

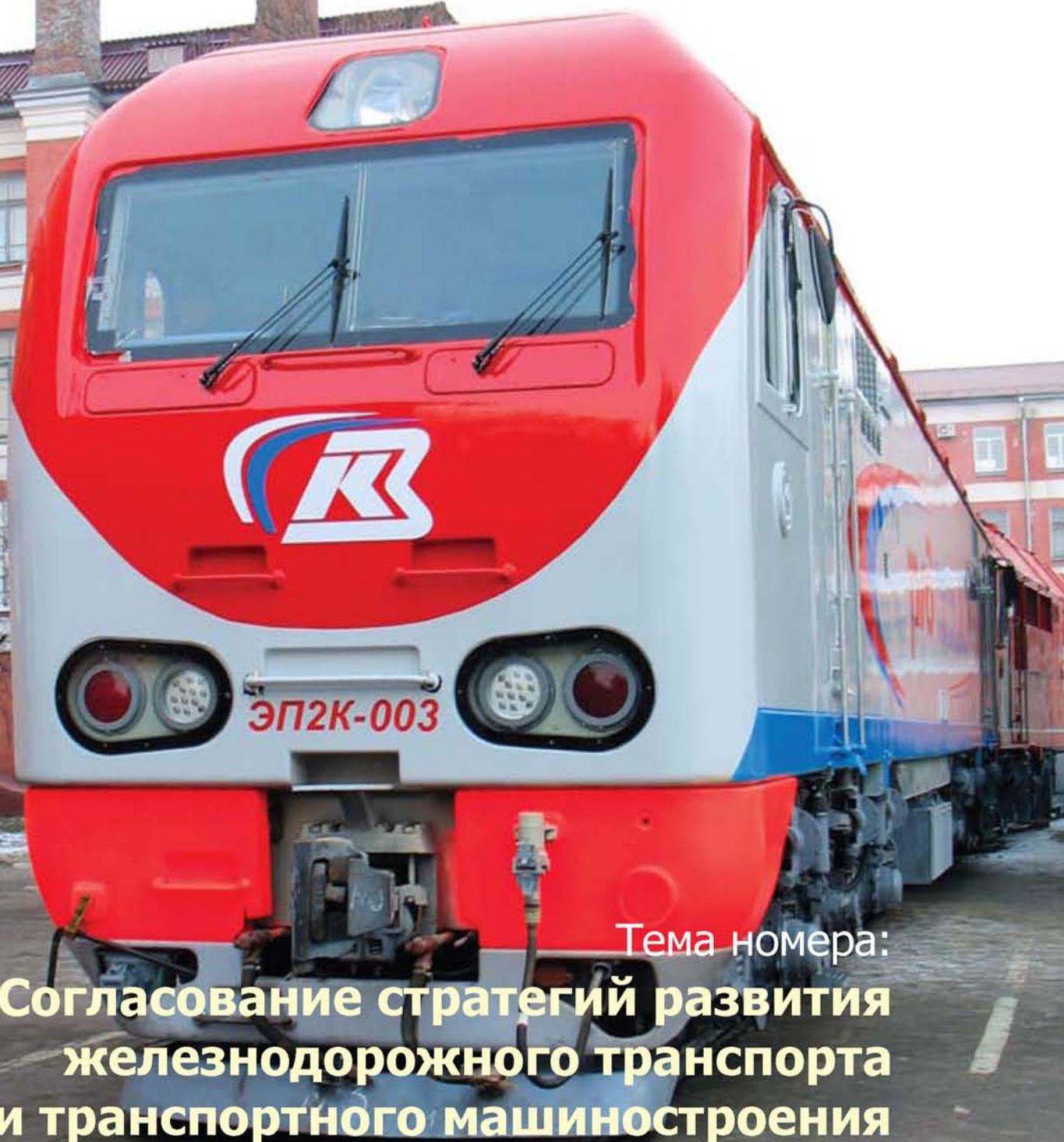


Объединение производителей
железнодорожной техники

ТЕХНИКА

Февраль 2008 (№1)

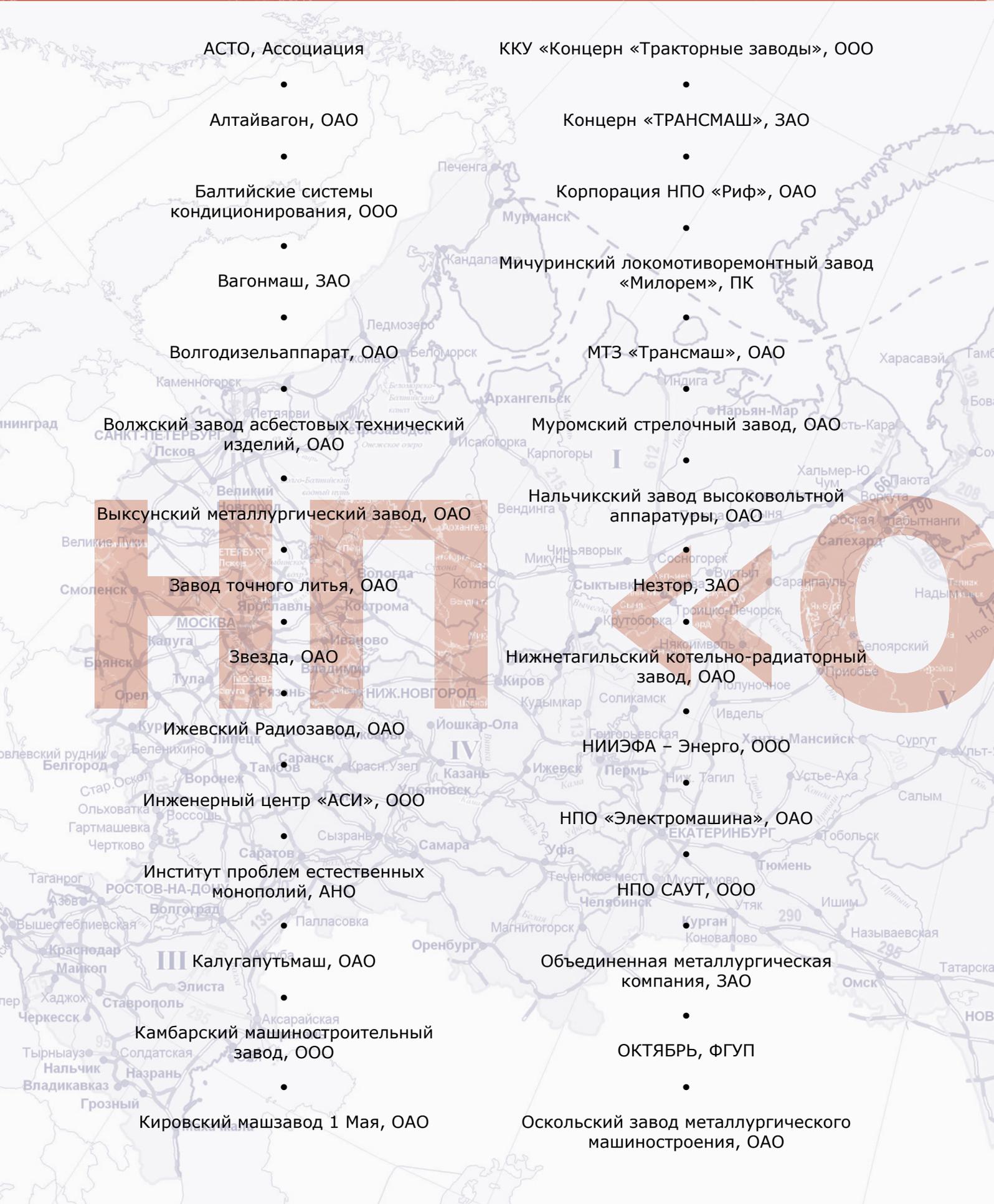
Ж Е Л Е З Н Ы Х Д О Р О Г



Тема номера:
**Согласование стратегий развития
железнодорожного транспорта
и транспортного машиностроения**

тенденции • аналитика • статистика

Состав некоммерческого партнерства «Объединение»



производителей железнодорожной техники»

ПК «Завод Транспортного
оборудования», ЗАО

Пластик, ОАО

ПНО «Экспресс», ООО

Привод, ОАО

Привод-комплектация, ЗАО

Радиоавионика, ЗАО

«Российские железные дороги», ОАО

Саранский вагоноремонтный завод, ОАО

Силовые машины-завод «Реостат», ООО

Синара- Транспортные машины, ОАО

Сормовская кузница, ООО

Специальное конструкторское бюро
турбонагнетателей, ОАО

Тверской вагоностроительный завод, ОАО

Текстильмаш, ОАО

Тихорецкий машиностроительный завод
им. В.В. Воровского, ОАО

Торговый Дом РЖД, ОАО

Транзас Экспресс, ЗАО

«Трансмашхолдинг», ЗАО

Транспневматика, ОАО

ТрансЭнерго, ЗАО

ТСЗ «Титран-Экспресс», ЗАО

Управляющая компания ВКМ, ЗАО

Управляющая компания ЕПК, ОАО

УРАЛВАГОНЗАВОД, ФГУП

Уральская большегрузная техника –
Уралвагонзавод, ЗАО

ХК Барнаултрансмаш ОАО

Чирчикский трансформаторный
завод, ОАО

Элара, ОАО

Электро СИ, ЗАО

Электровыпрямитель, ОАО

Электромеханика, ОАО

Электротяжмаш, ГП (Украина)



Содержание



Обращение к производителям
и потребителям услуг транспортного
машиностроения. 4

Обращение к читателям журнала
«Техника железных дорог» 5

Тренды и тенденции 6

Основные события железнодорожной отрасли 2007 года

Разработка Стратегии развития
железнодорожного транспорта до 2030 г. . . . 8

Стратегия транспортного
машиностроения.
Согласование стратегий 9

«Белая книга» ОАО «РЖД» 9

Образование
ОАО «Первая грузовая компания» 10

Подписание долгосрочных контрактов
на поставку подвижного состава 10

Образование совместных предприятий
(Трансмашхолдинг – BOMBARDIER) 11

Создание совместного предприятия
с финскими железными дорогами
с поставкой импортного
высокоскоростного подвижного состава . 11

Подготовка к выпуску первого магистрального локомотива производства «СИНАРА — Транспортные системы»	12
Диверсификация бизнеса ОАО «РЖД» (приобретение долей в портах)	12
Покупка ОАО «РЖД» акций ЗАО «Трансмашхолдинг».	12

Аналитика

Согласование стратегий развития железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения	13
--	----

Информация, статистика

Основные макроэкономические показатели.	24
Показатели работы железнодорожного транспорта	28
Железнодорожное машиностроение. Производственные показатели	31
Железнодорожное машиностроение. Социально-экономические показатели	42

Дискуссионная площадка

Определяющий фактор роста цен на грузовые вагоны	44
--	----

Официальная информация

Соглашение между UNIFE и НП «ОПЖТ»	45
Правила вступления в НП «ОПЖТ»	46
Работа комитетов НП «ОПЖТ»	47
Комитеты НП «ОПЖТ»	47
План деятельности НП «ОПЖТ» на I полугодие 2008 года	48

Техника железных дорог №1 Февраль 2008

Главный редактор	В. А. Гапанович
Заместитель главного редактора	Ю. З. Саакян
Руководитель проекта	О. Г. Трудов
Выпускающий редактор	В. Б. Савчук
Технический редактор	К. М. Гурьяшкин
Редакционная группа	С. С. Величков А. В. Григорьев К. О. Кострикин В. А. Стариков В. В. Тиматков

Учредитель и издатель
**АНО «Институт проблем
естественных монополий»**
123104, Москва,
ул. Малая Бронная, д. 2/7, стр. 1
Тел./факс: +7 (495) 290-14-26, 290-24-27
www.ipem.ru
vestnik@ipem.ru

Типография
ООО «Политиздат»
105094, Москва, Б. Семеновская,
д. 42/2-4

Тираж 200 экз.

Издается при поддержке
**НП «Объединение производителей
железнодорожной техники»**
107996, Москва, Рижская площадь, д. 3
Телефон: +7 (495) 262-27-73
Факс: +7 (495) 262-95-40
www.opzt.ru
info@opzt.ru

Перепечатка материалов, опубликованных в журнале «Техника железных дорог» допускается только со ссылкой на издание



Обращение к производителям и потребителям услуг транспортного машиностроения

Уважаемые партнеры!

