,7 млрд т-км (+12,4%).

Увеличение объема перевозок нефти и нефтепродуктов произошло за счет роста внутренних перевозок на 4% (с 11,4 млн т в октябре 2013г. до 11,8 млн т в октябре 2014г.) и экспортных перевозок на 8% (с 7,9 млн т в октябре 2013г. до 8,6 млн т в октябре 2014г.).

По данным ЦДУ ТЭК Россия нарастила добычу нефти на 0,7% (до 437,886 миллиона тонн) за январь-октябрь 2014г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом экспорт нефти из РФ за 10 месяцев сократился на 4,64% — до 186,973 миллиона тонн.

РЖД на перевозку нефтепродуктов (в 2015 году монополия проиндексирует тарифы на перевозку), а также вводом в эксплуатацию новых и модернизированных нефтеперерабатывающих мощностей в Сибири и на Урале. Рост перевозок нефти и нефтепродуктов в основном связан с ростом объема перевозок мазута.

Цены на нефть марки Brent находились на уровне \$85,9 за баррель – цены на нефть продолжают снижаться.

Сжиженный углеводородный газ. В октябре 2014г. объем перевозок составил 2,5 млн т (+8,0%), грузооборот – 6,1 млрд т-км (+11,3%).

Цена на газ составила €22,1 за МВт-ч, снизившись на €4,2 по сравнению с октябрём 2013г.

Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в октябре 2014г. составил 15,1 млн т (-16,6%), грузооборот – 10,1 млрд т-км (+3,6%). Снижение объемов погрузки связано с завершением строительства олимпийских объектов в Сочи.

Черные металлы. В октябре 2014г. объем перевозок черных металлов составил 6,0 млн т (-3,7%), грузооборот – 9,7 млрд т-км (+10,0%).

Цены на сталь находились на уровне \$502,5 за тонну, уменьшившись на 4,3% по сравнению с октябрём 2013г.

Железная руда. В октябре 2014г. объем перевозок

железной руды составил 9,7 млн т (-0,8%), грузооборот – 8,7 млрд т-км (-7,5%).

Цены на руду составили \$79,6 за тонну, что на 40% ниже показателей октября 2013г.

Лом. В октябре 2014г. объем перевозок лома составил 1,7 млн т (+6,3%), грузооборот – 1,5 млрд т-км (+12,5%).

Цветные металлы, руды и концентраты. В октябре 2014г. объем погрузки цветных металлов составил 1,6 млн т (-24,2%), грузооборот – 2,8 млрд т-км (-2,7%).

Цены на медь находились на уровне \$6 730 за тонну, уменьшившись на 7,7% по сравнению с аналогичным показателем октября прошлого года.

Зерновые культуры. В октябре 2014г. объем перевозок зерновых культур составил 2,3 млн т (+27,8%), грузооборот – 3,7 млрд т-км (+8,3%). Цены на зерно в октябре 2014г. находились на уровне \$250 за тонну, увеличившись на 8,2% по сравнению с октябрём 2013г.

Удобрения. В октябре 2014г. погрузка удобрений составила 3,9 млн т (0,0%), грузооборот – 6,4 млрд т-км (+3,9%). Цена на диаммоний фосфата составила \$670 за тонну, что на 36,7% выше цены октября прошлого года.

Примечание: данные по ценам на грузы предоставлены сервисом Bloomberg

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В октябре 2014г. заводами СНГ было произведено 5,0 тыс. вагонов, что на 30% ниже показателей октября 2013г. Российские заводы произвели 4,2 тыс. вагонов, что на 21% меньше, чем в октябре прошлого года. Украинскими заводами построено 0,3 тыс. вагонов, что в 4,7 раза меньше, чем в октябре 2013г. Цены на полувагоны, платформы, хопперы и нефтебензиновые цистерны продолжают находиться практически на одном уровне в диапазоне \$37 000 - \$54 000 за единицу.

Полувагоны. В октябре 2014г. построено около 3,4 тыс. полувагонов, что на 20% больше, чем произведено в октябре 2013г. Цены на полувагоны находились в диапазоне \$36 000 - \$38 000.

