

КОНТЕЙНЕРНЫЙ БИЗНЕС

БЮЛЛЕТЕНЬ



ПЕРЕВОЗКИ
ТРАНСПОРТ
ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ

10 января – 10 февраля 2012

Перевозки 4–12

- ВМТП подвел производственные итоги 2011 года
- Грузооборот компаний группы НКК в 2011 году составил 1 310 974 TEU
- «Русская тройка» в 2011 году увеличила объем перевозок на 30%
- Объем железнодорожных перевозок «Трансгаранта» в 2011 году вырос на 4%
- Грузооборот Группы НМТП в 2011 году вырос на 2,3%
- Транспортная группа FESCO: итоги операционной деятельности в 2011 году
- «ТрансКонтейнер»: предварительные операционные результаты за 4 квартал и 2011 год
- Развитие линейных сервисов SASCO в 2011 году
- Грузооборот морских портов России за 2011 год
- «РЖД Логистика» и «ТрансКонтейнер» организовали совместную отправку контейнерного поезда из Челябинска
- Регулярный сервис на УЛКТ
- Из ВМТП в Москву ушел 400-й блок-трейн
- Грузооборот стивидорных компаний UCL Port в 2011 году составил 32 млн тонн
- Железнодорожный рекорд ПКТ
- ВМТП подвел итоги января 2012 года

Транспорт 14–20

- Компания СТГ вступила в Международную танк-контейнерную организацию (ITCO)
- Тихвинский вагоностроительный завод получил сертификат на производство вагона-платформы
- Программа форума «ЮгТранс» пополнилась новыми докладчиками
- Вагончик тронется – завод останется!
- СИБУР-Транс завершил строительство пункта РИП в Нягани
- Rail Garant приступил к работам по развитию контейнерного терминала в порту Мууга
- ОАО «Трансконтейнер» может предоставить Казахстану технологии перевозки зерна в контейнерах
- «Из отрасли должны уйти люди, случайно оказавшиеся в этом бизнесе»

Грузовладельцы 22–38

- В Угличе открывается инновационный завод энергооборудования
- В Липецке построят еще одну кондитерскую фабрику
- Машиностроение Татарстана: итоги 2011 года и планы руководителей ведущих предприятий РТ
- Thyssenkrupp Uhde инвестирует средства в РФ
- Производства, открытые в декабре 2011 года
- Внешняя торговля России в 2011 году

«Полностью автоматизирована. Быстро и безопасно.»



Удлинительная рама Timars ОНА (Швеция).
Совместима с любым ведущим спредером
(кран, рич-стакер и т.п.).
Телескопирование 20-40-45 футов.
Максимально безопасная и эффективная
грузообработка негабаритных грузов.
Исключает ручной труд.



ЗАО «Роксор Индастри» является официальным и эксклюзивным дистрибьютером компании «Timars Svets&Smide AB» в России и Казахстане.

Звоните прямо сейчас и наши специалисты проконсультируют вас. Воспользуйтесь бесплатным номером:

8 800 555-78-50

(812) 327-78-50

www.timars.se www.roxorindustry.ru lifting@roxor.ru

ВМТП ПОДВЕЛ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ИТОГИ 2011 ГОДА

Грузопереработка Владивостокского морского торгового порта (входит в Транспортную Группу FESCO) за период январь-декабрь 2011 года составила 6 млн. 381,9 тыс. тонн.

В этом объеме на долю навалочных, наливных, лесных, прочих генеральных грузов, за исключением контейнеров, приходится 3 млн. 115 тыс. тонн. В порту ежесуточно в среднем обрабатывалось 17 тыс. 484 тыс. тонн различных грузов.

Контейнерных грузов за 12 месяцев 2011 года в ВМТП было переработано 432 062 TEU, из них терминалом «ВКТ» – 297 956 TEU, остальными терминалами – 134 142 TEU. В общем объеме переработанных портом контейнеров экспорт составил 162 393 TEU, импорт – 156 733 TEU, каботаж – 112 936 TEU.

По словам генерального директора ОАО «Владивостокский морской торговый порт» Владимира Корчанова, результат 2011 года говорит об активной работе компании по всем приоритетным направлениям. Объем обработки контейнеров по сравнению с январем-декабрем 2010 года возрос на 27%. Кроме этого, значительно увеличились отправки контейнерных поездов, формируемых Владивостокским контейнерным терминалом: со 158 в 2010 году до 299 в 2011. Также руководитель компании отметил, что показатель работы с таким грузом, как импортные автомашины и техника, увеличился на 12,5% и составил 85284 единицы. Зерновых грузов в 2011 году в каботажном и экспортном направлениях было обработано 84 тыс. тонн, что на 37% больше результата аналогичного периода 2010 года. В целом же, итоговый результат грузопереработки составляет 105% годового плана.

Владимир Корчанов уточнил, что производственная деятельность ВМТП на 2012 год планировалась с учетом тенденции перехода стивидорной компании от перевалки массовых грузов к грузам высокодоходным. При этом порт сохранит выбранные ранее приоритеты: это работа с контейнерными грузами, автотехникой, зерновыми и проектными грузами.

(Пресс-служба компании)

ГРУЗОБОРОТ КОМПАНИЙ ГРУППЫ НКК В 2011 ГОДУ СОСТАВИЛ 1 310 974 TEU

Национальная Контейнерная Компания сообщает об итогах работы группы в 2011 году:

Грузооборот ЗАО «Первый Контейнерный Терминал» (ПКТ) в 2011 г. составил 1 173 942 TEU (+1,2% к итогам 2010 года). ПКТ вновь подтвердил статус лидера, обработав рекордный за всю

историю российской контейнерной отрасли объем грузов.

Грузооборот тылового терминала в Шушарах (ЗАО «Логистика-Терминал», ЛТ) составил 90 896 TEU (рост в 4,9 раза к итогам 2010). В апреле 2011 г. ЛТ стал первым терминалом в России, начавшим работу в качестве «сухого порта». В связи с существенным ростом грузооборота терминал перешел на круглосуточный режим работы и получил дополнительную технику для обработки контейнеров.

В 2011 г. состоялся пуск в эксплуатацию Усть-Лужского Контейнерного Терминала (УЛКТ). 29 декабря УЛКТ обработал первое судно, контейнеровоз Emotion, в рамках еженедельного сервиса, осуществляемого компанией Unifeeder. Строительство первой очереди УЛКТ с пропускной способностью было завершено в конце ноября 2011 года. Полного развития терминал достигнет к 2025 году, когда его пропускная способность составит порядка 3 млн TEU.

С июля 2011 года НКК оказывает своим клиентам дополнительный транспортный и логистический сервис через ООО «НКК Логистика» – официального железнодорожного оператора группы. НКК Логистика отправляет контейнерные поезда от Первого Контейнерного Терминала до «Логистики-Терминала», Москвы и Обнинска (Калужская обл.). За 2011 год общий объем контейнеров, отправленных НКК Логистика по железной дороге составил 7 433 TEU (86 контейнерных поездов).

(Пресс-служба компании)

«РУССКАЯ ТРОЙКА» В 2011 ГОДУ УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК НА 30%

В 2011 году «Русская тройка» увеличила объем перевозок на 30% по сравнению с 2010 годом. Прошедший год в производственном плане стал самым успешным для Компании за всю историю деятельности. Было перевезено 104 660 ДФЭ. Наибольший рост достигнут в перевозке импорта – более чем в два раза, экспортные перевозки выросли на 12%, на 9% увеличились внутренние перевозки.

Всего было организовано 775 контейнерных поездов, включая проектные (доставка комплектов и компонентов для сборки автомобилей), что превышает показатель 2010 года на 86%. Ежедневно в среднем отправлялось до 8 поездов в направлении Дальнего Востока и Сибири (Владивосток, Хабаровск, Новосибирск), 5-6 поездов из Владивостока на Москву.

Одним из важных результатов работы в прошедшем году стал запуск совместно с партнерами регулярного сервиса «Славянский экспресс».

Полносоставный контейнерный поезд начал курсировать в октябре 2011 года из польского Славкува, через территорию Украины, до Брянска. Далее в зависимости от назначения груза группами или одиночными вагонами.

Ключевая особенность проекта – прохождение поездом транзитных таможенных пунктов строго по расписанию. Это позволяет гарантировать клиентам срок доставки в пределах 2,4 суток (58 часов) на плече 1 500 км. Таким образом, транзитное время по сравнению с повагонной перевозкой и работой сцепами вагонов сокращается в 3-7 раз. В течении IV квартала 2011 г. проведено 12 поездов.

(Пресс-служба компании)

ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК «ТРАНСГАРАНТА» В 2011 ГОДУ ВЫРОС НА 4%

Объем перевозок компаний, входящих в группу «Трансгарант», в 2011 году составил 25,5 млн тонн, что на 4 % больше 2010 года.

Рост погрузки в первую очередь обусловлен увеличением объемов перевозок промышленных грузов универсальным парком компании.

Как и в 2010 году, основой перевозок «Трансгаранта» являются грузы I тарифного класса, объем которых составляет 81 % от всей погрузки.

Компания перевезла 11,8 млн тонн угля (рост на 2 %), 5,3 млн тонн ЖРС (-7%), 1,7 млн тонн строительных грузов (рост на 5 %), 1,6 млн тонн металла (рост на 36 %), 1,1 млн тонн флюсов (-19 %), 541 тыс. тонн цемента (рост на 53 %), 442,5 тысяч тонн бумаги (рост на 10 %), 425,5 тысяч тонн лесных грузов (рост на 65 %).

Основными для компании в 2011 году остались перевозки угля, половина погрузки которого идет в адрес предприятий ЖКХ. Другими грузами, определяющими структуру погрузки, стали грузы в контейнерах и металл.

Грузооборот «Трансгаранта» составил 33,5 млрд т-км. и снизился 5 %. Снижение обусловлено сокращением средней дальности перевозки на 6 %, до 1 775 км.

Объем перевозок грузов в контейнерах составил 147 тыс. TEU (рост на 31 % по сравнению с 2010-м). В 2011 году «Трансгарант» активно развивал маршрутные перевозки грузов ускоренными контейнерными поездами (УКП). Всего было отправлено 467 УКП. Основные грузы, перевезенные в контейнерах – товары народного потребления, продукция целлюлозно-бумажной и химической промышленности, продукция «северного завоза», автокомплектующие.

Количество вагонов в оперировании группы «Трансгарант» на 31 декабря 2011 года составило

16 579 единиц, что больше, чем годом ранее, на 6 %. Собственный подвижной состав насчитывает 15 106 единиц, или 91 %.

(Пресс-служба компании)

ГРУЗООБОРОТ ГРУППЫ НМТП В 2011 ГОДУ ВЫРОС НА 2,3%

Группа НМТП публикует консолидированные операционные результаты 2011 года.

Для обеспечения сопоставимости результатов при расчете грузооборота предыдущих периодов в него включены объемы перевалки ООО «Приморский торговый порт», приобретенного Группой НМТП в январе 2011 года.

Суммарный грузооборот Группы НМТП в отчетном периоде составил 157 млн. тонн, что на 3,6 млн. тонн или на 2,3% больше того же показателя 2010

года.

В сегменте наливных грузов по результатам 2011 года отмечен рост на 3,2 млн. тонн, или на 2,5% по отношению к объемам соответствующего периода 2010

года.

Суммарный объем перевалки Группой сырой нефти за 2011 год составил 113,4 млн. тонн, что практически соответствует показателю 2010 года (снижение на 0,4%).

Рост объемов перевалки нефтепродуктов по Группе составил 29,8% или 3,8 млн. тонн. Общий объем перевалки нефтепродуктов за отчетный период составил 16,5 млн. тонн, из которых 4,5 млн. тонн пришлось на перевалку дизельного топлива ООО «Приморский торговый порт» на двух причалах, арендуемых Группой с января 2011 года.

Объем переваленного зерна в 2011 году вырос на 0,3% и составил 5,8 млн. тонн.

По ряду прочих позиций в сегменте навалочных грузов зафиксирован рост: железная руда и железорудный концентрат (рост на 0,6 млн. тонн или на 25,2%) до 2,9 млн. тонн, минеральные удобрения (рост на 25,5 тыс. тонн или на 1,2%).

Перевалка генеральных грузов в 2011 году 2011 года составила 9,1 млн. тонн, что на -1,4 млн. тонн (-13,5%) меньше, чем в прошлом году. Отставание объемов перевалки лесных грузов (-0,5 млн. тонн или -43%) и черных металлов (1 млн. тонн или -12,8%) от прошлогоднего графика вызвано общей нестабильной ситуацией на мировых рынках и, как результат, пониженным спросом со стороны основных потребителей российского леса и металлов.

В 2011 году контейнерооборот Группы НМТП в двадцатифутовом эквиваленте по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 26,7% и составил 598 тыс. TEU, из которых

162 тыс. TEU было перевалено ООО «Балтийская стивидорная компания». Объем перевалки контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте в Новороссийске составил в 2011 году 436 тыс. TEU, что на 44% превышает показатель 2010 года.

Комментируя операционные результаты Группы в 2011 году, заместитель генерального директора по продажам и маркетингу Группы НМТП Радо Антолович отметил:

«В 2011 году Группа смогла показать сильные операционные результаты: рост грузооборота в 2,3% превышает средний рост по отрасли, который по данным Ассоциации морских торговых портов составил +1,8%.

Это свидетельствует о том, что менеджменту удалось успешно компенсировать потери грузов, вызванных нестабильной экономической ситуацией в мире и запретом на экспорт зерновых из России, действовавшим до середины прошлого года.

Ключевую роль в этом сыграли увеличение перевалки контейнеров (+29,3% в тоннах) и рекордная работа мощностей Группы по перевалке зерна в течение шести месяцев (+0,3% по итогам года).

Надо также отметить, что Группе удалось сохранить стабильные объемы перевалки нефти на фоне общего снижения объемов ее экспорта из России».

(Пресс-служба компании)

ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА FESCO: ИТОГИ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В 2011 ГОДУ

Транспортная группа FESCO публикует результаты операционной деятельности за январь-декабрь 2011 года. В 2011 году наибольший рост продемонстрировали такие направления как интермодальные и железнодорожные контейнерные перевозки, экспедирование, а также перевалка контейнеров.

По итогам 12 месяцев 2011 года совокупный объем морских контейнерных перевозок Группы составил 430 659 TEU, что на 15% больше, чем в 2010 году. Из указанной величины, на долю внешнеторговых и каботажных перевозок пришлось соответственно 367 331 TEU и 63 328 TEU.

В отчетном периоде объем интермодальных перевозок увеличился на 40%, составив 66 926 TEU, а экспедирования – на 43% (до 121 007 TEU).

Заметный рост наблюдался также в сфере железнодорожных контейнерных перевозок, в частности, за счет увеличения объемов экспортно-импортных и внутренних перевозок грузов ускоренными контейнерными поездами. В 2011 году железнодорожным дивизионом Группы было перевезено 251 987 TEU контейнерных грузов, что на 30% больше, чем в 2010 году. При этом железнодорожные перевозки навалочных грузов

Грузооборот Группы НМТП за январь-декабрь 2011 года (тыс. тонн)*

	Январь-декабрь		Изменение, тыс.т	Изменение, %
	2011 год	2010 год		
Грузооборот, всего	157 009	153 434	3 575	2,3%
Наливные грузы, всего	130 447	127 251	3 196	2,5%
Сырая нефть	113 394	113 893	-499	-0,4%
Нефтепродукты	16 517	12 725	3 792	29,8%
КАС	432	516	-84	-16,2%
Масла	104	117	-13	-11,0%
Навалочные грузы, всего	12 500	11 807	693	5,9%
Зерно	5 776	5 759	17	0,3%
Минеральные удобрения	2 088	2 062	25	1,2%
Сахар	1 581	1 664	-83	-5,0%
Руда и железорудный концентрат	2 906	2 321	585	25,2%
Цемент	149	0	149	0,0%
Генеральные грузы, всего	9 133	10 565	-1 431	-13,5%
Черные металлы и чугун	6 881	7 890	-1 010	-12,8%
Лесные грузы	602	1 056	-454	-43,0%
Лесные грузы (тыс.куб.м)	1 095	1 885	-790	-41,9%
Цветные металлы	1 105	1 141	-36	-3,1%
Скоропортящиеся грузы	212	195	17	8,5%
Прочие	333	282	51	18,2%
Контейнеры	4 929	3 812	1 117	29,3%
Контейнеры	4 929	3 812	1 117	29,3%
Контейнеры (тыс. TEU)	598	471	126	26,7%

* С учетом объемов перевалки ООО «ПТП» за соответствующий период 2010 года

составили 25,5 млн тонн (плюс 4% к показателю 2010 года), а грузооборот таких перевозок – 33,5 млрд т-км (минус 5% от уровня 2010 года). Небольшое снижение показателя грузооборота связано с уменьшением дальности маршрутов.

Суммарная перевалка контейнеров по терминалам ВМТП и ВКТ по итогам 2011 года возросла на 27% до 432 062 TEU. При этом объемы перевалки генеральных и навалочных грузов пропорционально снизились до уровня 3 115 тыс тонн, что соответствует стратегии ВМТП по постепенному переходу от переработки массовых грузов к высокодоходным (контейнеры и автомобили).

«Я доволен результатами деятельности Группы в 2011 году. Нам удалось сохранить хорошие темпы роста по всем ключевым направлениям бизнеса и улучшить показатели в сфере высококорентабельных контейнерных операций. При этом отмечаю заметное увеличение объемов интермодальных перевозок, что свидетельствует о правильности выбранной FESCO стратегии по предоставлению клиентам комплексных услуг по транспортировке грузов», – заявил Президент Транспортной группы FESCO Сергей Генералов.

(Пресс-служба компании)

«ТРАНСКОНТЕЙНЕР»: ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЗА 4 КВАРТАЛ И 2011 ГОД

ОАО «ТрансКонтейнер» представляет предварительные операционные результаты за 4-й квартал 2011 г. и 2011 год в целом. Итоги года отражают устойчивое развитие бизнеса Компании на фоне продолжающегося роста рынка контейнерных перевозок.

Железнодорожные контейнерные перевозки

Объемы контейнерных перевозок подвижным составом ОАО «ТрансКонтейнер» выросли в 4 квартале 2011 г. на 8,7% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года и составили 362 тыс. ДФЭ. Основным фактором роста стали перевозки в экспортном сообщении, которые увеличились на 17,1%.