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» представляет Вашему вниманию новое издание «Техника железных дорог». Его целью является продвижение в информационной среде идеологии Партнерства и тем самым выполнение уставных задач по защите прав и законных интересов предприятий железнодорожного машиностроения, содействие развитию конкуренции, творческой и деловой активности, расширению взаимовыгодного сотрудничества. Журнал издается совместно с Институтом проблем естественных монополий, который является членом НП «ОПЖТ» и куратором вопросов информационно-аналитического сопровождения деятельности Партнерства.

Посредством этого издания мы будем доносить до читателей все новости и решения Партнерства, публиковать аналитические материалы, предоставлять статистические данные о деятельности железнодорожного машиностроения и железнодорожного транспорта. Кроме того, издание задумано и создано как открытая площадка для высказывания мнений и ведения дискуссий по острым вопросам, беспокоящим производителей железнодорожной техники.

Приглашаю Вас к открытому диалогу и обмену информацией на страницах этого издания. Надеюсь, что издание «Техника железных дорог» будет полезно всем членам НП «ОПЖТ», участникам рынка и другим заинтересованным лицам.

Главный редактор «Техника железных дорог»

В. А. Гапанович



Обращение к читателям журнала «Техника железных дорог»

Уважаемый читатель!

Институт проблем естественных монополий по инициативе Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» приступил к выпуску издания «Техника железных дорог».

Основная задача издания - максимально объективное отражение состояния и динамики развития производителей железнодорожной техники и оборудования, а также предприятий-производителей комплектующих для транспортного машиностроения и железнодорожного транспорта.

Одной из причин создания журнала послужило отсутствие в информационном пространстве постоянного источника данных о современном состоянии российского транспортного машиностроения. На сегодняшний день «Техника железных дорог» является единственным изданием в области транспортного машиностроения, которое предоставляет оперативные количественные и качественные данные о состоянии отрасли.

Издание будет публиковать статистические и аналитические данные об итогах деятельности российских предприятий в области производства железнодорожной техники и оборудования. В качестве исходных данных используются материалы, предоставленные предприятиями, Федеральной службой государственной статистики России, а также материалы из открытых источников информации.

На страницах журнала будут публиковаться аналитические статьи по наиболее важным вопросам развития отрасли. Мы планируем предоставить возможность высказывать свои мнения и предложения по вопросам состояния и развития отрасли не только производителям и потребителям железнодорожной техники, но и представителям органов законодательной и исполнительной власти, экспертам.

Редакция издания будет благодарна за замечания и предложения, которые читатели сочтут нужным высказать.

Приглашаем Вас к взаимному сотрудничеству и конструктивному диалогу.

С электронной версией издания можно ознакомиться на сайте НП «ОПЖТ» (www.opzt.ru), а также на сайте АНО «ИПЕМ» (www.ipem.ru).

Руководитель проекта

О. Г. Трудов



Тренды и тенденции

Высокая инфляция, отсутствие инструментов достоверного прогнозирования и регулирования ее темпов

Существенное превышение в 2007 году фактических темпов инфляции в стране над прогнозными (12% против 8%) свидетельствует о двух факторах: отсутствии у Правительства РФ эффективных инструментов, способных регулировать темпы роста инфляции в стране, и об отсутствии инструментов достоверного долгосрочного прогнозирования макроэкономических процессов в экономике.

Это приводит к ухудшению экономического состояния предприятий транспортной сферы и смежных отраслей. Железнодорожные тарифы индексируются, исходя из долгосрочного прогноза социально-экономического развития страны, при этом прогнозируемый уровень инфляции постоянно оказывается ниже фактических параметров. Ежегодная индексация железнодорожных тарифов не всегда учитывает опережающий рост эксплуатационных расходов и расходов на обновление материально-технических ресурсов железных дорог, корректирующихся из-за превышения фактических цен над прогнозными.

Железнодорожные тарифы индексируются, исходя из долгосрочного прогноза социально-экономического развития страны

В результате низкая рентабельность работы железных дорог «транслируется» в виде жесткой закупочной политики ОАО «РЖД» и других потребителей на продукцию производителей железнодорожной техники. ■

Сохранение устойчивого роста объемов производства подвижного состава

В 2007 году общий рост физического производства подвижного состава составил 14%. При этом, по сравнению с 2006 годом, производство локомотивов увеличилось на 27%, грузовых вагонов на 11%, а пассажирского подвижного состава на 68%.

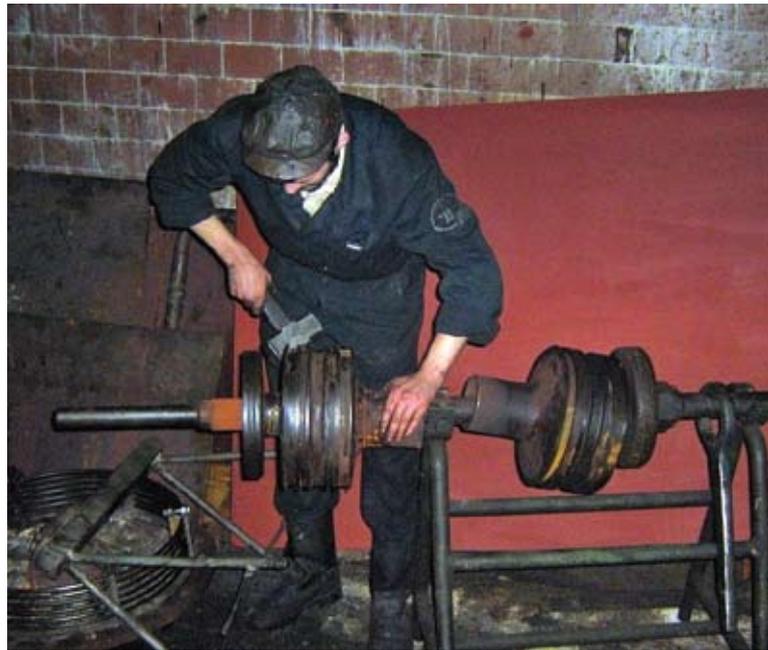
Учитывая прогнозируемый рост железнодорожных перевозок, нарастающие объемы инвестиционных программ ОАО «РЖД» и частных компаний, а также продолжение государством практики стимулирования обновления подвижного состава средствами тарифной политики, в 2008 году сохранится тенденция роста физических объемов производства.

В то же время сдерживающим рост производства фактором является постоянное увеличение цен на подвижной состав, который будет ограничивать круг потенциальных покупателей железнодорожной техники. ■

Доработка и согласование долгосрочных планов развития экономики и отдельных отраслей

Положительный опыт, полученный при согласовании Стратегий развития железнодорожного транспорта до 2030 г. и развития транспортного машиностроения до 2015 г. будет востребован при согласовании долгосрочных планов развития отраслей экономики с прогнозом социально-экономического развития страны до 2020 г., который разрабатывается Минэкономразвития РФ.

В 2008 году будет продолжена работа по согласованию отраслевых стратегий развития. По информации представителей ОАО «РЖД» и РАО «ЕЭС России», Стратегия развития железнодорожного транспорта и Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики, уже согласованы. С одной стороны – в части удовлетворения роста потребностей в электроэнергии при строительстве новых и модернизации действующих железнодорожных линий, а с другой стороны — в части обеспечения перевозок угля для нужд электроэнергетики железнодорожным транспортом и, частично, при строительстве новых объектов генерации в труднодоступных районах. Очевидно, что в дальнейшем необходимо более детальное согласование потребностей обеих монополий в части транспортного обеспечения масштабной программы строительства новых объектов электроэнергетики, а также при строительстве, предусмотренном долгосрочными планами других отраслей и крупных предприятий. ■



Дефицит производственных мощностей комплектаторов

В наступившем году обострится проблема «узких мест» предприятий — комплектаторов. Так, например, производственных мощностей электротехнических заводов может быть недостаточно для удовлетворения существенно возросшего спроса со стороны производителей железнодорожного и городского рельсового транспорта. Их также может не хватить для удовлетворения потребностей при реализации программ электрификации железных дорог, модернизации и ремонта существующих железнодорожных линий и потребностей электроэнергетики при реализации инвестиционной программы РАО «ЕЭС России». ■

Дефицит кадров

Проблема нехватки кадров на предприятиях, производящих железнодорожную технику, существует уже на протяжении ряда лет. К тому же с началом реализации масштабных инвестиционных программ крупных корпораций и ростом спроса на квалифицированных специалистов в 2008 году ожидается обострение проблемы «кадрового голода», прежде всего рабочих высокой квалификации и инженерно-технических специалистов, а также управленцев, экономистов и финансистов.

Особая острота будет наблюдаться в сфере универсальных специальностей: токарей, фрезеровщиков, слесарей, монтажников и т.д. ■



Основные события железнодорожной отрасли 2007 года



Разработка Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

6 сентября 2007 года на заседании Правительства РФ была одобрена Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. В рамках Стратегии запланировано строительство более 20 тыс. км новых железнодорожных линий, предполагается полное обновление и расширение существующего парка подвижного состава. Планируется закупка более 19 тыс. локомотивов, 996 тыс. грузовых и 28 тыс. пассажирских вагонов, 23 тыс. вагонов электропоездов.

Финансирование Стратегии будет осуществляться из различных источников: государство (федеральный и региональный бюджеты), ОАО «РЖД» и частные инвесторы. Общий объем государственных инвестиций должен составить 3,3 трлн. руб. (25% от общих инвестиций). Главным образом, они будут направлены на строительство большинства новых магистральных железнодорожных линий. Источниками финансирования будут инвестиционный фонд и региональные бюджеты.

ОАО «РЖД» будет финансировать поддержание существующей магистральной инфраструктуры в рабочем состоянии, ее модернизацию и

развитие, а также обновление парка подвижного состава. Основным источником будут служить доходы, получаемые от перевозки грузов и от предоставления услуг инфраструктуры. Общий объем инвестиций должен составить 5,5 трлн. руб. (40% от общих инвестиций).

Запланированный объем частных инвестиций в реализацию Стратегии должен составить более 4,6 трлн.руб. (35% от общих инвестиций). От частного бизнеса ожидают инвестиций в строительство части магистральных линий и подъездных путей к новым предприятиям и месторождениям. Также ожидают финансирование модернизации и расширения существующих путей промышленного транспорта и обновления подвижного состава. От частных операторов подвижного состава ожидают существенных инвестиций в расширение вагонного парка.

Реализация долгосрочной программы развития железнодорожного транспорта позволит увеличить количество обслуживаемых железными дорогами субъектов Федерации с 79 до 83, снизить транспортные издержки в экономике и увеличить объем транзитных перевозок в 3,3 раза.

От редакции:

Одним из главных итогов одобренной Правительством РФ Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года явилось распределение и закрепление сфер экономической ответственности при развитии железнодорожного транспорта между правительством, ОАО «РЖД» и другими компаниями, а также определение перечня механизмов реализации инвестиционных планов. Появилась ясность в одном из главных вопросов, кто будет платить, за что и из каких источников.

Запланированное выделение средств из региональных бюджетов представляется проблематичным. Велика вероятность того, что вместо инвестиций из региональных бюджетов будут привлекаться ограниченные средства частных инвесторов. Кроме финансирования из федеральных источников строительства новых железнодорожных линий предполагается финансирование развития пропускных способностей существующей инфраструктуры (строительство дополнительных главных путей) и закупки части подвижного состава для осуществления социально-значимых перевозок. Однако не раз-

решены вопросы, касающиеся принадлежности построенных в рамках государственно-частного партнерства объектов инфраструктуры. Также остается неясным, кому будут компенсироваться затраты на строительство в первую очередь — государству или частной компании. От этого будет зависеть степень участия частного капитала в строительстве новых объектов железнодорожной инфраструктуры.

Разработка Стратегии позволила сформировать у правительства потребность в принятии и согласовании долгосрочных планов развития других отраслей экономики и страны в целом.

В результате мы наблюдаем процесс формирования государственного института долгосрочного планирования развития страны с учетом новой экономической формации. Это является, пожалуй, наиболее значимым итогом трансформации сознания руководителей в направлении того, что долгосрочное планирование необходимо не только при плановой экономике, но и при развитии страны в рыночной экономике. Рынок не способен дать четкие стратегические целевые ориентиры. Поэтому тренды дальнейшего развития должно формировать и поддерживать соответствующими инструментами государство. ■

Стратегия транспортного машиностроения. Согласование стратегий

Приказом Министерства промышленности и энергетики РФ 19 сентября 2007 года была утверждена Стратегия развития транспортного машиностроения в 2007-2010 годах и на период до 2015 года. Основными целями стратегии являются: сокращения технологического и технического отставания в производстве подвижного состава, а также наращивание мощностей по его производству.