Нефтебензиновые цистерны. В октябре 2014г. произведено около 0,1 тыс. нефтяных цистерн (в 6 раз меньше, чем в октябре 2013г.). Цены на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$38 000 - \$40 000 за единицу.

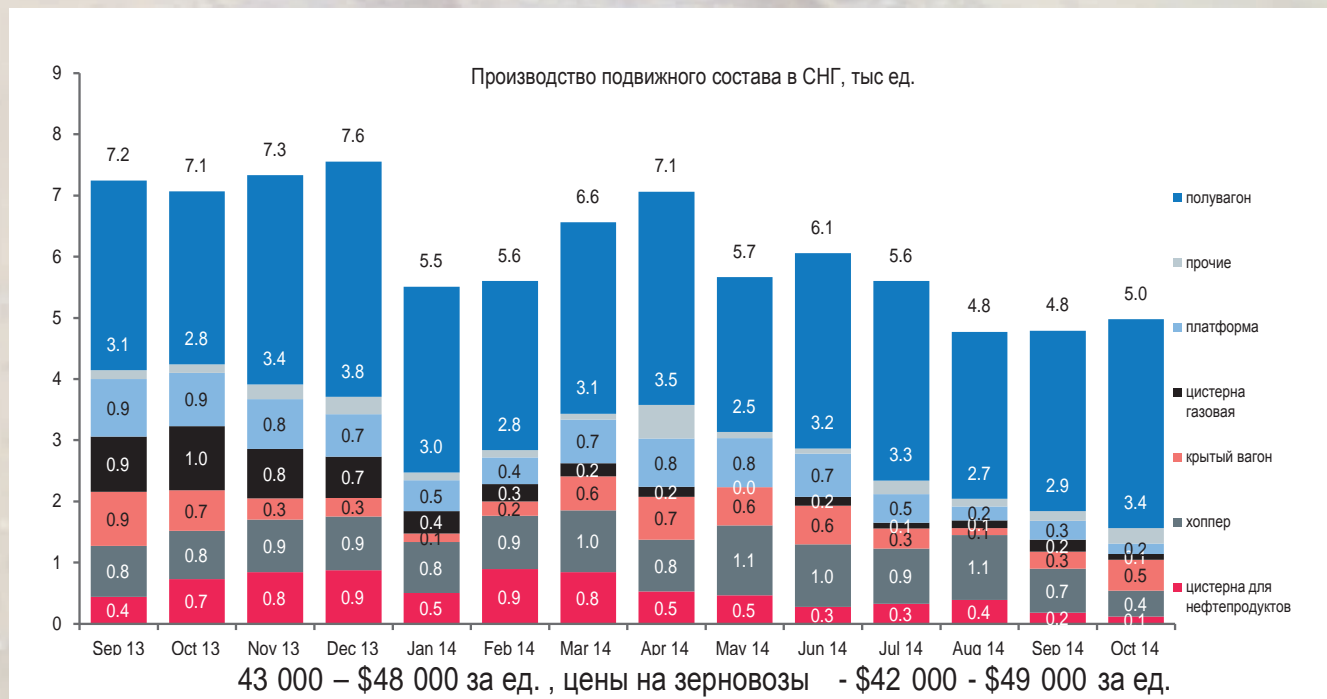
Хопперы. В октябре 2014г. построено около 0,4 тыс. хопперов (почти в 2 раза меньше, чем в октябре 2013г.). Из них около 0,2 тыс. ед. – хопперы-дозаторы, около 0,1 тыс. ед. – минераловозы и около 0,1 тыс. ед. – зерновозы и цементовозы. Цены на хопперы-дозаторы находились в диапазоне \$42 000 - \$46 000 за ед., цены на минераловозы находились в диапазоне \$43 000 - \$47 000 за ед., цены на цементовозы были на уровне \$43 000 - \$48 000 за ед., цены на зерновозы - \$42 000 - \$49 000 за ед.