Контейнерные перевозки подвижным составом Компании в 4 квартале 2011 г. (КТК, груженные и порожние), тыс. ДФЭ.

	4кв. 2011	4кв. 2010	Изменение	
			тыс. ДФЭ	%
Внутренние	203	197	6	+ 2,8%
Экспортные	85	72	12	+ 17,1%
Импортные	60	55	4	+ 7,6%
Транзитные	14	8	7	+ 88,9%
Всего	362	333	29	+ 8,7%

Объемы контейнерных перевозок подвижным составом ОАО «ТрансКонтейнер» за 2011 год в целом выросли на 13,3% и составили 1 362 тыс. ДФЭ по

сравнению с 1 202 тыс. ДФЭ в 2010 г., преимущественно за счет опережающего роста перевозок в международном сообщении. Внутренние перевозки выросли на 8,2% до 778 тыс. ДФЭ.

Контейнерные перевозки подвижным составом Компании в 2011 г. (КТК, груженные и порожние), тыс. ДФЭ

	2011	2010	Изменение	
			тыс. ДФЭ	%
Внутренние перевозки	778	719	59	+ 8,2%
Экспортные	329	264	64	+ 24,4%
Импортные	222	190	32	+ 16,6%
Транзитные	34	29	5	+ 17,8%
Всего	1 362	1 202	160	+ 13,3%

Объемы доходных перевозок в 4 квартале 2011 г.*

выросли на 14,4% и составили 276 тыс. ДФЭ

по сравнению с 241 тыс. ДФЭ годом ранее.

В целом за год доходные перевозки увеличились на 17,2% с 870 тыс. ДФЭ в 2010 г. до 1 020 тыс. ДФЭ в 2011 г.

В 2011 г. доля Компании в общем объеме контейнерных перевозок железнодорожным транспортом на сети российских железных дорог сократилась на 1 процентный пункт и составила 51,1%.

** перевозки клиентских контейнеров и собственных груженных контейнеров Компании*

Переработка контейнеров на терминалах

Объемы переработки контейнеров на терминалах Компании, расположенных на сети РЖД, сократились в 4 квартале 2011 г. на 3 тыс. ДФЭ, или на 0,8% по сравнению с 4 кварталом 2010г., и составили 400 тыс. ДФЭ. Снижение обусловлено резким сокращением объемов переработки среднетоннажных контейнеров, которые упали на 37,3%, с 69 тыс. ДФЭ в 4 квартале 2010 г. до 43 тыс. ДФЭ в 4 квартале 2011 г., в то время как объемы переработки крупнотоннажных контейнеров за тот же период выросли на 6,7% с 334 тыс. ДФЭ до 357 тыс. ДФЭ. В целом за 2011 год объемы переработки контейнеров на терминалах Компании в России составили 1 577 тыс. ДФЭ, что на 4,8% выше показателя предыдущего года. Объемы переработки крупнотоннажных контейнеров выросли на 14,4%, с 1 208 тыс. ДФЭ в 2010 г. до 1 381 тыс. ДФЭ в 2011 г. Объемы переработки среднетоннажных снизились на 34,1% с 297 тыс. ДФЭ до 196 тыс. ДФЭ.

Показатели операционной эффективности

Основные показатели операционной эффективности Компании демонстрировали положительную динамику как в 4 квартале 2011 г., так и за год в целом, что стало результатом повышения эффективности деятельности Компании.

	4 кв. 2011	4 кв. 2010	2011	2010
Оборот контейнеров, дни	22.0	21.3	21.9	21.8
Оборот платформ, дни	13.3	13.4	13.1	14.2
Порожний пробег контейнеров*, %	34.4 %	36.9 %	34.4 %	39.1 %
Порожний пробег платформ*, %	7,4%	7,7%	+ 8,3 %	8,8 %

* Коэффициент порожнего пробега рассчитан как средний порожний пробег деленный на средний общий пробег (в км.)

(Пресс-служба компании)

РАЗВИТИЕ ЛИНЕЙНЫХ СЕРВИСОВ SASCO В 2011 ГОДУ

Сахалинское морское пароходство (SASCO) завершило очередной этап формирования скоростного еженедельного контейнерного сервиса, соединяющего основные китайские порты Шанхай и Нингбо с портами Дальнего Востока Российской Федерации (Владивосток и Восточный), а также с железнодорожными маршрутами до основных крупнейших городов России и каботажными линиями SASCO, обеспечивающими быструю перевалку и отправку контейнеров в порты Сахалина, Камчатки и Магадана.

На линии стоят два однотипных контейнеровоза вместимостью по 834 контейнера (в двадцатифутовом эквиваленте) каждый. Этот типоразмер является наиболее оптимальным для работающих на линии судов, обеспечивающим быструю обработку флота в российских портах и перевалку контейнеров на железнодорожные направления и на каботажные линии.

Транзитное время на морском участке сервиса составляет: Нингбо – Владивосток 3 суток и Шанхай – Владивосток 4 суток, что является на сегодняшний день самым быстрым транзитным временем на маршруте. Железнодорожный сервис обеспечивается партнерами пароходства через порт Восточный с терминала ВСК и через порт Владивосток с терминала ВМКТ на более чем 20 железнодорожных станциях России. Каботажные линии, принимающие контейнерные и любые другие грузы, обеспечивают регулярный сервис – на плече Владивосток – Корсаков с регулярностью каждые 4 дня и транзитным временем 3 суток; на направлении Владивосток – Магадан с недельной регулярностью и транзитным временем 5 суток; на сервисе Владивосток – Петропавловск-Камчатский с недельной регулярностью и транзитным временем 5 суток. В летнюю навигацию флот SASCO обеспечивает завоз контейнеров и генеральных грузов во все порты Чукотки, включая Певек. Порт Владивосток и терминал ВМКТ являются для судов

SASCO хабом, где соединяются внешнеторговые и каботажные линии и обеспечивается прямая перевалка контейнеров.

Для отправки грузов своим клиентам SASCO предоставляет новые фирменные контейнеры 2011 года постройки, приобретенные и арендованные у лизинговых компаний, в том числе специализированное оборудование: open-top, flat-rack, hi-cube и контейнеры увеличенного объема.

В течение 2011 года SASCO пополнила свой флот 3 приобретенными судами улучшенных характеристик с ледовым классом плавания и произвела перестановки флота на линейных направлениях для улучшения качества и надежности своих сервисов.

В январе 2012 года линию Владивосток – Магадан начал обслуживать новый теплоход SASCO «Селенга». В первом рейсе судно доставит в Магадан 195 TEU и 900 тонн генеральных грузов. На сегодняшний день из всех судов пароходства теплоход «Селенга» типа «Сокол» имеет самую большую контейнерную вместимость – 564 TEU.

Использование «Селенги» в работе линии позволяет существенно увеличить объемы перевозимых грузов и сократить время перехода из одного порта в другой, также судно имеет ледовый класс 1А, что позволяет ему беспрепятственно работать в регионе с тяжелыми ледовыми условиями.

(Пресс-служба компании)

ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ ЗА 2011 ГОД

Грузооборот морских портов России за 2011 год увеличился на 1,8% по сравнению с 2010 годом и составил 535,4 млн.т.

Объем перевалки сухогрузов составил 234,4млн. т (+10,8%), в том числе: угля – 78,3 млн. т (+14,0%), грузов в контейнерах – 39,4 млн. т (+19,8%), зерна – 19,5 млн.т (+30,1%), руды – 8,0 млн.т (+30,9%), грузов на пароме – 7,8 млн.т (+5,1%), тарно-штучных – 5,8 млн.т (+5,6%), рефгрузов – 4,5 млн.т (+11,4%), цветных металлов – 4,1 млн.т (+5,4%), металлолома – 3,8 млн.т (+29,9%), сахара – 2,2 млн.т (+0,5%). Объем перевалки черных металлов сократился на 12,9% до 24,4 млн.т, минеральных удобрений – на 1,9% до 12,5 млн.т и лесных – на 10,0% до 6,0 млн. т.

Объем перевалки наливных грузов составил 301,0 млн. т (-4,3%), в том числе: сырой нефти – 193,4 млн.т (-7,8%), нефтепродуктов – 105,5 млн.т (+2,5%).

Экспортных грузов перегружено 408,5 млн. т, что на 1,1% больше аналогичного периода

прошлого года, импортных грузов – 44,6 млн. т (+13,4%), транзитных – 49,4 млн. т (+7,3%), каботажных – 32,8 млн. т (-10,1%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 41,0 млн. т грузов, что на 19,8% меньше, чем за 2010 год. Перевалка наливных грузов составила 18,7 млн. т, что ниже 2010 года на 39,8%. Сокращение произошло за счёт портов Мурманск на 49,7%, Варандей (-47,0%) и Витино (-5,1%). Объем перевалки сухогрузов увеличился до 22,3 млн. т, рост составил 10,9%. Грузооборот порта Архангельск вырос до 4,3 млн. т (+16,3%), Кандалакша – до 0,9 млн. т (+6,3%).

В портах Балтийского бассейна объём перевалки грузов увеличился на 4,8% до 185,7 млн. т, из них перегрузка сухогрузов составила 72,0 млн. т (+13,7%), наливных – 113,7 млн. т (-0,2%). Операторы морских терминалов Большого порта Санкт-Петербург перегрузили грузов на 3,3% больше, чем за 2010 год, что составило 60,0 млн. т, порта Усть-Луга в 1,9 раза до 22,7 млн. т, в основном за счёт ввода в эксплуатацию наливного терминала, порта Выборг на 0,3% до 1,1 млн. т. В то же время сократился объём перевалки грузов в портах Приморск на 3,2%, Высоцк на 9,6% и Калининград на 3,3%.

Грузооборот морских портов Черноморского бассейна составил 172,8 млн. т, что на 2,1% больше 2010 года. Объем перевалки сухогрузов вырос на 9,9% и составил 63,6 млн. т, наливных – уменьшился на 2,0% до 109,2 млн. т. Увеличили объём перевалки грузов операторы морских терминалов портов Туапсе на 4,3% до 19,4 млн. т, Ростов на 34,4% до 10,4 млн. т, Азов на 11,3% до 4,8 млн. т, Ейск на 12,5% до 4,0 млн. т, Таганрог на 19,8% до 3,5 млн. т и Темрюк на 21,0% до 2,3 млн. т, порт Тамань увеличил перевалку грузов в 6,2 раза до 1,2 млн. т за счёт перевалки зерна. В то же время снизился грузооборот портов Новороссийск до 116,1 млн. т (-0,8%), Кавказ до 8,3 млн. т (-17,4%) и Сочи до 2,4 млн. т (-9,1%).

В Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 10,9 млн. т грузов (-3,1%), из них сухогрузов – 5,6 млн. т (-12,9%), наливных – 5,0 млн. т (+11,0%). Грузооборот порта Махачкала вырос на 10,5% до 5,4 млн. т, порта Астрахань сократился на 7,1% до 4,7 млн. т, Оля – на 46,9% до 0,6 млн. т.

В морских портах Тихоокеанского бассейна грузооборот увеличился до 125,3 млн. т (+6,7%). Из общего объема 70,9 млн. т (+10,9%) составили сухогрузы и 54,4 млн. т (+1,6%) – наливные грузы. Увеличили грузооборот порты Восточный (включая терминал в Козьмино) на 7,6% до 38,4 млн. т, Ванино – на 10,2% до 19,1 млн. т, Пригородное – на 1,4% до 16,3 млн. т, Владивосток – на 5,8% до 11,8 млн. т, Де-Кастри – на 9,3% до 8,1 млн. т, и Посьет – на 14,4% до 5,3 млн. т. Грузооборот порта Находка сократился на 2,5% и составил 15,0 млн. т.

(Ассоциация морских торговых портов)

«РЖД ЛОГИСТИКА» И «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОРГАНИЗОВАЛИ СОВМЕСТНУЮ ОТПРАВКУ КОНТЕЙНЕРНОГО ПОЕЗДА ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА

ОАО «РЖД Логистика» и ОАО «ТрансКонтейнер» организовали совместную отправку контейнерного поезда из Челябинска (Южно-Уральская железная дорога) в Новый порт (Октябрьская железная дорога), сообщила пресс-служба логистической компании.

Поезд сформирован из 100 20-футовых усиленных контейнеров, из которых 65 – собственности «ТрансКонтейнера», и 35 собственности морских судоходных линий. Время поезда в пути – трое суток. Одиночные отправки по тому же маршруту занимают до 10 суток.

Для реализации совместного проекта была разработана новая логистическая схема. Контейнеры с грузом прибыли в поезде из Санкт-Петербурга в Екатеринбург. ОАО «РЖД Логистика» организовало доставку контейнеров до склада клиента под выгрузку. Оттуда порожние контейнеры были доставлены автотранспортом на завод ОАО «Челябинский электрометаллургический комбинат» (ЧЭМК) под погрузку экспортного груза – ферросплавов.

ОАО «ТрансКонтейнер» обеспечило автодоставку контейнеров с завода ОАО «ЧЭМК» на станцию отправления Челябинск-грузовой, с которой сформированный поезд отправился на станцию назначения (Новый порт – экспорт).

В сообщении отмечается, что основными преимуществами нового сервиса стало сокращение сроков доставки груза до трех суток, гарантия беспрепятственного въезда в порт и конкурентоспособная цена отправки.

*(«РЖД-Партнер»
<http://www.rzd-partner.ru>)*

РЕГУЛЯРНЫЙ СЕРВИС НА УЛКТ

ОАО «Усть-Лужский Контейнерный Терминал» (УЛКТ), входящий в группу «Национальная Контейнерная Компания» (НKK), выполняет обработку судов на регулярной основе. Очередные партии грузов на терминал доставил контейнеровоз Flottbek компании Unifeeder 5 января и 16 января 2012 г. Вместимость судна – 1638 TEU.

Судозаходы осуществляются в рамках еженедельного сервиса Unifeeder. Следующий судозаход на УЛКТ запланирован на 22 января.

Напомним, УЛКТ начал операции 29 декабря 2011 года, обработав первое судно – контейнеровоз Emotion.

(Пресс-служба компании)

ИЗ ВМТП В МОСКВУ УШЕЛ 400-Й БЛОК-ТРЕЙН

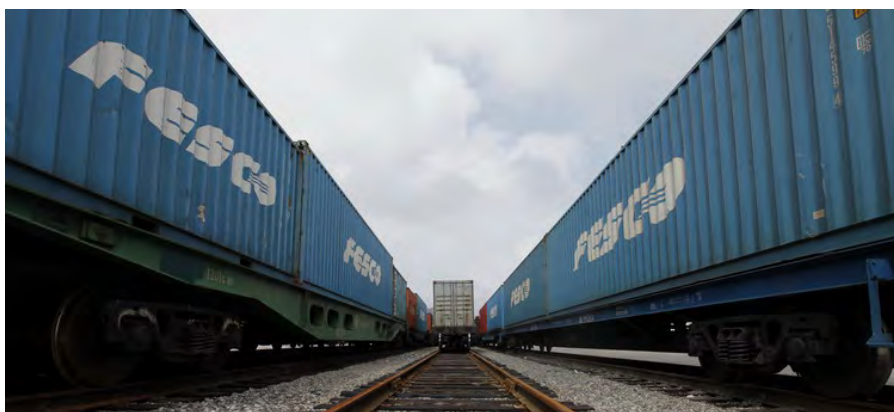
Владивостокский контейнерный терминал увеличивает количество поездных отправок

С припортовой железнодорожной станции «Владивосток – Грузовая» на станцию Силикатная (Москва) отправлен четырехсотый контейнерный поезд сервиса FESCO Moscow Shuttle (FMS).

Данный сервис начал свою работу на Владивостокском контейнерном терминале (ВКТ) в 2009 году. За три года работы контейнерными поездами было перевезено 53 952 TEU, частота отправок возросла с одного до шести поездов в неделю.

В целом же, количество поездных отправок от общего количества отгруженных ВКТ на железную дорогу контейнеров за период 2009-2011 г. увеличилось с 8% до 64%.

Основными преимуществами отправок груза контейнерными поездами являются точное рас-



писание движения, оптимальные сроки доставки и цена. В планах Владивостокского контейнерного терминала на 2012 год дальнейшее развитие железнодорожного сервиса: открытие нового направления на Екатеринбург, а также увеличение частоты регулярных поездных отправок по существующим маршрутам – Москва и Новосибирск до 7 и 2 в неделю соответственно. В общем же, ВКТ в текущем году прогнозирует на 30% увеличить объем грузов, отправляемых по железной дороге.

(Пресс-служба компании)

ГРУЗОБОРОТ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ UCL PORT В 2011 ГОДУ СОСТАВИЛ 32 МЛН ТОНН

В 2011 году стивидорные компании субхолдинга UCL Port (входит в UCL Holding) обработали более 32 млн тонн грузов, что соответствует аналогичному показателю 2010 года.

Основную часть общего грузопотока активов в 2011 году составили сухие грузы – 18,3 млн тонн (+4% к уровню 2010 года), обработка наливных грузов снизилась до 13,6 млн тонн (-5%).

Доля экспортных грузов снизилась на 4% и составила 28,1 млн тонн, импортный грузопоток вырос на 53%, до 3,6 млн тонн, объем ка-

ботажной перевалки сократился на 29%, до 257 тыс. тонн.

Спад объемов перевалки «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (до ноября 2011 года – «Четвертая стивидорная компания») по сравнению с 2010 годом обусловлен модернизацией производственных мощностей и постепенным переходом на обработку более рентабельных контейнерных грузов. В конце 2010 года в эксплуатацию введена 1 очередь высокотехнологичного контейнерного терминала производственной мощностью 500 тыс. TEUs. В январе-декабре 2011 года на терминале обработано 85 тыс. TEUs.