Реализация стратегии позволит к 2015 году увеличить объем производства продукции отрасли на 90% - до 282 млрд. рублей. Предполагается, что доля российского транспортного машиностроения на мировом рынке к 2010 году составит 15%, а к 2015 достигнет 18%. При этом объем экспорта предприятиями отрасли увеличится к 2010 году на 75% и достигнет 33 млрд. рублей, а к 2015 - 40 млрд. рублей.

Также планируется, что к 2015 году технический уровень производимого подвижного состава позволит снизить средний расход электроэнергии на 10 тыс. тонно-километров брутто — на 7%, а средний расход условного топлива — на 7,7%.

От редакции:

В отличие от остальных, разработанных правительством отраслевых стратегий развития, стратегия транспортного машиностроения начала выполняться еще до ее принятия правительством. Практика заключения долгосрочных контрактов впервые была применена в мае текущего года в виде подписания долгосрочного контракта на поставку локомотивов между ОАО «РЖД» и ЗАО «Трансмашхолдинг». Распределение сфер ответственности при финансировании НИОКРов по разработке и внедрению в производство новых моделей локомотивов и вагонов начало изменяться также с 2007 года. Все это указывает на то, что принятая стратегия транспортного машиностроения имеет все шансы быть не только успешно реализованной, но и стать «полигоном» для апробации инструментов реализации промышленной политики, направленных на развитие отечественной производственной и научной базы. ■

«Белая книга» ОАО «РЖД»

10 сентября 2007 года ОАО «РЖД» утвердило план научно-технического развития отрасли до 2015 г («Белая книга» ОАО «РЖД»). Мировой практикой принято документам, определяющим научно-техническую стратегию, присваивать название «Белая книга». Документ станет основой инновационной деятельности компании на перспективу до 2015 года.

Главными направлениями «Белой книги» стали: система управления перевозочным процессом и транспортная логистика, система управления и обеспечения безопасности движения, повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств, развитие высокоскоростного и скоростного движения, разработка корпоративной системы управления качеством.

От редакции:

Мировая практика показывает, что перспективное развитие крупных компаний и холдингов невозможно без детального планирования. В «Белой книге» подробно рассмотрены мероприятия и направления дальнейшего развития одного из элементов Стратегии развития ОАО «РЖД» — научно-технического комплекса компании. В Белой книге с этой целью практически в хронологическом порядке рассмотрены мероприятия развития научно-технического комплекса. Документом очерчен круг проблем, которые необходимо решить до 2015 года: развитие и внедрение инновационных технологий в области инфраструктуры и подвижного состава, мероприятия по увеличению основных показателей компании, рассмотрение механизмов улучшения тарифной политики, создание условий для развития научно-технического комплекса компании. ■

Образование ОАО «Первая грузовая компания»

26 июля 2007 года было зарегистрировано ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК»). Пакет документов по его созданию был утвержден советом директоров ОАО «РЖД» 28 июня.

Согласно утвержденному бизнес-плану ОАО «РЖД» является основным учредителем и владельцем обыкновенных акций компании (100% минус 1 акция). Возглавил дочернюю компанию вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев.

По официальным данным, целями создания ОАО «Первая грузовая компания» являются: обновление парка подвижного состава, укрепление рыночных позиций ОАО «РЖД», создание капитализированной стоимости и возможности привлечения финансовых ресурсов путем продажи пакета акций (по предварительным данным, IPO компании намечено на 2008 год).

От редакции:

Выделение грузовой компании из состава ОАО «РЖД» необходимо для обеспечения равных условий конкуренции в вопросе установления размера оплаты услуг.

В настоящее время частные операторы подвижного состава имеют возможность предложить своим клиентам гибкие цены в зависимости от условий перевозок, в то время как ОАО «РЖД» ограничено жесткими рамками тарифов. Создание грузовой компании позволит ОАО «РЖД» вывести собственную операторскую деятельность из-под государственного регулирования (в части тарифирования компанией ОАО «ПГК» вагонной составляющей и конечной цены перевозки) и перевести ее в конкурентный сегмент железнодорожного рынка.

В результате выхода на рынок ОАО «Первая грузовая компания» вероятно повышение тарифов на грузовые перевозки (по экспертным оценкам по некоторым видам отправок на 10-15% на вагонную составляющую). Однако, президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин заверил участников рынка в том, что будут предприняты все усилия для сохранения тарифов на государственном уровне. По его словам, этому будет способствовать «эффект масштаба» создаваемой дочерней компании.

Грузовая компания будет являться оператором подвижного состава. Она сможет предложить гибкий сервис, привлекательный в первую очередь для крупных клиентов, что позволит вернуть утраченные позиции в секторе перевозок высокодоходных грузов. ■

Подписание долгосрочных контрактов на поставку подвижного состава

В сентябре 2007 года, в рамках Международного салона железнодорожной техники и технологий ЭКСПО 1520, ОАО «РЖД» и ЗАО «Трансмашхолдинг» подписали контракты на производство и поставку в 2007-2009 гг. 212 единиц новых магистральных электровазов моделей Э5К и ЭП2К.

В рамках выставки был заключен и другой долгосрочный контракт между ОАО «РЖД» и ФГУП «ПО «Уралвагонзавод». Трехлетний контракт подписан на поставку до 2010 года 40 тысяч грузовых вагонов стоимостью 68 млрд. рублей. Этот контракт позволит на 70-80% закрыть потребности РЖД в приобретении полувагонов.

От редакции:

В рамках реализации стратегии развития железнодорожного машиностроения до 2015 года предусмотрена практика заключения долгосрочных контрактов, с указанием ценовых условий, количественных и технических характеристик. Такие контракты являются одним из инструментов поддержки отечественных производителей. Кроме того, такие контракты позволяют сформировать долгосрочные бизнес-планы развития производственных мощностей и привлечь внешние инвестиции. Основному потребителю продукции железнодорожного машиностроения — компании ОАО «РЖД» — долгосрочные контракты гарантируют исполнимость инвестиционных программ по обновлению парка подвижного состава, что особенно актуально в связи с недостатком производственных мощностей отечественных производителей. ■

Образование совместных предприятий (Трансмашхолдинг – BOMBARDIER)

25 мая 2007 года, в рамках международной конференции EXPO 1520, проходившей в г. Сочи, были подписаны два договора о создании в России специализированного инжинирингового центра и совместного предприятия между ЗАО «Трансмашхолдинг» и компанией «Bombardier». Согласно подписанным документам, инжиниринговый центр (ИЦ) будет создан в Москве. Это первое в России совместное предприятие по разработке новых современных комплектующих, оборудования, технических и технологических решений для железнодорожной техники.

Совместное предприятие по выпуску тяговых преобразователей для электровозов на основе технологии Bombardier MITRAC будет базироваться на производственных площадях Новочеркасского электровозостроительного завода (НЭВЗ). Подобное совместное предприятие по выпуску тяговых преобразователей было уже создано в апреле 2005 года между компаниями Siemens и ЗАО «Трансмашхолдинг».

От редакции:

Модернизация локомотивов иностранными комплектующими не соответствует долгосрочным потребностям развития отечественной экономики, поскольку основным негативным эффектом при этом является отсутствие развития российской производственной и научной базы. Ведь в таком варианте сотрудничества не предполагается передача иностранными поставщиками-комплектаторами технологий и локализуют основные высокотехнологичные узлы — тяговый привод, управляющую аппаратуру.

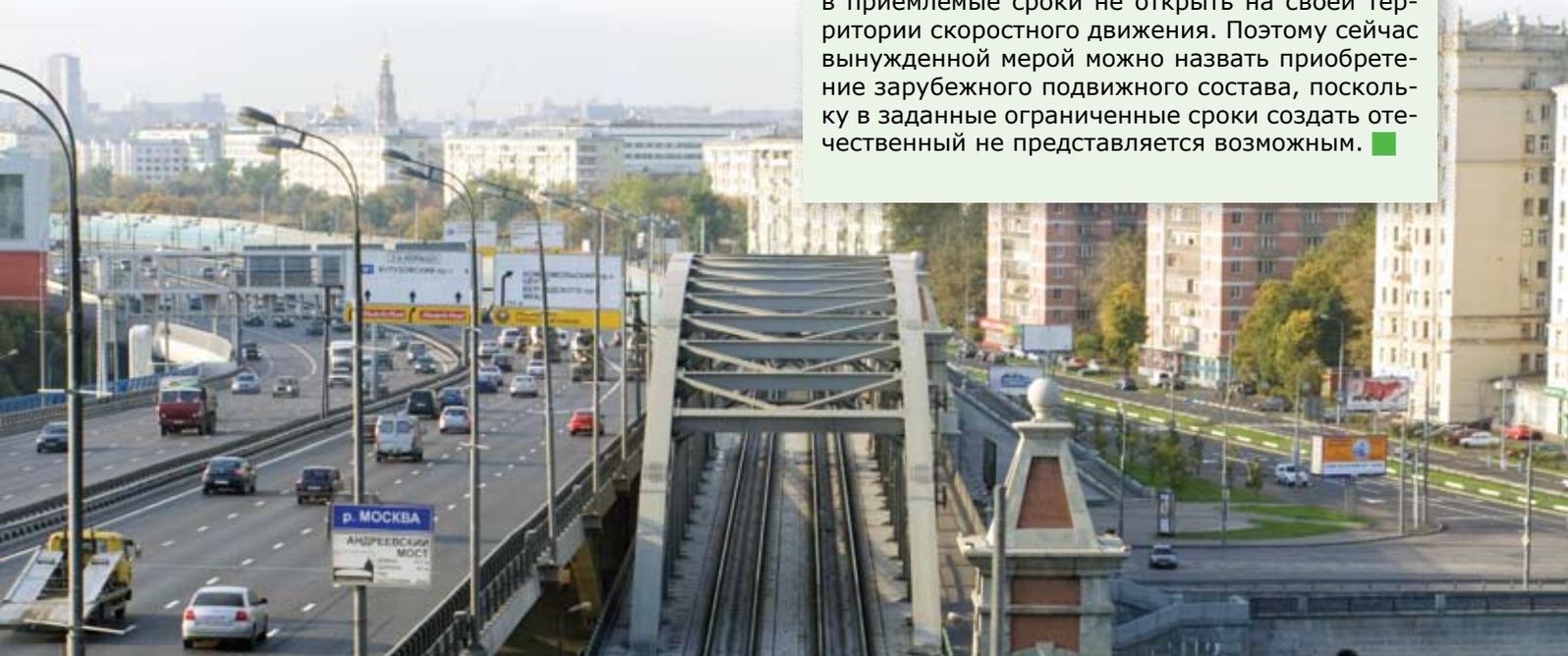
Позиция государства по этому вопросу была определена первым вице-премьером правительства С. Ивановым — «рынок в обмен на технологии». Именно такой механизм наиболее соответствует интересам российской экономики. ■

Создание совместного предприятия с финскими железными дорогами с поставкой импортного высокоскоростного подвижного состава

5 сентября 2007 года в Хельсинки состоялось подписание соглашения между компаниями Alstom и Oy Karelian Trains Ltd на поставку скоростного подвижного состава для пассажирского сообщения Санкт-Петербург – Хельсинки. Согласно договору, французская компания Alstom произведет четыре скоростных электропоезда, эксплуатация которых начнется в 2010 году. Сумма сделки составила около 120 млн. евро.