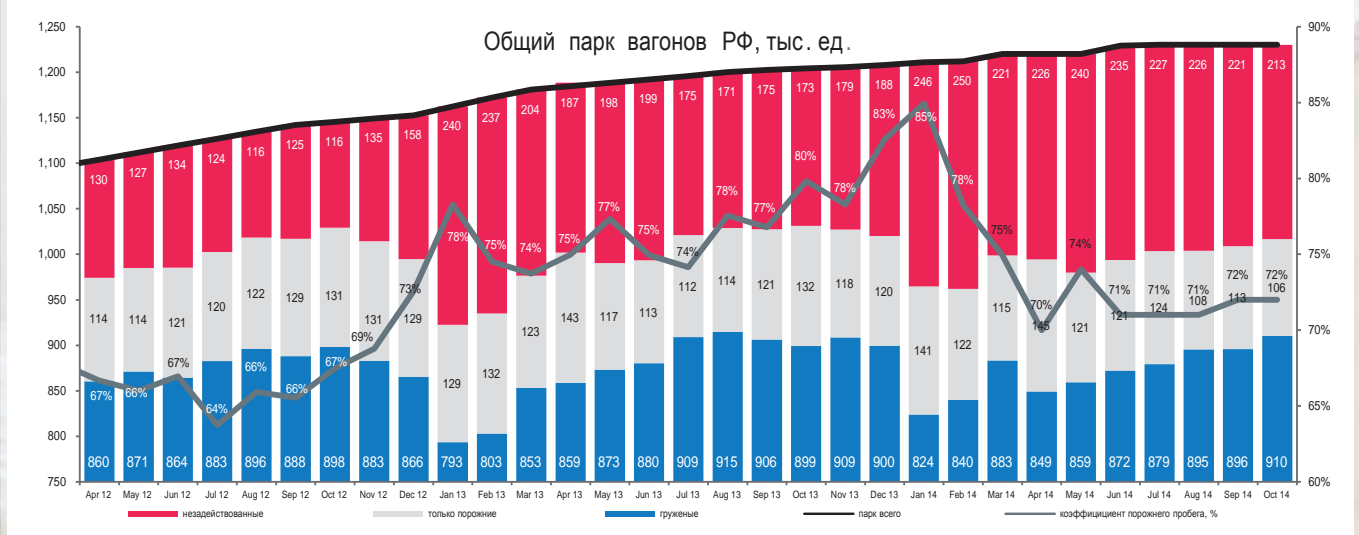
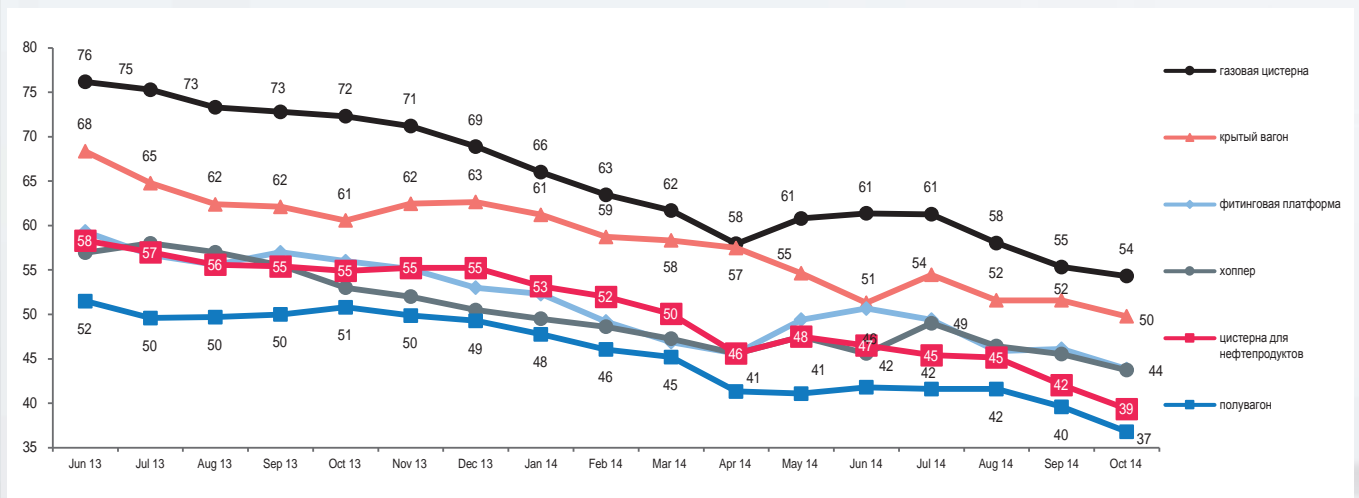
Крытые вагоны. В октябре 2014г. построено около 0,5 тыс. ед. крытых вагонов (на 25% меньше, чем в октябре 2013г.). Цены на крытые вагоны находились в диапазоне \$48 000 - \$52 000 за ед.