(Пресс-служба компании)

Название актива	Местонахождение	Грузооборот, млн тонн		Изменение
		2010 год	2011 год	
ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» (в 2010 г – ЗАО «Первая стивидорная компания», ЗАО «Вторая стивидорная компания», ЗАО «Третья стивидорная компания»)	1,2 и 3 грузовые районы Большого порта Санкт-Петербурга	6,8	7,4	+ 9%
ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (в 2010 г – ЗАО «Четвертая стивидорная компания»)	4 грузовой район Большого порта Санкт-Петербурга	3	1,8	– 39%
ООО «Универсальный перегрузочный комплекс»	Порт Усть-Луга	2,2	2,4	+ 10%
ОАО «Туапсинский морской торговый порт»	Туапсе	18,5	19	+ 2%
ОАО «Таганрогский морской торговый порт»	Таганрог	1,3	1,4	+ 4%
Итого:		31,9	32	+ 0,3%



22–23 марта
Геленджик

Регистрация участников:

(495) 646-01-51

(812) 448-08-48

www.yugtrans.com

**Международный
транспортный форум**
Югтранс
2012



ЮГТРАНС — это:

- 2 дня, специализированные конференции и круглые столы, более 150 делегатов
- крупнейшее международное событие в области транспорта на Юге России
- традиционное открытие года
- признанная ведущими компаниями независимая площадка отрасли
- выступления ведущих экспертов и профессионалов транспортной индустрии
- опыт реальных проектов, экспертные оценки и аналитика
- актуальная программа, составленная специалистами в области транспорта

Официальная
поддержка:



Официальный
инфоспонсор:

Транспорт России

Партнёр:



Генеральный
интернет-партнёр:



Официальный
дизайн-партнёр:



Организатор Форума:



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ РЕКОРД ПКТ

В январе 2012 года общий объем контейнеров, обработанных на ж/д фронте ЗАО «Первый Контейнерный Терминал» (ПКТ), составил 20 768 TEU, что стало максимальным значением за всю историю работы терминала и Большого порта Санкт-Петербург. Предыдущий рекорд ж/д грузооборота был установлен в мае 2011 г. – 18 567 TEU.

Высокие показатели были достигнуты благодаря согласованному с ОАО «РЖД» жесткому графику движения контейнерных поездов и оперативной обработке ж/д составов на ПКТ.

Наибольший вклад в достижение рекордного грузооборота внесли отгрузки экспортных контейнеров с тыловых терминалов порта Санкт-Петербург, в том числе с ЗАО «Логистика-Терминал» (ЛТ, входит в группу НКК).

«Ставка на развитие железнодорожного сервиса в комплексе услуг, предоставляемых клиентам, подтверждает стратегическое значение «сухого порта» как неотъемлемой части развития НКК, что позволит увеличить грузооборот терминалов группы» – подчеркивает Алена Ашуркова, президент НКК.

(Пресс-служба компании)

ВМТП ПОДВЕЛ ИТОГИ ЯНВАРЯ 2012 ГОДА

В январе 2012 года суммарный грузооборот Владивостокского морского торгового порта (входит в Транспортную Группу FESCO) составил 515,9 тыс. тонн.

В экспортном, импортном и каботажном направлениях было переработано 248,2 тыс. тонн навалочных, наливных и прочих генеральных грузов, за исключением контейнеров и импортной автотехники.

Контейнерных грузов в ВМТП было обработано 30 523 TEU. В этом объеме экспорт составил 10 148 TEU, импорт 12 126 TEU, каботаж – 8 249 TEU.

Импортных автомобилей и автотехники за отчетный период времени было обработано 2 414 единиц.

В среднем в порту ежедневно обрабатывалось 16 641,5 тонн грузов и 241,2 единиц подвижного состава.

План грузопереработки января выполнен на 109 %.

(Пресс-служба компании)

CASPIAN DIALOGUE

25 АПРЕЛЯ МОСКВА
ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

ЦЕЛЬ ФОРУМА КОНСОЛИДАЦИЯ УСИЛИЙ ПО РАСШИРЕНИЮ ВЗАИМОВЫГОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ГЛАВНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ КАСПИЙСКОГО ДИАЛОГА
КАСПИЙСКИЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ФОРУМ
CASPIAN ENERGY FORUM 2012

THE MAIN EVENT ON CASPIAN DIALOGUE

GOAL OF THE FORUM EFFORTS CONSOLIDATION FOR EXPANSION OF MUTUALLY ADVANTAGEOUS COLLABORATION

WORLD TRADE CENTER
25 APRIL MOSCOW

ДИРЕКЦИЯ:

МОСКВА, 127540, КЕРАМИЧЕСКИЙ ПРОЕЗД, 49/1.
ТЕЛ./ФАКС: (499) 480-01-57, 480-01-90

E-MAIL: CEF2012@MAIL.RU

DIRECTION:

MOSCOW, 127540, KERAMICHESKIY PROEzd, 49/1.
TEL./FAX: (499) 480-01-57, 480-01-90

WWW.ROS-CON.RU

**«Без рекламы произойдёт самое ужасное —
не произойдёт ничего»**

Том Бискарди



Условия размещения рекламы в журнале «Контейнерный бизнес»

Наименование	Стоимость
Одна полоса	22.000 рублей
Полполосы	12.000 рублей
Четверть полосы	7.000 рублей
Статья (одна - две полосы)	22.000 рублей полоса
Статья (более двух полос)	20.000 рублей полоса
Спецместа	от 25.000 до 40.000 рублей за полосу
<i>Подготовка статьи</i>	<i>от 6.000 рублей за полосу</i>
<i>Создание модуля</i>	<i>от 6.000 рублей</i>

Условия размещения рекламы в бюллетене «Контейнерный бизнес»

Наименование	Стоимость
Одна полоса	10.000 рублей
Полполосы	6.000 рублей
Статья	10.000 рублей полоса
Спецместа	от 12.000 до 15.000 рублей за полосу
<i>Подготовка статьи</i>	<i>от 6.000 рублей за полосу</i>
<i>Создание модуля</i>	<i>от 6.000 рублей</i>

КОМПАНИЯ СТГ ВСТУПИЛА В МЕЖДУНАРОДНУЮ ТАНК- КОНТЕЙНЕРНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ (ITCO)

Компания СТГ (Группа компаний Rail Garant) вступила в Международную танк-контейнерную организацию (ITCO).

ITCO – Международная танк-контейнерная организация, осуществляющая свою деятельность с 1998 года. ITCO объединяет различные компании танк-контейнерной отрасли с целью развития и продвижения перевозок грузов в танк-контейнерах. Основные задачи Организации – обеспечение безопасности, технической поддержки, нормативно-правового регулирования, а также экологической безопасности танк-контейнерных перевозок.

«Членство в Организации даст возможность СТГ наравне с другими участниками международного рынка способствовать развитию танк-контейнерных перевозок», – сообщает управляющий директор СТГ Мария Сурина.

(Пресс-служба компании)

ТИХВИНСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ НА ПРОИЗВОДСТВО ВАГОНА-ПЛАТФОРМЫ

В соответствии с планами работ по созданию грузовых вагонов, планируемых к производству на Тихвинском вагоностроительном заводе, Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РСФЖТ) выдал сертификат соответствия на вагон-платформу для перевозки крупнотоннажных контейнеров погрузочной длиной 80 футов модели 13-9834.

С получением сертификата соответствия на вагон-платформу продуктовая линейка Тихвинского ВСЗ пополнилась еще одним типом грузового вагона, наиболее востребованного для перевозки крупнотоннажных контейнеров по железной дороге.

Вагон-платформа для перевозки крупнотоннажных контейнеров погрузочной длиной 80 футов модели 13-9834 является совместной разработкой признанной на североамериканском рынке компанией «Starfire Engineering & Technologies» и отечественного Инженерного центра вагоностроения, который осуществлял адаптацию конструкции вагона-платформы к российским условиям эксплуатации. Это позволило получить конструкцию вагона-платформы, спроектированную с применением самых современных подходов к созданию грузового подвижного состава, реализуемых в области зарубежного и отечественного вагоностроения.

Результаты испытаний вагона-платформы модели 13-9834 подтвердили полное соответствие её



параметров техническому заданию и требованиям безопасности, при этом результатами длительных испытаний на сопротивление усталости подтверждено обеспечение усталостной прочностью вагона-платформы в течение всего срока службы, который составляет 32 года.

(Дирекция по внешним связям компании)

ПРОГРАММА ФОРУМА «ЮГТРАНС» ПОПОЛНИЛАСЬ НОВЫМИ ДОКЛАДЧИКАМИ

Федеральную таможенную службу России на форуме представит заместитель начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля Лариса Коршунова. В своём докладе она осветит основные аспекты таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом в контейнерах.

От ФГУ «Ространсmodernизация» выступит советник генерального директора по инвестиционной деятельности Виталий Максимов. Его выступление будет посвящено комплексным проектам, реализуемым в Азово-Черноморском бассейне, в частности, портам Тамань, Новороссийский, Ростовский.

В этом году «ЮгТранс» пользуется особой популярностью – в оргкомитет уже поступило много звонков с заявками на участие. «ЮгТранс-2012» обещает стать ещё более масштабным, чем в прошлые годы. Представители транспортного бизнеса Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов по традиции соберутся 22 – 23 марта 2012 года в Геленджике. Каждый участник форума сможет получить самую свежую информацию о состоянии и перспективах транспортного бизнеса, а также уникальную возможность встретиться с коллегами – топ-менеджерами отрасли и руководителями федеральных, региональных и иностранных ведомств, работающих в сфере транспорта. Мероприятие пройдёт при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта.

Все подробности подготовки и проведения форума – на сайте www.yugtrans.com и по телефонам: в Москве – (495) 646-01-51, в Санкт-Петербурге – (812) 448-08-48, в Новороссийске – (8617) 210-560.

РЯДОВЫЕ ПОТРЕБИТЕЛИ ОДНИМИ ИЗ ПЕРВЫХ ПОЧУВСТВУЮТ ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО Ж.Д.

Повышение ОАО «РЖД» с начала 2012 года тарифа на грузовые железнодорожные перевозки на 6% негативно отразится в первую очередь на рядовых жителях Приморья. Как отмечают специалисты группы транспортных компаний «Восток», ритейлеры будут вынуждены поднять цены на большинство товаров, чтобы уменьшить издержки.

Повышение тарифов на перевозки, по мнению экспертов, негативно скажется и на крупных операторах железнодорожных контейнерных перевозок, таких как «ТрансКонтейнер», «Первая грузовая компания». К примеру, из-за развития дорожной инфраструктуры во Владивостоке предприниматели часть своего грузопотока для скорости и удобства могут переориентировать в автоперевозки, даже несмотря на дороговизну этой услуги. Стоит отметить, что некоторые операторы железнодорожных контейнерных перевозок уже повысили тарифы на пользование подвижного состава, что также повлияет на итоговую стоимость многих товаров.

«Повышение тарифов со стороны монополий и крупных транспортных компаний – мера, скорее, вынужденная, однако для бизнеса это станет серьезной неприятностью. Сейчас мы информируем своих клиентов, чтобы у них уже было четкое представление о будущих расходах, связанных с грузоперевозками», – рассказал Денис Павлов, генеральный директор группы транспортных компаний «Восток».

Напомним, ранее сообщалось, что ОАО «Российские железные дороги» считало необходимым рост тарифов на грузовые перевозки в 2012 г. на 11,7%. В компании объясняли такую цифру тем, что 2012–2013 гг. являются сложными с точки зрения задач, стоящих перед РЖД. В итоге согласно решению правительства РФ индексация тарифа на грузовые железнодорожные перевозки в 2012 г. составила 6%.

(Пресс-служба компании)

ВАГОНЧИК ТРОНЕТСЯ – ЗАВОД ОСТАНЕТСЯ!

Совместное закрытое акционерное общество «Осиповичский вагоностроительный завод» можно считать весьма перспективным белорусско-российским проектом. Призванным решить серьезную проблему, характерную как для Беларуси, так и для России. Речь о нехватке грузовых вагонов, которая способна «поставить подножку» самому эффективному предприятию Союзного государства.

Предприятиям надо отгружать готовую продукцию, завозить сырье и комплектующие. Но недостаток подвижного состава может поставить крест на любых начинаниях, как, уже, кстати, и было в недавнем прошлом, в полную силу фабрики и заводы работать не могли.

Своего вагоностроительного предприятия в Беларуси не было. Значит, на покупку вагонов да цистерн пришлось бы тратить немалые валютные средства... Не только в Беларуси, но и в России спрос на железнодорожную технику огромный. Удовлетворить его – задача совместного закрытого акционерного общества.

Первым серьезным этапом в истории молодого предприятия можно назвать лето 2009-го. После того, как в Санкт-Петербурге прошли испытания танк-контейнера для перевозки метанола, завод сертифицировал свою продукцию. И получил право приступить к серийному производству. Продукцию осиповичских вагоностроителей можно увидеть в Беларуси, Польше, России, странах Балтии. Нареканий нет вообще – только восторженные отзывы. А еще Еще не произведенная продукция вызывает очень большой интерес на Западе. Одна английская фирма уже заказала Осиповичскому вагоностроительному 1000 (!) танк-контейнеров для перевозки газа. Что характерно, в поисках исполнителя представитель заказчика с берегов туманного Альбиона объездил предприятия Украины и России – те, что не новички в вагоностроении. Но предпочтение отдал белорусам. Недавно на предприятии состоялось событие, которое можно назвать открывающим новую эпоху в белорусском вагоностроении. При участии премьер-министра Беларуси Михаила Мясникова был введен в строй пусковой комплекс второй очереди совместного белорусско-российского закрытого акционерного общества «Осиповичский вагоностроительный завод». Первый вагон-цистерна для перевозки светлых нефтепродуктов (раньше ничего подобного в стране не производилось) стал символом новых достижений предприятия. Если кто-то был на предприятии года полтора-два назад, приехав сейчас, завод не узнает. На месте, где совсем недавно стояли остовы будущих промышленных помещений, вырос новый цех. Надо отметить, немаленький. Когда смотришь на него снаружи, его размеры подавляют. Но стоит войти внутрь, как появляется ощущение, будто... оказался на аэродроме, почему-то укрытому крышей. Пока здесь занимаются так называемой крупноузловой сборкой цистерн – бочки устанавливают на платформы. Но, по словам генерального директора совместного закрытого акционерного общества Мирзы Чолояна, пройдет совсем немного вре-

мени, как здесь появится самое современное технологическое оборудование. И производство большей части комплектующих и необходимых запасных частей организуется на месте: не придется закупать их за рубежом, тратя валюту. Правда, прежде чем приступить к серийному производству цистерн, придется сертифицировать опытный образец. На это понадобится не один месяц. Много? Таковы требования. Совершенно справедливые – строгое следование им: залог безопасности на «железке». В новом цехе будет уникальное оборудование. Например, радиоуправляемые мостовые краны. Операторы не придется подниматься на верхотуру в кабину – механизмом можно будет управлять с земли. Показали мне и немаленькие домкраты, с помощью которых можно поднимать огромные бочки цистерн. На первый взгляд, громадина. Но сделан механизм так, что его без труда в нужное место может переместить один человек. В цехе, где выпускают танк-контейнеры, довелось увидеть уникальное оборудование. Отдельные образцы его – например, аппаратура для плазменной сварки – на каких-либо предприятиях бывшего Союза не применяется вообще. Здесь тщательно следят за качеством продукции. Все сварные швы проверяются на рентгенографическом оборудовании: чтобы избежать брака и возможных рекламаций. Что характерно, завод не просто купил документацию и начал выпуск танк-контейнеров и цистерн по чужим наработкам. Многие из того, что еще не запущено в серию, является ноу-хау. Причем, работа над новинками идет сразу по нескольким направлениям. Генеральный конструктор в Москве разрабатывает чертежи, а одновременно на заводе создаются опытные образцы. В планах предприятия в самое ближайшее время освоить несколько видов единиц подвижного состава. Среди которых будут, например, особые танк-контейнеры – конструкция позволит, прежде чем сливать перевезенную жидкость, подогреть ее до необходимой температуры. Вагоностроители (не только белорусские) обычно сталкиваются с проблемой приобретения тележек – тех самых, на которые устанавливаются вагоны. Конструкция эта достаточно дорогая и дефицитная. Чтобы не быть зависимыми от импорта, в Осиповичах создали принципиально новую тележку. Причем, не традиционно литую, а нового поколения – сварную. В самом ближайшем будущем о серийном производстве речи не идет. Но в перспективе – не самой отдаленной – на территории завода появится структурное подразделение, ориентированное исключительно на выпуск тележек для грузовых вагонов.

По словам генерального директора Осиповичского вагоностроительного, формируется не только производственная база. – Развиваем соцкультбыт – недавно ввели в эксплуатацию столовую для рабочих, – рассказывает Чолоян. – Теперь им не надо брать с собой «тормозки» – можно вкусно и недорого пообедать. Мы будем строить и свое жилье. Уже возводится общежитие на 100 мест. В планах два 107-квартирных жилых дома и коттеджный поселок. Специалистов будем привлекать не только жильем, но и зарплатой. Она и сегодня вполне достойная. – Приятно, что предприятие, совершающее прорыв в вагоностроении разместилось в нашем городе, – не скрывает первый заместитель председателя Осиповичского райисполкома Василий Петровский. – Но речь идет не только о престиже. Одновременно должен решиться ряд проблем райцентра. Раз сбыт продукции гарантирован, значит в местную казну будут поступать дополнительные отчисления, которые потратятся на благоустройство, решение ряда вопросов. Плюс к этому создаются новые рабочие места: обеспечивается занятость населения. И все это благодаря союзному сотрудничеству. Как рассказывал мне генеральный директор, продукция предприятия в первую очередь будет ориентирована на белорусский рынок. В этом году, например, только БелЖД планируется продать 720 цистерн. Но и российские железнодорожники испытывают дефицит в подобного рода подвижном составе. Так что экспортные перспективы вполне определенные. После того как предприятие выйдет на проектную мощность, здесь станут выпускать 2500 грузовых вагонов и 2000 танк-контейнеров. Появится и еще одно производственное подразделение, где будут заниматься ремонтом и техническим обслуживанием вагонов. И все это на месте, где когда-то было старое локомотивное депо...

*(Марат Костюков, «Время Союза»,
<http://vreso.ru>)*

СИБУР-ТРАНС ЗАВЕРШИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ПУНКТА РИП В НЯГАНИ

«СИБУР-Транс» завершил строительство пункта текущего ремонта и освидетельствования контейнеров-цистерн (РИП) в Нягани, говорится в сообщении компании.

Объект является единственным специализированным комплексом по проведению всех видов работ с танк – контейнерами в России.

Проект был реализован за 6 месяцев. Работы по благоустройству РИПа будут продолжаться до июня 2012 года.