От редакции:

Повышение скорости доставки пассажиров, увеличение мобильности населения за счет железнодорожного транспорта, предоставление современной услуги для потребителя — красивые цели перспективного развития железнодорожного транспорта. Остается вопрос, каким образом эти цели будут достигнуты и кто заплатит за их реализацию. Очевидно, что без привлечения иностранных разработок России в приемлемые сроки не открыть на своей территории скоростного движения. Поэтому сейчас вынужденной мерой можно назвать приобретение зарубежного подвижного состава, поскольку в заданные ограниченные сроки создать отечественный не представляется возможным. ■



Подготовка к выпуску первого магистрального локомотива производства «Синара — Транспортные системы»

В сентябре 2007 года Холдинг «Синара — Транспортные системы» (СТМ) подписал соглашение о долгосрочном сотрудничестве с компанией Siemens TS (Транспортные системы), в соответствии с которым на базе Людиновского тепловозостроительного завода в 2008 году будет выпущен опытный образец магистрального шестиосного тепловоза с асинхронным тяговым двигателем. Мощность каждой секции будет достигать 2000-3000 кВт. Кроме того, СТМ и Siemens намерены совместно выпускать рельсовый подвижной состав для промышленных предприятий и изготавливать комплектующие для локомотивного производства.

От редакции:

Магистральный и промышленный железнодорожный транспорт остро нуждаются в обновлении локомотивного парка. В случае организации полноценного производства локомотивов с передачей и дальнейшим развитием передовых технологий фирмы Siemens на отечественном предприятии, транспортное машиностроение получит серьезный технологический импульс к развитию. При этом необходимо решить вопросы стоимости такого подвижного состава с учетом относительно невысокой покупательной способности отечественных пользователей локомотивов. ■

Диверсификация бизнеса ОАО «РЖД» (приобретение долей в портах)

В области портов и припортовой инфраструктуры 2007 год ознаменовался приобретением ОАО «РЖД» долей в ряде портов. Прежде всего, это приобретение доли в портах Усть-Луга и Новороссийский морской торговый порт.



От редакции:

Инвестиции со стороны ОАО «РЖД» в развитие припортовой инфраструктуры направлены на решение лишь первостепенных задач по техническому совершенствованию процесса перевозки. Но этого явно недостаточно. Необходима уверенность в том, что и в самом порту будут проводиться аналогичные работы. Для этого ОАО «РЖД» должно участвовать в работе портов в качестве партнера, снижая, тем самым, риски долгосрочных инвестиций. ■

Покупка ОАО «РЖД» акций ЗАО «Трансмашхолдинг»

В конце декабря 2007 года ОАО «Российские железные дороги» приобрело блокирующий пакет компании The Breakers Investments B.V, владеющей 100% акций ЗАО «Трансмашхолдинг»,

войдя таким образом в состав акционеров крупнейшего производителя железнодорожной техники в России

От редакции:

Благодаря приобретению ОАО «РЖД» блокпакета акций ЗАО «Трансмашхолдинг», основной потребитель продукции транспортного машиностроения будет непосредственно участвовать в определении технической и инновационной политики ведущего российского производителя подвижного состава. Это может

привести к увеличению темпов обновления подвижного состава по сравнению с ранее запланированными. Возникший союз также будет способствовать более оперативной синхронизации развития транспортного машиностроения и железнодорожной инфраструктуры, поскольку требования к современной технике будут формироваться на основе долгосрочной программы развития инфраструктуры сети дорог. ■

Согласование стратегий развития железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения

Развитие железнодорожного транспорта и железнодорожного машиностроения неразрывно связано уже на протяжении 170 лет.

Малоизвестный факт, но именно решение царя Николая I о том, что на строящейся железной дороге между Санкт-Петербургом и Москвой должны эксплуатироваться паровозы и вагоны именно отечественной постройки, положило начало масштабному развитию российского железнодорожного машиностроения. Таким образом, уже на начальном этапе развития железнодорожного транспорта Николаем I были четко сформулированы принципы государственной политики в сфере железнодорожного транспорта. Эти принципы были продиктованы стратегической значимостью железнодорожного транспорта для экономики и политики государства в XIX веке. Не потеряли они своей актуальности и в XXI веке.

Одним из основных принципов развития железных дорог было обозначено строительство железнодорожных линий по стратегическим направлениям, преимущественно за счет государства. Это позволяло осуществлять контроль над такими линиями и проводить тарифную политику, направленную на стимулирование развития экономики и регионов страны.

Другой принцип состоял в том, что, как было сказано выше, основным поставщиком подвижного состава должны были стать отечественные производители. Развитие собственного машиностроения привело к развитию смежных отраслей промышленности и повышению их научно-технического уровня. Причем для организации производства вагонов и локомотивов активно использовались наработки иностранных производителей, а в качестве «топ-менеджеров» приглашались иностранные специалисты, имевшие практический опыт в подобном деле.

Заложенные Николаем I принципы просуществовали до окончания второй мировой войны. После расширения влияния Советского Союза на западные страны установились тесные кооперационные связи между странами-членами СЭВ. В

результате часть заказов на производство железнодорожной техники была размещена на заводах Чехословакии, ГДР и Польши (табл.1). Несмотря на то, что железнодорожная колея в этих странах преимущественно была «европейской» (1435 мм), железнодорожную технику страны соцлагеря производили адаптированную под российские технические условия.

Таблица 1. Кооперация производителей продукции транспортного машиностроения в странах СЭВ в 70-80 гг. XX в.

Вид продукции	Страна-производитель
Пассажирские электровозы	Чехословакия
Пассажирские тепловозы	РСФСР
Грузовые электровозы	РСФСР, Грузия
Грузовые тепловозы	Украина
Маневровые тепловозы	РСФСР, Чехословакия
Грузовые вагоны	РСФСР, Украина, Польша
Рефрижераторные вагоны	РСФСР, ГДР
Пассажирские вагоны	ГДР, РСФСР
Электропоезда	Латвия

С началом политических и последовавших за ними экономических катаклизмов наступила пауза в развитии российского железнодорожного транспорта и **транспортного машиностроения**⁽¹⁾. Министерство путей со-

Транспортное машиностроение – традиционно использовавшееся в СССР название отрасли, производящей рельсовый подвижной состав.

общения России, а затем ОАО «РЖД», используя технологический задел, созданный в СССР, практически не производили массовых закупок железнодорожной техники и по этой причине транспортное машиностроение начало стагнировать (табл. 2). Снижение темпов обновления подвижного состава привело к эксплуатации значительного количества подвижного состава со сверхнормативными сроками (табл. 3). В результате, в настоящее время общая стоимость эксплуатируемого подвижного состава с истекшим сроком службы превышает 500 млрд. руб. Фактически - это размер недоинвестированных в подвижной состав средств за последние 15 лет.

Развитие железнодорожной сети также было приостановлено. Вследствие падения объемов перевозок имеющиеся пропускные способности железнодорожной сети были недозагружены, а часть подвижного состава. В то же время необходимо отметить, что развитие кооперационных связей между странами-членами СЭВ и республиками бывшего Советского Союза привело к отсутствию на территории России производства некоторых видов подвижного состава, например, магистральных грузовых электровозов постоянного тока и тепловозов. Таким образом, на момент распада Советского Союза и СЭВ российские машиностроители не обладали технологиями производства всего модельного ряда подвижного состава, необходимого для железных дорог России.

Таблица 2. Снижение объемов закупок ж/д техники в период 90-е – 2000-е годы.

Наименование ж/д техники	Снижение
Локомотивы	Более 20 раз
Грузовые вагоны	Более 15 раз
Пассажирские вагоны	Более 6 раз
Путевые машины	Более 10 раз

Таблица 3. Объемы подвижного состава эксплуатируемого со сверхнормативными сроками, по состоянию на декабрь 2005 года.

Наименование подвижного состава	Количество, ед.
магистральных локомотивов	4 000
маневровых локомотивов	3 000
грузовых вагонов	120 000
пассажирских вагонов	2 300
вагонов дизель и электропоездов	3 000

Значительный рост экономики России в начале XXI века вызвал рост объемов перевозимых грузов, а также изменение структуры и направлений грузопотоков. В результате к 2004-2006 годам железнодорожный транспорт стал испытывать серьезный дефицит вагонов и локомотивов. Но еще более серьезная ситуация сложилась с технологическим отставанием отечественного подвижного состава от зарубежных аналогов, которое выражается в невысоких показателях грузоподъемности, производительности, межремонтного пробега, скорости движения и т.д. Железнодорожников уже не мог удовлетворять пусть и новый, но технически несовершенный подвижной состав, который не позволяет снижать эксплуатационные расходы, потребление энергетических ресурсов. Транспортное машиностроение реально становилось ограничителем развития железнодорожного транспорта (табл. 4).



Таблица 4. Сравнительный анализ технического и технологического развития российских и зарубежных железных дорог (США, Европа, Азия и др.)

Наименование	Россия	Зарубежные страны
Локомотивы	<ul style="list-style-type: none"> отсутствие серийного производства магистральных грузовых электровозов постоянного тока, магистральных грузовых тепловозов, двухсистемных локомотивов и локомотивов с бесколлекторным тяговым приводом 11 ед. электровозов ЭП10 с асинхронным тяговым двигателем и опытный образец тепловоза с асинхронным приводом 2ТЭ25А «Витязь» отсутствие системы сервисного обслуживания подвижного состава производителем межремонтные пробеги около 50 тыс. км периодичность ТО — 1,5 тыс. км 	<ul style="list-style-type: none"> свыше трети парка тягового подвижного состава оснащено асинхронными тяговыми двигателями использование спутниковой связи и интернет для получения в реальном времени информации о местоположении локомотивов и их состоянии для определения возможных неисправностей и принятия решений по предупредительному техническому обслуживанию сервисное обслуживание локомотивов производителем в период жизненного цикла техники межремонтные пробеги около 100 тыс. км периодичность ТО — 10 тыс. км
Грузовые вагоны	<ul style="list-style-type: none"> грузоподъемность около 67 тонн осевая нагрузка 23,5 тс масса тары вагона 24 тонн малые межремонтные пробеги, низкий уровень специализации и погрузо-выгрузочных возможностей грузовых вагонов наличие автосцепных устройств — преимущество при формировании составов, недостаток при эксплуатации на высоких скоростях межремонтные пробеги 160–250 тыс. км 	<ul style="list-style-type: none"> производство четырехосных вагонов грузоподъемностью 90 тонн осевая нагрузка около 30–35 тс эксплуатация вагонного парка с осевыми нагрузками до 35 тс в поездах весом 12–20 тыс. тонн эксплуатация вагонов с кузовом из алюминиевых сплавов (масса тары вагона до 17–23 тонн при грузоподъемности 117–120 тонн) использование специализированных вагонов для контейнерных перевозок использование винтовой сцепки межремонтные пробеги до 1,2 млн. км.
Пассажирский подвижной состав	<ul style="list-style-type: none"> использование распределенной тяги отсутствие двухэтажных вагонов, низкий уровень комфортности пассажирского парка, наличие в парке вагонов плацкартного типа, низкий удельный вес поездов повышенной комфортности с местами для сидения отсутствие производства вагонов габарита РИЦ дефицит пассажирского подвижного состава (дизель-поезда, рельсовые автобусы, автомотрисы) для малоинтенсивного движения отвлечение в пассажирское движение грузовых магистральных локомотивов 	<ul style="list-style-type: none"> широкое использование поездов-«отелей», поездов класса «люкс», двухэтажных пассажирских вагонов, вагонов повышенной комфортности использование при производстве композитных материалов для снижения веса пассажирского вагона эксплуатация пассажирских вагонов с пневматической рессорной подвеской кузова и принудительным наклоном кузова
Скоростной и высокоскоростной пассажирский подвижной состав	<ul style="list-style-type: none"> регулярные скорости движения до 200 км/ч, эксплуатация морально и физически устаревшего пассажирского подвижного состава (срок службы двух электропоездов ЭР200 истекает в 2008 г., десяти электровозов ЧС200 — в 2009 г.) недостаточность отечественных разработок и отсутствие соответствующих производственных мощностей вынуждает ОАО «РЖД» заключать договоры на поставку скоростного и высокоскоростного подвижного состава с зарубежными производителями 	<ul style="list-style-type: none"> регулярные скорости движения 300–350 км/ч, существенный удельный вес скоростного и высокоскоростного подвижного состава масштабная замена локомотивного варианта скоростного пассажирского подвижного состава на электропоезда с распределенной тягой внедрение пассажирского подвижного состава на магнитном подвесе

Стоит отметить, что Минпромэнерго России, в сфере ответственности которого находится транспортное машиностроение, прогнозировало такую ситуацию и с конца 2005 года приступило к разработке стратегии развития транспортного машиностроения. Первоначально предполагался период ее реализации до 2010 года, как и аналогичных стратегий в других отраслях промышленности. Однако, учитывая непродолжительность такого срока планирования для отрасли с длительным инвестиционным циклом, а также особую актуальность такой работы для функционирования железнодорожного транспорта было принято решение об увеличении горизонта планирования до 2015 года. В результате работа над «Стратегией развития

транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007–2010 годах и на период до 2015 года» вступила в активную фазу.