Платформы. В октябре 2014г. построено около 0,2 тыс. универсальных платформ, что в 2 раза меньше показателя октября 2013г. Фитинговые платформы в октябре 2014г. не производились. Цены на разные типы платформ в октябре 2014г. находились в диапазоне \$41 000 - \$47 000 за ед.

**Российский рынок подвижного состава**

В октябре текущего года ставки на полувагоны в рублевом выражении составили 400-500 рублей в сутки, что в долларовом выражении эквивалентно \$10-\$12 в сутки. Суточные ставки на крытые вагоны в октябре 2014г. были на уровне \$17-\$29 (700-1200 рублей). Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы находились на уровне \$19-20 (800 рублей) и \$18-19 (750-770 рублей), соответственно. Ставка на хопперы-зерновозы составила \$19-20 (800 рублей) в сутки. Ставки на минераловозы и цементовозы также составили \$14-15 (600 рублей). Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне





\$12-\$20 (500-800 рублей). Ставки на газовые цистерны остались на уровне \$36 в сутки.

При расчетах использовался среднемесячный курс доллара в октябре (40.80 рублей за 1 доллар США). Стоит отметить, что в сентябре-октябре произошло значительное ослабление рубля к доллару США, обесценение за эти два месяца составило 17%, обесценение с начала года – 33%.

**Состояние текущего российского парка грузовых вагонов**

В октябре 2014г. парк недействительных вагонов уменьшился до 213 тыс. ед., что составляет около 17% общего парка. По оценкам экспертов Brunswick Rail, реальный профицит вагонов в октябре 2014г. составил около 100-105 тыс. вагонов.



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)–10 (65))

*РЖД-Партнер, № 3, март 2006 г.*

### Все должно работать на конкретный конечный результат

**Об актуальных вопросах развития транспортного комплекса страны – наша традиционная весенняя беседа с министром транспорта Российской Федерации.**

Игорь Левитин, министр транспорта РФ

#### Тариф – всему голова

– Игорь Евгеньевич, разрешите начать, что называется, со злобы дня. Вследствие беспрецедентного в прошлом году роста цен на нефтепродукты внеочередной Тарифный съезд Союза транспортников России поставил вопрос о необходимости ценового регулирования не только в монопольных, но и в конкурентных сегментах рынка.

Какова Ваша позиция?

– На мой взгляд, эффективно решить этот вопрос можно только изменив принципы администрирования налогов с нефтяных компаний. Все остальное – использование административного ресурса или какое-то пакетное ценовое соглашение – неизбежно будет носить временный характер, не даст желаемой стабильности и возможности нормального планирования работы транспортных организаций. Поэтому выход – только в правильном налоговом регулировании.

Сегодня мы на всех уровнях прямо говорим о том, что в нынешней ситуации транспортная отрасль оказалась просто загнанной в угол. Если рост цен на нефтепродукты в 2006 году выйдет за пределы инфляции, то транспортные компании (особенно в авиации) не смогут работать сколько-нибудь рентабельно. Автомобильную отрасль мы можем потерять вообще, плюс к этому получить еще и нестабильность на железнодорожном транспорте. Транспортные предприятия не могут, разумеется, договариваться поодиночке с каждой нефтяной компанией. Поэтому Министерство транспорта сегодня делает все возможное, чтобы провести соответствующие меры через правительство. Я хочу поблагодарить всех работников отрасли, которые в этот непростой год несправедливого повышения цен на топливо сумели все-таки выжить. Они, по сути, я бы так сказал, «проползли» этот год. Мы будем использовать все наши возможности, чтобы повлиять на ситуацию в интересах транспорта.