Цель проекта – создание полноценного локального ремонтного пункта для экономии затрат на ремонтах и освидетельствовании контейнеров-цистерн при проведении работ собственными силами, сокращении затрат на порожнем пробеге подвижного состава до сторонних ремонтных пунктов и снижении сроков нахождения контейнеров в нерабочем парке.

Технологический процесс работы площадки ремонта и освидетельствования заключается в следующем: автомобили с платформами для перевозки контейнер-цистерн прибывают со ст. Нягань на пункт налива ООО «Няганьгазпереработка», где из контейнер-цистерн сливается остаток жидкой фазы СУГ (сжиженные углеводородные газы), затем удаляется остаток паровой фазы. После чего производится продувка (дегазация) контейнер-цистерны с забором проб. Далее полностью дегазированная контейнер-цистерна поступает в РИП.

В РИП контейнер – цистерна направляется непосредственно на участок осмотра. Повреждения каркаса и котла цистерны устраняются на сварочном участке. Далее проводится пневматическое и гидравлическое испытания контейнера – цистерны. После испытания контейнер-цистерна складывается в отведенном месте или грузится непосредственно на автомобиль и направляется под загрузку на пункт налива ООО «Няганьгазпереработка».

«СИБУР-Транс» осуществляет перевозки как во внутрироссийском сообщении, так и на экспорт в страны ближнего и дальнего зарубежья. Среди его партнеров и клиентов, помимо предприятий СИБУРа, – ОАО «РЖД», ОАО «ПГК», ОАО «НПК», ОАО «СГ-транс», ООО «Спецтрансгарант» и другие. Предприятие входит в состав некоммерческого партнерства «Совет участни-

ков рынка операторов железнодорожного подвижного состава», цель учреждения которого – консолидация частных операторов для усиления роли участников рынка в реформировании отрасли.

(Российское нефтегазохимическое сообщество
<http://www.rupec.ru>)

RAIL GARANT ПРИСТУПИЛ К РАБОТАМ ПО РАЗВИТИЮ КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ МУУГА



В прошлом году Группа компаний Rail Garant выиграла тендер на строительство нового контейнерного терминала в эстонском порту Мууга и подписала соглашение о сотрудничестве с Таллинским портом.

В январе текущего года в соответствии с условиями договора Группа Rail Garant начала необходимые работы. 30 января в терминал была торжественно вбита первая свая. «В целом в 2012 году планируется завершить строительство первой очереди терминала – построить подкрановые пути, железнодорожные пути и инженерную инфраструктуру», – сообщил на пресс-конференции член правления Rail Garant Николай Фалин.

Тендер на строительство терминала выиграл консорциум предприятий Lemminkäinen Eesti AS и Inseneriehituse AS, объединивший опыт двух компаний специально для выполнения проектировочно-строительных работ на терминале. «В первой фазе проекта, то есть этой зимой, буду забиваться сваи, укрепляться причал, строиться платформы для кранов и железнодорожные пути, – пояснил председатель правления Lemminkäinen Eesti AS Свен Пертенс, – в течение второго этапа, весной этого года, начнутся работы по



ООО «Рифер-Сервис»

Ремонт и техническое обслуживание морских рефрижераторных контейнеров

**«О сохранности ваших товаров
заботиться будем мы»**

- Продажа морских рефрижераторных контейнеров,
- Сервис, пред- и послепродажная подготовка рефконтейнеров,
- Ремонт, гарантийное обслуживание холодильных машин контейнеров.

Тел/факс: +7(495) 971-37-88
Телефон: +7(495) 649-49-88
Адрес: Москва, Открытое ш. 14 Б
Эл. почта: doctor-reefer@mail.ru
Сайт: www.doctor-reefer.ru

строительству площадки терминала».

Поставка и установка кранового оборудования для запуска первой очереди будет завершена к концу года. Начало первых перевозок запланировано на первый квартал 2013 года.

В планах Rail Garant к четвертому кварталу будущего года увеличить ежемесячный грузооборот терминала до 10 тысяч TEU. В 2014 году прогнозируемый годовой объем составит 125 тысяч TEU. В этот период Rail Garant планирует выйти на полную мощность первой очереди и начать работу по строительству второй очереди, которая позволит увеличить мощность терминала до 270 тыс. TEU в год.

В перспективе на базе терминала Группа планирует создать морской хаб с возможностью принимать суда океанического класса. «Порт Мууга и новый терминал по нашим оценкам обладают всеми необходимыми для этого параметрами», — пояснил Фалин.

(Пресс-служба компании)



ОАО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» МОЖЕТ ПРЕДОСТАВИТЬ КАЗАХСТАНУ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА В КОНТЕЙНЕРАХ

Казахстан может экспортировать зерно в азиатские страны в контейнерах.

Об этом сообщил генеральный директор российской компании — ОАО «Трансконтейнер» Петр Баскаков после рабочей встречи с президентом АО «НК «Казахстан темир жолы» Аскармом Маминим. Встреча прошла в рамках первого внутрихолдингового сетевого совещания ОАО «Трансконтейнер», которое в марте 2011 года приобрело 67 процентов акций АО «КеденТрансСервис» — ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане, передает Казинформ.

«У нас есть все сертификаты и разрешения, и если будет существовать необходимость перевозки зерна в контейнерах, мы можем предоставить эту технологию «КеденТрансСервису». Тогда можно будет перевозить зерно в контейнерах», — сказал П. Баскаков.

По его словам, потребность в контейнерных перевозках зерна имеется для азиатского направления. «Трансконтейнер» может предоставить «КеденТрансСервису» технологии для того, чтобы контейнеры из азиатских стран, приходящие с грузом в Россию или Казахстан, могли быть загружены зерном, и не возвращались порожними. При этом клиентам предоставляются привлекательные ставки для перевозки зерна.

*(Алия Ходжаева, «Аграрный сектор»,
http://www.agrosector.kz)*

«ИЗ ОТРАСЛИ ДОЛЖНЫ УЙТИ ЛЮДИ, СЛУЧАЙНО ОКАЗАВШИЕСЯ В ЭТОМ БИЗНЕСЕ»

(Публикуется с сокращениями.)

Прошлогодняя катастрофа теплохода «Булгария» привела к повышению внимания государственных контролирующих органов к ситуации на рынке речных перевозок. О том, как трагедия повлияла на игроков отрасли, как судоходным компаниям обновить флот, почему возить грузы по реке выгоднее, чем по железной дороге, и как повлияет на рынок вступление России в ВТО «Ъ» рассказал президент и владелец группы Palmali **МУБАРИЗ МАНСИМОВ**.

— В 2011 году речные перевозки грузов в России увеличились на 13%, тогда как в предыдущие несколько лет рост был гораздо меньше. В чем причина?

— Их несколько. Например, увеличились транзитные перевозки нефти и нефтепродуктов из Каспийского региона, отгрузки с терминалов Саратова и из Нижнего Новгорода. Нефтяные компании в целом стали экспортировать много продуктов, так как добыча не сокращается, а внутреннее потребление производимые объемы поднять не может. Кроме того, свою роль сыграло изменение в пошлинах, которое увеличило эти потоки. А транспортировка по реке рентабельнее, чем по железной дороге. Многие перешли с железной дороги на речную перевозку, поскольку потери в работе с ОАО РЖД, я имею в виду ожидание, простои и прочее, неприемлемы для компаний — это нарушает оборот средств от быстрой реализации нефти и продуктов. Для примера, пароход берет нефтепродукты из Нижнего Новгорода и не идет куда-нибудь в Новороссийск, как это происходит по железной дороге с дальнейшей перевалкой на судно, а напрямую везет его до Италии или Турции. Сейчас востребованы партии 4-6 тыс. тонн. Их берет одно судно, а для перевозки по железной дороге в таком случае требуется почти два состава. Кроме того, с учетом оплаты за перевалку на терминалах перевозка поездами выходит дороже на 25-27%.

– То есть динамика может еще улучшиться?

– Тут проблема – объемы стали больше, но реки больше не стали. Инфраструктура, которая может пропускать эти объемы, не улучшилась, а наоборот. Те же устаревшие технологии, те же шлюзы. Они сегодня работают на своих максимальных возможностях, и этого недостаточно.

Кроме того, в последние годы остро встала проблема глубин, особенно на реках Волга и Дон. Современные строящиеся суда «река-море» грузоподъемностью 5-6 тыс. тонн имеют осадку при полной загрузке 3,6-3,9 м. Следовательно, гарантированные глубины для таких судов должны быть минимум 4 м. А, например, в навигацию 2011 года на Нижнем Дону на участке от Кочетовского гидроузла до города Аксай глубина в отдельные периоды была 340 см, а на Волге, на участке Городец–Балахна, вообще глубина составляла менее 3 м. В связи с чем мы были вынуждены работать с недогрузом танкеров на 16-25%, и экономика эксплуатации современных судов в таких случаях приближалась к нулю.

– У Palmali в России объемы росли вместе с рынком?

– У нас они увеличились примерно на 15%, но не за счет экспорта, а скорее за счет транзитных объемов из Туркменистана, Казахстана. Внутри же России перевозки стабильны – у нас долгосрочные контракты с ЛУКОЙЛом, с «Русс-нефтью». Получается, что суммарно мы перевозим около 250 тыс. тонн в месяц. Но я вижу, что в России сейчас есть большая, чем имеющийся флот, грузовая база. Проблема – в стареющем флоте, который нефтяные компании еще пять лет назад были готовы использовать, но сегодня почти полностью отказываются от этого, не хотят брать на себя риски. Ведь представьте, какая катастрофа может случиться, если один старый танкер с грузом в 4 тыс. тонн нефти или нефтепродуктов потерпит крушение на реке. Постепенно старый флот уходит на металлолом, а новых судов появляется не так много. Отсюда, по всей видимости, и происходит тот дефицит, который сейчас ощущается на рынке.

– Что происходит с конкуренцией на рынке? Как он вообще поделен между игроками?

– Сейчас в России работает всего несколько крупных компаний, и я рад, что рынок постепенно начал укрепляться. Растет Московское речное пароходство, Северо-Западное пароходство – этими компаниями занимаются люди, которые не просто накупили себе пароходов. Они инвестируют и строят флот. Но при этом все равно существенная доля перевозок приходится на мелких судовладельцев, у которых два-три старых судна. В год в России по реке перевоз-

ится около 15 млн грузов, это если не считать Сибирский регион. Из общего объема около 4 млн тонн приходится на Прикаспийский регион. Остается 11 млн тонн, которые поровну поделены между севером и югом. Мы работаем только на юге и покрываем большую часть южных грузов, на север перевозки в прошлом году составили не больше 400 тыс. тонн. Основа нашего бизнеса – контракты с крупными нефтяными компаниями. Сейчас мы продолжаем обслуживать большой нефтяной накопитель ЛУКОЙЛа в Каспийском море. Это уникальный для региона проект, суть которого заключается в том, что нефть с Каспия закачивается в специальную баржу – 30-тысячный накопитель, построенный в Сингапуре. С него нефть транспортирует наш флот – можем везти эту нефть и во Францию, и в Италию. В этой сфере у нас, наверное, сейчас нет конкурентов.

– Ставки транспортировки по реке за прошедший год выросли?

– Надо понимать, что, в отличие от ставок морского фрахта, речные почти не подвержены общемировым колебаниям. Что касается изменений, то в отличие от ОАО РЖД, которое уже подняло свои тарифы с 1 января 2012 года на 6%, мы это ни в 2012 году, ни в прошлом не делали. Более того, мы вынуждены снижать тарифы. Происходит это по одной простой причине – из-за эксплуатации в России старого флота. К примеру, старое судно, которое стоит \$100-200 тыс. или \$1 млн максимум, везет тот же груз, что и новое судно, за которое пришлось заплатить \$19 млн. А ставки при этом одинаково низкие. Отсюда и получается, что ставки фрахта речных судов на 25% дешевле ставок ОАО РЖД. А вот если бы на рынке были компании только с новым флотом, то тогда можно было бы приходиться к нефтяным компаниям, садиться и смотреть, сколько стоит перевозка продукта по железной дороге и какой дисконт к этой стоимости можем предложить мы. Должны быть учтены и интересы нефтяных компаний, и интересы судовладельцев, должна быть обоюдная выгода. Если этого не будет, то через некоторое время ставки речных судов упадут, как это случилось в море. Но для российского речного бизнеса это будет смертельным ударом – при низких ставках компании просто не выживут.

– То есть крупным игрокам рынка нужно добиваться повышения ставок через запрет на эксплуатацию старого флота?

– Не совсем – это же флот и компании, в которых работают люди. Скорее нужно объединить старый флот в какую-то единую компанию и заставить их выполнять масштабную программу по обновлению флота.

– Это должно делать государство?

– Нет, государство не может вмешиваться в

частный бизнес. На ситуацию скорее должны влиять крупные грузовладельцы. Плюс где-то через два-три года все же должны появиться новые правила с жесткими требованиями по экологии, ведь за выбросами пароходов, 60% из которых составляют выбросы в реке, никто не следит. А это же прямой ущерб рыбному хозяйству, окружающей среде.

В результате из отрасли должны уйти люди, которые случайно оказались в этом бизнесе. У всех было время обновить флот, но все ждали до последнего. Сейчас этот хаос должен закончиться.

– Но, например, меры по государственному субсидированию лизинга судов, введенные в 2009 году, которые были направлены на обновление флота и укрупнение игроков, как я понимаю, оказались не самыми эффективными. Вы ими воспользовались?

– Нет, мы не пытались пользоваться ставкой, которая даже с учетом субсидирования все равно составляет 9-10%, для нас это дорого. Мы работаем по другой схеме. Допустим, пароход стоит \$15 млн, из них \$7,5 млн мы финансируем сами, а \$7,5 млн берем у банков. При такой схеме мы получаем процент не такой высокий, как при лизинге даже с учетом субсидирования. Другие компании строят речные суда по \$19 млн с использованием субсидирования. Но даже с этой схемой и итоговой ставкой в 6-9% такие проекты вряд ли окупятся и за 20 лет. Но все равно меры приняты, система работает, кто-то ей пользуется, исходя из собственных соображений.

Государство что могло сделать из первоочередных мер, то сделало. И дало льготы, и ввело второй реестр. Но нельзя только ходить и просить. Нужно самим что-то делать. Была компания «Волготанкер» с богатейшим опытом речных перевозок, которой, кстати, очень не хватает сегодня на рынке. Но госкомпанию развалили, все специалисты разбежались и их уже вместе не соберешь. Вместо крупной компании с 200-летней историей появилось много мелких судовладельцев, которые каким-то путем выкупили старый флот и пытаются на нем нажиться за несколько лет. Но они не выживут. Сегодня Россия вошла в ВТО. Это значит, что через пять лет все входящие в ВТО государства смогут построить флот где угодно и прийти на российский внутренний рынок, чтобы зарабатывать на этом.

Мне кажется, на ситуацию могло бы повлиять развитие речной инфраструктуры. Для этого, возможно, стоит приватизировать шлюзы, порты. Приватизация – это на 100% правильное решение. В Турции сейчас не осталось ни одного государственного порта. И они работают с более эффективной отдачей, чем раньше.

– Но в России и так большинство речных портов принадлежат частным инвесторам...

– Они купили их для показухи, а не для портового бизнеса. И в этом виновато государство, которое должно было продавать имущество с обязательством реализации четкой инвестиционной программы. Теперь правительству надо как-то выходить из этой ситуации.

– Что происходит с ценами на флот сегодня?

– Цены на пароходы на вторичном рынке упали. На новые суда цены зафиксировались, но после того как они существенно выросли. Несколько лет назад мы строили в Красном Сормове суда по \$12-13 млн. Сегодня такой пароход стоит \$19 млн. При этом в Турции цена на аналогичные суда не превышает \$14 млн.

– Почему такая разница?

– Думаю, причина в том, что российские верфи оказываются в той же ситуации, что и судовладельцы, – они вынуждены брать кредиты под высокие проценты, и получается замкнутый круг.

– Почему даже с учетом неконкурентоспособных цен вы продолжаете покупать флот в России?

– Мы всегда строили суда в России, даже когда на рынке этого никто не делал. Это наша позиция и стратегия. Благодаря нам эти заводы продержались в худшие дни. Сейчас мы продолжаем закупать флот, однако нас сильно подвел Волгоградский судостроительный завод. Мы подписали с ним контракт на десять единиц флота, в 2011 году должны были получить первые три судна, но они ничего не смогли отдать. Это была наша ошибка – решить поддержать завод, который раньше строил суда ЛУКОЙЛу и делал это нормально. Но на предприятии произошла смена акционеров, обязательства перед нами не были выдержаны. Мы расторгли контракт и сейчас ведем переговоры с другими заводами, чтобы продолжать строить суда в России. Скорее всего, переведем заказ на «Красное Сормово», которое сейчас одна из лучших российских верфей.

– Вы, как покупатель судов, видите какие-то результаты от создания ОСК?

– За последние четыре-пять лет происходит значительное возрождение гражданского судостроения, в этом есть и заслуга ОСК. Так, например, портфель заказов судостроительного завода «Красное Сормово» заполнен на четыре-пять лет вперед. Но вместе с тем ОСК еще есть над чем работать в плане модернизации и привлекательности судостроительных заводов.

(Александр Панченко,
«Коммерсантъ»,
<http://www.kommersant.ru>)

ТРАНСРОССИЯ

17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ



**TRANS
RUSSIA**

24 - 27 АПРЕЛЯ 2012
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

www.transrussia.ru



Организатор
ITE Moscow
Тел.: +7 (495) 935 7350
Факс: +7 (495) 935 7351
transport@ite-expo.ru

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Генеральный
спонсор:



В УГЛИЧЕ ОТКРЫВАЕТСЯ ИННОВАЦИОННЫЙ ЗАВОД ЭНЕРГООБОРУДОВАНИЯ

На территории первого в стране энергетического технопарка «Сим-Росс» в Угличе построен корпус еще одного завода. Это совместное российско-бельгийское предприятие «Сим-Росс – Ламифил», первый в России завод по производству высоковольтных проводов нового поколения. Начинается монтаж оборудования. Запуск предприятия планируется весной этого года. В мае 2012 года завод выпустит первую продукцию.

Первоначальные инвестиции в производство составили 16 млн. евро. Вторая очередь строительства предполагает вложение свыше пяти млн. евро. Данный инвестор – один из самых крупных инвесторов, привлеченных в район несколько лет назад Главой Угличского муниципального района Элеонорой Шереметьевой. Как известно, администрация Углича с 1998 года обозначила главный приоритет развития территории – привлечение инвестиций. Местная власть создала эффективную модель взаимодействия с участниками рынка. Углич стал примером успешной работы в области государственно-частного партнерства. В этой связи и стало возможно сотрудничество с крупнейшими мировыми брендами в области энергетики.

В апреле 2011 года в рамках визита наследного принца Бельгии Филиппе в Россию, после его беседы с Президентом РФ, «Koramic Investment Group» (Бельгия) и Группа компаний «Сим-Росс» (Россия) заключили договор о строительстве в Угличе завода по выпуску инновационной электротехнической продукции, не имеющей аналогов в нашей стране.

За то время, что Угличем руководит Элеонора Шереметьева, к нему прочно приклеилось словосочетание «первый в стране». В 2007 году Углич стал первым в стране по объему инвестиций, привлеченных в район. Здесь был открыт первый и пока единственный в России интерактивный Музей гидроэнергетики. Пять лет назад создан первый в стране энергетический технопарк. И вот новый завод «Сим-Росс – Ламифил» на международном форуме «Руснанотех» с участием Президента РФ был отмечен как первый трансфер новейших западных технологий в Россию.

В чем особенность этих инновационных технологий? Провода нового поколения стойки к снегоналипанию, гололеду и штормовым нагрузкам. Жители сел и городов забудут об аварийных отключениях. Существенно сократятся выбросы CO₂ в атмосферу из-за потерь электричества, снизится электромагнитное излучение. Прогнозируемый экономический эффект от внедрения проводов нового поколения составит

Грузоперевозки в России

для малых, средних и крупных предприятий

ЧТО Москва, Рэдиссон Славянская 29 февраля 2012 ДАЛЬШЕ? III международная конференция



- Дефицит вагонов: реальность или вымысел?
- Авто и Ж/Д перевозки: конкуренция или партнерство?
- Развитие дорожной и портовой инфраструктуры

Более 70% промышленных и аграрных грузов перевозится по железной дороге. **Или не перевозится.**

Целью III международной конференции по грузоперевозкам является организация конструктивного диалога между ОАО «РЖД» и представителями бизнеса, заинтересованными в эффективном взаимодействии с грузоперевозчиками

 **Rusmet**

+7 (495) 989-26-74

+7 (495) 980-06-08

свыше 250 млн. рублей в год на километр ЛЭП. А если учесть, что данные провода бесценно могут прослужить более 50 лет, за это время на каждом километре воздушных линий можно сэкономить до 11 миллиардов рублей. Такая экономия позволит энергокомпаниям не только не повышать тарифы на электроэнергию, но и снижать их.

Открытие этого предприятия в Угличе вызвано насущной потребностью российской электроэнергетики в проводах более надежных и энергоэффективных.

Как отмечает Никита Топуридзе, президент Группы компаний «Сим-Росс», член Совета директоров ООО «Сим-Росс – Ламифил»:

– Завод должен стать Центром компетенции по продвижению и внедрению инновационных технологий в области ЛЭП. У нас накоплен солидный опыт. Главные особенности проводов нового поколения в том, что они обеспечивают очень высокие эксплуатационные показатели, долговечность и большой экономический эффект. Данные провода снижают потери линии на 30-40%, что обеспечивает примерно 330МВт экономии на каждый километр воздушной линии электропередачи. Они обеспечивают бо́льшую передаваемую мощность, на 25% прочнее и на 60% легче, чем обычные сталеалюминевые провода, а также стойки к коррозии.

Что получит Углич в связи с открытием нового завода? Рабочие места, налоговые отчисления, улучшение социально-бытовой инфраструктуры, культурной обстановки и в целом – безусловно, развитие города.

С выходом на проектную мощность предприятие будет выпускать до 8 000 км высоковольтных проводов нового поколения в год. Крупные заказы уже сегодня поступают от федеральных и региональных электросетевых компаний.

У завода будут собственные научные и испытательные лаборатории, а в дальнейшем и литейное производство. Угличу новый завод предложит около ста рабочих мест. Будущие специалисты пройдут обучение и практику на заводах «Lamifil» в Бельгии, а затем учебно-производственный центр будет создан и непосредственно в Угличе.

*(Ирина Коралева, ЯРНОВОСТИ,
<http://yarnovosti.com>)*

В ЛИПЕЦКЕ ПОСТРОЯТ ЕЩЕ ОДНУ КОНДИТЕРСКУЮ ФАБРИКУ

ОАО «Липецкая кондитерская фабрика «Рошен» планирует заключить контракт с ООО НПФ «Металлимпресс» на проектирование и строительство новой кондитерской фабрики и

распределительного центра. Соответствующее разрешение компания должна получить у своих акционеров на внеочередном собрании, сообщает Агентство Бизнес Информации (ABIREG.RU).

Согласно данным, сумма контракта с «Металлимпресс» должна составить более 7 млрд рублей. Собрание акционеров, на котором планируется принять соответствующее решение, должно состояться 14 февраля.

Напомним, что Roshen планирует строительство крупного производственно-распределительного комплекса мощностью 100 тыс. тонн к 2014 году в селе Косыревка Липецкой области. Новая фабрика будет специализироваться на выпуске шоколадной продукции. Проект предполагает запуск 22 поточно-механизированных линий с объемом выпуска 250 тыс. тонн кондитерских изделий в год и трудоустройство около 3,5 тыс. человек. С запуском новой производственной площадки ЛКФ «Рошен» планирует стать одним из лидеров кондитерской отрасли в России.

(<http://www.lipetsknews.ru>)

МАШИНОСТРОЕНИЕ ТАТАРСТАНА: ИТОГИ 2011 ГОДА И ПЛАНЫ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ВЕДУЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ РТ

2011-ый стал годом, когда «эхо кризиса 2009 года» уже почти не слышно, и итоги работы промышленных предприятий складываются из череды успехов: растущих объемов выпуска и расширения рынков, реализованных проектов по модернизации и повышению эффективности производств. Однако и без ощущения новой волны мирового кризиса также не обходится. Об успехах минувшего года и планах предприятий РТ TatCenter.ru рассказали генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и глава ОАО КМПО Дамир Каримуллин. Также тенденции развития отрасли прокомментировал председатель татарстанского отделения Союза машиностроителей России, глава компании POZIS Радик Хасанов.

Сергей Когогин, генеральный директор ОАО «КАМАЗ»:

– Самое главное, чего удалось добиться машиностроительной отрасли – это быстрые темпы восстановления российского рынка грузовиков. По итогам 2011 года ожидается, что прирост должен составить порядка 64% по отношению к 2010 году. Таким образом, он выйдет на цифру в 98,5 тысяч единиц техники. Это связано с тем, что в основных отраслях – потребителях тяжелой грузовой техники (строи-

тельство, госпоставки, коммерческий транспорт, нефтегазодобыча) спрос также продолжал увеличиваться – к концу 2011 года он составил 60%. Таким образом, послекризисные изменения структуры рынка (2009-2010 гг.) в основном закончились, и рынок в целом вернулся к структуре 2006 года.

Для ОАО «КАМАЗ» минувший год был более чем успешным. В 2011 году наша продукция экспортировалась в 39 стран ближнего и дальнего зарубежья. Основными рынками для предприятия по-прежнему остаются Казахстан, Украина, Азербайджан, Индия, Куба, Афганистан, ОАЭ.

Что касается полученных наград и премий, то существенным итогом считаю состоявшуюся в ноябре 2011 года в Москве торжественную церемонию награждения лауреатов ежегодной национальной премии «Компания года-2011», в ходе которой Группа компаний «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» стала победителем в номинации «За финансовую надёжность и стабильность на рынке лизинговых услуг».

Кстати, в 2011 году ОАО «Лизинговая компания КАМАЗ» реализовала порядка 2 тысяч автомобилей нашей марки. В 2011 году «КАМАЗ» двенадцатый раз был признан «Лучшим российским экспортером».

Далее, отмечу феноменальный успех на выставке «Комтранс-2011» (сентябрь 2011 г.), где «КАМАЗ» представил седельный тягач КАМАЗ-5490. На выставке нами было подписано соглашение о создании СП с Marcopolo S.A. (СП планирует производить 3 тысячи автобусов в год, с выходом на проектную мощность в 2016 г.)

Кроме того, большим успехом для нас стала реализация в 2010-2011 гг. на автомобильном заводе проекта «Маяк», которая стала возможной благодаря сотрудничеству с Daimler AG, Lean Coaching Ltd. Проект «Маяк» был открыт как средство интеграции производственных систем PSK (КАМАЗ) и TOS (Daimler). Экономический эффект по проекту уже в течение срока его реализации составил 629 млн. рублей и многократно превысил понесённые затраты.

Цели организаций ОАО «КАМАЗ» на 2012 год определяются глобальные, но вполне реальные. В следующем году мы должны реализовать продажи КАМАЗов с учётом среднетоннажных автомобилей – 42,0 тысячи – это в России. Ещё 6,5 тысяч экспортируем за рубеж.

Рост доли «КАМАЗа» на рынке России в 2012 году запланирован до 43%. Этому должно способствовать, прежде всего, повышение потребительских свойств грузовых автомобилей КАМАЗ. Кроме того, мы ведём долгосрочную работу с корпоративными клиентами. Работаем над выводом на рынок новинок автотехники. Активно увеличиваем товаропроводящую сеть. Активизируем работы с заводами-изготовителями

спецтехники. Наконец, способствовать достижению этих целей будет реализация региональных программ.

Кроме того, мы намерены обеспечить годовой прирост экспорта автомобилей на уровне 9,2% к 2011 году. В реальных планах организовать сборочное производство автомобилей КАМАЗ в Африке и Восточной Европе.

Планируется расширение номенклатуры и объёмов производства совместных предприятий. Так, в ООО «ЦФ КАМА» произойдёт углубление локализации КПП Ecomid, Ecolite, Ecosplit – до 50%, в 2012 году планируется подготовка к переезду на новые производственные площади Завода двигателей. В ЗАО «КАММИНЗ КАМА» будет организована локализация заготовок деталей двигателя, освоение сборки новых спецификаций двигателей Cummins. В ООО «КНОРР-БРЕМЗЕ КАМА» планируется довести уровень локализации до 90%.

В 2012 году планируется продажа 650 автобусов, что на 25% больше чем в 2011 г. Ёмкость рынка сервисных услуг на 2012 год для владельцев автотехники КАМАЗ в России составит 14,9 млрд. рублей. Планируется увеличение доли присутствия на российском рынке авторизованного ОАО «КАМАЗ» сервиса до 29,5%.

Радик Хасанов, генеральный директор ФГУП «ПО «Завод им. Серго»:

– В 2011 году в машиностроительной отрасли проделана значительная работа по сохранению производственных мощностей и кадрового потенциала предприятий «оборонки». К примеру, в рамках взаимодействия с концернами, входящими в госкорпорацию «Ростехнологии», в нынешнем году приняты программы по развитию, комплексной загрузке и техническому перевооружению промышленных предприятий, расположенных в нашей республике.

Большинством крупных и средних предприятий отрасли разработаны и реализуются среднесрочные программы технического перевооружения. В этом году в рамках проекта «Реконструкция и техническое перевооружение» нам удалось получить более двух миллиардов рублей.

Также продолжается работа, направленная на расширение интеграционных связей науки и производства, создание инженерных центров для разработки инновационной продукции. Государственная поддержка оказывается развитию кооперации Казанского федерального университета, КНТУ-КАИ, КГТУ-КХТИ. Вузами совместно с рядом республиканских промышленных предприятий реализуются комплексные проекты по созданию высокотехнологичных производств, в рамках кластерного подхода ведётся подготовки квалифицированных кадров для работы в области машиностроения.

В настоящее время разрабатывается Программа развития машиностроительного комплекса. Практическая реализация отраслевыми предприятиями намеченных планов будет способствовать решению задачи, поставленной президентом республики Рустамом Миннихановым, – достичь к 2016 году 2 трлн. рублей объема выпуска промышленной продукции.

В 2011 году POZIS успешно противостоял многочисленным «вызовам» и сложностям работы в условиях нестабильности мировой экономики. В полном объеме, качественно и в сроки выполнен Государственный оборонный заказ, несмотря на несвоевременное его получение.

Сейчас компания продолжает реализацию проекта «Освоение производства конкурентоспособной холодильной техники POZIS на основе энергоэффективных, экологически безопасных технологий с внедрением углеродородного вспенивателя на основе пентанов и хладагента изобутана». Также в 2011 году мы приступили к реализации плана «Реконструкции и технического перевооружения производств корпусов и гильз на ПОЗИС» в рамках Федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2011-2020 годы».

Выполнен государственный контракт с министерством здравоохранения РТ на поставку уникальных медицинских холодильников и морозильников в лечебно-профилактические учреждения республики. В 112 республиканских медучреждений доставлено более 1100 ед. медицинской холодильной и морозильной техники POZIS на общую сумму 20 млн. рублей, в рамках программы «Повышение технической оснащенности ЛПУ Республики».

И, конечно, важным событием минувшего года стало акционирование – с 16 декабря 2011 года компания преобразована в ОАО «ПОЗИС».

В наступившем 2012 году мы хотим, прежде всего, обеспечить предприятие заказами, сохранить устойчивые позиции в плане продаж, продолжить активную работу, направленную на развитие и совершенствование выпускаемой продукции. В новый 2012 год мы вступаем с надеждой на лучшее, с уверенностью в своих силах.

Ильдус Исламов, генеральный директор ОАО НПО «Татэлектромаш»:

– Российскую экономику определяет спрос со стороны сырьевого сектора и государства. В 2011 году на мировых рынках выросли спрос и цены на сырье. Больших объемов в России достигло государственное финансирование. Со второго квартала заработал мультипликатор спроса, а со второго полугодия и акселератор инвестиций, который включил в орбиту спроса остальные отрасли и в т.ч. машиностроение.

Качественная сторона спроса определялась установкой государства на модернизацию отраслей и «квалифицированным» спросом со стороны частного сектора. И это стало единственной важной позитивной тенденцией 2011 года.

Главная проблема экономики не решена: нет масштабной экономики внутреннего рынка и нет серьезных шагов по его формированию. Расчет на глобальный экспорт сырья и полуфабрикатов, на государственные расходы приводит к полной зависимости от мировой экономики и политики, формирует крупномасштабные негибкие производства и инфраструктуру, создает ущербную социальную структуру общества, тормозит технологическое и интеллектуальное развитие страны. Увлечение кейнсианскими рецептами государственного стимулирования ухудшает структуру экономики страны.

Устойчивый и независимый платежеспособный спрос, а вместе с этим и масштабный внутренний рынок может обеспечить только конкурентоспособный отечественный производитель.

В 2011 году объем производства и продаж «Татэлектромаш» увеличился на 40%, средняя зарплата выросла до 24 тыс. руб. Было запущено три новых производства. Предприятием успешно реализуются программы сотрудничества с РЖД, Минобороны, ОАО «БелАЗ», ОАО «КАМАЗ» и другими партнерами. Идет плановое технологическое обновление производственных процессов.

В 2012 году будем расширять номенклатуру и клиентскую базу в освоенных отраслях. Новые производства, созданные в 2011 году, предстоит поставить на устойчивый путь жизнедеятельности и развития. Так, мы начали строительство новой линии трубного завода, которая позволит увеличить мощности по выпуску труб в три раза. Должны завершить программу освоения продукции для нужд МО РФ.

На основании заключенных договоров прогнозируется увеличение объема производства «Татэлектромаш» по всем направлениям в 2012 году в два раза и достижение показателя порядка 10 млрд. рублей. Более чем в два раза увеличится производство труб, электродвигателей и генераторов, в полтора раза увеличится производство автомобильных компонентов.

Но если мировая экономика войдет в кризис, снизятся цены на сырье и в России сократится инвестирование в новые производства и модернизацию, то заказы резко сократятся. Прогноз мировой экономики на 2012 год вызывает тревогу. Европейские долги, проблемы США, торможение Китая и Индии, уход «в минус» Бразилии, переход Китая и Японии на расчеты в своих валютах. Судя по всему, на рынке сырья надулся пузырь, и только проблемы Ближнего Востока пока не дают ему лопнуть.

Кредитная экспансия и необеспеченное финансирование создали серьезные структурные проблемы в мировой экономике. Поддерживать нездоровую структуру мировой и особенно западной экономики за счет монетарных инструментов становится невозможно. Долги накопились, и растут. Может наступить развязка. Сокращение эмиссии снизит цены на сырье и нефть. Выключится акселератор инвестиций и резко сократится инвестиционный спрос. Сократятся госдоходы и госрасходы. Инвестирование в новые производства обнулится. Программы жесткой экономии в странах с долговыми проблемами могут привести к снижению спроса и снижению цен на сырье. Вполне возможны банкротства банковских систем или дефолт некоторых стран.

Экономика России не ориентирована на потребительские товары и поэтому полностью зависима от инвестиционного спроса. Вступление в ВТО добавит еще проблем несырьевому сектору. Снижение цен на нефть, сокращение новых инвестиционных и государственных проектов в России будет для предприятий занятых в инвестиционных отраслях сигналом для оперативного пересмотра структуры производства и занятости. В том числе и для объединения «Татэлектромаш».

Дамир Каримуллин, генеральный директор ОАО КМПО:

– Несмотря на то, что последствия финансово-экономического кризиса в первую очередь ударили по машиностроительной отрасли: именно в этой сфере сильно снизились объемы производства, и отмечалось наибольшее падение спроса на продукцию, в 2011 году татарстанские машиностроительные предприятия смогли переломить ситуацию. Объем товарной продукции по крупным и средним предприятиям отрасли по сравнению с прошлым годом существенно вырос.

Думаю, этот рост продолжится и дальше, поскольку ему способствует республиканская промышленная политика, направленная на инновационные преобразования в экономике и стратегию модернизации.

2011 год для КМПО стал особенным: исполнилось ровно 80 лет со дня создания завода. Подводя итоги работы не только минувшего года, но и прошедших десятилетий, можно с уверенностью сказать, что КМПО остается одним из стабильно развивающихся предприятий, которое реализует масштабные проекты. В 2011 году все цели и задачи бизнес-плана выполнены.

Одним из значимых результатов работы стала сдача в эксплуатацию 4 новых двигателей НК-38СТ. Тем самым мы заявили о начале серийного выпуска привода, который отличают высокий КПД, экономичность и полное соответствие современным экологическим требованиям. Бы-

ла проделана колоссальная работа по доводке этого двигателя, востребованность в котором на сегодняшний день велика.

Также в этом году КМПО заявило о выходе на рынок энергетики. Предприятие планирует начать производство энергетических установок ГТЭУ с приводами 4-6 МВт, 8-13 МВт и 25-30 МВт, предназначенных для выработки электрической и тепловой энергии.

Конечно же, под знаком юбилея на предприятии было много сделано и для его работников. Проведены ремонтные работы в комбинате общественного питания, завершается ремонт заводской медсанчасти. Для работников с вредными условиями труда построены специальные гидропроцедурные кабинеты.

В 2012 году перед предприятием стоит ряд важных задач. Объем реализации должен составить 6,5 млрд., что на 18% больше предыдущего года. В условиях роста объемов выпускаемой продукции и освоения новых видов на 2012 год запланирована серьезная программа по техническому перевооружению предприятия, рассчитанная на период до 2016 года.

Также мы планируем построить комбинированную котельную на казанской площадке для ухода от потребления внешних источников тепла (горячей воды и пара). В следующем году продолжатся работы по программе оптимизации производственных площадей с целью сокращения издержек.

*(Нина Максимова, Деловой центр
PT – интернет-портал TatCenter.ru)*

THYSSENKRUPP UNDE ИНВЕСТИРУЕТ СРЕДСТВА В РФ

Немецкая компания Thyssenkrupp Uhde рассматривает возможность вложения 200 млн евро в завод по производству полимерного сырья в Кабардино-Балкарии.

Проект предусматривает создание производства полиэтилентерефталата (ПЭТ) для пищевой и текстильной отраслей мощностью 486 тысяч тонн в год. Производство позволит создать 2500 новых рабочих мест.

Часть средств, как ожидается, должна быть предоставлена правительством России и местными властями.

По словам Ивана Гертера, главы правительства Кабардино-Балкарии, строительство завода планируется начать в марте 2012 года.

Альфред Хоффман, официальный представитель ThyssenKrupp, заявил, что первоначально компания планирует построить два объекта по производству бутылочного ПЭТ-гранулята, каждый мощностью 675 тонн в сутки.

(Пластикс он лайн, <http://www.plastics.ru>)

ПРОИЗВОДСТВА, ОТКРЫТЫЕ В ДЕКАБРЕ 2011 ГОДА

№ п/п	Название	Местоположение	Направление деятельности	Объём инвестиций, млн руб.	Дата пуска в эксп.	Число рабочих мест
1	Завод строганых пиломатериалов СП «Аркаим»	Хабаровский край	мощность предприятия – около 180 тысяч кубометров готовой продукции	1300	01.12.2011	
2	Производство БС сетей мобильной связи Nokia Siemens Networks (NSN) и ЗАО «Научно-производственная фирма «Микран»	ОЭЗ г. Томск	базовые станции сетей LTE мобильной связи четвертого поколения (4G) мощность – до 10 тыс. БС в месяц		01.12.2011	
3	Цех по выпуску ножей ОАО «Труд»	г. Вача Нижегородской обл.	выпуск столово-хозяйственных ножей	150	01.12.2011	55
4	Мусоросортировочный комплекс	Наримановский р-он Астраханской обл.	переработка до 200 тыс. тонн твердых бытовых отходов в год		01.12.2011	185
5	Литейное отделение Волховского алюминиевого завода	Волхов	открытие после модернизации производственная литейная мощность увеличена до 32 тыс. тонн в год	95,1	01.12.2011	
6	Золотоизвлекательная фабрика ОАО «Южуралзолото»	г. Пласт, Челябинская обл.		1742,9	01.12.2011	
7	Цех сборно-монолитного каркаса Тюменской домостроительной компании	Тюмень	мощность - 14 тыс. куб. м в год или 70 свай в сутки сваи длиной 12 м	232	02.12.2011	49
8	Новый производственный участок Завод «Трубодеталь», ОАО «Трубодеталь»	Челябинск	изготовление соединительных деталей трубопроводов (СДТ) в тепловой пенополиуретановой изоляции		02.12.2011	36
9	Аппаратно-сборочный цех ОАО «Ангстрем»	Зеленоград	производство микросхем с топологическими нормами 130-90-65 нм		05.12.2011	300
10	Отделение мед. стекла Уральский стекольный завод	пос. Уфимский Свердловской обл.	упаковка для лекарств; полное восстановление завода в 2014 г.		05.12.2011	20
11	Пр-во биоразлагающейся плёнки ООО «ПУМа»	Переславль-Залесский, Ярославская обл.	производство экологичной полиэтиленовой пленки	85	07.12.2011	
12	Аккумуляторный завод ОАО «РОСНАНО» и ООО «Литотех»	Новосибирск	завод по производству литий-ионных аккумуляторов большой ёмкости Плановый объем производства – более 1ГВт*ч аккумуляторов или около миллиона штук в год	13500	08.12.2011	500
13	Приволжский комбикормовый завод агрохолдинг «Акашево»	Марий Эл	проектная производительность завода – 480 т/сутки		08.12.2011	
14	Линия светодиодных ламп ОАО «Элион» совместно с ООО «Люмен Стар»	Зеленоград	светодиодные лампы INNOLIGHTS		08.12.2011	
15	Производственное здание ООО НПП «Элемер»	Зеленоград	производство контрольно-измерительных приборов		09.12.2011	
16	Завод эпитаксиальных пластин компании «Коннектор Оптикс»	г. Санкт-Петербург	пластины для высокоскоростных оптических компонентов Проектная мощность – более 2 тыс. пластин в год	1100	09.12.2011	
17	Завод «Европанель» компании «Кировспецмонтаж»	г. Киров	сто тысяч квадратных метров в год крупнопанельного жилья эконо класса		13.12.2011	
18	Новая производственная линия ООО «ВОЛМА-Воскресенск»	г. Воскресенск Московской обл.	мощность вводимого оборудования – 360 тыс. тонн в год	300	13.12.2011	70
19	Цех по переработке мясной продукции «Агрокомплекс «Инта Приполярная»	Инта, Республика Коми	убой и переработка мяса оленей	102,7	14.12.2011	40
20	Предприятие по переработке шлаков на Ключевской обогатительной фабрике	пос. Двуреченск Свердловской обл.	переработка шлаков ферросплавного производства	95,1	14.12.2011	130
21	Пр-во коллоидных квантовых точек на площадке ООО «НТИЦ «Нанотех-Дубна»	г. Дубна, Московская обл.	В 2012 г. – производство до 100 кг квантовых точек в год	71,5	14.12.2011	
22	Линия полимерных комп. материалов на Саратовском трубном заводе	Энгельский р-он Саратовской обл.	мощность новой линии – 13 тысяч тонн полимеров в год ЖКХ		15.12.2011	30

№ п/п	Название	Местоположение	Направление деятельности	Объём инвестиций, млн руб.	Дата пуска в эксп.	Число рабочих мест
23	Линия по производству обоев ООО «Маякпринт»	г. Пенза	мощности по выпуску составят 5,5 млн условных кусков обоев в год с шириной рулона 1060 мм	200	15.12.2011	27
24	Деревообрабатывающий комбинат «Байкальской лесной компании» (БЛК)	пос. Ильинка, Бурятия	мощность – около 175 тысяч кубометров пиломатериалов в год.	1520	19.12.2011	
25	Лесоперерабатывающий завод	пос. Магистральный Казачинско-Ленский р-н, Иркутская обл.	Мощность – 400 тыс. кубометров готовой продукции в год,	2,5	19.12.2011	500
26	Машина непрерывного литья заготовок Челябинского металлургического комбината	Челябинск, ОАО «Мечел»	Производительность – 1 млн тонн в год для обеспечения универсального рельсобалочного стана	5989,1	19.12.2011	
27	Фанерный комбинат компании «Аргус СФК»	пос. Восточный Сосьвинского городского округа Свердловской обл.	мощность – 40 тыс. кубометров фанеры в год	380	20.12.2011	800
28	Цех механического обезвоживания осадка Гатчинского водоканала	д. Вайялово, Гатчинский р-н, Ленинградская обл.		5,2	20.12.2011	
29	Цех поглощающих аппаратов ООО ПО «Вагонмаш»	Курск	до 200 тысяч поглощающих аппаратов в год		20.12.2011	200
30	Первая очередь производства высокоточного измерительного оборудования «Центра перспективных технологий»	Москва	сканирующие зондовые микроскопы FemtoScan	387	20.12.2011	
31	Производство вспененных материалов ООО «Пенотерм»	Калуга	мощность – 1500 тонн шумо- и теплоизоляционных материалов в год или 20 млн кв. метров готовой продукции	160	20.12.2011	40
32	Новое зернохранилище ОАО «Назаровский элеватор»	Назарово	объем нового элеватора в 25 тысяч тонн	50	21.12.2011	11
33	Первая очередь подстанции «Акбердино»	Уфа		160	21.12.2011	
34	Завод по переработке муки ООО «Никольская мельница»	с. Никольское Усманского р-она Липецкой обл.	выпуск манки и пищевых отрубей		21.12.2011	
35	Подстанция «Ива» Филиал ОАО «МРСК Урала» «Пермэнерго»	Мотовилихинский р-он Перми	мощность 50 МВт	386,5	22.12.2011	
36	Реконструированная подстанция «Очаково»	Москва	мощность 500 кВ		22.12.2011	
37	Новая чайная линия На Лысковском заводе пищевых ингредиентов ПР «Гамми»	г. Лысков Нижегородской обл.	Полный цикл производства 17 видов чая		22.12.2011	
38	Линия по выпуску оптических компонентов компании РОСНАНО «Оптосенс»	Санкт-Петербург	элементы инфракрасных датчиков взрывоопасных газов мощность производства – до 120 000 датчиков в год	496	26.12.2011	
39	Консервный завод, 1-я очередь	Серпуховской р-он Московской обл., д. Родионовка	производство рыбных, мясных и овощных консервов Мощность – до 1 млн банок в месяц		27.12.2011	
40	Производство грузовиков Зил 5301 на Петровском заводе АМО Зил	Петровск, Саратовская обл.	сборка среднетоннажных грузовиков Зил 5301 «Бычок» 600 в год	200	27.12.2011	436
41	Линия быстрозамороженных полуфабрикатов на 3-де компании «Моссельпром»	Раменский р-он, Московской обл.	изготовление быстрозамороженных натуральных и рубленых полуфабрикатов из птичьего мяса мощность – более семи тысяч тонн продукции в год	393	27.12.2011	186
42	Завод шумо- и теплоизоляционных материалов	г. Калуга	мощность – 1,5 тыс. тонн изоляционных материалов и упаковки в год	160	27.12.2011	
43	Установка гидроочистки бензина «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез»	г. Ярославль	мощность – 800 тысяч тонн в год	5220	28.12.2011	
44	Молочный комплекс (ЗАО «Племзавод «Раменское»)	Раменский р-он, Московской обл.	22 тыс. тонн молока в год, 2400 коров	4700	29.12.2011	106
45	Пр-во термоэлектрических охл. микромодулей	Нижний Новгород	Мощность в 2015 г. – 2 млн термоэлектрических охлаждающих микромодулей используются для охлаждения лазеров, фотоприемников и микросхем	897	29.12.2011	
46	Молочный комплекс ФГУП АПК «Непецино»	Коломенский р-он Московской обл.	Мощность – свыше 7 000 тонн молока в год	430	29.12.2011	
47	Завод по производству автомобильных шин «Йокохама Р.П.З.»	ОЭЗ «Липецк»		11700	29.12.2011	1500
48	Пр-во светопрозрачных конструкций	ОЭЗ «Липецк»	производство светопрозрачных конструкций из листового стекла	477	29.12.2011	133
49	Молочный цех ООО «Бакалы молоко»	с. Бакалы, Башкирстан	30 тонн продукции в сутки, 15 видов цельномолочной продукции		30.12.2011	20

(Комиссия по модернизации и технологическому развитию экономики России)

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ В 2011 ГОДУ

По данным таможенной статистики в 2011 году внешнеторговый оборот России составил 821,3 млрд.долларов США* и по сравнению с 2010 годом возрос на 31,2%, в том числе, со странами дальнего зарубежья – 698,8 млрд.долларов США (рост на 30,7%), со странами СНГ – 122,5 млрд.долларов США (рост на 34,2%).

Сальдо торгового баланса сложилось положительное в размере 210,7 млрд.долларов США, что на 42,5 млрд. долларов США больше, чем в 2010 году. При этом в торговле со странами дальнего зарубежья сальдо равнялось 176,8 млрд. долларов США (рост на 36,5 млрд.долларов США), со странами СНГ – 34,0 млрд. долл. США (рост на 6,1 млрд.долларов США).

Экспорт России в 2011 году составил 516,0 млрд.долларов США и по сравнению с 2010 годом увеличился на 30,0%, в том числе в страны дальнего зарубежья – 437,8 млрд.долларов США (рост на 29,7%), в страны СНГ – 78,2 млрд.долларов США (рост на 31,3%).

Увеличение стоимостного объема экспорта 2011 году по сравнению с 2010 годом было полностью обусловлено ростом средних цен экспортируемых Россией товаров. Индекс средних цен экспорта за этот период составил 132,9%, тогда как индекс его физического объема – 97,8%.

Основу российского экспорта в 2011 году в страны дальнего зарубежья составили топливно-энергетические товары, удельный вес которых в товарной структуре экспорта в эти страны составил 72,6% (в 2010 году –

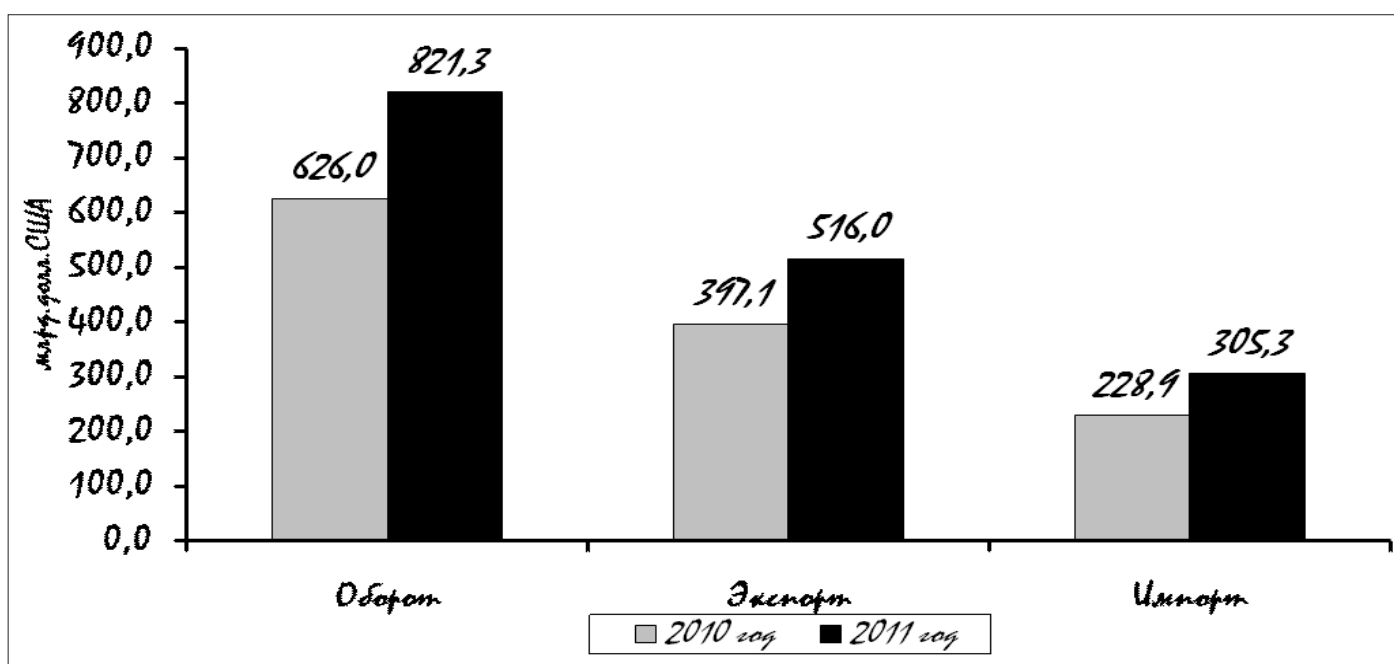
70,8%). По сравнению с 2010 годом стоимостной объем этих товаров увеличился на 33,0%.

В общем объеме экспорта в страны дальнего зарубежья основной стоимостной объем (52,9%) среди товаров топливно-энергетического комплекса был обеспечен нефтью сырой, физические объемы поставок которой снизились по сравнению с 2010 годом на 4,3%, а стоимостные объемы возросли на 34,7%.

Среди товаров топливно-энергетического комплекса возросли физические объемы экспорта в страны дальнего зарубежья бензина автомобильного на 31,5%, газа природного – на 9,0%. При этом сократились объемы экспорта угля каменного на 2,5%, кокса – на 3,0%, дизельного топлива – на 14,7%, топлив жидких – на 1,1%.

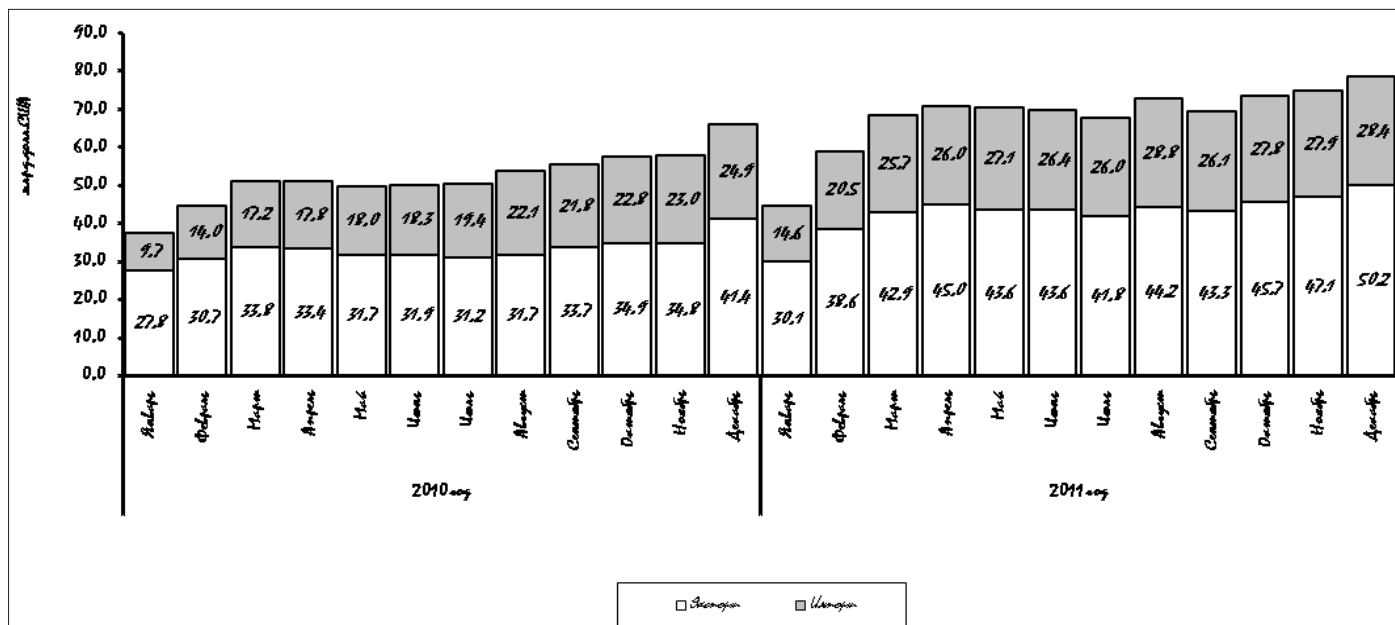
В общем стоимостном объеме экспорта в страны дальнего зарубежья доля металлов и изделий из них в 2011 году составила 9,2% и снизилась по сравнению с прошлым годом на 1,5 процентных пункта. Стоимостной объем экспорта этой группы товаров возрос по сравнению с 2010 годом на 11,1%, а физический снизился на 7,8%. В группе металлов снизились физические объемы экспорта ферросплавов – на 8,2%, полуфабрикатов из железа и нелегированной стали – на 19,5%, проката плоского из железа и нелегированной стали – на 13,0%. Физические объемы экспорта меди сократились на 60,2%, никеля – на 18,7%, а алюминия увеличились на 3,4%.

Доля экспорта продукции химической промышленности в 2011 году также как и в 2010 году составила 5,8%. По сравнению с прошлым



Объем внешней торговли Российской Федерации в 2010-2011 гг.*

* С учетом данных взаимной торговли с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан.



Помесячная динамика экспортно-импортных операций Российской Федерации в 2010-2011 гг.1

годом стоимостной объем этой продукции увеличился на 27,7%. Возросли физические объемы экспорта метанола на 2,7%, азотных удобрений – на 7,5%, смешанных удобрений – на 2,7%, каучуковых и резиновых изделий – на 11,4%. Вместе с тем сократились физические объемы экспорта продуктов неорганической химии на 9,2%, аммиака безводного – на 21,8%, калийных удобрений – на 19,2%, пластмасс и изделий из них – на 2,9%.

Доля экспорта машин и оборудования в 2011 году составила 3,6% (2010 году – 4,2%). Среди товаров машиностроительного комплекса по сравнению с 2010 годом стоимостной объем поставок электрического оборудования возрос на 29,8%, железнодорожного оборудования – на 54,9%, средств наземного транспорта (кроме железнодорожного) – на 27,5%, инструментов и аппаратов оптических – на 5,2%. Физические объемы экспорта легковых и грузовых автомобилей снизились на 18,6% и 19,4% соответственно.

Доля экспорта лесоматериалов и целлюлозно-бумажных изделий в 2011 году составила 2,0% (в 2010 году – 2,3%). Стоимостной объем экспорта этой группы товаров увеличился по сравнению с 2010 годом на 14,5%. Возросли физические объемы экспорта пиломатериалов на 14,4%, целлюлозы – на 8,4%, фанеры – на 1,1%; физические объемы экспорта бумаги газетной снизились на 4,2%, лесоматериалов необработанных – на 1,5%.

Доля экспорта продовольственных товаров и сырья для их производства в товарной структуре в 2011 году составила 2,1% (в 2010 году – 1,8%). По сравнению с 2010 годом стоимостные объемы поставок этих товаров возросли на 53,0%, а физические – на 33,9%. Увеличились физические объемы экспорта мяса птицы на

8,1%, свежемороженой рыбы – на 7,2%, пшеницы на – 26,7%, ячменя – на 35,1%, масла растительного – на 40,3%; значительно возросли поставки семян подсолнечника.

В товарной структуре экспорта в страны СНГ в 2011 году доля топливно-энергетических товаров составила 56,6% от всего экспорта в эти страны, что на 3,6 процентных пункта больше, чем в 2010 году. Стоимостной объем экспорта топливно-энергетических товаров увеличился по сравнению с 2010 годом на 19,5%. Возросли физические объемы экспорта дизельного топлива на 13,4%, топлив жидких – на 66,2%.

Доля экспорта машин и оборудования в 2011 году составила 12,8% (в 2010 году – 14,4%). По сравнению с 2010 годом стоимостной объем экспорта электрического оборудования возрос на 6,2%, средств наземного транспорта, кроме железнодорожного – на 30,8%. Физический объем экспорта легковых автомобилей возрос на 66,0%, грузовых автомобилей – на 31,9%.

Удельный вес продукции химической промышленности в товарной структуре экспорта в страны СНГ в 2011 году составил 10,0% (в 2010 году – 8,9%). Стоимостной объем экспорта указанной товарной группы возрос по сравнению с 2010 годом на 26,2%. Физические объемы экспорта продукции неорганической химии возросли на 59,0%, аммиака – в 2,2 раза, органических химических соединений – на 59,8%, комплексных удобрений – на 8,9%.

Доля металлов и изделий из них в экспорте в страны СНГ в 2011 году составила 8,1% (в 2010 году – 9,0%). Физические объемы экспорта полуфабрикатов из железа или нелегированной стали возросли на 36,7%, алюминия – на 32,8%.

Доля экспорта лесоматериалов и целлюлозно-бумажных изделий в 2011 году составила 3,6% (в 2010 году – 4,0%). Физические

объемы поставок пиломатериалов возросли – на 5,6%, фанеры – на 9,2%.

Доля экспорта продовольственных товаров и сырья для их производства в 2011 году составила 5,4% (в 2010 году – 5,8%). Физические объемы поставок свежемороженой рыбы возросли на 35,4%, пшеницы – на 73,4%, семян подсолнечника – на 40,1%.

Импорт России в 2011 году составил 305,3 млрд.долларов США¹ и по сравнению с 2010 годом увеличился на 33,4%, в том числе из стран дальнего зарубежья – 261,0 млрд.долларов США (рост на 32,4%), из стран СНГ – 44,3 млрд.долларов США¹ (рост на 39,6%).

Увеличение стоимости российского импорта в 2011 году по сравнению с 2010 годом было обусловлено как ростом его физического объема, индекс которого составил 109,1%, так и увеличением индекса средних цен импортируемых товаров, составившего 122,2%.

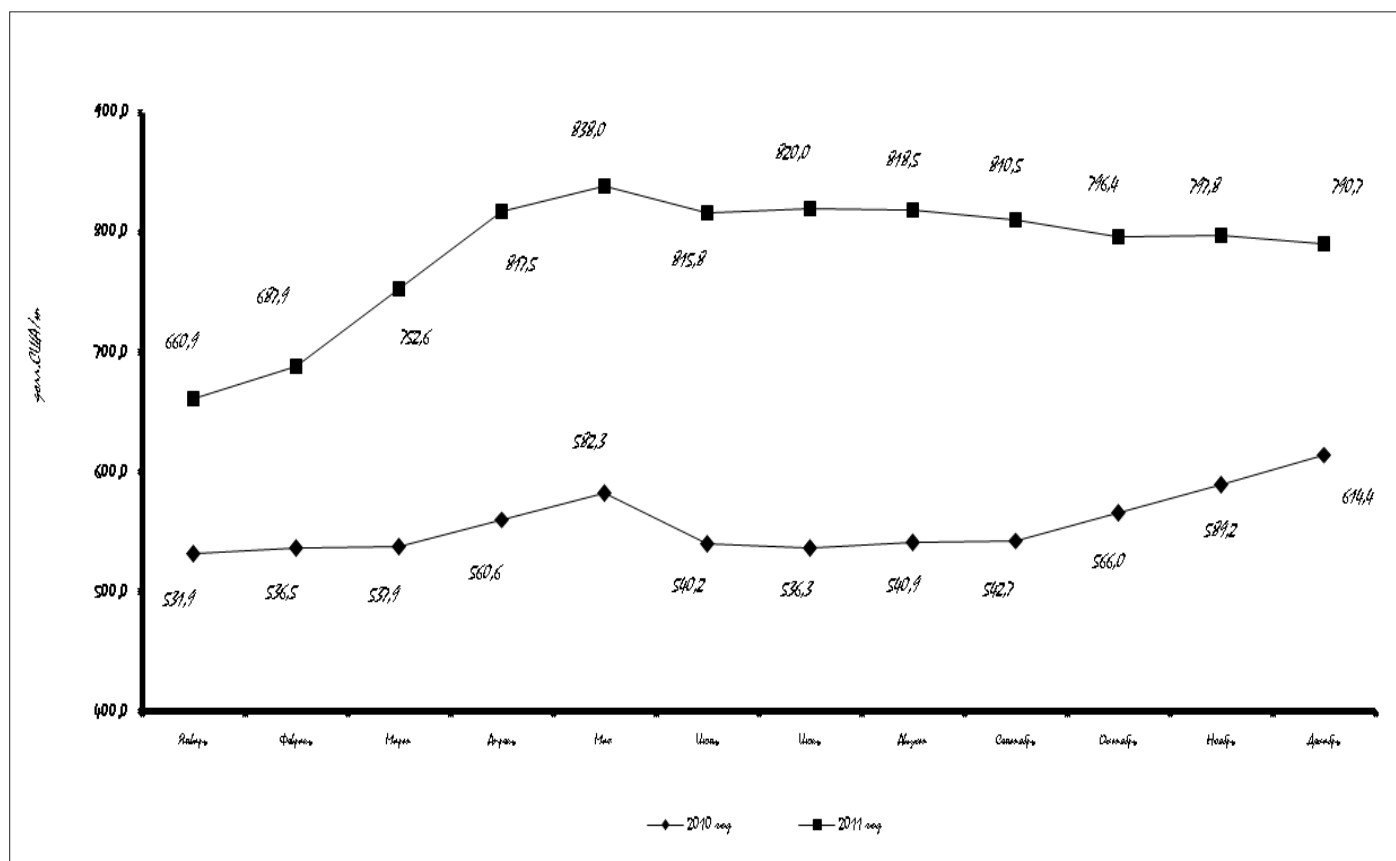
В товарной структуре импорта из стран дальнего зарубежья на долю машин и оборудования в 2011 году приходилось 51,0% (в 2010 году – 47,0%). Стоимостной объем импорта машиностроительной продукции по сравнению с 2010 годом увеличился на 43,7%, в том числе: механического оборудования – на 40,4%, электрооборудования – на 19,6%, железнодорожного транспорта – на 66,8%, средств наземного транспорта (за исключением железнодорожного) – на 68,0%, инструментов и аппаратов оптических – на 27,3%. Физический объем ввоза

легковых автомобилей возрос на 46,1%, грузовых – на 87,5%.

Доля импорта продовольственных товаров и сырья для их производства составила 13,8% (в 2010 году – 15,3%). Физические объемы поставок продовольственных товаров по сравнению с 2010 годом возросли на 9,4%, в том числе: зерновых культур – на 79,4% (в основном за счет увеличения в 3,8 раза поставок ячменя), цитрусовых – на 12,1%, кофе – на 9,7%, чая – на 3,5%, мясных консервов – на 30,1%, сахара-сырца – на 11,8%. Объемы закупок мяса птицы снизились на 36,3%, свежемороженой рыбы – на 10,5%, сгущенного молока – на 66,7%, сливочного масла – на 3,9%, сыров и творога – на 2,7%.

Удельный вес продукции химической промышленности в товарной структуре импорта составил 16,1% (в 2010 году – 17,3%). Стоимостной объем ввоза продукции химической промышленности по сравнению с 2010 годом возрос на 23,2%. Возросли физические объемы поставок продуктов органических химических соединений на 44,2%, мыла и моющих средств – на 1,8%, пластмасс и изделий из них – на 10,3%, каучуковых и резиновых изделий – на 31,7%.

Доля импорта текстильных изделий и обуви в 2011 году составила 5,6% (в 2010 году – 6,3%). Стоимостной объем импорта этих изделий возрос по сравнению с 2010 годом на 17,6%. Физические объемы закупок химических нитей и



Динамика средних контрактных цен на нефть сырую, вывезенную в страны дальнего зарубежья в 2010-2011 гг.

волокон возросли на 24,3%, хлопка на 27,3%, трикотажных предметов одежды – на 13,0%.

Удельный вес импорта металлов и изделий из них в 2011 году составил 5,9% (в 2010 году – 6,0%). Стоимостной объем импорта этой группы товаров по сравнению с 2010 годом возрос на 29,5%, а физический объем – на 20,9%. Увеличились физические объемы закупок черных металлов и изделий из них на 21,8%, в том числе: проката плоского из железа и нелегированной стали – на 19,4%, ферросплавов – на 35,6%.

В товарной структуре импорта из стран СНГ в 2011 году доля машин и оборудования составила 34,4% (в 2010 году – 29,3%). Стоимостной объем импорта данной товарной группы по сравнению с 2010 годом возрос на 39,3%. Стоимостные объемы ввоза механического оборудования возросли на 22,3%, электрического оборудования – на 27,6%, железнодорожного оборудования – на 68,1%, средств наземного транспорта (кроме железнодорожного) – на 37,0%. Физический объем ввоза легковых автомобилей увеличился на 27,8 %.

Удельный вес металлов и изделий из них в товарной структуре импорта из стран СНГ в 2011 году составил 18,9% (в 2010 году – 18,1%), продовольственных товаров и сырья для их производства – 13,8% (17,3%), топливно-энергетических товаров – 11,9% (10,5%), продукции химической промышленности – 8,2% (8,7%), текстильных изделий и обуви – 4,5% (4,5%).

Рост стоимостных объемов импорта из стран СНГ по сравнению с 2010 годом наблюдался в

основном по всем укрупненным позициям товарной номенклатуры. Увеличились поставки кукурузы – в 5,0 раза, мяса свежего и мороженого – на 83,3%, нефтепродуктов – на 54,5%, органических химических соединений – на 67,9%, пластмассы и изделий из нее – на 34,0%, черных металлов и изделий из них – на 14,0%, труб – на 34,8 %.

В страновой структуре внешней торговли России особое место занимает Европейский Союз, как крупнейший экономический партнер страны. На долю Европейского Союза в 2011 году приходилось 48,0%, а в 2010 году – 49,0% российского товарооборота. На страны СНГ в 2011 году приходилось 14,9% российского товарооборота (в 2010 году – 14,6%), на страны ЕврАзЭС – 7,9% (7,8%), на страны АТЭС – 23,9% (23,2%). Доля стран Таможенного союза в российском товарообороте в 2011 году составила 7,1%. Основными торговыми партнерами России в 2011 году среди стран дальнего зарубежья были: Китай, товарооборот с которым составил 83,5 млрд.долларов США (140,8% к 2010 году), Германия – 71,8 млрд.долл. США (137,2%), Нидерланды – 68,5 млрд.долл. США (117,2%), Италия – 46,0 млрд.долл.США (122,6%), Турция – 31,8 млрд.долл.США (126,3%), США – 31,2 млрд.долл.США (133,3%), Япония – 29,7 млрд.долл.США (128,7%), Франция – 28,1 млрд.долл.США (125,2%), Польша – 28,0 млрд.долл.США (135,0%), Республика Корея – 25,0 млрд.долл.США (140,9%).

Объемы торговли со странами СНГ в 2011 году приведены в таблице (миллионов долларов США):

	Оборот	Экспорт	Импорт	В % к 2010 году		
				оборот	экспорт	импорт
Азербайджан	3077,2	2505,5	571,7	157,9	160,4	148,0
Армения	994,4	785,1	209,3	115,8	112,1	132,0
Белоруссия	38607,6	24922,6	13685,0	137,7	137,8	137,5
Казахстан	19765,9	12906,6	6859,3	130,6	120,7	154,2
Киргизия	1453,1	1160,3	292,8	105,0	117,1	74,5
Молдавия	1952,2	1483,6	468,6	127,7	133,9	111,3
Таджикистан	810,4	720,4	90,0	91,4	107,0	42,1
Туркмения	1302,5	1159,7	142,8	143,9	153,1	96,5
Узбекистан	3966,3	2106,6	1859,7	115,1	111,5	119,5
Украина	50630,4	30509,6	20120,8	136,1	131,8	143,2

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ В 2011 ГОДУ СТРАНЫ ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ

(миллионов долларов)

	2010 год			2011 год			2011 г. в % к 2010 г.			Сальдо	
	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	Обо-рот	Экс-порт	Им-порт	2010 г.	2011 г.
Январь	32132,2	24074,3	8057,9	37071,8	24994,4	12077,5	115,4	103,8	149,9	16016,5	12916,9
Январь-февраль	70871,8	50915,9	19955,8	86667,2	57318,3	29348,9	122,3	112,6	147,1	30960,1	27969,4
Январь-март	114633,1	80064,9	34568,2	144346,8	92952,5	51394,3	125,9	116,1	148,7	45496,7	41558,2
Январь-апрель	158232,2	108569,5	49662,7	205276,1	131683,0	73593,0	129,7	121,3	148,2	58906,8	58090,0
Январь-май	200637,9	135701,5	64936,4	265537,5	168838,2	96699,4	132,3	124,4	148,9	70765,1	72138,8
Январь-июнь	243135,9	162690,4	80445,5	325014,7	206090,3	118924,4	133,7	126,7	147,8	82244,9	87165,9
Январь-июль	286280,7	189064,4	97216,2	382564,0	241565,4	140998,5	133,6	127,8	145,0	91848,2	100566,9
Январь-август	332033,7	215446,6	116587,2	445160,0	279416,6	165743,3	134,1	129,7	142,2	98859,4	113673,3
Январь-сентябрь	379420,2	244002,5	135417,7	503881,5	315892,3	187989,1	132,8	129,5	138,8	108584,8	127903,2
Январь-октябрь	428423,8	273116,6	155307,2	566927,4	354853,4	212074,0	132,3	129,9	136,6	117809,4	142779,4
Январь-ноябрь	477200,9	302058,2	175142,7	631298,7	395061,9	236236,8	132,3	130,8	134,9	126915,4	158825,2
Январь-декабрь	534650,7	337466,9	197183,9	698793,0	437780,0	261012,9	130,7	129,7	132,4	140283,0	176767,1

ПО МЕСЯЦАМ

	2010 год			2011 год			2011 г. в % к 2010 г.			Сальдо	
	Оборот	Экс-порт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	Обо-рот	Экс-порт	Им-порт	2010 г.	2011 г.
Январь	32132,2	24074,3	8057,9	37071,8	24994,4	12077,5	115,4	103,8	149,9	16016,5	12916,9
Февраль	38739,6	26841,6	11898,0	49595,4	32324,0	17271,4	128,0	120,4	145,2	14943,6	15052,5
Март	43761,3	29148,9	14612,4	57679,6	35634,2	22045,4	131,8	122,2	150,9	14536,6	13588,8
Апрель	43599,1	28504,6	15094,5	60929,3	38730,5	22198,8	139,7	135,9	147,1	13410,1	16531,7
Май	42405,8	27132,1	15273,7	60261,5	37155,2	23106,3	142,1	136,9	151,3	11858,4	14048,9
Июнь	42498,0	26988,8	15509,1	59477,1	37252,1	22225,1	140,0	138,0	143,3	11479,7	15027,0
Июль	43144,8	26374,1	16770,7	57549,3	35475,2	22074,1	133,4	134,5	131,6	9603,3	13401,0
Август	45753,1	26382,1	19370,9	62596,0	37851,2	24744,8	136,8	143,5	127,7	7011,2	13106,4
Сентябрь	47386,5	28556,0	18830,5	58721,5	36475,7	22245,8	123,9	127,7	118,1	9725,4	14229,8
Октябрь	49003,5	29114,1	19889,5	63045,9	38961,1	24084,8	128,7	133,8	121,1	9224,6	14876,3
Ноябрь	48777,1	28941,6	19835,5	64371,3	40208,5	24162,8	132,0	138,9	121,8	9106,0	16045,7
Декабрь	57449,8	35408,7	22041,1	67494,2	42718,1	24776,1	117,5	120,6	112,4	13367,6	17942,0

ПО КВАРТАЛАМ

	2010 год			2011 год			2011 г. в % к 2010 г.			Сальдо	
	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экс-порт	Импорт	2010 г.	2011 г.
I квартал	114633,1	80064,9	34568,2	144346,8	92952,5	51394,3	125,9	116,1	148,7	45496,7	41558,2
II квартал	128502,8	82625,5	45877,3	180667,9	113137,8	67530,2	140,6	136,9	147,2	36748,2	45607,6
III квартал	136284,4	81312,1	54972,2	178866,8	109802,0	69064,7	131,2	135,0	125,6	26339,9	40737,3
IV квартал	155230,5	93464,3	61766,2	194911,5	121887,7	73023,8	125,6	130,4	118,2	31698,2	48864,0

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ В 2011 ГОДУ СТРАНЫ СНГ

(С учетом торговли с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан)
(миллионов долларов)

	2010 год			2011 год			2011 г. в % к 2010 г.			Сальдо	
	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	2010 г.	2011 г.
Январь	5315,4	3706,3	1609,1	7633,6	5083,5	2550,2	143,6	137,2	158,5	2097,2	2533,3
Январь-февраль	11255,5	7556,6	3699,0	17160,3	11332,0	5828,4	152,5	150,0	157,6	3857,6	5503,6
Январь-март	18510,9	12217,8	6293,1	28122,9	18596,4	9526,5	151,9	152,2	151,4	5924,8	9070,0
Январь-апрель	26095,2	17132,0	8963,2	38185,4	24847,6	13337,7	146,3	145,0	148,8	8168,8	11509,9
Январь-май	33380,1	21714,1	11666,1	48554,6	31269,2	17285,4	145,5	144,0	148,2	10048,0	13983,8
Январь-июнь	41045,9	26624,7	14421,2	59107,8	37650,7	21457,0	144,0	141,4	148,8	12203,4	16193,7
Январь-июль	48484,1	31479,4	17004,6	69306,6	43962,1	25344,5	142,9	139,7	149,0	14474,8	18617,6
Январь-август	56581,6	36831,5	19750,1	79628,8	50261,8	29366,9	140,7	136,5	148,7	17081,4	20894,9
Январь-сентябрь	64746,7	41992,7	22754,0	90349,6	57108,0	33241,6	139,5	136,0	146,1	19238,7	23866,4
Январь-октябрь	73436,4	47739,7	25696,7	100772,3	63809,5	36962,8	137,2	133,7	143,8	22043,0	26846,7
Январь-ноябрь	82458,6	53602,8	28855,8	111400,9	70740,6	40660,3	135,1	132,0	140,9	24746,9	30080,3
Январь-декабрь	91328,4	59600,6	31727,8	122560,2	78260,0	44300,2	134,2	131,3	139,6	27872,9	33959,9

ПО МЕСЯЦАМ

	2010 год			2011 год			2011 г. в % к 2010 г.			Сальдо	
	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	2010 г.	2011 г.
Январь	5315,4	3706,3	1609,1	7633,6	5083,5	2550,2	143,6	137,2	158,5	2097,2	2533,3
Февраль	5940,1	3850,3	2089,9	9526,7	6248,5	3278,2	160,4	162,3	156,9	1760,4	2970,3
Март	7255,3	4661,2	2594,1	10962,6	7264,5	3698,1	151,1	155,8	142,6	2067,2	3566,4
Апрель	7584,3	4914,2	2670,1	10062,5	6251,2	3811,3	132,7	127,2	142,7	2244,0	2439,9
Май	7285,0	4582,1	2702,9	10369,2	6421,6	3947,6	142,3	140,1	146,1	1879,2	2473,9
Июнь	7665,7	4910,6	2755,1	10553,1	6381,5	4171,7	137,7	130,0	151,4	2155,5	2209,8
Июль	7438,2	4854,8	2583,4	10198,9	6311,4	3887,5	137,1	130,0	150,5	2271,4	2423,9
Август	8097,5	5352,1	2745,5	10322,1	6299,7	4022,4	127,5	117,7	146,5	2606,6	2277,3
Сентябрь	8165,1	5161,2	3003,9	10720,8	6846,1	3874,7	131,3	132,6	129,0	2157,3	2971,5
Октябрь	8689,7	5747,0	2942,7	10422,7	6701,5	3721,2	119,9	116,6	126,5	2804,3	2980,4
Ноябрь	9022,2	5863,1	3159,1	10628,6	6931,1	3697,5	117,8	118,2	117,0	2703,9	3233,6
Декабрь	8869,8	5997,9	2872,0	11159,3	7519,4	3639,9	125,8	125,4	126,7	3125,9	3879,6

ПО КВАРТАЛАМ

	2010 год			2011 год			2011 г. в % к 2010 г.			Сальдо	
	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот	Экспорт	Импорт	2010 г.	2011 г.
I квартал	18510,9	12217,8	6293,1	28122,9	18596,4	9526,5	151,9	152,2	151,4	5924,8	9070,0
II квартал	22535,0	14406,8	8128,2	30984,9	19054,3	11930,6	137,5	132,3	146,8	6278,7	7123,7
III квартал	23700,8	15368,0	8332,8	31241,8	19457,3	11784,6	131,8	126,6	141,4	7035,3	7672,7
IV квартал	26581,7	17607,9	8973,8	32210,6	21152,0	11058,5	121,2	120,1	123,2	8634,2	10093,5

ЭКСПОРТ ИЗ РОССИИ ВАЖНЕЙШИХ ТОВАРОВ В 2011 ГОДУ

Наименование товара	Всего		Дальнее зарубежье		СНГ	
	тыс. тонн	млн. долл.	тыс. тонн	млн. долл.	тыс. тонн	млн. долл.
Всего:*	—	516040,0	—	437780,0	—	78260,0
Пшеница и меслин	15 181,2	3 670,0	14 532,6	3 511,5	648,6	158,5
Водка, дал 100% спирта	2 057 784,4	162,9	1149681,7	111,6	908102,7	51,3
Фосфаты кальция	1 244,6	278,1	1244,1	278,0	0,5	0,1
Руды и концентраты железные	27 075,9	3 184,8	25482,9	3045,4	1593,0	139,4
Уголь каменный	110 472,2	11 373,3	100009,8	9966,2	10462,4	1407,1
Кокс и полукокс	1 803,6	540,2	1712,6	513,2	91,0	27,0
Нефть сырая	219 096,3	171 695,8	214443,1	168199,5	4653,2	3496,3
Нефте-продукты	124 904,1	91 309,6	119973,7	87440,9	4930,4	3868,7
Бензин автомобильный	3 061,6	2 642,3	2441,5	2221,7	620,1	420,6
Дизельное топливо	35 419,3	31 683,0	33061,4	29628,1	2357,9	2054,9
Топлива жидкие	71 720,2	43 533,0	70421,2	42776,0	1299,0	757,0
Газ природный сжиженный, млн. куб.м	22,8	3 854,5	22,8	3854,5	—	—
Газ природный, млрд.куб.м	161,7	58 473,4	117,0	...	44,7	...
Электроэнергия, млн.кВт-ч	18 549,5	1 098,3	18482,9	1094,8	66,6	3,5
Аммиак безводный	3 836,0	1 607,7	1102,6	505,4	2733,4	1102,3
Метанол	1 208,4	339,8	1161,7	325,3	46,7	14,5
“Удобрения минеральные азотные”	11 191,3	3 439,3	10636,3	3278,5	555,0	160,8
“Удобрения минеральные калийные”	7 432,8	2 721,9	7421,8	2717,2	11,0	4,7
“Удобрения минеральные смешанные”	8 129,7	3 911,8	7391,5	3564,7	738,2	347,1
Каучук синтетический	815,1	2 885,2	785,8	2779,1	29,3	106,1

* В общих итогах экспорта (без распределения по товарам) учтены показатели о торговле с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан.

Наименование товара	Всего		Дальнее зарубежье		СНГ	
	тыс. тонн	млн. долл.	тыс. тонн	млн. долл.	тыс. тонн	млн. долл.
“Лесо-материалы необработанные, 1000 куб.м”	20 928,8	1 983,5	20540,0	1951,8	388,8	31,7
“Лесо-материалы обработанные”	11 134,8	3 386,8	8660,4	2778,2	2474,4	608,6
Фанера клееная, 1000 куб.м	1 540,2	878,9	1387,0	794,3	153,2	84,6
Целлюлоза древесная	1 844,3	1 210,8	1783,1	1169,5	61,2	41,3
Бумага газетная	1 316,7	770,1	1220,5	712,0	96,2	58,1
“Ткани хлопчатобумаж- ные, 1000 кв.м”	49 219,5	35,6	12977,7	8,0	36241,8	27,6
Черные металлы	35 352,9	21 985,9	32965,9	20128,1	2387,0	1857,8
“Черные металлы (кроме чугуна, ферросплавов, отходов и лома)”	23 755,4	16 016,6	21858,9	14399,8	1896,5	1616,8
Чугун	4 245,9	2 003,1	4185,3	1971,9	60,6	31,2
Ферросплавы	835,4	1 700,5	818,6	1652,7	16,8	47,8
“Полуфабрикаты из углеродистой стали”	12 861,4	7 723,3	12385,4	7400,8	476,0	322,5
“Прокат плоский из углеродистой стали”	7 013,4	4 883,3	6421,6	4356,0	591,8	527,3
Медь рафинированная	182,2	1 611,2	181,5	1591,0	0,7	20,2
Никель необработанный	195,5	4 486,3	195,2	4475,1	0,3	11,2
Алюминий необработанный	3 418,9	7 158,4	3377,4	7062,3	41,5	96,1
Машины и оборудование	—	21 086,6	—	15913,1	—	5173,5
“Автомобили легковые, 1000 шт.”	63,7	483,1	6,8	58,3	56,9	424,8
“Автомобили грузовые, 1000 шт.”	12,1	302,6	2,6	141,0	9,5	161,6

ИМПОРТ В РОССИЮ ВАЖНЕЙШИХ ТОВАРОВ В 2011 ГОДУ

Наименование товара	Всего		Дальнее зарубежье		СНГ	
	тыс. тонн	млн.	тыс.	млн.	тыс.	млн.
Всего:*	—	305313,1	—	261012,9	—	44300,2
Мясо свежее и мороже- ное	1 279,2	4 607,5	1249,8	4472,3	29,4	135,2
“Мясо птицы свежее и мороженое”	418,8	592,5	413,6	580,9	5,2	11,6
Рыба свежая и мороженая	703,7	1 883,2	702,1	1872,6	1,6	10,6
Молоко и сливки сгущенные	30,8	99,9	24,6	77,3	6,2	22,6
Масло сливочное	76,6	325,4	75,4	319,7	1,2	5,7
Цитрусовые	1 660,5	1 577,4	1659,6	1576,5	0,9	0,9
Кофе	112,3	516,8	111,7	514,4	0,6	2,4
Чай	187,8	625,1	183,7	613,7	4,1	11,4
Зерновые культуры	—	371,2	—	339,9	—	31,3
Пшеница и меслин	1,4	1,3	1,3	1,2	0,1	0,1
Ячмень	379,4	140,5	378,0	140,0	1,4	0,5
Кукуруза	114,2	108,5	26,6	78,4	87,6	30,1
Масло подсолнечное	93,5	125,8	0,9	1,8	92,6	124,0
Изделия и консервы из мяса	37,7	177,2	37,1	173,9	0,6	3,3
Сахар-сырец	2 331,5	1 710,8	2331,5	1710,8	—	—
Сахар белый	54,7	48,6	52,6	46,6	2,1	2,0
Какао-бобы	61,3	219,5	61,3	219,5	—	—
Продукты, содержащие какао	165,6	766,5	54,9	368,3	110,7	398,2
“Напитки алкогольные и безалко-гольные “	—	2 732,0	—	2277,9	—	454,1
Сигареты и сигары	—	103,7	—	99,7	—	4,0
“Руды и концентраты алюминиевые”	64,0	13,8	60,0	13,1	4,0	0,7
Уголь каменный	1 684,2	402,2	1567,6	383,9	116,6	18,3
Нефть сырая	0,0	0,0	0,0	0,0	—	—
Нефтепродукты	3 316,3	3 632,1	434,6	1112,5	2881,7	2519,6

* В общих итогах импорта (без распределения по товарам) учтены показатели о торговле с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан.

Наименование товара	Всего		Дальнее зарубежье		СНГ	
	тыс. тонн	млн. долл.	тыс. тонн	млн. долл.	тыс. тонн	млн. долл.
Бензин автомобильный	977,3	1 006,3	36,1	40,6	941,2	965,7
Дизельное топливо	784,5	780,7	2,0	3,1	782,5	777,6
Топлива жидкие	1 149,5	761,8	0,5	0,5	1149,0	761,3
Газ природный, млрд. куб.м	0,0	0,0	0,0	...	—	...
Электроэнергия, млн.кВт-ч	1 059,0	45,4	611,7	18,8	447,3	26,6
Антибиотики	—	99,9	—	93,6	—	6,3
Медикаменты	—	10 889,1	—	10847,1	—	42,0
“Химические сред- ства защиты растений “	67,0	451,4	65,1	446,4	1,9	5,0
“Каучук натуральный и синтетический”	125,9	484,2	125,9	484,2	—	—
Волокно хлопковое, нечесаное	77,6	184,6	2,7	6,4	74,9	178,2
“Ткани хлопчатобу- мажные, 1000 кв.м”	183 363,5	136,8	154331,9	119,1	29031,6	17,7
Одежда	—	6 742,3	—	6322,9	—	419,4
Обувь кожаная, млн.пар	92,3	2 191,8	90,0	2164,8	2,3	27,0
Черные металлы	5 772,0	6 302,8	2651,0	3737,0	3121,0	2565,8
“Черные металлы (кроме чугуна, ферросплавов, отходов и лома)”	5 467,9	5 898,0	2523,2	3512,3	2944,7	2385,7
Трубы стальные	1 606,1	2 575,8	707,5	1474,0	898,6	1101,8
Машины и оборудование	—	141 278,4	—	133108,4	—	8170,0
“Автомобили легковые, 1000 шт.”	984,0	18 591,1	850,6	17712,2	133,4	878,9
“Автомобили грузовые, 1000 шт.”	99,7	2 511,0	98,9	2471,4	0,8	39,6
Мебель	—	2 675,3	—	2529,7	—	145,6

(Федеральная таможенная служба)

**«Если вас не заметили, вы остаётесь ни с чем.
Вам нужно чтобы вас заметили, но без криков и обмана»**

Лео Бернетт



**График выхода журнала «Контейнерный бизнес»
в 2012 году**

Апрель	Июнь	Сентябрь	Декабрь
--------	------	----------	---------

**График выхода бюллетеня «Контейнерный бизнес»
в 2012 году**

14 февраля	28 февраля	15 марта	29 марта
16 апреля	30 апреля	15 мая	29 мая
14 июня	28 июня	16 августа	30 августа
13 сентября	27 сентября	15 октября	29 октября
15 ноября	29 ноября	13 декабря	27 декабря

Телефон: +7 (812) 969-66-00
Эл. почта: editor@transteka.ru
www.containerbusiness.ru

“Контейнерный бизнес. Бюллетень” является приложением и неотъемлемой частью журнала “Контейнерный бизнес”
Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства
в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.
Свидетельство о регистрации ПИ №ФС77-21131 от 8 июня 2005 г.

Учредитель: Нильский Н. Н.
Издатель: ООО «КБЖ»
Директор: Цыркунова С.П.