Практически одновременно с этим, учитывая все возрастающие проблемы в работе и развитии железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» летом 2006 года провело научно-технический совет, на котором была обсуждена обновленная генеральная схема развития сети железных дорог. В дальнейшем доработка этого документа и формирование программы развития железнодорожного транспорта трансформировались в разработку Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года под руководством Министерства транспорта РФ.

Фактически, государство в лице двух министерств впервые за новейшую историю России согласованно проводило разработку столь масштабных, комплексных и долгосрочных документов в области железнодорожного транспорта. Конечно, такая работа не могла проводиться автономно без учета взаимных интересов как производителей, так и железнодорожников.

С одной стороны, ОАО «РЖД» как основной разработчик Стратегии железнодорожного транспорта и основной потребитель продукции транспортного машиностроения формировало требования по объемам производства существующих моделей техники, а также по характеристикам и объемам производства перспективной техники. С другой стороны, учитывались возможности отечественного машиностроения по темпам разработки современной техники и темпам освоения ее производства. Но еще важнее — произошло согласование механизмов реализации обеих стратегий.

Одним из таких механизмов предполагается внедрение практики заключения долгосрочных договоров с указанием конкретных характеристик новой продукции, объемов, сроков и, самое главное, цен. До недавнего времени заключались лишь соглашения, не содержащие конкретных условий поставок, присущих договорным формам сотрудничества. Фактически эти соглашения для сторон носили добровольный характер и не содержали финансовых обязательств. В результате, без гарантированного сбыта и конкретных технико-эксплуатационных требований к продукции производители не могли выстраивать долгосрочные планы по проектированию такой техники и освоению ее производства и в конечном итоге рассчитывать на возврат вложенных средств. По этой же причине было затруднительно привлекать внешнее финансирование.

Анализируя процесс разработки и согласования Стратегии транспортного машиностроения, можно отметить интересный факт. Положения Стратегии начали реализовываться еще до ее официального утверждения, что лишний раз подчеркивает актуальность заложенных в ней механизмов реализации. Так, еще на этапе согласования в органах исполнительной государственной власти Стратегии транспортного машиностроения, первый вариант

которой обсуждался летом 2006 г., крупнейший потребитель продукции отрасли – ОАО «РЖД» – уже начал заключать долгосрочные договоры. В мае 2007 года были заключены первые в российской практике долгосрочные контракты на разработку и поставку локомотивов. Период действия контрактов между ОАО «РЖД» и ЗАО «Трансмашхолдинг» на поставку четырех новых моделей локомотивов в количестве более 800 единиц распространяется до 2015 года. В сентябре 2007 года подписаны долгосрочные контракты между ОАО «РЖД» и ЗАО «Трансмашхолдинг» на поставку дополнительных моделей локомотивов, а также долгосрочный контракт на поставку грузовых вагонов между ОАО «РЖД» и ФГУП «ПО «Уралвагонзавод». Согласно подписанному соглашению, в ближайшие три года Уралвагонзавод поставит ОАО «РЖД» 40 тыс. грузовых вагонов общей стоимостью 68 млрд руб. В свою очередь, Трансмашхолдинг поставит более 200 локомотивов нового образца на общую сумму 13 млрд руб.

В обеих Стратегиях закреплена основополагающая и стимулирующая роль государства. ОАО «РЖД» фактически выполняет функцию государственного заказчика, обеспечивая долгосрочный и значительный спрос на продукцию транспортного машиностроения. Это позволяет российскому железнодорожному машиностроению демонстрировать одни из самых высоких в мире темпов роста производства. Например, согласно планам стратегии развития транспортного машиностроения, производство локомотивов будет постепенно увеличиваться и к 2012 году достигнет 1000 единиц в год. При этом основную часть производимой техники будут составлять новые модели тягового подвижного состава, ранее не производившиеся в России.

В Стратегии железнодорожного транспорта были сформированы согласованные требования к перспективной продукции транспортного машиностроения, как по качественным, так и по количественным характеристикам (табл. 5). При этом установлены конкретные периоды поставки переходных и перспективных моделей локомотивов и вагонов. В то же время в стратегии железнодорожного транспорта предусмотрена подготовка железнодорожной инфраструктуры к эксплуатации современной техники.

Таблица 5. Основные показатели новых локомотивов

Параметры	Зарубежные локомотивы	Российские локомотивы переходного периода	Российские локомотивы нового поколения
Межремонтные пробеги локомотивов			
Техническое обслуживание ТО, тыс. км (сут.)	10 тыс. км	3-5 суток	15 тыс. км
Текущий ремонт ТР, тыс. км	100	30-50	100
Средний ремонт СР, тыс. км	1000	600-800	1000
Капитальный ремонт КР, тыс. км	3000	1600-2400	3000
Сравнительные показатели надежности локомотивов			
Кол-во отказов на 1 млн. пробега	5	14-18	4
Коэффициент готовности	0,95	0,93-0,95	0,96
Срок службы, лет	30	33	40

Так, например, Тверской вагоностроительный завод с 2008 года планирует поставлять ОАО «РЖД» пассажирские вагоны только с современными дисковыми тормозами. Одной из особенностей их эксплуатации является обязательное наличие «ям» для обслуживания дисковой системы тормозов, а также специализированных ремонтно-экипировочных депо (РЭД) для обслуживания современного пассажирского подвижного состава, включая обслуживание кондиционеров, биотуалетов, систем отопления, водоснабжения и т.д. В результате, в ответ на готовность машиностроителей обеспечивать железнодорожников современным подвижным составом, ОАО «РЖД» разработало и реализует программу строительства 24 РЭД в период 2006-2011 гг. на общую сумму более 19 млрд. руб.

Механизмы реализации Стратегий имеют и свои отличия, обусловленные особенностями структуры и функционирования железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения.

Применение механизмов государственно-частного партнерства при развитии сети железнодорожных линий является одним из основных универсальных механизмов реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта.

Организационная структура транспортного машиностроения, в отличие от структуры железнодорожного транспорта, в которой основное место занимает ОАО «РЖД», характеризуется наличием большого числа участников разной формы собственности. Так, наряду с акционерными обществами значительную долю производства занимают ФГУПы — Федеральные государственные унитарные предприятия (табл. 6). Производство локомотивов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов и путевой техники характеризуется разной спецификой технологических, кооперационных и организационных процессов. Производители локомотивов характеризуются относительно небольшим количественным выпуском — в будущем до тысячи единиц в год. Стоит отметить, что локомотивы — это капиталоемкая продукция, характеризующаяся большим количеством кооперационных связей. Производство грузовых вагонов характеризуется большой металлоемкостью, относительно (в сравнении с локомотивами) простой конструкцией с небольшим количеством комплектаторов, но со значительными количественными показателями — в будущем

планируется выпускать до 50-70 тыс. вагонов в год. Специфика производства пассажирских вагонов приближается к локомотивам. Производство путевой техники является фактически штучным или малосерийным. При этом степень кооперационных связей также значительна.

Такая структура отрасли обусловила необходимость разработки универсальных методов реализации Стратегии транспортного машиностроения, применимых для различных производителей, независимо от форм собственности или отраслевой принадлежности комплектаторов. Одним из таких методов явилось стимулирование спроса на внутреннем рынке, которое обеспечивается долгосрочным заказом отечественных железнодорожников.

Однако обе Стратегии имеют и сходные черты. И транспортное машиностроение, и железнодорожный транспорт имеют сопоставимые показатели рентабельности, связанные с государственным регулированием железнодорожных тарифов. Невысокая рентабельность железнодорожников передается машиностроителям, посредством ограничения компанией ОАО «РЖД» закупочных цен не только на производимые модели продукции, но и на новые разработки. Такая ситуация приводит к ограничению финансовых возможностей производителей по разработке перспективных моделей локомотивов, проведению соответствующих НИОКР, а также наращиванию производственных мощностей. Причем не только в транспортном машиностроении, но и в отраслях-комплектаторах, куда транслируется низкая рентабельность производства комплектующих. И опять-таки невысокая доходность не позволяет ОАО «РЖД» самостоятельно финансировать строительство новых железнодорожных линий.

Финансовая проблема в Стратегиях решается разными методами. В транспортном машиностроении — помощь государства в виде частичного финансирования НИОКР с обязательным, значительно большим софинансированием со стороны производителей, направленным на внедрение в производство новых моделей подвижного состава, при этом ОАО «РЖД» обеспечивает гарантированный сбыт этой продукции при соблюдении требуемых технических и эксплуатационно-экономических параметров. На железнодорожном транспорте проблема недостаточности финансирования решается за счет привлечения

Таблица 6. Структура рынка транспортного машиностроения

Продукция	ЗАО «Трансмашхолдинг»	Группа компаний «Дедал»	Прочие частные предприятия	ФГУПы	
				УВЗ*	УКВЗ**, УЗТМ***
Магистральные локомотивы	100%	-	-	-	-
Промышленные локомотивы	66%	-	34%	-	-
Пассажирские вагоны	92%	8%	-	-	-
Вагоны электропоездов	84%	-	16%	-	-
Грузовые вагоны	4%	-	40%	56%	-
Трамвайные вагоны	-	36%	-	-	64%
Вагоны метрополитена	68%	32%	-	-	-

* Уралвагонзавод

** Усть-Катавский вагоностроительный завод

*** Уральский завод транспортного машиностроения

средств федерального и регионального бюджетов для финансирования строительства части железнодорожных линий, классифицируемых Стратегией железнодорожного транспорта как стратегические и социально-значимые.

Еще одна общая проблема для обеих Стратегий – кадровая. В Стратегии железнодорожного транспорта эта проблема обусловлена недостаточным уровнем заработной платы. При этом прямая конкуренция не ярко выражена, так как железнодорожники, как правило, идут работать по специальности либо в ОАО «РЖД», либо в профильные коммерческие структуры. А в транспортном машиностроении особенность заключается в том, что, например, токарь вы-

сокой квалификации нужен не только в этой отрасли, но и во многих других отраслях промышленности. Поэтому конкуренция на рынке труда – максимальна. Отягощается это тем, что в отличие от железнодорожников, сохранивших профессиональную систему обучения, у транспортного машиностроения она не сохранилась в виде единой школы. Соответственно, в Стратегии железнодорожного транспорта предусмотрены модернизация и развитие существующей системы, в Стратегии транспортного машиностроения – фактически воссоздание заново с учетом имеющихся экономических и организационных реалий. ■

Что же главное?

Пожалуй, самый главный итог согласования стратегий заключается в том, что в результате их реализации железнодорожный транспорт получит в свое распоряжение новый отечественный подвижной состав на основе современных технологий, а не технологическую зависимость от иностранных владельцев. Можно утверждать, что согласование стратегий является частичным проявлением промышленной политики государства. Эта позиция кардинально отличается от «промышленно-отверточной» сборки, применяемой в российском автопроме. Ранее иностранные производители железнодорожной техники пытались с помощью организации сборочных производств с локализацией производства второстепенных узлов и деталей проникнуть на российский внутренний рынок с наименьшими для себя потерями доходов и поставить отечественный железнодорожный транспорт в зависимость от своей технологической политики, обеспечив загрузку собственных производственных мощностей.

До 2006 года иностранные производители в достаточно жесткой форме навязывали, зачастую технически устаревшие, решения, анонсируя их как большое благо для России. Например, американские производители на самом высоком уровне лоббировали поставку готовых тепловозов разработки 70-х годов прошлого века для ОАО «РЖД». Иностранцами поставщиками не предусматривалась передача технологий производства ключевых высокотехнологичных комплектующих. Максимум, на что соглашались иностранные партнеры, — передача технологии отверточной сборки продукции из готовых узлов, поставляемых из-за рубежа.

К слову сказать, в других странах СНГ этот трюк с успехом им удался. Так, между крупной американской компанией и Казахстаном подписано соглашение на большие объемы поставки готовых локомотивов с возможной дальнейшей организации сборки из готовых комплектов. На Украине также организовано совместное предприятие с немецким производителем по адапта-

ции готовых локомотивов к местным условиям и дальнейшей возможной их сборке из готовых комплектов основного оборудования.