– И второй тарифный вопрос, только теперь уже претензии звучат в адрес самого Минтранса, который с начала года так подрегулировал ставки на перевозку транзитных контейнеров на Транссибе, что буквально обрушился весь грузопоток. Поясните, пожалуйста, цель этой столь резонансной операции?

– Ни для кого не является секретом, что значительная часть транзита на Транссибе – это не совсем транзит, а скрытый импорт, причем проведенный во многом по серым схемам. Мы

увеличили транзитный тариф, но уменьшили при этом импортный, чтобы если это все-таки груз российский, то его можно было бы нормально ввезти в Россию. Напомню, что раньше было наоборот: ввоз обходился дороже, чем транзит в другую страну с возвратом в центр России автомобилем. Всегда говорили, что это делается для того, чтобы привлечь транзит.

Но если мы видим, что больше половины его объема – это не транзит, то кого мы обманываем? ОАО «РЖД»? Самих себя? Зачем?! Сегодня мы даем посыл бизнесу: если вы везете груз в Россию по легальным схемам, то это для вас должно быть дешевле, чем раньше. Тем, кто занимается законным бизнесом, это вовсе не страшно.

А тому, кто завозит груз по «разным» схемам, это, конечно, будет теперь невыгодно. И мы сейчас уже это видим, поскольку идет волна нареканий: «Почему увеличили тариф?» Думаю, что в отношении реального транзитного потока – например, следующего из стран Юго-Восточной Азии в направлении государств ЕС, – возможно использование механизмов установления исключительных тарифов, обеспечивающих конкурентоспособность Транссиба по сравнению с перевозками морским путем и в то же время позволяющих обеспечить рентабельность таких транспортировок для российских транспортных организаций. То есть если это транзит – мы его сделаем конкурентным, условия будут лучше, чем на морском пути. В настоящее время средняя стоимость доставки контейнера морем из Азии в Европу составляет около \$1,5 тыс./ДФЭ, а по Транссибу из портов Дальнего Востока до Бреста – немногим более \$900. Следует отметить, что за период с 2002 года стоимость перевозки контейнеров морским транспортом возросла более чем на 45%, а тариф на транспортировку контейнеров по железной дороге на протяжении этого времени оставался неизменным.

Поэтому тем, кто очень переживает по поводу увеличения транзитного тарифа на перевозку контейнеров по Транссибирской магистрали, я бы посоветовал в первую очередь посмотреть, куда на самом деле следуют эти грузы. Хотел бы сказать еще одну вещь. Дело в том, что для нас самая главная опасность в этой ситуации только в одном: чтобы теперь на Транссибе не осталась лишь одна компания. Мы внимательно отслеживаем ситуацию и готовы оперативно отреагировать на ее изменения.

#### Где было слабое звено ?

– Какие бы Вы отметили позитивные изменения в области государственного управления транспортной сферой за прошедший год?

– Хочу надеяться, что транспортный бизнес стал больше доверять органам государственной власти. По крайней мере на встречах с представителями транспортных компаний самого разного профиля я это чувствую. Мы стараемся быть максимально открытыми, наши специалисты готовы к диалогу с предпринимателями и общественностью по любым вопросам. На совещания, которые я и другие руководители министерства проводим в регионах, неизменно приглашаются представители и органов власти, и транс-

портных организаций. При этом мы, как правило, работаем в открытом для средств массовой информации режиме, в чем Вы сами неоднократно могли убедиться. Мы не собираемся ничего скрывать, напротив, крайне заинтересованы в том, чтобы наша политика была понятной для всех.

Многое удалось сделать в области формирования структуры управления. Административная реформа показала, что в транспортной отрасли очень важную роль играет четко выстроенная вертикаль власти. В 2004 и 2005 годах мы видели, что здесь у нас – слабое звено, которое вызывает справедливые упреки со стороны бизнеса. Ведь сначала Министерство работало по своему плану, Служба по надзору и Агентства – по своему, причем не всегда согласованному с нами. А на транспорте это ощущается как нигде остро. Сегодня все коллективы практически встали на ноги и взаимоотношения как по вертикали, так и по горизонтали строго регламентированы. Я считаю, что 2006 год будет для бизнеса уже более привлекателен и понятен – как с точки зрения задач, которые мы ставим, так и подходов, которые намерены использовать для их решения.

– Кстати, заметным явлением в этой связи должно стать создание в Минтрансе департамента железнодорожного транспорта...

– Ну, вы же нас в этом вопросе все время поправляли!

– Благодарим за внимание! На должность руководителя департамента назначен юрист. Это было сделано специально?

– Да, я считаю, что железнодорожный департамент должен возглавлять именно юрист с опытом работы на железной дороге. Есть Федеральное агентство железнодорожного транспорта – им руководит профильный специалист. А заниматься развитием нормативно-правовой базы, которой сегодня в этой сфере явно недостаточно и которую мы до конца себе еще и не представляем, – должен, конечно же, юрист. Если поставить специалиста по управлению движением, то тогда мы будем иметь еще один центр «по проведению селекторных совещаний», а этим все-таки должно заниматься Агентство. Надеюсь, бизнес меня в этом вопросе понял.

– Как Вы оцениваете работу Министерства в области нормотворчества?

– Считаю, что в целом мы неплохо поработали по данному вопросу. Нам удалось вытащить ряд законов и других нормативных правовых актов, так сказать, с бородой. Другое дело, что больше хочется говорить о том, чего еще не сделано. Очень негативно, например, сказываются на развитии отрасли неурегулированные вопросы по имущественно-земельным отношениям. Мы с первого дня об этом говорим, я сам ощущал указанные нормативно-правовые пробелы, еще работая в бизнесе. Сегодня неурегулированность данных вопросов отчетливо видна, взять хотя бы проблему аэропорта Домодедово. К земле, к имуществу нужно сразу относиться более ответственно и прорабатывать документы так, чтобы они через годы не вызвали вопросов.

– Но депутаты Государственной думы постоянно говорят: «Хотите решать вопросы в законодательной сфере? Готовьте на подобающем уровне предложения и сами законопроекты». Как Вы оцениваете работу аппарата Минтранса в этом смысле? Не слишком ли он медлителен?

– Видите ли, практически ни один транспортный закон нельзя подготовить только силами Минтранса. Если речь о земле и имуществе, то здесь задействовано Минэкономразвития, если деньги, то, разумеется, Минфин, и т. д. – нет надобности перечислять. Конечно, иначе и быть не может, но ситуация с проведением проектов нормативных актов на практике всегда сложнее, чем ее можно себе представить.

Вот, например, закон о платных дорогах. Уже три года мы

никак не можем его принять. А почему? Потому что от других ведомств постоянно идут все новые и новые замечания. И это естественно – ведь жизнь не стоит на месте. Например, когда мы разрабатывали этот законопроект, еще не было закона о концессионных соглашениях, не было Инвестфонда. Сейчас

### **Рыночная модель на железной дороге в своей основе ничем не отличается от моделей на других видах транспорта**

они приняты и теперь, естественно, нужно вносить изменения в проект нашего закона. И это постоянный процесс. Но все-таки дело движется. В этом году мы намерены, в частности, навести порядок в нормотворчестве на автомобильном транспорте. Я уверен, что будут приняты Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта РФ и закон «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации». Работа по реализации федерального закона № 122, связанного с монетизацией льгот, остро выявила их жизненную необходимость.

### **Глубины – больше, климат мягче**

– Какие Вы могли бы выделить основные, может быть, даже новые тенденции в деле освоения государственных капитальных вложений в транспортные объекты?