После того, как российское правительство сформировало свою позицию по отношению к промышленной сборке в транспортном машиностроении (осенью 2006 года), уже через полгода иностранные партнеры стали либо создавать совместные предприятия с российскими производителями на условиях передачи технологий ключевых комплектующих с возможностью их дальнейшего развития отечественной наукой, либо анонсировать свой интерес к созданию подобных кооперационных механизмов. Так, в мае 2007 года между ЗАО «Трансмашхолдинг» и Bombardier Transportation было заключено соглашение о создании в России двух совместных предприятий – инжинирингового центра по разработке новых современных компонентов, оборудования, технических и технологических решений для подвижного состава и совместное предприятие по выпуску тяговых преобразователей. В июне 2007 года в прессе появились сообщения о заинтересованности компании Siemens в создании совместного предприятия с ОАО «Российские железные дороги» и ЗАО «Трансмашхолдинг» по производству российских электричек, вагонов метрополитена и локомотивов на базе технологий немецкого концерна. В сентябре французская компания Alstom Transport высказала заинтересованность в организации своего бизнеса на территории России совместно с российскими производителями.

В этой ситуации именно положения Стратегии транспортного машиностроения и позиция ОАО «РЖД», основанные на принципах государственной промышленной политики, стали тем сигналом для иностранных и отечественных производителей, который окончательно убедил их в бесперспективности рассматривания России в качестве «банановой республики», не способной отстаивать интересы своей экономики и общества в целом.

Разворачивающееся сотрудничество с иностранными партнерами позволит оснащать отече-

ственный железнодорожный транспорт современными элементами железнодорожной инфраструктуры и передовыми моделями подвижного состава. При этом очевидно, что одним из главных показателей должно стать качество отечественной продукции и ее адекватная стоимость.

Не надо бояться амбициозных задач, необходимо опасаться их отсутствия.

Синхронизация стратегий позволила не только сформировать четкие ориентиры развития железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения, но и разработать практические механизмы их технического и технологиче-

ского перевооружения. Фактически при успешной реализации стратегий железнодорожный транспорт имеет все шансы не только догнать передовые страны в этом отношении, но и стать одним из мировых лидеров железнодорожного транспорта с развитым экспортным потенциалом технологий перевозок грузов и пассажиров при обеспечении их высокой безопасности и надежности, с адекватной ценой и сервисом. Это стало бы лучшим доказательством правоты Николая I, полагавшего наличие развитого железнодорожного сообщения в России одним из элементов устойчивого развития страны. ■



Заказ на продукцию железнодорожного машиностроения согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года

Потребный инвентарный парк и объем закупок подвижного состава на период до 2015 года.

Доступно только в печатной версии

Обновление подвижного состава в 2008-2030 гг.

Доступно только в печатной версии

Развитие локомотивного и вагонного парка промышленного железнодорожного транспорта

Доступно только в печатной версии

Степень обновления парка подвижного состава на транспорте общего пользования в период 2008-2030 гг.

Доступно только в печатной версии

Финансово-экономическая оценка перспективного заказа

**Общий объем инвестиций на обновление парка подвижного состава
(максимальный вариант Стратегии 2030)**

Доступно только в печатной версии

Распределение инвестиций в подвижной состав общего пользования по источникам

Доступно только в печатной версии

Структура инвестиций в подвижной состав транспорта общего пользования до 2030 г.

Доступно только в печатной версии

Распределение инвестиций транспорта общего пользования по видам подвижного состава

Доступно только в печатной версии

Распределение средств на обновление парка подвижного состава транспорта общего пользования по источникам финансирования

Доступно только в печатной версии

Распределение средств на обновление парка подвижного состава транспорта общего пользования по источникам финансирования

Доступно только в печатной версии

Структура распределения инвестиций на транспорте необщего пользования

Доступно только в печатной версии

Структура инвестиций на обновление парка подвижного состава транспорта необщего пользования

Доступно только в печатной версии



Информация, статистика

Статистические показатели, представленные в настоящем разделе, основаны на официальных данных федеральных органов исполнительной власти, скорректированных по данным ОАО «РЖД» и производителей.



I. Основные макроэкономические показатели

Основные макроэкономические показатели РФ, 2001-2007 гг.

Показатель	Единица измерения	2001	2002	2003	2004	2005	2006	за 11 мес. 2007
ВВП	млрд. руб.	8 944	10 831	13 243	17 048	21 620	26 781	28 43,0
	% к пред. году	105,1	104,7	107,3	107,2	106,4	106,7	107,7
Инвестиции в основной капитал	% к пред. году	110	102,6	112,5	110,9	110,7	113,7	120,5
Реальные доходы населения	% к пред. году	110	110,9	114,9	109,9	109,3	110	110,1
Инфляция	% к пред. году	118,6	115,1	112	111,7	110,9	109	110,6
Федеральный бюджет								
Доходы	млрд. руб.	1591	2205	2583	3426	5125	6276	7 443,0
	% ВВП	17,8	20,4	19,5	20,1	23,7	23,4	25,8
Профицит	млрд. руб.	265	151	228	731	1 613	1 995	912,0
	% ВВП	3	1,4	1,7	4,3	7,5	7,4	3,2
Консолидированный бюджет								
Доходы	млрд. руб.	2 674	3 516	4 136	5 427	7 612	10 643	11 57,0
	% ВВП	29,9	32,5	31,2	31,8	35,2	39,7	40,4
Профицит	млрд. руб.	267	112	180	762	1670	2 259	2 523,0
	% ВВП	3	1	1,4	4,5	7,7	8,4	8,7
Экспорт	млрд. долл.	101,9	107,3	135,9	183,2	243,8	303,9	315,7
	% ВВП	34,3	31,1	31,5	31	31,9	30,8	115,1
Импорт	млрд. долл.	53,8	61	76,1	97,4	125,4	164,7	198,7
	% ВВП	18,1	17,6	17,6	16,5	16,4	16,7	137,1
Государственный внешний долг	млрд. долл.	129,3	122,1	119,7	110,5	106,1	91	112,0
	% ВВП	42,2	35,3	27,7	18,7	13,9	9,2	9,7
Стабилизационный фонд	млрд. руб.	-	-	-	522	1 237	2 347	3 849,0
	% ВВП	-	-	-	3,1	5,7	8,8	13,3
Инвестиционный фонд	млрд. руб.	-	-	-	-	69,7	70,7	177,0
	% ВВП	-	-	-	-	0,3	0,3	0,6
Золотовалютные резервы	млрд. долл.	36,6	47,8	76,9	124,5	182,2	303,7	463,5

Источники: Минэкономразвития РФ, ЦБ РФ, Росстат, Минфин РФ

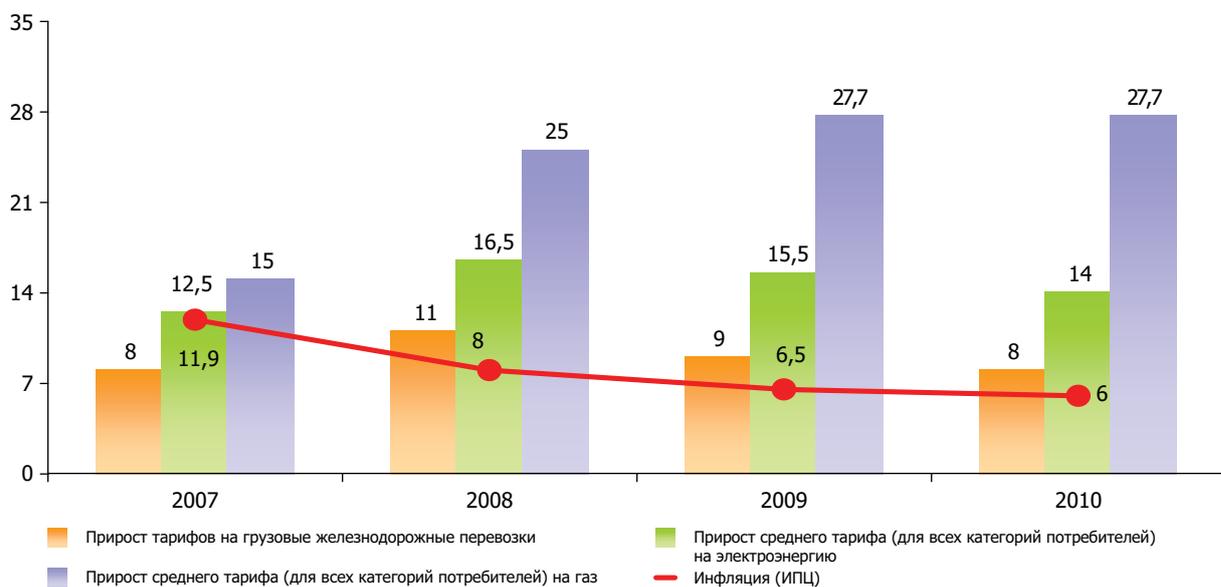
Прогноз роста тарифов на услуги естественных монополий, 2008-2010 гг. (%)

Показатель	2007	2008	2009	2010
Инфляция (ИПЦ)*	11,9	7,0 – 9,0	6,5	6,0
Прирост тарифов на грузовые железнодорожные перевозки	8	11,0	9,0	8,0
Прирост среднего тарифа (для всех категорий потребителей) на электроэнергию	12,5	16,0-17,0	15,0-16,0	13,0-15,0
Прирост среднего тарифа (для всех категорий потребителей) на газ	15	25,0	27,7	27,7

* ИПЦ — индекс потребительских цен

Источник: Минэкономразвития РФ, октябрь 2007 г.

Прогноз роста тарифов на услуги естественных монополий на период 2008-2010 гг.



Источник: Минэкономразвития РФ, октябрь 2007 г.

Цепные индексы основных макроэкономических показателей

	2004				2005				2006				2007			
	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв
Индекс ВВП	0,953	1,026	1,160	1,147	1,001	1,083	1,236	1,239	1,051	1,159	1,320	1,335	1,134	1,249	1,421	н/д
Индекс промышленного производства	0,965	0,924	0,946	1,069	1,003	0,979	0,993	1,120	1,043	1,007	1,048	1,148	1,136	1,116	1,064	1,220
Индекс физического объема производства	0,865	0,954	0,960	0,997	1,001	0,976	1,021	1,181	1,191	1,230	1,222	1,215	1,392	1,345	1,584	н/д

Динамика индексов основных макроэкономических показателей



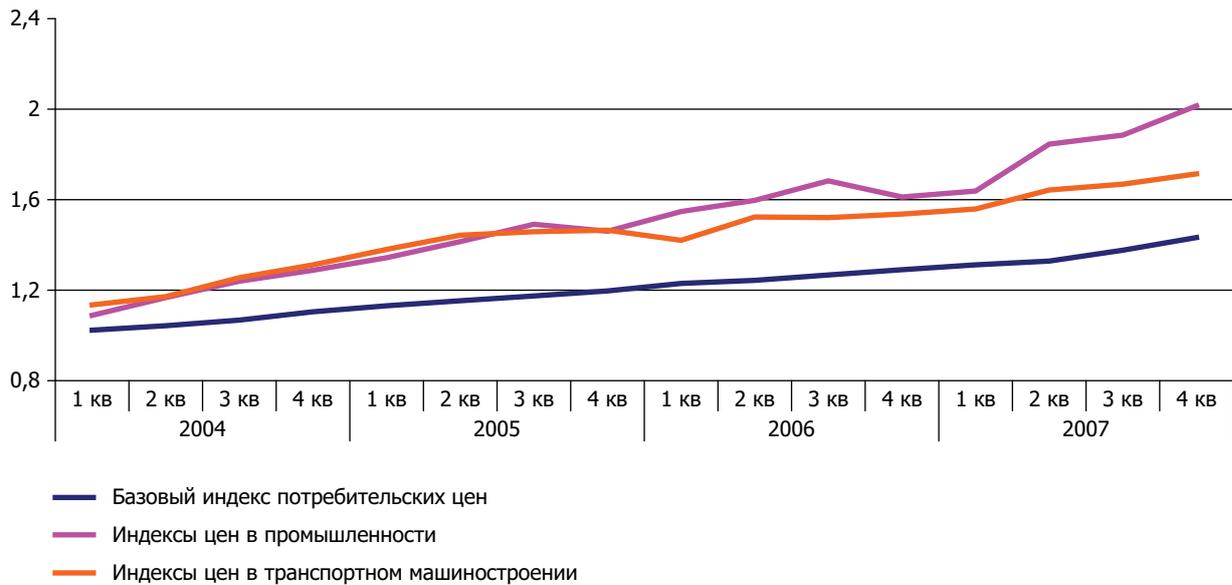
Анализ динамики базовых индексов основных макроэкономических показателей, приведенных к IV кварталу 2003 года, показал следующие тенденции:

1. Рост производства продукции транспортного машиностроения на рассматриваемом отрезке времени опережает как рост промышленного производства в целом, так и рост реального ВВП, что говорит об опережающих темпах развития отрасли.
2. Росту производства продукции транспортного машиностроения наименее присуща годовая цикличность, что говорит об устойчивом рынке сбыта продукции.

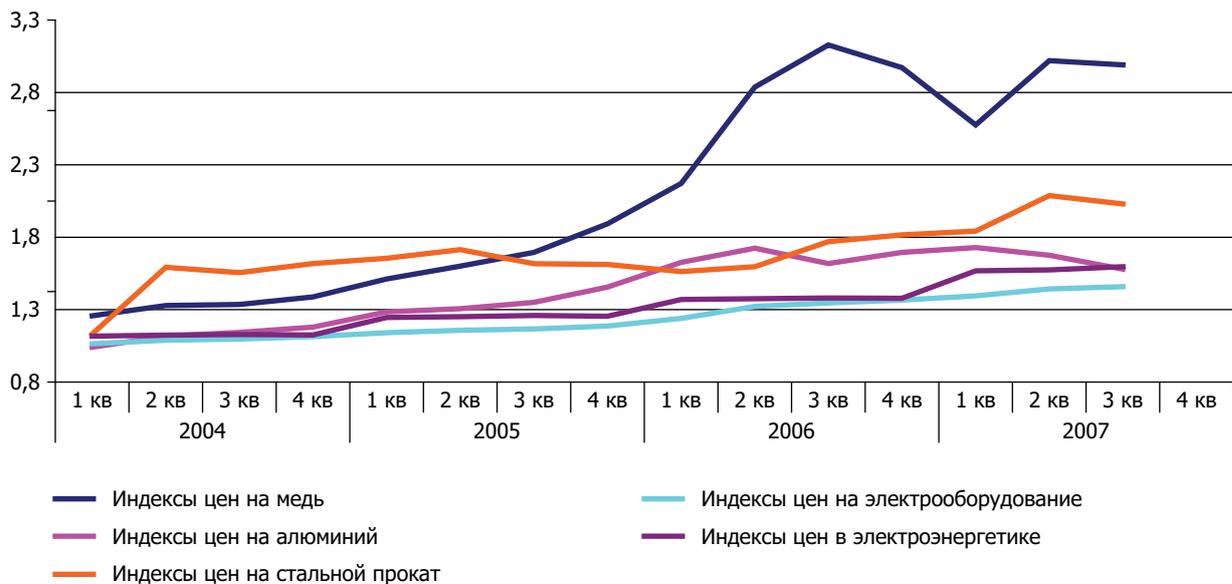
Индексы цен на основные ресурсы

Наименование индекса	2004				2005				2006				2007			
	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв
Базовый индекс потребительских цен	1,023	1,043	1,068	1,104	1,131	1,153	1,174	1,197	1,230	1,243	1,267	1,290	1,312	1,329	1,377	1,433
Индексы цен в промышленности	1,089	1,167	1,240	1,288	1,343	1,415	1,491	1,460	1,547	1,597	1,683	1,612	1,638	1,846	1,885	2,015
Индексы цен в транспортном машиностроении	1,135	1,171	1,255	1,312	1,380	1,443	1,458	1,465	1,420	1,523	1,521	1,536	1,559	1,643	1,668	1,714
Индексы цен на медь	1,258	1,328	1,336	1,388	1,512	1,601	1,696	1,893	2,172	2,837	3,128	2,972	2,576	3,020	2,990	н/д
Индексы цен на алюминий	1,041	1,117	1,143	1,179	1,285	1,307	1,350	1,455	1,627	1,724	1,618	1,695	1,729	1,676	1,579	н/д
Индексы цен на стальной прокат	1,132	1,592	1,556	1,619	1,655	1,715	1,618	1,612	1,564	1,596	1,770	1,816	1,842	2,087	2,030	н/д
Индексы цен на электрооборудование	1,065	1,089	1,097	1,114	1,141	1,157	1,167	1,186	1,240	1,322	1,347	1,367	1,395	1,443	1,459	н/д
Индексы цен в электроэнергетике	1,117	1,124	1,128	1,125	1,246	1,252	1,260	1,255	1,371	1,375	1,380	1,378	1,568	1,574	1,596	н/д

Динамика индексов основных показателей



Динамика индексов цен на основные ресурсы



Анализ динамики базовых индексов цен, приведенных к IV кварталу 2003 года, показал следующие тенденции:

1. Рост цен в промышленности опережает рост цен в транспортном машиностроении на 17%, что объясняется жесткой ценовой политикой основного потребителя продукции трансмаша — ОАО «РЖД».
2. Рост цен на стальной прокат на 20 %, на медь на 80% опережает рост цен на продукцию транспортного машиностроения.
3. Рост цен на ресурсы более низких переделов опережает рост цен на продукцию более высоких переделов.

II. Показатели работы железнодорожного транспорта

В настоящем разделе показатели 2007 года основаны на предварительных данных ОАО «РЖД».

Основные показатели работы железнодорожного транспорта общего пользования

Доступно только в печатной версии

Прирост погрузки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования

Доступно только в печатной версии

Прирост грузооборота на железнодорожном транспорте общего пользования

Доступно только в печатной версии

Прирост объемов перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте общего пользования

Доступно только в печатной версии

Прирост пассажирооборота на железнодорожном транспорте общего пользования

Доступно только в печатной версии

Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по видам сообщения

Доступно только в печатной версии

Изменение объемов погрузки на железнодорожном транспорте общего пользования по видам грузов в 2007 г. по отношению к 2006 г.

Доступно только в печатной версии

Объемы перевозок грузов по видам транспорта, 2006 г.

Доступно только в печатной версии



III. Железнодорожное машиностроение

Производственные показатели

Динамика производства продукции транспортного машиностроения в 2004 – 2007 годах, ед.

Доступно только в печатной версии

Локомотивы

Производство магистральных локомотивов в 2004-2007 гг.

Доступно только в печатной версии

Производство локомотивов в 2007 г. ежемесячно, ед.

Доступно только в печатной версии

Производство магистральных тепловозов в 2006 и 2007 гг. (помесячно)

Доступно только в печатной версии

Производство магистральных электровозов в 2006 и 2007 гг. (помесячно)

Доступно только в печатной версии

Производство маневровых и промышленных тепловозов в 2006 и 2007 гг. (помесячно)

Доступно только в печатной версии

Производство локомотивов, ед.

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей тепловозов в 2007 году

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей магистральных тепловозов в 2007 году

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей маневровых и промышленных тепловозов в 2006 году

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей маневровых и промышленных тепловозов в 2007 году

Доступно только в печатной версии

Вагоны

Производство грузовых вагонов в 2004-2007 гг.

Доступно только в печатной версии

Производство пассажирских вагонов в 2004-2007 гг.

Доступно только в печатной версии

Производство вагонов в 2007 г. ежемесячно, ед.

Доступно только в печатной версии

Производство грузовых вагонов в 2006 и 2007 гг. (помесячно)

Доступно только в печатной версии

Производство пассажирских вагонов в 2006 и 2007 гг. (помесячно)

Доступно только в печатной версии



Производство вагонов, ед.

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей грузовых вагонов в 2006 году

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей грузовых вагонов в 2007 году

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей пассажирских вагонов в 2006 году

Доступно только в печатной версии

Структура рынка производителей пассажирских вагонов в 2007 году

Доступно только в печатной версии

Путевая техника

Производство машин для строительства и планового ремонта пути в 2004-2007 гг.

Доступно только в печатной версии

Производство машин для текущего содержания пути в 2005-2007 гг.

Доступно только в печатной версии

Производство путевой техники в 2007 г. ежемесячно, ед.

Доступно только в печатной версии

Производство машин для строительства и планового ремонта пути в 2006 и 2007 гг.

Доступно только в печатной версии

Производство машин для текущего содержания пути в 2006 и 2007 гг.

Доступно только в печатной версии



Производство путевой техники, ед.

Доступно только в печатной версии

IV. Железнодорожное машиностроение

Социально-экономические показатели

Отгружено товаров собственного производства предприятиями транспортного машиностроения, выполнено работ и услуг собственными силами (без НДС и акцизов), млн. руб.

Доступно только в печатной версии

Среднесписочная численность работников предприятий отрасли за последний месяц квартала, чел.

Доступно только в печатной версии

Среднемесячная заработная плата работников предприятий отрасли за последний месяц квартала, руб.

Доступно только в печатной версии

Полное наименование кодов ОКВЭД транспортного машиностроения

Доступно только в печатной версии



Дискуссионная площадка

Уважаемые читатели!

У вас есть возможность высказать на страницах нашего издания мнение по актуальным проблемам железнодорожной отрасли, а также отраслей-поставщиков. В первом номере предлагаем вам актуальную тему для обсуждения.

В дальнейшем тематики могут предлагаться читателями «Техники железных дорог»: производителями, потребителями, представителями органов законодательной и исполнительной власти, экспертами. Каждая предложенная тема будет рассмотрена редакционным советом.

Для краткого выражения вашей позиции по обсуждаемой проблеме на сайте www.ipem.ru будет проводиться электронный опрос.

Надеемся, что результатом работы дискуссионной площадки станет выработка консолидированной и сбалансированной позиции по вопросам развития транспортного машиностроения, отраслей-комплектаторов и железнодорожного транспорта в целом.

Определяющий фактор роста цен на грузовые вагоны

- Рост себестоимости производства вагонов?
- Увеличение инвестиционной составляющей цене вагона?
- Превышение спроса на вагоны над предложением?
- Другие факторы.

В последние годы наблюдается постоянный рост цен на вагоны различных моделей. **Какие факторы вызывают опережающий рост цен на грузовые вагоны?**

Можно считать, что одну из ключевых ролей в этом вопросе сыграл интенсивный рост цен на металлопродукцию. Учитывая тот факт, что металл занимает до 80% в структуре себестоимости грузового вагона, его влияние на стоимость конечной продукции является значительным.

Не исключено, что также существенную роль сыграло превышение спроса над предложением. Особенную актуальность это аспект получил из-за значительного роста неудовлетворенного

спроса, как со стороны национального перевозчика, так и со стороны компаний-операторов.

Рост цен на грузовые вагоны негативно отражается на общем состоянии вагонного парка, приводит к излишним затратам на эксплуатацию изношенных вагонов, отрицательно влияет на безопасность. Увеличение цены нового вагона отражается в итоге на повышении стоимости перевозки в этих вагонах. Поэтому можно говорить о негативном эффекте как для железнодорожного транспорта, так и для всей экономики страны.

Какие еще факторы повлияли на рост цен на грузовые вагоны? Какие из них ключевые? Что можно сделать, чтобы остановить рост? Необходимо ли участие государства в решении этой проблемы?

Ждем Ваших отзывов и предложений по этому важнейшему вопросу, при этом планируя не только подробно осветить эту проблему на страницах нашего издания, но и попытаться совместно решить эту проблему в рамках деятельности НП «ОПЖТ».



Соглашение между UNIFE и НП «ОПЖТ»



По поручению президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина в штаб квартире европейского союза железнодорожного машиностроения (UNIFE) в Брюсселе подписаны исторически важные документы по развитию сотрудничества отечественного и европейского машиностроения в области улучшения качества изготовления подвижного состава и железнодорожной техники.

Начальником Центра инспекций по контролю качества и приёмке – структурного подразделения ОАО «РЖД», вице-президентом некоммерческого партнёрства «Объединение производителей железнодорожной техники» С. Палкиным на

переговорах с Генеральным директором UNIFE М. Клаузекером и Генеральным директором IRIS Б. Кауфманом подписаны Меморандум о сотрудничестве и Лицензионное соглашение.

Этому событию предшествовали неоднократные рабочие встречи с руководством европейского союза железнодорожного машиностроения, в том числе обстоятельные переговоры вице-президента ОАО «РЖД», президента НП «ОПЖТ» В. А. Гапановича с Б. Кауфманом на семинаре организаций отечественного машиностроения по проблемам улучшения качества в Нижнем Новгороде.

Подписанными в Брюсселе документами предусматривается предоставление НП «ОПЖТ» эксклюзивных прав на перевод и распространение в Российской Федерации и странах СНГ новейшей версии европейского стандарта железнодорожной промышленности IRIS.

В соответствии с принятыми обязательствами специалисты UNIFE в течение 2-х лет готовят в России более 100 отечественных менеджеров с глубоким знанием стандарта IRIS и предусмотренных этим стандартом методов оценки работы заводов по качеству. Они станут основным ядром специалистов по освоению на российских предприятиях современных методов анализа и определения оптимальных путей, направленных на повышение эффективности существующих систем менеджмента качества. В дальнейшем, по системе каскадного обучения предполагается осуществить внедрение европейского стандарта качества на всех ведущих заводах транспортного машиностроения.

Актуальность реализации российскими машиностроителями требований стандарта IRIS определяется грандиозными целями, одобренными железнодорожным съездом, Стратегии развития на период до 2030 года. Предстоящее,

Внедрение в российской промышленности стандарта IRIS позволит Российским железным дорогам удовлетворить свои потребности на отечественную железнодорожную технику самого высокого качества

практически полное, обновление эксплуатируемого сегодня подвижного состава требует в максимально короткие сроки создать целый спектр новых локомотивов и вагонов, отвечающих задачам эффективности не только в настоящее время, но в перспективе, т. е. за пределами сроков реализации стратегии развития российских железных дорог.

Внедрение в российской промышленности стандарта IRIS, наряду с реализацией задачи, поставленной на железнодорожном съезде в октябре 2007 года Президентом России В. В. Путиным по развитию инжиниринга и трансферта передовых зарубежных технологий, позволит Российским железным дорогам уже в ближайшие годы полнее удовлетворить свои потребности на отечественную железнодорожную технику самого высокого качества.

Особую важность подписанные документы приобрели в период подготовки делегации Российских железных дорог к участию в декабрьской сессии Международного союза железных дорог (МСЖД) в Париже.

На сессии было продолжено обсуждение предложения президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина (июльская сессия МСЖД в Москве, 2007 год) об унификации международных требований к железнодорожному подвижному составу

и инфраструктуре на основе международных стандартов. Активное внедрение признанного не только в Европе, но и международным сообществом стандарта железнодорожной промышленности IRIS является важным шагом Российских железных дорог по практической реализации решений московской сессии МСЖД и своего рода примером, которому могут последовать и другие национальные железнодорожные организации.

Участие ОАО «РЖД» в качестве учредителя российского объединения производителей железнодорожной техники получило интересное развитие при обсуждении вопроса о вступлении НП «ОПЖТ» в UNIFE. Как известно, в деятельности европейского союза железнодорожного машиностроения не участвуют железнодорожные операторы или владельцы железнодорожных инфраструктур. Это в определенной степени сдерживает расширение сотрудничества производителей и потребителей железнодорожной техники, так как в период эксплуатации возникает множество проблем, связанных с недостаточной подготовленностью инфраструктуры к эксплуатации предлагаемого производителями нового подвижного состава.

В результате такого обсуждения руководством UNIFE было принято решение о начале переговоров со всеми европейскими операторами и владельцами инфраструктур о создании единого стандарта требований как к железнодорожной технике, так и к состоянию инфраструктуры, организации эксплуатации подвижного состава. Первое заседание международной рабочей группы UNIFE по рассмотрению этих проблем состоялось 13 декабря в Париже. Для участия в работе международной рабочей группы руководством UNIFE была приглашена делегация Российских железных дорог, а также представители российской железнодорожной промышленности.

Правила вступления в НП «ОПЖТ»

Для вступления в некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» требуются следующие документы:

- 1 Заявление о вступлении на имя Президента НП «ОПЖТ» В. А. Гапановича;
- 2 Заполненная анкета установленной формы;
- 3 Копии уставных документов;
- 4 Письмо-представление организации

Более подробно условия вступления в НП «ОПЖТ» приведены на сайте www.opzt.ru



Работа комитетов НП «ОПЖТ»

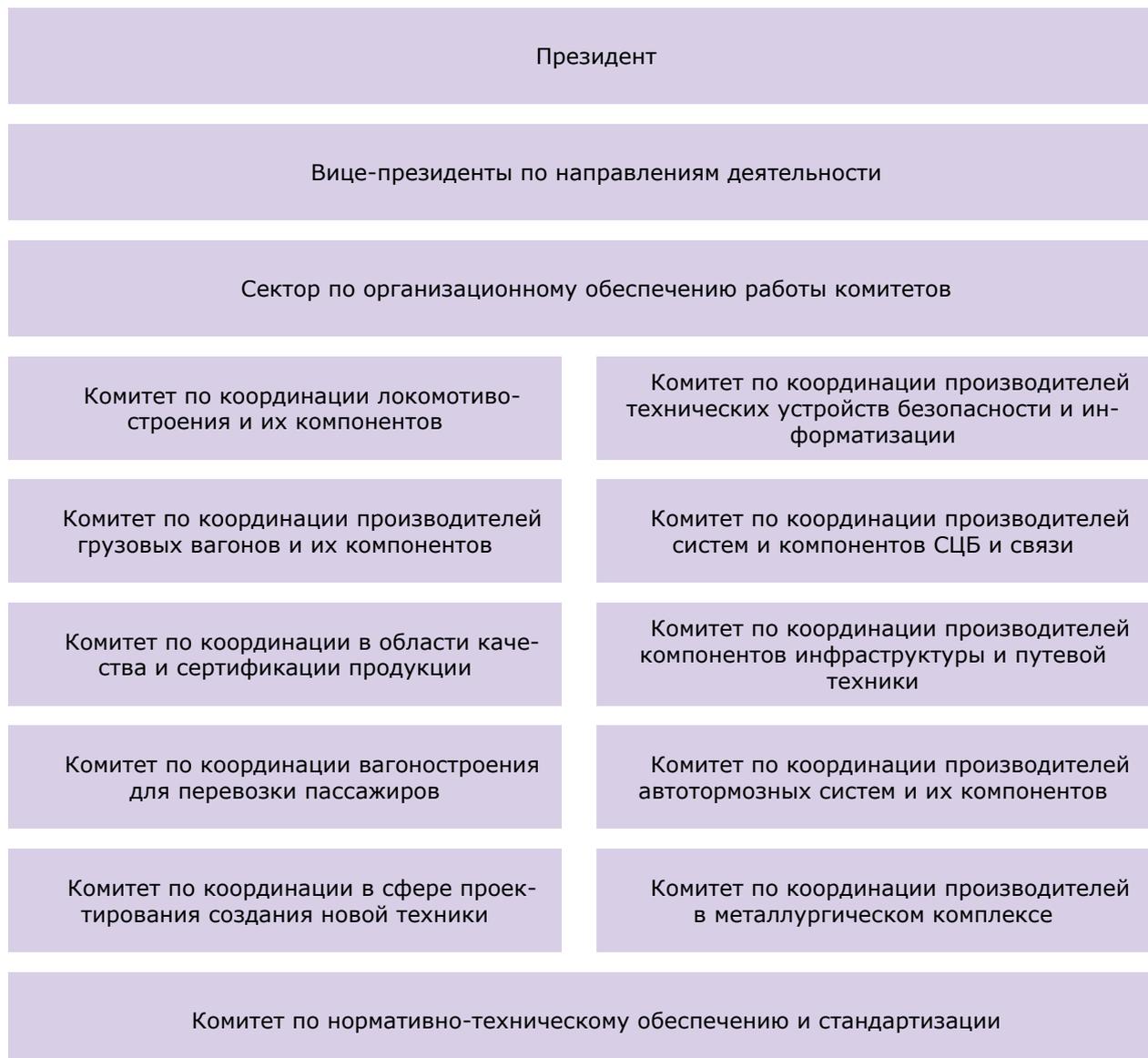
В настоящее время проводятся работы по обеспечению начала функционирования профильных комитетов. По состоянию на начало февраля 2008 года проведены заседания комитетов:

- Комитет по координации локомотивостроения и их компонентов.
- Комитет по координации производителей грузовых вагонов и их компонентов.
- Комитет по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации.

- Комитет по координации производителей компонентов инфраструктуры и путевой техники.
- Комитет по координации производителей в металлургическом комплексе.

К участию в работе комитетов на постоянной основе и на общественных началах приглашены лучшие специалисты ОАО «РЖД», научных организаций и крупнейших производителей.

Комитеты НП «ОПЖТ»



План деятельности НП «Объединение производителей железнодорожной техники» на I полугодие 2008 года

Разработка нормативно-технической документации

- Создание основополагающих стандартов системы стандартов НП «ОПЖТ».

Информационно-аналитическое сопровождение деятельности производителей железнодорожной техники.

- Организация выпуска печатного издания с последующим распространением на бесплатной основе среди организаций — членов НП «ОПЖТ».
- Организация выпуска печатного издания: «Сборник информации о российских вагонах», с последующим распространением на коммерческой основе среди заинтересованных организаций.
- Формирование перечня НИОКР в области разработки новой продукции транспортного машиностроения, её производства и обслуживания в течение жизненного цикла, требующих финансовой поддержки.
- Подготовка предложений в ФЦП «Модернизация транспортной системы России 2002-2010» для направления в Минпромэнерго России.
- Подготовка перечня важных инвестиционных проектов в области транспортного машиностроения для включения в План реализации Стратегии развития транспортного машиностроения на период до 2015 года.

Нормативно-правовая поддержка производителей.

- Подготовка предложений по корректировке таможенных пошлин на ввозимую бывшую в эксплуатации железнодорожную технику
- Подготовка предложений по развитию кадрового потенциала транспортного машиностроения.

Регистрация органа по сертификации.

- Регистрация дочерней структуры: «Центр технической компетенции».
- Регистрация системы добровольной сертификации.

Обучающие мероприятия.

- Проведение семинара-совещания по теме: «Применение методики расчета стоимости жизненного цикла продукции».
- Участие и обеспечение участия членов НП «ОПЖТ» в Международной конференции «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте - 2008»
- Организация и проведение семинара-совещания по теме:

«Технический аудит – новый подход».

- Участие и обеспечение участия членов НП «ОПЖТ» в Бизнес-форуме «Стратегическое Партнерство 1520» в г. Сочи
- Проведение семинара-совещания по теме: «Об опыте работы по повышению результативности добровольной сертификации».

Организационные мероприятия.

- Разработка предложений по определению размеров членских взносов для вынесения на обсуждение Наблюдательным советом и утверждение Общим собранием.
- Определение направлений и плана работы профильных комитетов НП «ОПЖТ».
- Представление на рассмотрение членам Наблюдательного совета сметы НП «ОПЖТ» на 2008 г.
- Проведение заседания Наблюдательного совета НП «ОПЖТ».
- Проведение Общего собрания членов НП «ОПЖТ».

События I полугодия 2008 года

Дата	Событие	Место
20-21 февраля	Конференция «Логистика-2008»	Москва
21-22 февраля	Международная конференция «Развитие вокзалов России»	Москва
28 февраля	Конференция «Металлургия-РЖД – стратегия взаимного успеха»	Москва
04 марта	Конференция «Информационные технологии на транспорте»	Москва
11 марта	Круглый стол «Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного подвижного состава»	Москва
12-14 марта	Выставка-форум «Электроника-транспорт 2008»	Москва
25-26 марта	Конференция «Транспортировка нефти и нефтепродуктов»	Москва
2-3 апреля	Выставка-конференция «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте»	Щербинка
09 апреля	Круглый стол «Транспортное право-2008»	Москва
15-16 апреля	Форум «Пассажирский форум»	Москва
22-23 апреля	Международная конференция «ТрансРоссия 2008»	Москва
21-24 мая	III Международный Бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520»	Сочи
Май	II Международная конференция «Транспорт России»	Сочи
17-18 июня	Уральский транспортно-логистический форум	Екатеринбург
24 июня	Круглый стол «Организация отраслевых деловых мероприятий»	Москва



Информация предоставлена организатором мероприятий компанией «Бизнес-Диалог»
 +7 (495) 940-60-72
 +7 (495) 624-59-32
www.businessdialog.ru



ЭП2К-002

Техника железных дорог
Февраль 2008