– Руководство страны и региональные власти поддержали нас в том, что сегодня необходимо сосредоточить средства на законсервированных, недостроенных объектах транспортной инфраструктуры. Это уже дало позитивный результат во всех видах транспорта. Если Вы заметили, мы уже больше не «размазываем» деньги по большому количеству километров автомобильных дорог или взлетно-посадочных полос. Мы концентрируем средства и в течение одного сезона проводим качественные ремонтные работы в конкретном аэропорту или заканчиваем конкретный мостовой переход и перемещаемся дальше, на другие объекты. То же самое будет происходить на морском и речном транспорте. На реке это прежде всего Кочетовский шлюз. Поскольку на несколько объектов денег не хватает, мы решили сделать так, чтобы самое узкое место на речном транспорте России было ликвидировано.

Эти меры позволят нам сэкономить средства, запустить недострой и самое главное – дать возможность транспортным строителям поверить в свои силы.

– Удовлетворены ли Вы тем, как в прошедшем году осуществлялся приток инвестиций в транспортную сферу: прямых и портфельных, частных и государственных, внутренних и внешних и т. д. – во всех ипостасях?

– К сожалению, прямые внешние инвестиции и крупные компании – игроки на мировом транспортном рынке в Россию пока не пришли. Причина одна – отсутствие соответствующего нормативно-правового регулирования в транспортной отрасли с точки зрения мировых критериев бизнеса.

Например, закон о земле, принятый более 10 лет назад, прописывает, что есть «земли транспорта». Но установочных документов правительства, определяющих это понятие, до сих пор нет. Иностранному инвестору прежде всего хочет знать: чья тут земля, кому она отдана, на сколько лет и т. д. А у нас эти вопросы, как я уже сказал, неурегулированы. Это сказывается и в порту Усть-Луга, и в аэропортах Щереметьево и в новосибирском Толмачево – словом, практически на всех крупных транспортных объектах.

**Продолжение следует.**



## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>				<b>1 - 6</b>
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	2 - 4
Россия	Москва	ООО "ПК-Альянс"	+7 (495) 509-48-87	1
		ООО "Торговый Дом Елхим-Искра"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	1
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, +7 (495) 637-60-12	5
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	3, 6
Россия / Московская область	Сергиев Посад	ООО "Торговый Дом ПЛМЗ"	+7 (495) 960-31-51, 359-10-56, +7 916 826 94 32; + 7 985 464 59 08	6
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "МетаКом"	+7 (343) 328-04-23, +7 (922) 292-21-40	5
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО Производственно-торговое предприятие "Путеец"	+7 (351) 232-15-94, 232-14-30	5
<b>МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ - ОКТЯБРЬ 2014. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ</b>				<b>7 - 12</b>
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>				<b>13 - 15</b>
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	15
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "ФОРПОСТ"	+7 (342) 209-01-60, 216-93-85/47-67/31-15	14
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	15
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	14
Россия / Саратовская область	Маркс	ООО "Волжский дизель"	+7 (84567) 5-10-69, +7(903)383-51-01, +7(903)381-71-34	14
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Инженерный Центр Физприбор"	+7 (343) 355-00-53	13
<b>МЕХАНИЗМЫ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ ТРЕБУЮТ КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ ВСЕХ РИСКОВ</b>				<b>16</b>
<b>РИСКИ И РАЗВИЛКИ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОЕНИЯ В РОССИИ</b>				<b>17 - 22</b>
<b>РЕАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ДАСТ ЗАКАЗА ДЛЯ МЕТАЛЛУРГИИ</b>				<b>23</b>
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>КОМПАНИЯ «РТК ЛОГИСТИКА» ПРОВЕЛА БИЗНЕС-КОНФЕРЕНЦИЮ "ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ" БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК</b>				<b>19</b>
Россия	Москва	Компания ООО РТК «Логистика»	+7 (495) 500-52-93 (многоканальный)	
<b>ИТОГИ VIII МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА И ВЫСТАВКИ "ТРАНСПОРТ РОССИИ"</b>				<b>24</b>
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	
<b>МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ - НОЯБРЬ 2014. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ</b>				<b>25 - 30</b>
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>Материалы и оборудование для ВСП</b>				<b>31 - 32</b>
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	31
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84 , +7 (910) 791-75-44	31
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	31
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	32
<b>Транспортно-логистические услуги</b>				<b>32</b>
Россия / Калининградская область	Налининград	ООО "РесурсыСевера - ТрансСервис"	+7 (4012) 35-54-14, 58-21-99	32
<b>ПРЕСС-РЕЛИЗ ПО ИТОГАМ 11-Й МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ "СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА"</b>				<b>33</b>
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	
<b>ТРАМВАЙНЫЕ СИСТЕМЫ В РОССИИ НАХОДЯТСЯ НА ГРАНИ ВЫМИРАНИЯ</b>				<b>33</b>
<b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ГОРОДСКИХ КОММУНИКАЦИЙ: МОДЕЛЬНЫЙ РЯД - СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ, ПОЛИТИКА ТРАНСПОРТНЫХ ВЛАСТЕЙ, СХЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ</b>				<b>34 - 39</b>
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>"МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2014" ПРЕДОСТАВИЛА УЧАСТНИКАМ РЫНКА НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ</b>				<b>40 - 41</b>
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В ОКТЯБРЕ 2014 ГОДА</b>				<b>42 - 44</b>
Россия	Москва	Brunswick Rail	+7 (495) 363-28-44	
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>				<b>45 - 46</b>
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>ТЕРРИТОРИЯ NDT 2015</b>				<b>3-я сторона обл.</b>
Россия	Москва	Дирекция РОНКТД	+7 (499) 245-56-56	
<b>20-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"</b>				<b>4-я сторона обл.</b>
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	


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

Прайс-лист на размещение рекламы

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

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

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

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

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

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

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

**Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!**

Цены

действительны

с 06.03.2014г

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

**Для оформления подписки на журнал, воспользуйтесь QR-кодом или заполните заявку на сайте в разделе "Оформить подписку".**

**Стоимость годовой подписки:**

- печатная версия **4 500 руб.**

- электронная версия **2 500 руб.**

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



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


ВЫСТАВКА СРЕДСТВ  
И ТЕХНОЛОГИЙ НК

ОТРАСЛЕВЫЕ  
КРУГЛЫЕ СТОЛЫ  
«НК В ПРОМЫШЛЕННОСТИ»



3 - 6 МАРТА 2015, МОСКВА

## ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ ПО НЕРАЗРУШАЮЩЕМУ КОНТРОЛЮ ТЕРРИТОРИЯ NDT

<b>Организатор</b>	Российское общество по неразрушающему контролю и технической диагностике (РОНКТД)
<b>Место проведения</b>	Экспоцентр на Красной Пресне Павильон № 2
<b>Деловая программа</b>	Круглые столы по актуальным вопросам применения НК в различных отраслях промышленности: <ul style="list-style-type: none"><li>• Авиация и космос</li><li>• Антитеррористическая безопасность</li><li>• Железнодорожный транспорт</li><li>• ЖКХ и строительство</li><li>• Лакокрасочные материалы и покрытия</li><li>• Металлургия и машиностроение</li><li>• Нефтегаз</li><li>• Техническая диагностика и оценка риска аварии</li><li>• Энергетика</li></ul> <p><i>А также:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Метрология и стандартизация в НК</li></ul>
<b>Партнерство</b>	Пройдет в партнерстве с: <ul style="list-style-type: none"><li>• 19-й Международной специализированной выставкой «Интерлакокраска – 2015»</li><li>• 9-м Международным салоном «Обработка поверхности. Защита от коррозии»</li><li>• 4-м Международным салоном «Специальные покрытия»</li></ul> 
<b>On-line бронирование выставочной площади</b>	<a href="http://www.expo.ronktd.ru">www.expo.ronktd.ru</a>
<b>Участники выставки*</b>	Более 70 экспонентов



\* - по состоянию на 01.12.2014. Полный перечень экспонентов представлен на сайте [www.expo.ronktd.ru](http://www.expo.ronktd.ru)

**3 – 6 МАРТА 2015, «ЭКСПОЦЕНТР» НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ**

[www.expo.ronktd.ru](http://www.expo.ronktd.ru)

[info@ronktd.ru](mailto:info@ronktd.ru)

**21-24 АПРЕЛЯ 2015**

МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

Получите бесплатный билет

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



# ТРАНСРОССИЯ

20-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



При поддержке:

