



# ДЕПО

7(142) 2023

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

август

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 6

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 9 - 12

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 15 - 17

Справочная информация

стр. 1, 18 - 48

## С Днём железнодорожника!



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: МАЙ 2023 ГОДА

стр. 18 - 21

- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ИЮНЯ 2023 ГОДА

стр. 22

- МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ИЮНЬ 2023 ГОДА

стр. 22 - 25

- СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР: ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

стр. 26 - 31

- ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД ДЕМОНСТРИРУЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ НА ПРОТЯЖЕНИИ 6 МЕСЯЦЕВ 2023 ГОДА (СТР. )

стр. 32 - 40

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 41 - 45

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 46 - 47

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 48



11-я Каспийская Международная  
**ВЫСТАВКА  
«ДОРОЖНАЯ  
ИНФРАСТРУКТУРА И  
ОБЩЕСТВЕННЫЙ  
ТРАНСПОРТ»**

**19 | 20 | 21 ОКТЯБРЯ 2023**

**БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН - БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР**

Организаторы



Тел.: +994 12 404 10 00

+994 55 224 10 00

E-mail: [transport@ceo.az](mailto:transport@ceo.az)

[www.roadtraffic.az](http://www.roadtraffic.az)

#RoadandTraffic

[RoadTrafficAzerbaijan](https://www.facebook.com/RoadTrafficAzerbaijan)

## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
<b>ROAD TRAFFIC АЗЕРБАЙДЖАН 2023</b>				2-я сторона обл.
Азербайджан	Баку	ООО "Caspian Event Organisers"	+994 (12) 404-10-28, +994 (77) 277-70-28	
<b>СОДЕРЖАНИЕ</b>				1
<b>ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ</b>				2 - 6
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 (495) 411-60-04	2
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	3
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	4
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	4
Россия / Ростовская область	Волгодонск	ООО НПО "ЗНСП" (Завод новых синтетических продуктов)	+7 (863) 924-49-39, +7 (863) 924-28-82; +7 (863) 924-16-61	5
Россия / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 48-89-89, +7 (951) 409-04-33	5
Россия / Свердловская область	Араимиль	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	6
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	6
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2023</b>				7
<b>Международная выставка МеталлургияЛитмаш'2023</b>				8
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ</b>				9 - 12
Россия / Белгородская область	Старый Оскол	ООО "Вагонно-колёсная мастерская"	+7 (4725) 46-92-73	9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	10
Казахстан	Алматы	ТОО "Vagon Service Almaty"	+7 771 732-23-03, +7 776 236-16-99	11
Россия / Брянская область	Новозыбнов	ООО "ВагРемСервис"	+7 980 333-83-56, +7 910 733-57-97	11
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	12
<b>16-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2023"</b>				13
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
<b>EXPO-RUSSIA IRAN</b>				14
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
<b>МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР</b>				15 - 17
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	15
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	16
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	16
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	16
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	17
<b>СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ</b>				1, 18 - 48
<b>ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ МАЯ 2023 ГОДА</b>				18
<b>МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: МАЙ 2023 ГОДА</b>				18 - 21
<b>ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ИЮНЯ 2023 ГОДА</b>				22
<b>МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ИЮНЬ 2023 ГОДА</b>				22 - 25
<b>СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР: ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ</b>				26 - 31
<b>ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД ДЕМОНИСТРИРУЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ НА ПРОТЯЖЕНИИ 6 МЕСЯЦЕВ 2023 ГОДА</b>				32 - 40
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
<b>ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ</b>				41 - 45
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ</b>				46 - 47
<b>ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!</b>				48
<b>9-АЯ ЕЖЕГОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ"</b>				3-я сторона обл.
Россия	Санкт-Петербург	Организатор - компания MVH	+7 (812) 401-69-55	
<b>29-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2023</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	



## ИНЖЕНЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ

8-800-777-17-35, e-eng.ru

### Завод-изготовитель железнодорожного оборудования и инструмента:

- Оборудование для текущего ремонта вагонов в условиях Депо, ПТО, КПА;
- Оборудование для Вагоносборочных цехов;
- Оборудование для Колесно-роликовых и тележечных цехов;
- Кантователи и подъемно-поворотные устройства и пр.



ЗАО «Энерпром-Инженерные решения», г. Москва, ул. Костякова, д.12, стр.2, op-rzd@mail.ru

Наименование	Описание
ВРМ "Витязь-2"	Специализированная вагоноремонтная машина, модифицированная. Цена по запросу.
ВРП-1	Портал для обслуживания и ремонта грузовых полувагонов в условиях ПТО, ППВ, при депо-ремонте. Цена по запросу.
ПРМ-Д	Передвижной пост гидрофицированного инструмента для ремонта грузовых вагонов в условиях депо с применением однопоточной двухпостовой гидравлической насосной станции, 14 МПа и 70 МПа. Индивидуальная комплектация. Цена по запросу.
КПОВ-1	Пост передвижной для обслуживания вагонов, в комплекте с гидравлической насосной станцией. Индивидуальная комплектация. Цена по запросу.
ПАРМ-ВГ	Передвижная аварийная вагоноремонтная мастерская, в комплект входит: двухпостовая гидростанция, аппарат сварочный гидравлический, съемный верстак с тисками слесарными и комплект слесарного инструмента. Индивидуальная комплектация. Цена по запросу.
МТО-РВ	Самоходный пост для технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов в составе поезда на ПТО и ППВ, грузоподъемность 454 кг, производительность насосной станции 2х20л/мин. Индивидуальная комплектация. Цена по запросу.
УПЛМ-1	Установка для правки люков полувагонов в составе поезда на ПТО и ППВ, усилие правки 7-10 тс, скорость передвижения 3-5 км/ч, 14 МПа. Индивидуальная комплектация. Цена по запросу.
УСПП-13	Установка для демонтажа-монтажа пятников грузовых вагонов в комплекте с клепатором пятника Н14/216/130, грузоподъемность 0,565 тс, усилие на штоке съемника 42,0-50,4 тс, усилие на штоке гидроцилиндра шобы 14 тс., в комплекте с встроенной насосной станцией НЗЗ-2,ОР10Т1, РВД. Цена по запросу.
УМДВКП-80	Установка для монтажа и демонтажа внутренних подшипниковых колец, лабиринтных колец и насаженных подшипников бунковых узлов колесной пары, усилие запрессовки 80 тс, с насосной станцией, без комплекта оснастки. Цена по запросу.
ПГНП-400/1А	Автоматизированный пресс для распрессовки и запрессовки колесных пар трамваев. Макс. усилие 400 тс, скорость рабочего хода 2-4 мм/сек, скорость холостого хода 40 мм/сек, макс. длина колесной оси 2300 мм, макс. диаметр колеса 1050 мм. Цена по запросу.
ПГНП-630/2А	Автоматизированный пресс для распрессовки и запрессовки колесных пар грузовых вагонов типа РУ1Ш и РВ2Ш. Макс. усилие распрессовки 630 тс, скорость рабочего хода 2-4 мм/сек, скорость холостого хода 30 мм/сек, макс. длина колесной оси 2300 мм, макс. диаметр колеса 1050 мм, мощность привода 30 кВт. Цена по запросу.
ПГНП-400	Пресс для распрессовки колесных пар типа РУ1Ш и РВ2Ш. Макс. усилие 400 тс, скорость рабочего хода 2-4 мм/сек, скорость холостого хода 30 мм/сек, макс. длина колесной оси 2300 мм, макс. диаметр колеса 1050 мм, мощность привода 30 кВт. Цена по запросу.
ПГНП-630	Пресс для распрессовки колесных пар типа РУ1Ш и РВ2Ш. Макс. усилие 630 тс, скорость рабочего хода 2-4 мм/сек, скорость холостого хода 30 мм/сек, макс. длина колесной оси 2300 мм, макс. диаметр колеса 1050 мм, мощность привода 30 кВт. Цена по запросу.
УРБ20-4Б	Установка для ремонта бунс, 60 Мпа, 20 тс, ход штока 20мм., без ручного насоса, НР-4 и РВД. Цена по запросу.
ПГС-60ЭПА	Пресс снятия эластомерного поглощающего аппарата, макс. усилие снятия 60 тс, ход штока гидроцилиндра 200 мм, в комплекте с насосной станцией. Цена по запросу.
КСПА-66	Комплект для снятия поглощающего аппарата автосцепок вагонов и локомотивов универсальный, усилие 66 тс, в комплекте с рукавом высокого давления, ручным гидравлическим насосом и манометром. Цена по запросу.
УСПА-1П	Установка для смены поглощающего аппарата, грузоподъемность 565 кгс, давление 70 МПа, высота подъема 800 мм.; в комплекте приспособление ППА-3, встроенный малогабаритный пневмогидравл. насос НР700, РВД, гайковерт пневматический ударный, головки сменные вх. нв. 3/4дюйма, S=32, S=36 удлиненные. Цена по запросу.
УСПЛ-1	Установка для снятия и постановки крышек люков полувагонов, грузоподъемность 500 кг, высота подъема вил 2500мм, ширина захвата вил 700мм, в комплекте с ручным гидронасосом и гидроцилиндром. Цена по запросу.
УПН-ВХ	Устройство для правки крыш вагонов - хопперов, 70 МПа, 3 тс, ход гидроцилиндра 250 мм. Цена по запросу.
УПЛП2	Установка правки люков полувагонов с пневмогидроприводом, усилие 6-15 тс, ход штока 300 мм. Цена по запросу.

# ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

## Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"  
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

ТОРГОВЫЙ ДОМ

**РТИ**

www.tdrti.ru  
rti76@mail.ru  
+7(4852) 94-12-21



- Железнодорожные настилы
- Резиновые покрытия
- Детали для подвижного состава

Доставка РФ и СНГ



ООО «КСД» г. Воронеж  
http://oooksd.ru  
ksd-vrn@yandex.ru  
+7(473) 207-06-10  
+7(473) 207-06-12

**ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ**

РАЗРАБОТАНА И ВНЕДРЕНА СОБСТВЕННАЯ  
РАЗРАБОТКА - УНИФИЦИРОВАННЫЙ  
СБОРНЫЙ Ж/Б НАСТИЛ  
С РЕЗИНОВЫМИ УПЛОТНИТЕЛЯМИ

ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ  
СЛУЖБЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ  
СОБСТВЕННОСТИ РФ №2676772

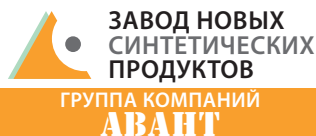


Наименование	Компания	Телефон
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-4, ЖБР-65	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинобетонный настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-4, ЖБР-65	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинобетонный настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинокордовый	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинобетонный	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-3	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-4	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 4,6 м	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 5,6 м	ТД РТИ   tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21

Наименование	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Ж/д переезд 6метров через 1 путь	комплект	договорная	ООО "КСД"	+7(473) 207-06-10, +7(473) 207-06-12

**ЧТОБЫ ИНФОРМАЦИЯ О ВАШЕЙ КОМПАНИИ ИЛИ ПРОДУКЦИИ  
БЫЛА ОПУБЛИКОВАНА В НАШЕМ ЖУРНАЛЕ,**

**вам нужно просто позвонить по телефону: +7(980)187-10-55  
или отправить запрос: post@depo-magazine.ru, depo-magazine@yandex.ru  
Разместившим рекламу в журнале – бесплатная интернет-поддержка!**



**ЗАВОД НОВЫХ  
СИНТЕТИЧЕСКИХ  
ПРОДУКТОВ**

ГРУППА КОМПАНИЙ  
**АВАНТ**

**ООО «НПО ЗНСП»**  
ПОСТАВКА ВЫСОКОЭФФЕКТИВНОГО  
СПЕЦИАЛЬНО РАЗРАБОТАННОГО МОЮЩЕГО СРЕДСТВА  
ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Область применения технических моющих средств для:

- ▲ наружной обмывки вагонов и локомотивов, в том числе Сапсанов и Ласточек
- ▲ обслуживания санузлов и биотуалетов
- ▲ мойки подвагонного пространства, узлов деталей машин и механизмов
- ▲ уборки помещений



Долгосрочный  
контракт



Доработка по  
техзаданию  
заказчика



Комплектация  
сопутствующими  
инструментами и  
материалами



+7-863924-49-39  
point\_rm@mail.ru  
www.znsp.ru

Наименование	Назначение	Ед. изм.	Тара, канистра
Авант-Н (кислотное)	для наружной обмывки электричек, локомотивов, ЖД вагонов и метрополитена	л	5/10/20
Авант-Щ (щелочное)		л	5/10/20
Авант-Щ (локомотив)		л	5/10/20
Авант-Щ (цистерна)	для наружной и внутренней обмывки цистерн, емкостей от остатков мазутных отложений	л	5/10/20
Авант-Щ (деталь)	для мытья колесных пар, буксовых узлов подшипников на специализированных предприятиях (Депо)	л	5/10/20
PM-77, PM-88, PM-99		л	5/10/20
Авант-Щ (З)	для мытья поверхностей локомотивов и электричек в зимний период времени	л	5/10/20
Фора-Н (нейтральное)	для внутренней обмывки вагонов и локомотивов, кабин машинистов высокоскоростного ЖД транспорта (Ласточка, Сапсан)	л	5/10/20
Фора-Щ (без свободных щелочей)		л	5/10/20
Комфорт-БИО (З) Концентрат	для обслуживания септиков на ЖД транспорте и БИО туалетов	л	5/10/20

**ООО НПО "ЗНСП"**  
**+7 (863) 924-49-39**  
**+7 (863) 924-16-61**  
**+7 (863) 924-28-82**  
point\_rm@mail.ru

**Стальпром-Омск**

Литейное производство в Омске

**ООО СТАЛЬПРОМ-ОМСК**

sp55.ru | zakaz@sp55.ru | 8(3812) 48-89-89 |  
8-951-409-04-33 | 644035, г.Омск, Овощной проезд, 7

**Запчасти для грузовых вагонов и локомотивов ВЗТ.  
К тележкам, кузовам, автосцепному,  
По чертежам и ТУ Заказчика  
Мелкое и среднегабаритное литьё, из нелегированной  
и легированной стали, чугуна.  
Термообработка.  
Своя лаборатория (хим.анализ, твердость)  
Мелкая и крупная серия.  
Сертификация ИСО, РОСС RU**



Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Балочка авторежима опорная	100.41.020-1	шт	2 470,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Балочка (люлька) думпкара	2.13.70.03 (V904) ГОСТ 977-88	шт	6 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Болт стяжной (поновка с м/о)	Ш2В-90 (106)	шт	770,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Заклидн люна (с отверстием)	296.45.102-01	шт	790,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Борт платформы продольный	401.01.040 (31646-Н)	шт	24 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Борт платформы торцевой	401.01.110 (31658-Н)	шт	21 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Корпус поглощающего аппарата	Ш2Т-110 (518)	шт	16 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Крышка-заглушка сливного прибора (без колец)	1443.01.300	шт	2 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Подвеска маятниковая думпкара	2.13.70.07 (V904) ГОСТ 977-88	шт	1 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Плита фитинговая с упорами	31 901-Нсб ГОСТ 977-88	шт	5 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33

**МК** Штампованные изделия  
из металла

Компания "МЕТАКОМ" специализируется на производстве штампованных изделий из металла. Наше предприятие работает на рынке металлообработки с 2001 года.

- Изготовление и хранение изделий из металла для заказчика в любых объемах
- Отгрузка любым видом транспорта в короткие сроки и в удобное для заказчика
- Гарантия высокого качества продукции и конкурентно-способные цены на изготавливаемые изделия

624250, Свердловская область, г. Арамиль.  
Тел.: +7 (343) 38-22-789, +7-922-292-21-40  
E-mail: lsb74@mail.ru, ooo-metacom.ru@yandex.ru,  
http://www.ooo-metacom.ru/

**Стоимость такого модуля**

**7250 руб.**



**+7(980)187-10-55**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ПК с сертификатом	тонн	165 000,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	19,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Скоба шпальная S-образная	шт	22,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17	шт	12,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Скоба прижимная ЦП-369.103	шт	28,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Скоба П-образная для шпал	шт	12,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140

**РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН**  
Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

248002, г. Калуга, ул. Болдина, здание 61, офис 110, +7 (4842) 926-700, 926-800, 926-900  
E-mail: klt40@list.ru, klt40@mail.ru, http://snabrzd.ru/



**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**

- К гидropередачам УГП 230, 300, 1200/750, ГП 300
- К путевым машинам ВПР(С)-02, ВПРС-03, ЩОМ, СМ-2
- Дрезинам МПТ 4(6), АДМ, ДГКУ
- Импортные комплектующие к Duomatic, Unimat кранам УН25/9-18 КПБ
- Печатные платы АКИС, МаТ, аналоговые 1023
- Карданные валы

ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» СОЗДАНО С ЦЕЛЮ - БЫТЬ СВЯЗУЮЩИМ ЗВЕНОМ ЕДИНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ, ОБЕСПЕЧИВАЯ СТАБИЛЬНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, СВОЕВРЕМЕННО ОСУЩЕСТВЛЯЯ ПОСТАВКУ ВАЖНЫХ ГРУЗОВ В САМЫЕ ОТДАЛЕННЫЕ УГОЛКИ СТРАНЫ. ЗА ВРЕМЯ РАБОТЫ НАША КОМПАНИЯ НАКОПИЛА БОЛЬШОЙ ОПЫТ В СНАБЖЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ШИРОКИМ СПЕКТРОМ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К ПУТЕВОЙ И МАНЕВРОВОЙ ТЕХНИКЕ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ У НАС ЗАКЛЮЧЕНЫ ДИЛЕРСКИЕ ДОГОВОРА С ПРЕДПРИЯТИЯМИ РОССИИ И СТРАН СНГ.

Наименование	Цена руб. без НДС	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
ДИСК С МЕТАЛЛОКЕРАМИКОЙ 50-330А-82	2300	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР.М	260 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-83А	1600	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 550 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	12 500
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	4 650 000
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2), 14.03.00.000	2 700 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-00НТ 14.50.01.000(НТ)	43 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГКУ 5.00.24.200)	30 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УК 25/9-18 97.80.02.100	55 000	НАСОС ОТКАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	45 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	85 000
РЕССОРЫ НА УН25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	75 000	ПЛАТЫ АКИС..... 1023 (АНАЛОГОВЫЕ)	По запросу
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) ,ГП 300	180 000		

Вся продукция сертифицирована SNABRZD.RU



**04-06**  
**июня 2024**

Москва  
ЦВК «Экспоцентр»



**АРСС**

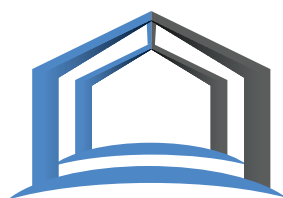
При поддержке:  
Ассоциация развития  
стального строительства



Российский союз  
поставщиков  
металлопродукции

9-я Международная  
специализированная выставка

# Металло Конструкции 2024



12+

Место проведения:



Генеральный  
информационный партнер:



Организатор:



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



**ЛИТМАШ**



**МЕТАЛЛУРГИЯ**

**04-06 ИЮНЯ  
МОСКВА  
РОССИЯ**

**2024**

Место проведения:



# ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,  
материалов и продукции

# МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,  
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ  
РОССИЯ  
2024**



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

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

Экспо-Фьюжн  
Тел.: +7 (495) 955 91 99





## ООО ВАГОННО-КОЛЁСНАЯ МАСТЕРСКАЯ

309540, Россия, Белгородская область, г. Старый Оскол,

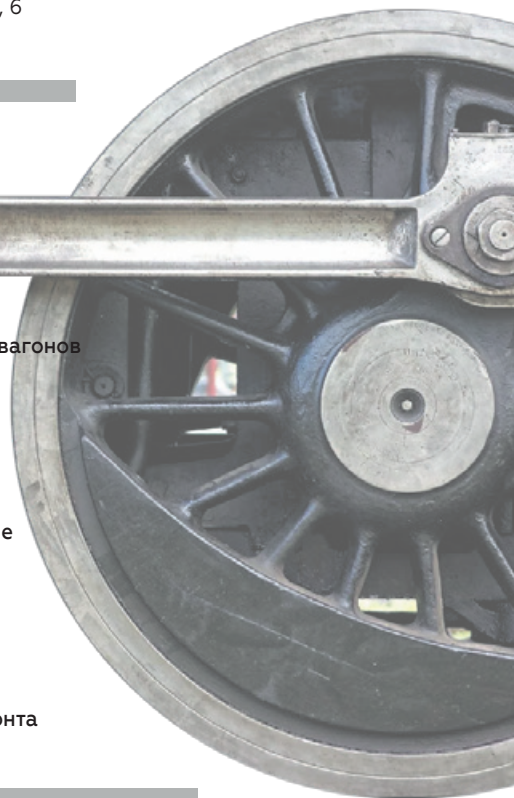
ст. Котел, Промузел, площадка Строительная, проезд М-4, 6

Тел: +7 (4725) 46-92-73, +7 (4725) 46-94-07,

E-mail: vkm@vkm1297.ru, сайт: <http://vkm1297.ru/>

**ВКМ современное частное предприятие,  
оказывающее комплекс услуг по ремонту с 2007 г.:**

- капитальный ремонт колесных пар грузовых вагонов
- средний ремонт колесных пар грузовых вагонов
- текущий ремонт колесных пар грузовых вагонов
- полное (со сменой элементов) и обыкновенное освидетельствование колесных пар тягового подвижного состава
- новое формирование колесных пар типа РУ1Ш-957-Г, РВ2Ш-957-Г грузовых вагонов
- плановый (капитальный и депо-ской) ремонт грузовых вагонов
- текущий отцепочный ремонт (ТОР) вагонов
- техническое обслуживание (ТО-3) и текущий ремонт (ТР-1, ТР-2, ТР-3) тепловозов ТГМ4А, ТГМ6А и их составных частей
- ремонт осевых редукторов тягового подвижного состава
- ТО, ТР, СР, КР тяговых электродвигателей локомотивов
- подача/уборка вагонов контрагентам, расположенным в промышленной зоне станции Котел Юго-Восточной железной дороги
- отстой железнодорожного подвижного состава на путях необщего пользования (протяженность пути 20 км.)
- восстановительный ремонт деталей подшипников 4276Е2М, 232726Е2М суперфинишной обработкой
- полный цикл услуг по логистике и доставке колесных пар в ремонт и из ремонта
- ответственное хранение узлов и деталей грузовых вагонов
- разделка исключенных из эксплуатации железнодорожных вагонов.



ООО НПП "Электромаш". 346400, Ростовская обл., г. Новочеркасск, ул. Полевая, 7, +7 (8635) 22-53-50, 22-53-51, [sales@electromash.com](mailto:sales@electromash.com) | <http://electromash.com/>

**Э ЭЛЕКТРОМАШ**  
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



**СТЕНДЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ТЭД,  
СТЕНДЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ГЕНЕРАТОРОВ ПОСТОЯННОГО ТОКА ГП,  
ПЕРЕМЕННОГО ТОКА ГТСН, ТЯГОВЫХ АГРЕГАТОВ**

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ  
ТЭД, ТЯГОВЫХ ГЕНЕРАТОРОВ**

**ПОДСТАНЦИИ СТОЛБОВЫЕ КТПОЛ, СТП, КТПЖ, МТП, МТПЖ  
С БКУ ДЛЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ АППАРАТУРЫ ЖАТ.  
БКУ БЛОК КОНТРОЛЯ И УПРАВЛЕНИЯ**



Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД постоянного, переменного, пульсирующего тока электровозов, тепловозов

Стенд для испытания тяговых генераторов постоянного тока ГП, переменного тока ГТСН, тяговых агрегатов

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

Подстанции столбовые КТПОЛ, СТП, КТПЖ, МТП, МТПЖ с БКУ для электроснабжения аппаратуры ЖАТ. БКУ блок контроля и управления

**ООО НПП "Электромаш"**  
**+7 (8635) 22-53-50**  
**+7 (8635) 22-53-51**  
**[www.electromash.com](http://www.electromash.com)**  
**[sales@electromash.com](mailto:sales@electromash.com)**

# Авант



## КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, г. Ижевск, Воткинское шоссе, дом. 204Б, оф.5

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

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



TОО «Vagon Service Almaty» (Вагон Сервис Алматы) Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Ахтанова, д.43, 3 этаж  
+7 771 732 2303, +7 776 236-16-99, ooo.nlan@mail.ru | <https://vsa.kz/>

## ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ!

КОМПАНИЯ «VAGON SERVICE ALMATY» ПРИГЛАШАЕТ К ВЗАИМОВЫГОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ ПО ПРОИЗВОДСТВУ РАБОТ ВСЕХ ВИДОВ РЕМОНТА РЕМОНТНО- ПРИГОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ КОЛЕИ 1520 ММ. И ОСНОВНЫХ УЗЛОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ОБЪЕМЕ ДЕПОВСКОГО (ДР), КАПИТАЛЬНОГО КР-1, КР-2, КРП И КАПИТАЛЬНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО РЕМОНТА (КВР) С ПРОДЛЕНИЕМ ПОЛЕЗНОГО СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНА, ВКЛЮЧАЯ 2-ОСНЫЕ И 4-ОСНЫЕ ВАГОНЫ, А ТАКЖЕ ПРОВЕДЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МОДЕРНИЗАЦИОННЫХ РАБОТ И ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ ВАГОНОВ

Компания «Vagon Service Almaty» предлагает высококачественные запчасти для Ж/Д вагонов в широком ассортименте их разновидности и функциональных категорий. Данная продукция поставляется нам от надежных поставщиков, что исключает попадание в продажу деталей и узлов в сборе контрафактного происхождения или бывших в эксплуатации под видом новых изделий.

В нашей компании вы можете подобрать различные запчасти для Ж/Д вагонов для перевозки пассажиров, а также различных грузов. Среди основных категорий нашей продукции:

- Детали тележек, колесные пары и резцы для их обработки;
  - Приводы электрогенератора и тормозные системы;
  - Системы электро-, водо- и теплоснабжения, а также холодильное оборудование;
  - Внутреннее пассажирское оборудование и сантехника;
  - Резиновые изделия.
- При этом купить оригинальные запчасти пассажирского вагона вы можете по наиболее выгодным в регионе ценам.



## ООО «ВагРемСервис»

Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул.Набережная 36-А  
+7 980 333-83-56, +7 910 733-57-97, bokava87@mail.ru

Организация оказывает услуги по организации деповского и капитального ремонта пассажирских вагонов всех видов и форм собственности

Дополнительно предоставляются услуги по поставке запасных частей и комплектующих, необходимых для производства ремонта колесных пар, деталей тележек, автосцепного устройства тормозного оборудования и др., а также услуги по продлению срока службы подвижного состава.

Все подрядные организации имеют соответствующие лицензии для проведения данных работ.

При производстве работ применяются современные технологии ремонта деталей вагонов, обеспечивающие в полном объеме выполнение требований руководящих документов ОАО РЖД

**Цены ниже среднероссийских**



■ пассажирское вагоностроение



■ ремонт вагонов другие услуги



428020, г.Чебоксары, Базовый проезд, 9 "В"  
 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45, manager@reon.ru, https://reon.ru



**ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЗАПАСНЫХ  
 ЧАСТЕЙ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО  
 СОСТАВА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
 ТЕХНИКИ В РОССИИ И СТРАНАХ  
 БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ**



- ✓ Контакты для коммутационной аппаратуры
- ✓ Катушки контакторов, магнитных пускателей, электромагнитов и реле
- ✓ Гибкие соединения: КТ, КТПВ, КПВ, КПД, КПП, КМ и прочие

Наименование	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Контакт Т509.85.65.00 СБ	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакты для ПК 1146	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.553.000	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 8ТХ.551.058	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.197	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-44 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.199	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-45 manager@reon.ru
Контакт 5ЛХ.143.247	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакт БИЛТ 685179.025	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт БНЖИ.685172.004	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 3Б-01889	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru

# RAILWAYMARKET.RU

**Железнодорожный рынок  
 России – специализированная  
 торгово-информационная площадка**





# ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ 2023

16-я специализированная выставка электроники и информационных технологий  
для пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры

Проводится в рамках Российской недели общественного транспорта [www.publictransportweek.ru](http://www.publictransportweek.ru)



27-29 СЕНТЯБРЯ  
МОСКВА

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



МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

# EXPO-RUSSIA IRAN 2023 EXPO EURASIA IRAN 2023

ТЕГЕРАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»



## ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

IT-технологии, энергетика и энергосберегающие технологии, нефтегазовая и химическая промышленность, машиностроение, строительство, металлургия, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность, горнодобывающая промышленность, транспорт, сельское хозяйство и пищевая промышленность, ТНП, здравоохранение, наука и образование.

**10-12 ОКТЯБРЯ  
2023**

**ТЕГЕРАН, ИРАН**  
TEHRAN MILAD INTERNATIONAL  
CONVENTION CENTER

[www.ExpoEurasia.org](http://www.ExpoEurasia.org)  
[www.ExpoRF.ru](http://www.ExpoRF.ru)

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

АО «Зарубеж-Экспо»  
+ 7 (495) 721-32-36  
[info@zarubezhexpo.ru](mailto:info@zarubezhexpo.ru)

## ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Тегеранский бизнес-форум,  
тематические круглые столы,  
биржа контактов.





# ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

107140, г. Москва, улица Краснопрудная, д. 1-83  
Тел: +7 (496) 531-75-15, моб. +7 (916) 684-18-64,  
+7 (916) 518-47-88  
E-mail: 888tk@mail.ru, сайт: <http://strojuniversal.ru/>

## Готово изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

- Упор тоннельный Р-50 и Р-65 по черт. ПП-5.268.00.000СБ (22 наименования нестандартных изделий) - комплект
- Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежными деталями - комплект
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом - комплект
- Прокладки полиэтиленовые для узла крепления контактного рельса
- Прокладки под кронштейн
- Втулки 48x26x23 из армлена (капролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы 55x2x6 оцинкованные, шайбы 20 квадратные и стопорные
- Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- скобы контактного рельса — предохранительные и с фиксатором
- указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- эмалированные таблички на металле с обжигом и другое...

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный Р-50 и Р-65 по черт. ПП-5.268.00.000СБ (22 наименования нестандартных изделий)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежными деталями	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Компенсаторы контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Соединители контактного и ходового рельсов, в т.ч. ЭТС-250	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки полиэтиленовые для узла крепления контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки под кронштейн	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Втулки 48x26x23 из армлена (капролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы 55x2x6 оцинкованные, шайбы 20 квадратные и стопорные	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Скобы контактного рельса — предохранительные и с фиксатором	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Кронштейны контактного рельса Р-50 и Р-65	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Детали контактного рельса (отводы концевые 1/25, 1/30, противоугоны, накладки стыковые)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Эмалированные таблички на металле с обжигом	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Гальваника деталей и другое...	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15

**000 «ВСП33»**  
vsp@vsp33.ru, OooVsp33@gmail.com, www.vsp33.ru  
+7 800 930 0227, 8 915 751 2978,  
Viber: 8 915 751 2978, WhatsApp: 8 915 751 2978



**000 ВСП33 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.**

Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, Р150, Р65, Р165, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140  
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,  
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18  
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)  
Гайки М27, М24, М22 - Шайбы М27, М25, 24, М22 - Шайба М25(двухвитковая)  
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195( ЦП54 ЖБР) - Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 - АППАТЭК, Пластрон  
Противоугол П65, П50 - Клемма ПК, КС - Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140  
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

Рубки, остярки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки  
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика

**Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, пежалую, б/у.**

Комплект ЖБР, АРС и комплектующие к ним - Комплекты бруса на дерево и ж/б - Шпала деревянная и ж/б  
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП362, ЦП74  
Колесные пары НОНК, СОНК, колеса 957х175, 957х190, 1058х202, 1050х172, 710х145  
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.  
Бандажи 1060х143х98, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83  
Колодки локомотивные, гребневые - Колодки композиционные

**ЛСК97**  
**000 «ЛСК97»**  
+7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, oolisk33@gmail.com, www.lsk97.ru

Комплектуем из наличия и под заказ любые материалы всп: **новые, бу, резервные, восстановленные.**  
Рассмотрим все ваши предложения. Всегда в наличии более 40 тыс тн всп на складе.  
Делаем комплексные поставки из наличия и под заказ, подберем материалы под ваш бюджет: **высылайте заявки - оперативно сделаем расчет.**

Наша фирма делает **профессиональное восстановление резервных и бу материалов, как под заказ из наличия, так и из ваших материалов** (материалов верхнего строения железнодорожного пути ВСП и любых других изделий).

Постоянно закупаем в любом кол-ве материалы всп новые и бу для собственных нужд - **накладки, комплекующие АРС и ЖБР, подкладка, рельсы, прокладки резиновые**  
Готовы рассмотреть любые варианты, по кол-ву, цене, форме оплаты

**ВСП-23**  
**000 «ВСП23»**  
Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735  
www.vsp23.ru, www.bcn23.pф, vsp@vsp23.ru

**000 «ВСП23» - Комплексное снабжение подвижного состава, вагонных запчастей и материалами ВСП. Всегда в наличии более 45 тыс тн материалов.**

**ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ**

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, Р150, Р65, Р165, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195( ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
АППАТЭК, Пластрон, Противоугол П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 ВСП33	+78009300227
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ВСП33	+78009300227
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 ВСП33	+78009300227
Рубки, остярки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башманы	000 ВСП33	+78009300227
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 ВСП33	+78009300227
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 ВСП33	+78009300227
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 ВСП33	+78009300227
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Шпала деревянная и ж/б	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 АРС, ЦП638	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 ВСП23	8 800 350 15 04

**ЖЕЛДОРУЗЕЛ**  
железнодорожная компания

141009, МО, г. Мытищи, ул. Колонцова, д.5  
+7 (903) 750-17-40, +7 (926) 902-04-37, +7 (495) 733-91-63  
zhduzel@gmail.com, uzeldgd@gmail.com



Компания Желдорузел осуществляет деятельность по комплексному обеспечению предприятий, осуществляющих строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей необщего пользования необходимыми материалами верхнего строения пути – рельсами, рельсовыми скреплениями, деревянными и ж/б шпалами, щебнем для балластного слоя жд пути.

Мы регулярно исполняем крупные госконтракты по поставке материалов ВСП в больших объемах с географией отгрузки по всей России: от Калининграда и Крыма до Камчатки.

По новым материалам заключены договора поставок с основными производителями рельсов, скреплений и шпал. Обладая большим складским запасом старогодных материалов, прошедших тщательную сортировку и имеющих необходимые рабочие характеристики для повторной укладки в путь. Для контроля качества старогодных материалов у нас заключен договор на осуществление выходного/выходного контроля материалов для повторного использования с аттестованной лабораторией.



Наименование	Ед.изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Рельсы старогодние			000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P65 с/г длина 12,45-12,5 износ до 4/4 мм	т	63 500	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P65 с/г длина 12,40-12,44 износ до 4/4 мм	т	61 000	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P65 с/г длина 12,00-12,39 износ до 4/4 мм	т	59 000	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P65 с/г длина 10,00-11,99 износ до 4/4 мм	т	54 000	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Рельсы новые			000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P-65 ДТ 350 12,5 м. 2022 год	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P-65 ДТ 350 25 м. 2022 год (отгрузка на сцепе)	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Элементы скрепления старогодние			000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Накладка 2P65 с/г	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Подкладка КБ65 с/г	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40

## МЕТAPROM.RU/BOARD-RAILWAY

Одна из старейших и популярных досок  
железнодорожной отрасли России



## ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ МАЯ 2023 ГОДА

**ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в мае 2023 года. По оценкам института, индексы промышленного производства и промышленного спроса продемонстрировали положительную динамику относительно уровня прошлого года.**

Индекс ИПЕМ-производство в мае 2023 года вырос на 3,2% относительно аналогичного периода прошлого года. За период январь – май 2023 года индекс ИПЕМ-производство вырос на 1,1% относительно аналогичного периода 2022 года. О методологии расчета индексов – в справочной информации.

Индекс ИПЕМ-спрос в мае 2023 года увеличился на 2,5% относительно мая прошлого года (-1,1% за период январь – май 2023 год).

### МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: МАЙ 2023 ГОДА

ИПЕМ-производство 3,2%, ИПЕМ-спрос 2,5%

#### Основные выводы

Итоги развития промышленности в мае 2023 года (к маю 2022 года):

индекс *ИПЕМ-производство* 3,2% (+1,1% за период январь – май 2023 года)  
 индекс *ИПЕМ-спрос* 2,5% (-1,1%)

#### Динамика индексов развития промышленности\*



\*- с октября 2022 года внесены изменения в методологию расчёта индекса ИПЕМ-производство, с июня 2022 - в методологию расчёта индекса ИПЕМ-спрос

## Открытие новых крупных производств в мае 2023 года

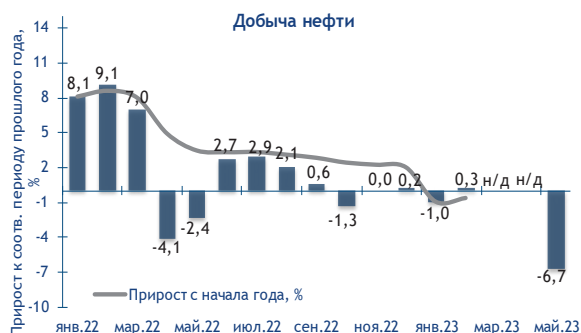
### Низкотехнологичные отрасли

- открыто производство одежды для спорта на базе ОЭЗ «Алга» в Республике Башкортостан (инвестиции 0,43 млрд руб.).

### Высокотехнологичные отрасли

- открыт завод по производству внутрискажинного оборудования в Московской области (инвестиции 1,0 млрд руб.);
- открыт вагоноремонтный завод в Ленинградской области (инвестиции 2,5 млрд руб.).

## Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

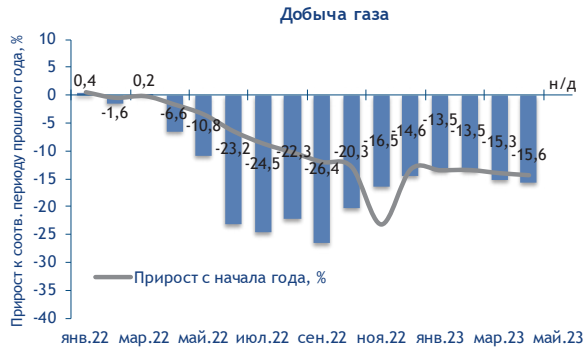


### Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	май 2023		январь – май 2023	
	млн т	к маю 2022	млн т	к январю – маю 2022
Добыча нефти	40,3	-6,7%	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	38,7	3,2%	192,8	3,8%
сырой нефти	24,9	5,1%	117,4	7,1%
нефтепродуктов	10,1	-1,9%	56,1	-2,7%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ

## Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе

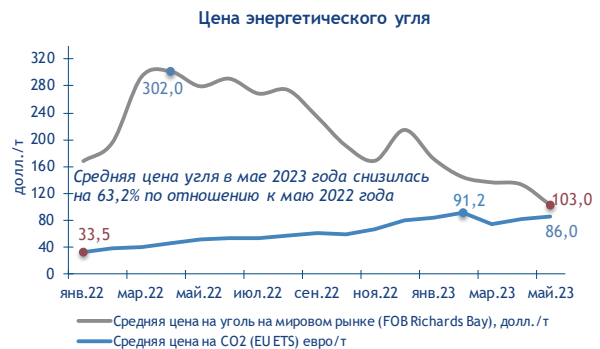
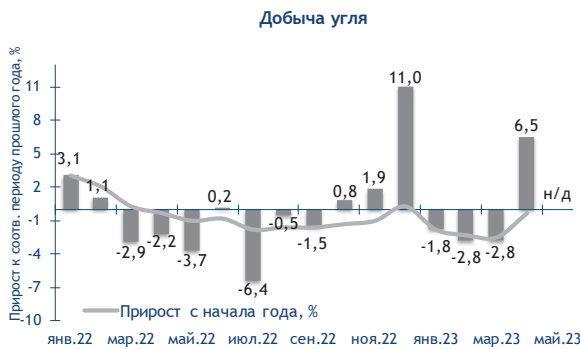


### Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	май 2023		январь – май 2023	
	млрд м³	к маю 2022	млрд м³	к январю – маю 2022
Добыча газа*	44,5	-15,6%	193,3	-14,5%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	3,0	-3,2%	15,4	-3,7%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ  
\* – данные за апрель 2023 года

## Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



### Ключевые показатели угольной отрасли

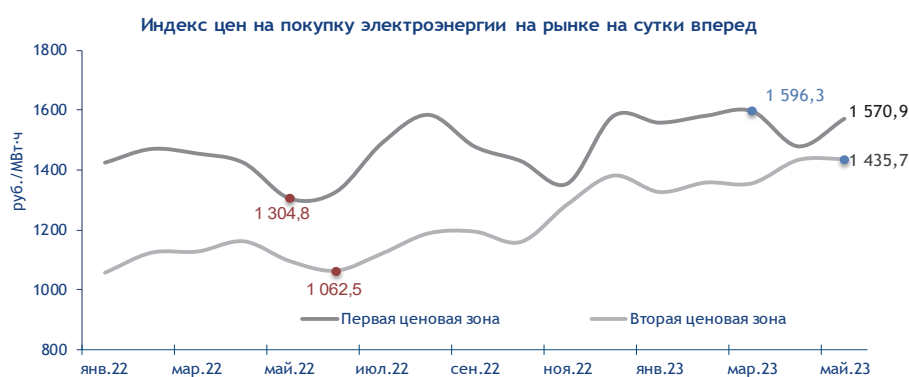
Основные показатели	май 2023		январь – май 2023	
	млн т	к маю 2022	млн т	к январю – маю 2022
Добыча угля*	36,7	6,5%	143,4	-0,3%
Перевалка угля в российских портах	18,9	1,6%	88,9	14,4%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ  
\* – данные за апрель 2023 года

## Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

### Ключевые показатели

Показатели	май 2023	май 2023 / май 2022
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	12,7 °С	1,4 °С ↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 570,9	20,4%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 435,7	31,2%



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI

# RAILWAYMARKET.RU

Железнодорожный рынок  
России — специализированная  
торгово-информационная площадка



## ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ИЮНЯ 2023 ГОДА

**ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в июне 2023 года. По оценкам института, индексы промышленного производства и промышленного спроса сохранили положительную динамику относительно уровня прошлого года.**

Индекс ИПЕМ-производство в июне 2023 года вырос на 3,0% относительно аналогичного периода прошлого года. За период январь – июнь 2023 год индекс ИПЕМ-производство вырос на 1,4% относительно аналогичного периода прошлого года.

Индекс ИПЕМ-спрос в июне 2023 года увеличился на

4,9% относительно июня прошлого года (+1,0% за период январь – июнь 2023 год).

### МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ИЮНЬ 2023 ГОДА

**ИПЕМ-производство 3,0%, ИПЕМ-спрос 4,9%**

#### Основные выводы

Итоги развития промышленности в июне 2023 года (к июню 2022 года):

индекс *ИПЕМ-производство* **3,0%** (+1,4% за период январь – июнь 2023 года)

индекс *ИПЕМ-спрос* **4,9%** (+1,0%)

#### Динамика индексов развития промышленности\*



\*- с октября 2022 года внесены изменения в методологию расчёта индекса ИПЕМ-производство, с июня 2022 - в методологию расчёта индекса ИПЕМ-спрос



## Открытие новых крупных производств в июне 2023 года

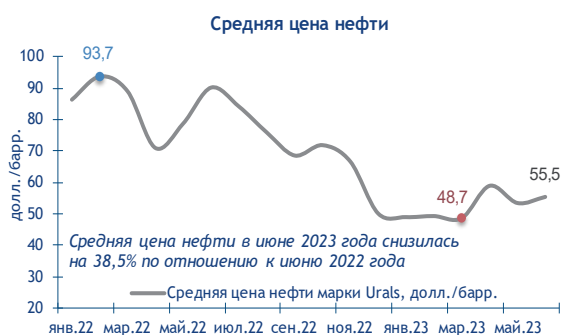
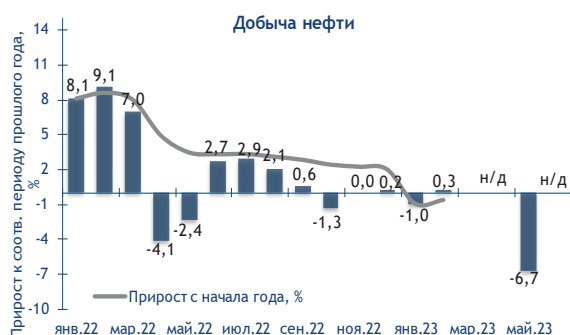
### Среднетехнологические отрасли

- открыт завод по производству полиэфирного штапельного волокна полного цикла в Ростовской области (инвестиции 5,0 млрд руб.);
- состоялся запуск производства сверхбольших стеклопакетов в Челябинской области (инвестиции 2,2 млрд руб.);
- открыт завод по производству аммиака, карбамида и меламина в Пермском крае (инвестиции около 85,0 млрд руб.);
- открыт производственный комплекс по обработке колец и дисков из титана и титановых сплавов в Свердловской области (инвестиции 3,2 млрд руб.).

### Высокотехнологические отрасли

- открыт завод по производству электротехнической продукции в Тульской области (инвестиции 1,3 млрд руб.);
- открыт цех по ремонту маневровых тепловозов в Приморском крае (инвестиции более 2,0 млрд руб.);
- состоялся запуск производства серверов и материнских плат в Ивановской области (инвестиции 0,46 млрд руб.).

## Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

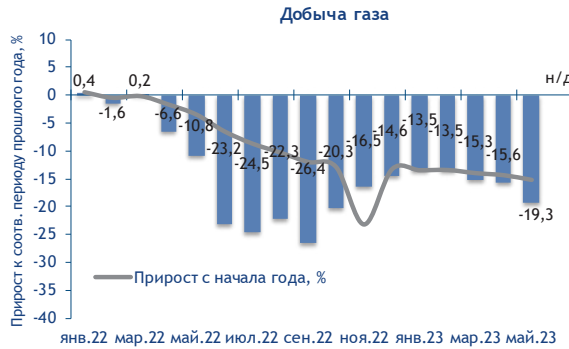


### Ключевые показатели нефтяной отрасли

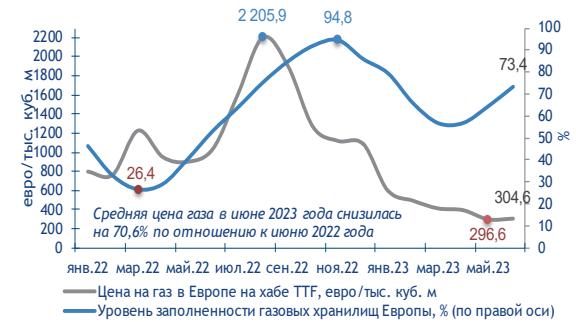
Основные показатели	июнь 2023		январь – июнь 2023	
	млн т	к июню 2022	млн т	к январю – июню 2022
Добыча нефти	н/д	-	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	35,9	4,5%	228,7	3,9%
сырой нефти	22,9	9,6%	140,3	7,5%
нефтепродуктов	9,5	-10,4%	65,6	-4,0%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ

## Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе

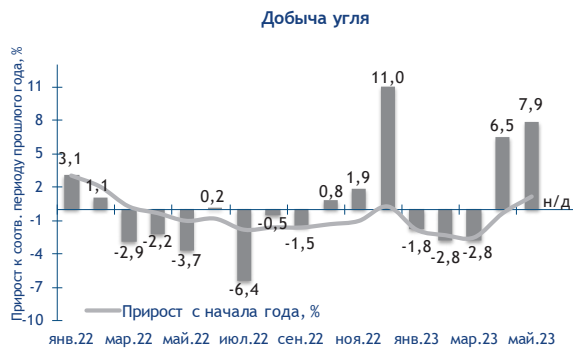


### Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	июнь 2023		январь – июнь 2023	
	млрд м³	к июню 2022	млрд м³	к январю – июню 2022
Добыча газа*	39,6	-19,3%	232,9	-15,3%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	2,5	-3,8%	17,9	-3,7%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ  
\* – данные за май 2023 года

## Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



### Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	июнь 2023		январь – июнь 2023	
	млн т	к июню 2022	млн т	к январю – июню 2022
Добыча угля*	35,9	7,9%	179,3	1,2%
Перевалка угля в российских портах	18,6	-5,1%	107,5	10,5%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ  
\* – данные за май 2023 года

## Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

### Ключевые показатели

Показатели	июнь 2023	июнь 2023 / июнь 2022
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	16,6 °C	0,7 °C ↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 579,7	19,0%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 197,1	12,7%



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчеты ИПЕМ

# МЕТАПРОМ.RU

## КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



## СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР: ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

### Аналитический доклад

Северный морской транзитный коридор (СМТК) – перспективный маршрут от Мурманска до Петропавловска-Камчатского, проходящий через Северный морской путь (СМП) и призванный соединить европейские и азиатские рынки. Реализация проекта СМТК должна способствовать переориентации части транзитных грузов с загруженных южных морских путей и выполнению задачи по увеличению объемов перевозок по СМП, а эффекты от капиталоемких проектов по строительству необходимой для развития маршрута инфраструктуры на всю экономику России будут ощущаться уже на этапе строительства. В 2019 году Госкорпорация «Росатом» инициировала проект «СМТК» с целью создания нового предложения на международном рынке логистических услуг по перевозке грузов между Европой и Азией через Северный морской путь.

СМП сегодня – это прежде всего доступ к природным ресурсам шельфа Арктики и месторождениям Сибири. На арктическом шельфе России добывается около 10% мировых объемов нефти и более 25% природного газа. Развитие СМП в рамках СМТК – это перспектива выхода для российских производителей на емкие рынки стран

Азиатско-Тихоокеанского региона. Реализация возможностей СМП позволит более эффективно использовать стратегический ресурс географического положения России, а в перспективе контролировать существенную часть растущих объемов международных перевозок.

Реализация проекта СМТК сопряжена с целым рядом амбициозных задач, стимулом к решению которых может стать обострившаяся в условиях геополитической нестабильности необходимость разворота внешних связей России на Восток. В работе рассмотрен текущий уровень развития маршрута, сдерживающие его факторы, задачи и перспективы дальнейшей реализации.

### Географические и гидрографические особенности СМТК и СМП

В навигационном плане СМП представляет собой сложную морскую артерию, отличающуюся большой протяженностью (от Нарских Ворот до бухты Провидения – 5 600 км, преодолеваемых судами ледового класса за 7-15 дней при скорости движения 5-13 морских узлов), обширными мелководными участками, удаленными от берега на значительные расстояния, малонаселенными прибрежными террито-



Рис. 1. Северный морской транзитный коридор в системе транспортных коридоров России, 2022 г.

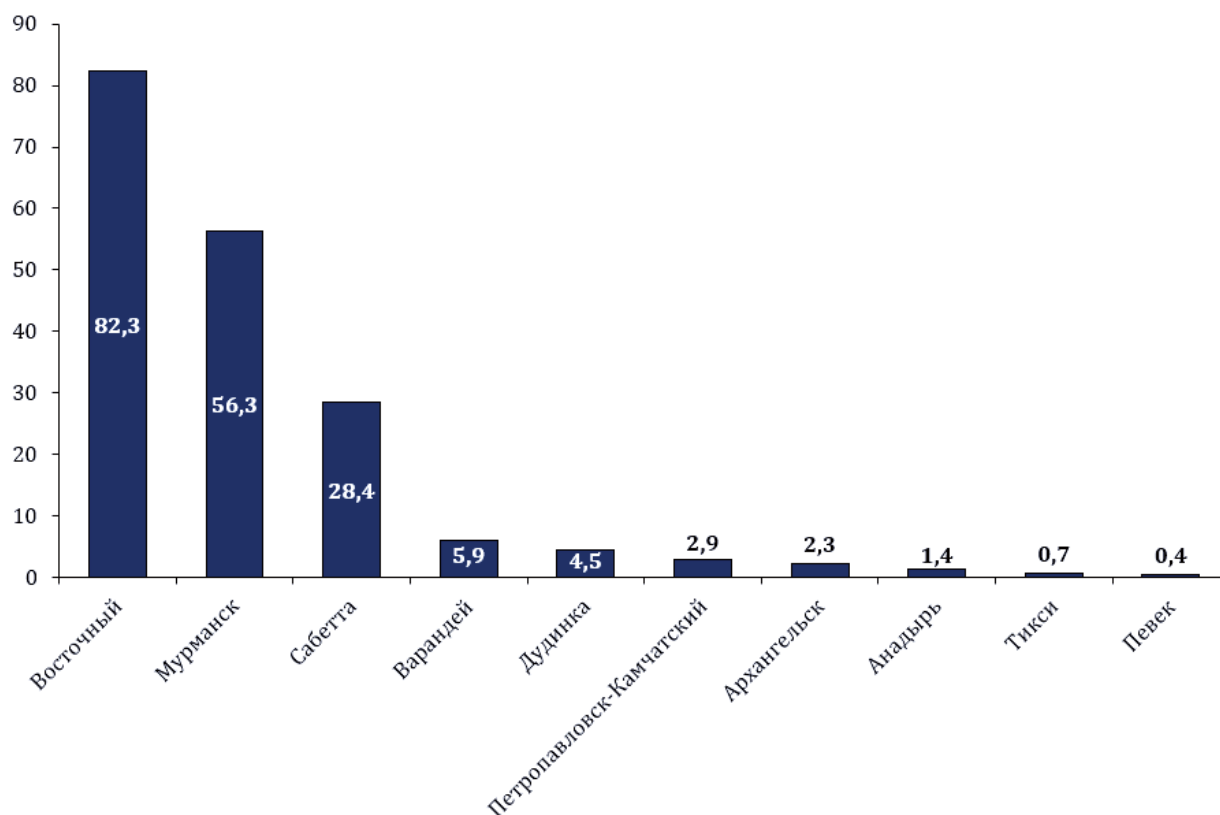


Рис. 2. Грузооборот основных морских портов СМТК в 2022 г, млн т.

Источники: «Морские вести России», PortNews, Ассоциация морских торговых портов

риями и тяжелыми ледовыми условиями. При этом СМП полностью расположен в территориальных водах страны и исключительной экономической зоне России.

Сам СМП условно можно подразделить на два сектора – Западный и Восточный. К Западному сектору относится Карское море, к Восточному сектору – море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря. СМП в разных секторах развивается неравномерно – наибольшие изменения происходят в Западном секторе, где более легкие ледовые условия и относительно большие глубины. Развитие Восточного сектора СМП ограничивается более тяжелыми ледовыми условиями, малыми глубинами, отсутствием глубоководных портов, отсутствием крупных месторождений полезных ископаемых, удаленностью от промышленных центров и малой плотностью населения.

### Порты СМТК

В СМТК помимо портов Арктики, составляющих основу СМП, также включены порты Петропавловск-Камчатский и Владивосток (Рис. 1).

При этом крупнейшими портами по грузообороту на СМТК являются Мурманск (56,3 млн т) и Восточный (82,3 млн т) – начальная и конечная точки коридора (Рис. 2).

В настоящее время вдоль маршрута СМП находится более 70 морских портов и перевалочных баз. Основные порты СМП расположены в городах Мурманск, Архангельск, Тикси, Витино, Певек, Дудинка, Диксон, Игарка,

Варандей, Сабетта, Кандалакша, Нарьян-Мар, Хатанга.

Порты арктического бассейна, относящиеся к СМП, условно можно подразделить на три группы:

К первой группе относятся наиболее крупные порты Арктики – Мурманск, Архангельск, Витино и Кандалакша, поскольку эти порты имеют железнодорожные подходы, связанные с транспортной системой страны. Кроме того, через эти порты происходит перевалка более 80% грузов, проходящих через Арктический бассейн.

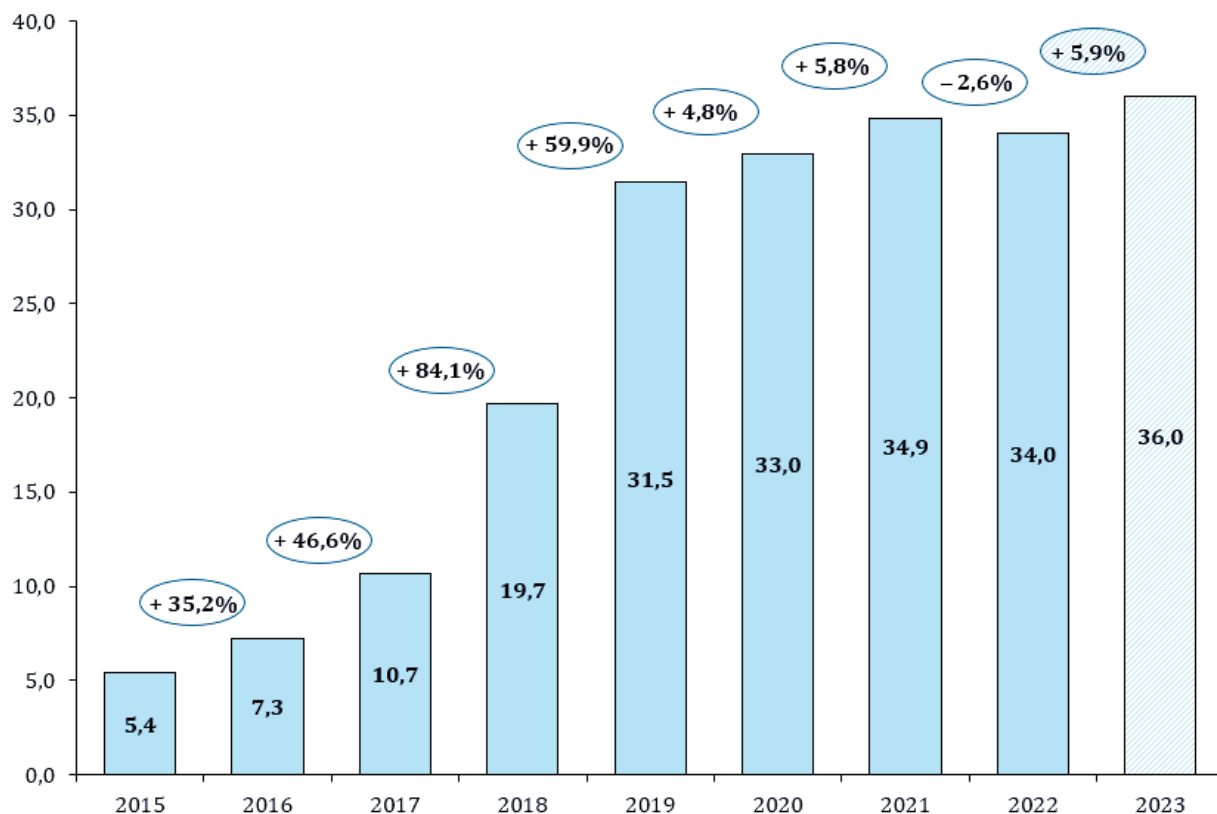
Во вторую группу включены порты Варандей и Дудинка, обслуживающие потребности одной компании и имеющие относительно развитую портовую инфраструктуру.

К третьей группе можно отнести остальные порты, которые расположены в труднодоступных местностях, где отсутствуют сухопутные коммуникации, и которые в настоящее время производят перевалку грузов для обеспечения жизнедеятельности населенных пунктов, в которых они расположены.

### Грузопотоки по СМП

В 2016 году объем грузоперевозок по СМП достиг 7,5 млн т, впервые превысив показатели, достигнутые в СССР, когда в 1987 году по СМП было перевезено 6,7 млн т.

В 2018 году рост перевозок обусловлен результатом досрочного ввода в эксплуатацию второй и третьей технологических линии «Ямал-СПГ». В 2019 году рост грузо-



**Рис. 3. Объем перевозок по СМП, 2015-2023 гг., млн т.**  
 Источники: Минтранс России, ГК «Росатом», SeaNews, ТАСС

потока произошел за счет реализации новых проектов по добыче углеводородов и угля в Арктике.

Основной прирост грузопотока произошел за счет «Ямал-СПГ», созданного НОВАТЭКом на базе Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения (ГКМ). Также выросли объемы отгружаемой нефти с Арктического отгрузочного нефтяного терминала Новопортовского месторождения Ворота Арктики. К 2022 году объем перевозок по СМП составил 34 млн т, увеличившись относительно 2015 года на 28,6 млн т (+529,6%). В 2023 году планируется нарастить грузопоток по СМП до 36 млн т (Рис. 3).

Основу грузопотока по СМП в 2022 году составили нефтегазовые инвестиционные проекты: на СПГ и газоконденсат приходится 60,3% перевозок, на нефть и нефтепродукты – 21,2% (Рис. 4).

Кроме того, важной частью грузопотока по СМП является северный завоз – комплекс ежегодных мероприятий по обеспечению территории Крайнего Севера Европейской части России, Сибири и Дальнего Востока основными жизненно важными товарами (прежде всего, продовольствием и нефтепродуктами) непосредственно перед зимним сезоном. В периметре северного завоза находится 25 регионов России, в которых проживают более 3 млн человек.

20 июля 2023 года Госдума во втором и третьем чтениях приняла проект закона, формирующего правовые и

организационные основы северного завоза. Перевозки между морскими портами будут возложены на единого морского оператора, а единым федеральным координатором северного завоза выступит Минвостокразвития России. Документ предусматривает четкое распределение полномочий между федеральным, региональным и муниципальным уровнями.

Закон ранжирует грузы северного завоза – это позволит разграничить меры государственной и муниципальной поддержки. К первой категории отнесены грузы, необходимые для обеспечения жизнедеятельности населения и работы организации социальной сферы, ЖКХ и энергетики, социально значимые продовольственные товары, непродовольственные товары народного потребления первой необходимости, лекарственные средства, медицинские изделия, специализированные продукты лечебного питания, топливно-энергетические ресурсы, горюче-смазочные материалы. Ко второй категории – грузы для государственных и муниципальных нужд. Остальные грузы отнесены к третьей категории. Оператор северного завоза будет перевозить грузы первой и второй категории по регулируемым тарифам с последующим предоставлением субсидии. Закон будет гарантировать регулярность и бесперебойность в части снабжения Арктики жизненно необходимыми грузами. Новые нормы вступят в силу 1 апреля 2024 года.

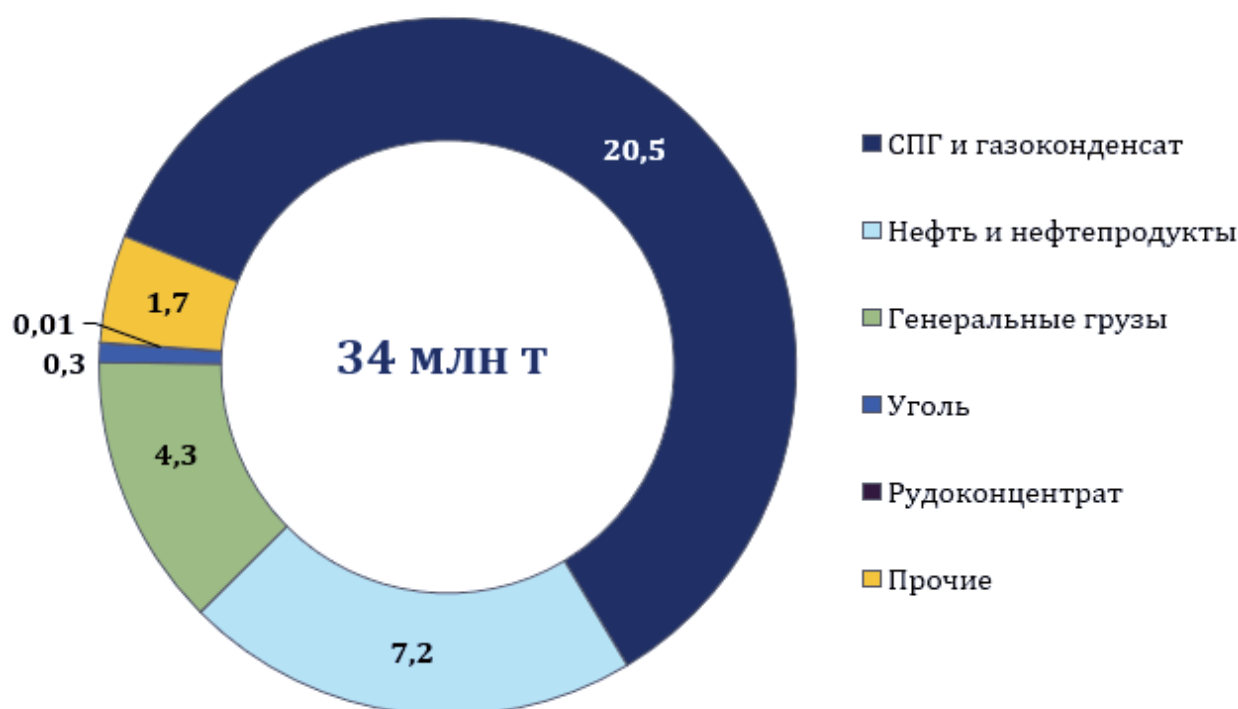


Рис. 4. Грузопоток по СМП по видам грузов в 2022 г, млн т.

Источник: оценка ИПЕМ. Источники: Минтранс России, ГН «Росатом», SeaNews, ТАСС

### Регуляторная база и другие факторы, влияющие на развитие СМП

Президент РФ Указом № 204 от 7 мая 2018 года поставил задачу довести к 2024 году ежегодной объем перевозок грузов по СМП до 80 млн т в год<sup>1</sup>. Однако пандемия коронавируса и сложная геополитическая обстановка наложили свои отпечаток на прогноз перевозок грузов по СМП. Так, на текущий период уже есть отклонение от плана, указанного в ряде стратегических документов правительства РФ. К 2030 году объем перевозок по СМП может составить 70-85 млн т по пессимистичному сценарию, 90-110 млн т по базовому сценарию и 120-135 млн т по оптимистичному сценарию.

Кроме того, СМП является частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р.

Чтобы решить поставленную задачу и увеличить объем грузоперевозок, необходимо устранить факторы, ограничивающие использование СМП, при этом особое внима-

ние стоит уделить портовой и транспортной составляющим.

Так, в августе 2022 года Правительством РФ было подписано распоряжение, утверждающее план развития СМП до 2035 года<sup>2</sup>. Программа включает в себя планы по развитию портовой инфраструктуры, а также сопутствующей наземной транспортной инфраструктуры, например, строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний» (порт Сабетта), нефтеналивного терминала «Бухта Север» (п-ов Таймыр), угольного терминала «Енисей» (п-ов Таймыр), морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа (Камчатский край и Мурманская область). Кроме того, необходимым является строительство крупных портов на западе и востоке страны (в Мурманской области и Камчатском крае) для перевозки грузов до конечного потребителя в странах АТР, т.к. перевозка в судах ледового класса до азиатских портов нецелесообразна по причине своей дороговизны.

В 2022 году создан единый центр управления судоходством в акватории СМП под руководством Госкорпорации

1 Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://static.kremlin.ru/media/acts/files/0001201805070038.pdf>

2 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 01.08.2022 г. № 2115-р. План развития Северного морского пути на период до 2035 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/StA6ySHbVceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf>

«Росатом». Это позволяет ввести принцип «единого окна» на выдачу и приостановку разрешения на проход судов, согласование районов гидрографических работ, централизовать разработку маршрутов и выдачу рекомендации судам, собирать данные о гидрометеорологической и ледовой обстановке.

Такие меры повысят безопасность прохождения судов в сложных ледовых условиях, обеспечат стабильную работу СМП, в том числе по перевозке грузов в рамках Северного завоза, в ходе которого осуществляется снабжение топливом и продовольствием труднодоступных регионов, не имеющих круглогодичного наземного сообщения с другими территориями страны.

Кроме того, сдерживающими факторами совершенствования и создания новых арктических транспортных маршрутов являются низкие темпы развития береговой инфраструктуры вдоль СМП и неразвитость (часто полное отсутствие) железнодорожной инфраструктуры. План развития СМП до 2035 года предусматривает развитие железнодорожных транспортных коридоров в целях увеличения грузопотока по СМП, например, крупнейшим логистическим проектом является создание железнодорожного Северного широтного хода, который соединит западную и восточную части Ямало-Ненецкого автономного округа, а также Северную и Свердловскую железные дороги в единую логистическую систему, кроме того, важное значение имеют железнодорожные проекты «Белкомур» («Белое море – Номи – Урал») и «Баренцкомур» (железнодорожная магистраль Сосногорск – Индига). Также развитие железнодорожных магистралей позволит увеличить количество перевалочных баз на СМП. Ключевыми перевалочными базами СМП на сегодняшний день являются Мурманск и Архангельск, если говорить о перевалке грузов с железнодорожного транспорта на морской.

Кроме того, благоприятный фактор для судоходства, который повлияет на увеличение объемов перевозимых грузов – таяние льдов в Северном Ледовитом океане из-за влияния теплых вод атлантических течений (Норвежского, Западно-Шпицбергенского, Нордкапского), в результате чего СМП в скором времени сможет расширить период навигации. Однако вместе с тем может появиться ряд проблем, например, интенсификация полярных циклонов и мезоциклонов, движущихся по большей площади открытой воды, рост высоты волн, увеличение частоты штормов, появление большего числа айсбергов. Все это может привести к абразии береговой линии и значительно повлиять на портовую инфраструктуру.

### **Ледокольный и грузовой арктический флот**

На сегодняшний день развитие и функционирование СМП невозможно без ледокольного обеспечения. Ввод в эксплуатацию атомного ледокола «Арктика» в 1975 г. сделал возможной круглогодичную навигацию в Западном секторе Арктики. Этот ледокол стал первым судном, достигшим Северного полюса в надводном плавании, и вторым в мире атомным ледоколом. Круглогодичная навига-

ция по всей трассе СМП сдерживается неблагоприятными природными условиями Восточного сектора, где плавание зимой и весной сильно осложняется ледовой обстановкой.

Для увеличения перевозок по трассе СМП с 2012 года ледоколы проводят целые караваны судов, а не каждое в отдельности. Ледокольная проводка судов по СМП позволяет увеличить безопасность маршрута и сократить риски во время прохождения пути, а также расширить использование трассы как по временным, так и по географическим рамкам. Между тем, есть и негативные стороны ледокольной проводки – значительное удорожание перевозок и снижение скорости движения судов.

В настоящее время на СМП работают шесть атомных ледоколов: два атомных ледокола с двухреакторной ядерной энергетической установкой мощностью 75 тыс. лошадиных сил («Ямал» и «50 лет Победы») и два ледокола с однореакторной установкой мощностью около 50 тыс. лошадиных сил («Таймыр» и «Вайгач»), а также ледоколы нового поколения (проекта 22220) — «Арктика», начавший работу на СМП в 2020 году, и «Сибирь», который пришел в порт приписки (город Мурманск) в январе 2022 г. Атомные ледоколы нового поколения имеют мощность 60 МВт, или 81,5 тыс. лошадиных сил. Обновление атомного флота РФ предполагает строительство принципиально новых ледоколов серии «Лидер». Их мощность составит 120 МВт. Всего планируется построить три таких ледокола.

Ежегодно растущие объемы перевозок по СМП требуют расширения периода навигации до круглогодичной за счет развития и применения в Арктике крупнотоннажных транспортных судов ледового класса. Например, для перевозок растущих объемов грузов потребуются более 70 судов арктического класса, при этом на текущий момент в наличии есть около 50 судов. Таким образом, необходимо развивать арктические судостроительные и судоремонтные производственные мощности, а также более активно внедрять суда ледокольного флота.

Наибольшее значение в морских перевозках по СМП имеют, СПГ- танкеры, нефтяные танкеры и контейнеровозы, однако габариты судов, курсирующих по акватории СМП, существенно отличаются от размеров судов мирового флота, в первую очередь, из-за ограничения по глубине, например, на мелководных участках СМП осадка судна в 9-10 м является предельной. Поиск новых, более глубоководных маршрутов для судов с большей осадкой представляет сложную, но важную задачу для расширения судоходства и увеличения грузопотока.

В настоящее время сформирована современная система управления, которая повысила эффективность судоходства и его безопасность. Ее частью стал спутник радиолокации ледовой обстановки, запущенный с космодрома Восточный в июне 2023 года. Наблюдение со спутника позволит проводить в Арктическом регионе картографирование поверхности, экологический мониторинг и разведку запасов природных ресурсов. Кроме того, планируется вывод на орбиту пяти метеорологических спутников, которые обеспечат непрерывный мониторинг на всех арктических маршрутах.



## Выводы

СМП является главной морской коммуникацией в российской части Арктики. Он используется в качестве транспортного коридора для перевозки как национальных, так и международных грузов, и имеет стратегическое значение для всей страны.

Развитие СМТК предполагает, что он составит основу Арктической транспортной системы, в которую должен входить комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также береговой инфраструктуры.

Основу грузопотока по СМП в настоящее время составляют СПГ и нефть. Основа грузовой базы на ближайшую перспективу находится как в западном, так и в восточном секторах СМП, что говорит о необходимости расширении навигации по всему маршруту.

Атомный ледокольный флот является ключевым звеном инфраструктуры функционирования СМП. Ледоколы нового поколения должны обеспечить России лидерство в Арктике, эффективную и безопасную эксплуатацию разведывательных морских платформ и терминалов в ледовых условиях, а также рост грузоперевозок по СМП, который в будущем может стать главным конкурентом уже устоявшихся южных транспортных маршрутов.

СМТК может стать альтернативой не только Суэцкого канала, но и «суэцко-сингапурского» морского пути. При использовании СМТК, расстояние между Европой и Азией

на 40% короче по сравнению с путем через Суэцкий канал, ввиду чего появляется явная экономия на времени и затратах на топливо. Кроме того, в акватории Суэцкого канала существует проблема очередей, а блокировка канала контейнеровозом

Ever Given, произошедшая в марте 2021 года, поставила вопрос о снижении зависимости мировой торговли от подобных «узких» морских каналов и путей.

СМП также может стать альтернативой перевозок по железной дороге, однако не для каждой группы грузов и не для каждого маршрута. Стоит учесть, что большое количество важных и крупных месторождений сосредоточено в центре страны, и наиболее выгодно перевозить грузы от мест добычи именно железнодорожным транспортом. Однако при значительном наращивании портовых мощностей, модернизации транспортных магистралей и строительстве новых, порты СМП могут стать крупными узловыми точками для входа не только новых маршрутов (в том числе и речных), но и новых грузов. В таком случае, развитие СМП ликвидирует дефициты пропускной способности железной дороги, в частности, на Восточном полигоне, а также обеспечит перенаправление экспорта на Восток.

*Автор: старший эксперт-аналитик ИПЕМ*

**Светлана Кузнецова**

*При подготовке материалов были использованы данные:*

**«Морские вести России», PortNews,**

**Ассоциация морских торговых портов, ГК «Росатом».**

## ВНИМАНИЕ!

**Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:**



**Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!**

**+7(980)187-10-55**

**[depo-magazine.com/reg/](https://depo-magazine.com/reg/)**



## ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД ДЕМОНСТРИРУЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ НА ПРОТЯЖЕНИИ 6 МЕСЯЦЕВ 2023 ГОДА

**Шестой месяц подряд погрузка демонстрирует положительную динамику по отношению к аналогичным периодам прошлого года. За июль 2023/2022 прирост составил 1,1%. За семь месяцев 2023/2022 погрузка выросла на 0,7%.**

Основными драйверами роста за июль 2023/2022 были зерно (+53%), промышленное сырьё (+19%), удобрения (+8%), черные металлы (5%), каменный уголь (+3%). Наибольшие потери — по лесным грузам (-12%), строительным материалам (-8%), нефтепродуктам (-5%), железной руде (-2%), цементу (-3%).

Восстановительный рост показывают уголь, кокс, черные металлы, лом, промышленное сырьё. Увеличение отправок удобрений связано с активизацией экспортных перевозок по новым и восстановленным логистическим маршрутам.

Сокращение отправок железной руды связано с временными экспортными трудностями, цемента — с инфраструктурными ограничениями и дефицитом подвижного состава. Уменьшение объемов лесных грузов ожидаемо и связано с экспортными ограничениями.

При наличии грузовой базы для дальнейшего роста дефицит провозных возможностей инфраструктуры на фоне максимального задействования всех предусмотренных ниток графика пассажирскими поездами, а также специальные перевозки ограничивают объемы принимаемых к перевозке грузов.

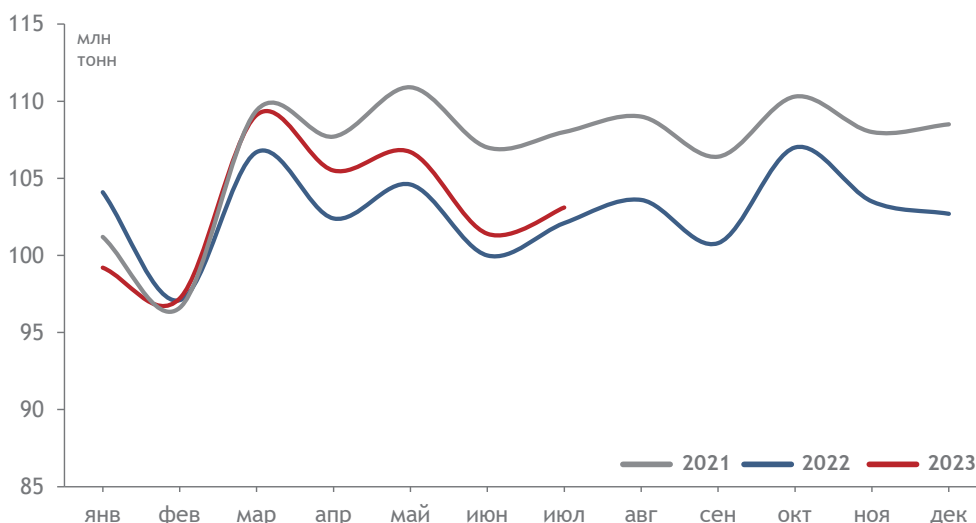
### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**103,1 млн т** | +1,1% к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

**0,72 млрд т** | +0,7% к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.

**1,7 млн ед.**  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.

#### Все грузы



## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

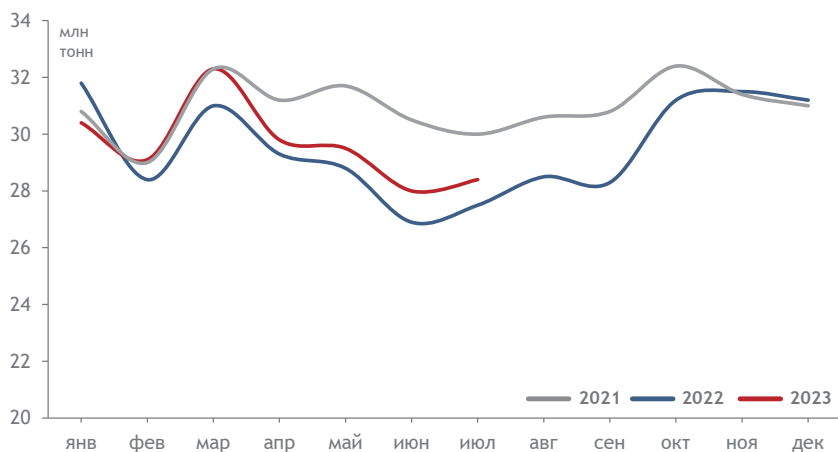
**28,4** млн т | **+3,3%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

Каменный уголь

**207,5** млн т | **+1,8%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.



**400,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

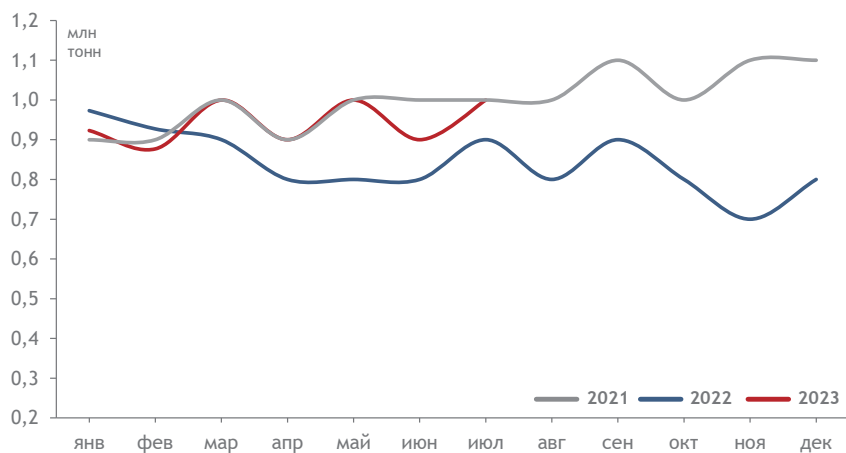
**1,0** млн т | **+11,1%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

Кокс

**6,6** млн т | **+9,5%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.



**20,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

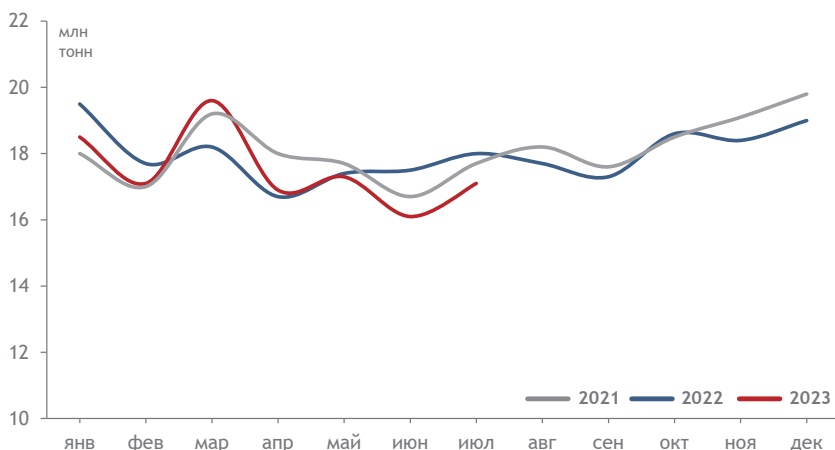
### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**17,1** млн т | **-5,0%** к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

**122,6** млн т | **-2,0%** к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.

**294,0** тыс. ед.  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.

**Нефть и нефтепродукты**



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»  
 \*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**9,1** млн т | **-2,2%** к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

**66,7** млн т | **-1,4%** к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.

**130,0** тыс. ед.  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.

**Железная руда**



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»  
 \*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

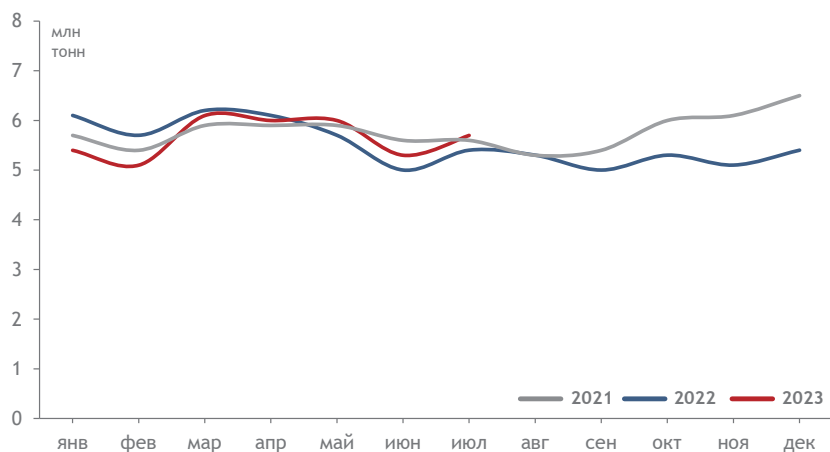
## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**5,7** млн т | **+5,6%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

**Черные металлы**

**39,6** млн т | **-1,4%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.

**90,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

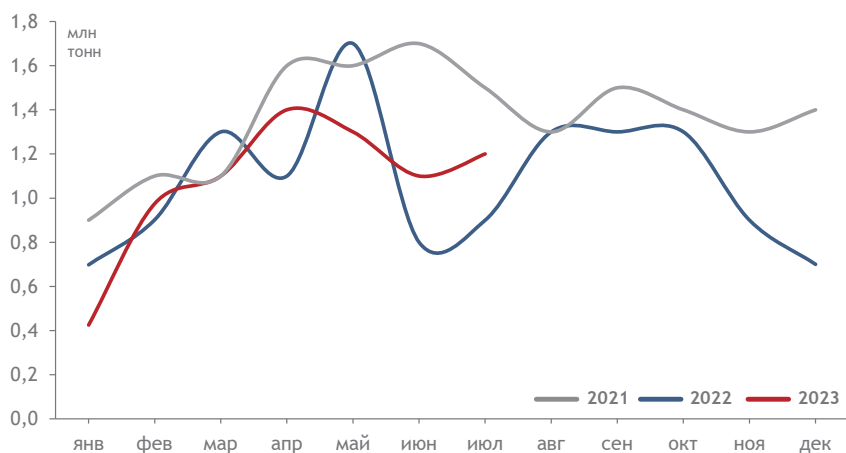
## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**1,2** млн т | **+33,3%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

**Лом черных металлов**

**7,5** млн т | **+2,4%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.

**20,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

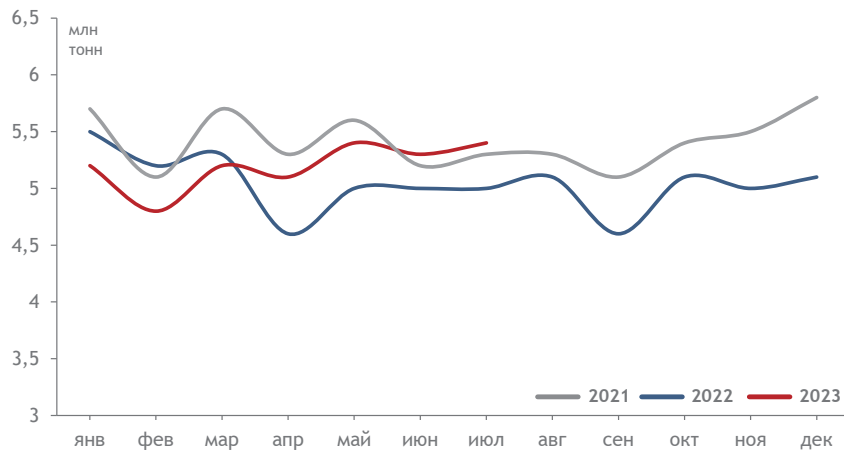
**5,4** млн т | **+8,0%** к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

Удобрения

**36,4** млн т | **+2,1%** к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.



**78,0** тыс. ед.  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»  
 \*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

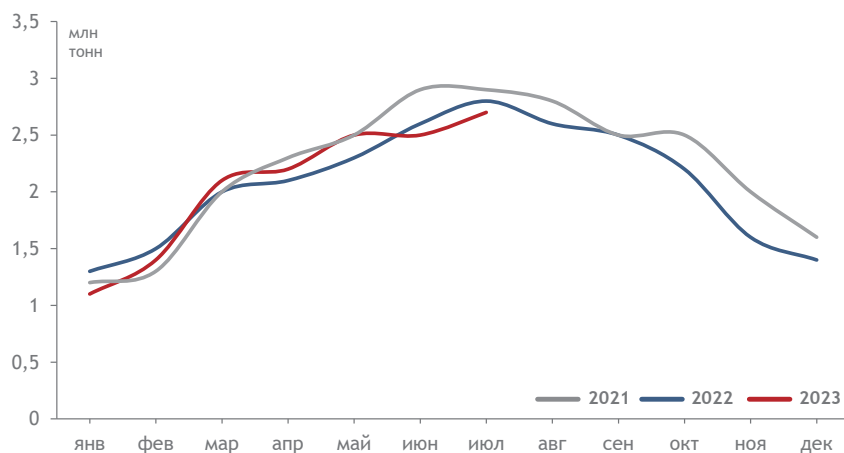
**2,7** млн т | **-3,6%** к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

Цемент

**14,5** млн т | **-0,7%** к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.



**39,0** тыс. ед.  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»  
 \*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

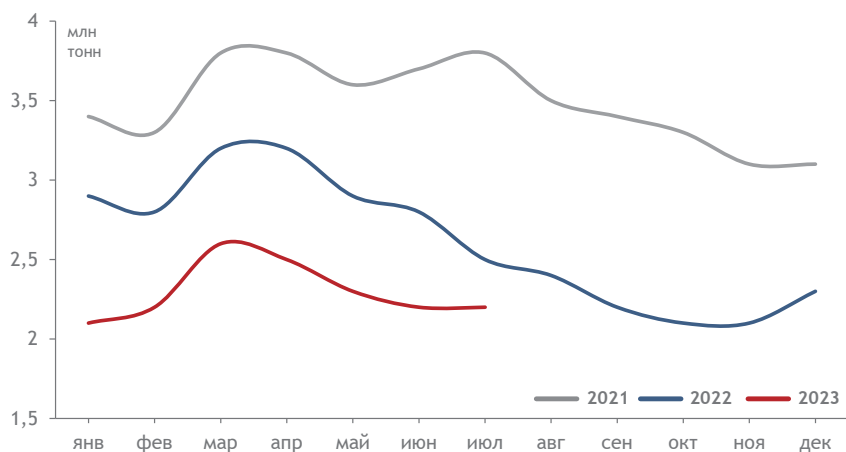
**2,2** млн т | **-12,0%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

Лесные грузы

**16,1** млн т | **-20,8%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.



**37,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

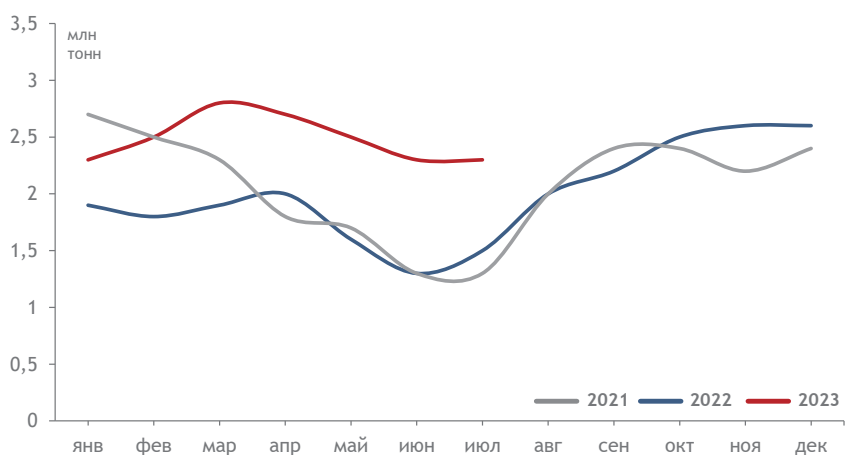
**2,3** млн т | **+53,3%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

Зерно

**17,4** млн т | **+45,4%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.



**33,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

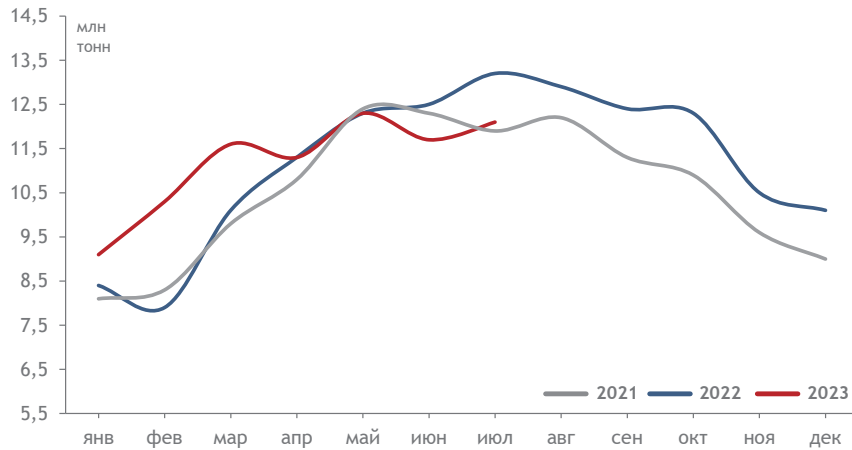
### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**12,1** млн т | **-8,3%** к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

**78,4** млн т | **+3,6%** к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.

**179,0** тыс. ед.  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.

Строительные материалы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»  
 \*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

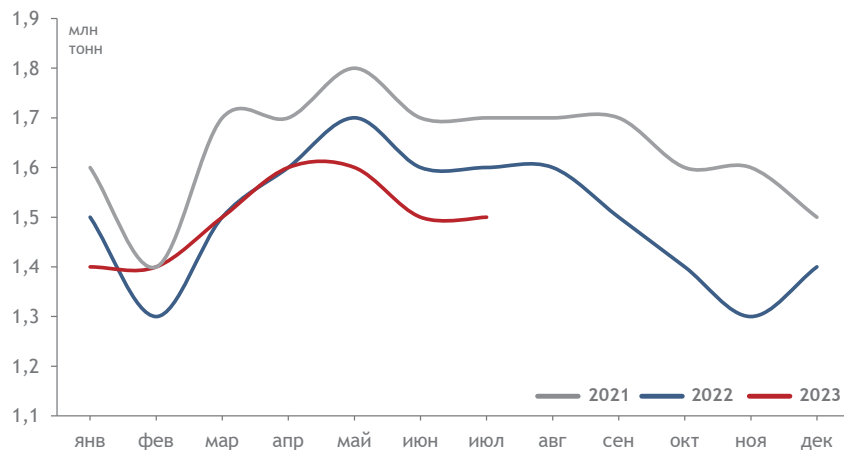
### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**1,5** млн т | **-6,3%** к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

**10,5** млн т | **-2,5%** к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.

**22,0** тыс. ед.  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.

Цветная руда



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»  
 \*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы



## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

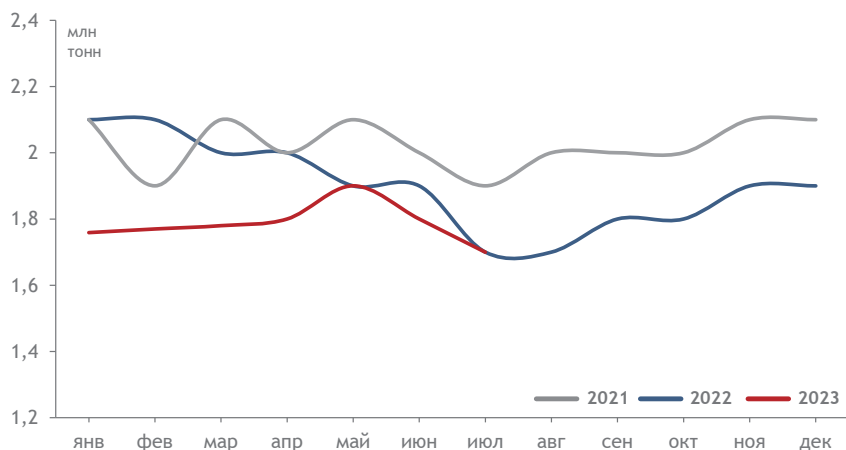
**1,7** млн т | **0,0%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

Химикаты и сода

**12,6** млн т | **-7,7%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.



**30,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

## Погрузка на сети ОАО «РЖД»

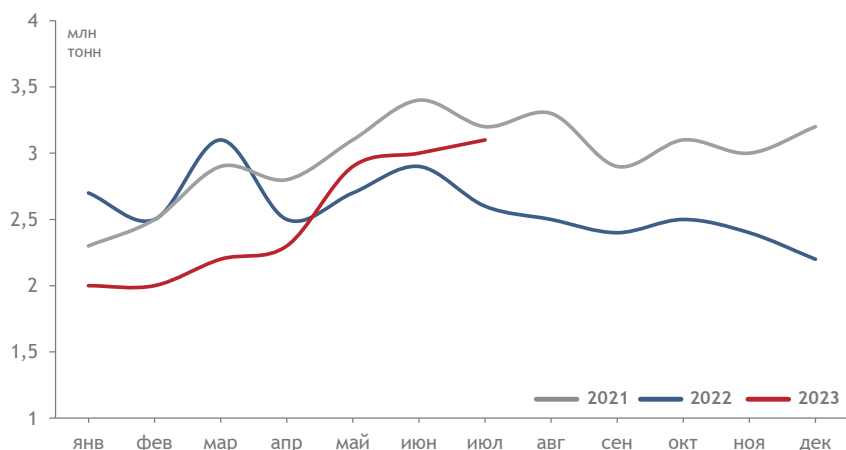
**3,1** млн т | **+19,2%** к июлю 2022 г.  
погружено в июле 2023 г.

Промышленное сырье

**17,5** млн т | **-8,1%** к январю-июлю 2022 г.  
погружено в январе-июле 2023 г.



**47,0** тыс. ед.  
погружено вагонов\* в июле 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

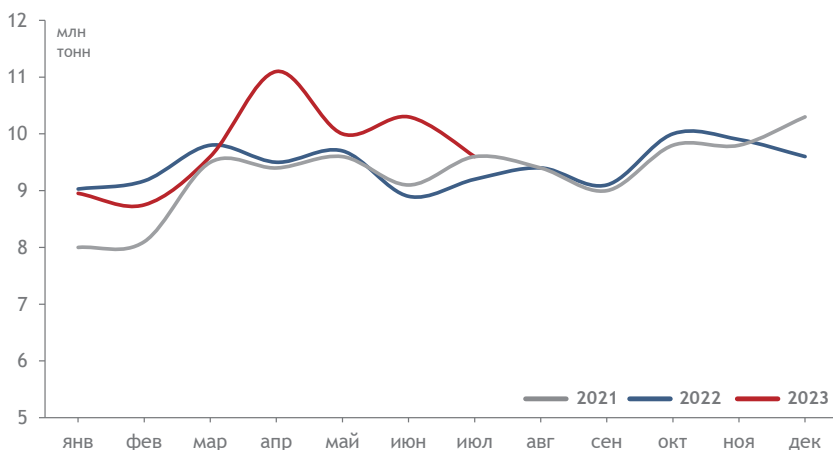
### Погрузка на сети ОАО «РЖД»

**9,6** МЛН Т | +4,3% к июлю 2022 г.  
 погружено в июле 2023 г.

**68,3** МЛН Т | +4,6% к январю-июлю 2022 г.  
 погружено в январе-июле 2023 г.

**247,0** тыс. ед.  
 погружено вагонов\* в июле 2023 г.

Прочие грузы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

\*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы



Андрей Гурьев

## ИЗ ТУПИКА

### История одной реформы

Казалось бы, что может быть интригующего в таком деле, как проведение реформ на железнодорожном транспорте? А между тем в последнее двадцатилетие здесь кипели поистине шекспировские страсти. Могущественная империя под названием «Министерство путей сообщения СССР» в свое время представляла собой не просто сверхмонополизированную отрасль народного хозяйства, а являлась практически его идеальной моделью, инфраструктурным каркасом как плановой экономики, так и тоталитарного государства в целом. Поэтому для реформаторов железная дорога на многие годы оказалась настоящей *terra incognita*, а для плакальчиков по социализму – последним оплотом, обороняемым с великим рвением и упорством. Не было ни одной другой сферы в постсоветской России, где борьба нового со старым являлась бы столь сложной, а формирование эффективных рыночных отношений столь проблематичным.

Продолжение (начало в № 6 (131) – 6(141))

#### Глава IV

#### Конарев: неразрешимое противоречие

**Никакую проблему невозможно решить на том уровне, на каком она возникла.**

*Альберт Эйнштейн*

**Не может быть великим то, что не правдиво.**

*Эфраим Лессинг*

В советское время железнодорожный транспорт в экономическом отношении являлся неотъемлемым элементом общей административно-командной системы, то есть объектом жесткого централизованного планирования и управления. Министерству путей сообщения через Госплан устанавливался полный комплекс количественных показателей и заданий по объемам отправления и номенклатуре грузов, количеству пассажиров, фонду заработной платы и ее уровню, закупкам подвижного состава и других производственных фондов как в денежном, так и в физическом выражении, производительности труда, содержанию контингента и т. д. Общее число плановых показателей доходило до сотни.

МПС разверстывало эти планы по железным дорогам, добавляя еще перечень качественных показателей по использованию подвижного состава, весу поезда, технической и участковой скорости, статистической нагрузке на вагон, населенности в пассажирском поезде, удельному расходу электроэнергии и топлива и др. Дороги соответственно распределяли задания по отделениям, а те

– по линейным предприятиям. В обратную сторону шла бумажная отчетность.

В общем контексте формирования централизованных планов в полном соответствии с основополагающими принципами социалистической экономики каждый управленческий уровень системы был весьма заинтересован получить задание как можно ниже, а ресурсов для его выполнения – как можно больше. Прошедший путь от кочегара паровоза до министра путей сообщения РФ Анатолий Зайцев<sup>1</sup> так характеризовал сущность этого хозяйственного механизма: «Каждое нижестоящее звено стремилось защититься, отстоять, «забить в план» как можно более высокие расходы, как можно менее напряженные количественные и качественные показатели с тем, чтобы гарантированно, с минимальным напряжением их выполнять. Это же относится и к инвестиционным или, как принято было говорить, капитальным вложениям. Здесь особенно проявлялся талант руководителя, способного доказать, уговорить, «выбить» капвложения для себя, для своего предприятия, будь то дорога, отделение или линейное подразделение»<sup>2</sup>. (Отсюда, естественно, и брались передовые дороги – точно так же, как передовые колхозы, заводы и т. д.)

Весьма примечательным был и механизм движения денежных потоков. Перевозочные документы, оформленные грузовладельцем, поступали в государственный банк для оплаты, который немедленно переводил соответствующую сумму на доходный счет МПС. При этом, если у грузовладельца не было средств на расчетном счете, банк все равно оплачивал перевозку, оформляя безденежному

<sup>1</sup> Зайцев Анатолий Александрович родился в 1940 году в Ленинградской области. Окончил Лодейнопольский техникум железнодорожного транспорта, Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, Высшую партийную школу. Работал кочегаром паровоза, помощником машиниста тепловоза, бригадиром, мастером, начальником отдела, начальником локомотивного депо Кандакша. Вторым, затем первым секретарем Кандакшского горкома КПСС. С 1984 по 1986 г. – начальник Мурманского отделения Октябрьской железной дороги. В 1986–1988 гг. – главный ревизор ОЖД по безопасности движения. С 1988 по 1996 г. – начальник Октябрьской дороги. С августа 1996 г. по апрель 1997 г. – министр путей сообщения РФ. С мая 1997 г. по май 1998 г. – начальник Октябрьской дороги. Далее профессор ПГУПС, депутат Законодательного собрания Ленинградской области. Доктор экономических наук.

<sup>2</sup> Зайцев А. А. Экономическая стратегия управления железными дорогами. СПб., 1995. С. 89.

клиенту нужную сумму как кредит. МПС в зависимости от доходов и выполненной перевозочной работы определяло среднюю расчетную ставку по сети и путем ее дифференциации, то есть с учетом разработанных коэффициентов (вспомним «либерализацию»), средства распределялись по дорогам. «По сути, для каждой дороги устанавливался такой коэффициент получения доходов от «общего котла», чтобы всегда быть с прибылью независимо от качества работы, понесенных затрат и других условий», – констатировал Нигматжан Исингарин, работавший в 80-е годы заместителем министра путей сообщения СССР. Такой способ экономической деятельности железных дорог, конечно, никоим образом не способствовал повышению эффективности их работы.

Для понимания сути системных недостатков социалистического железнодорожного транспорта очень показательным является эпизод из мемуаров Геннадия Фадеева<sup>1</sup>, в 1988–1992 годах работавшего первым заместителем министра путей сообщения СССР. «В то время мы пережили внедрение белорусского метода, смысл которого был в том, чтобы обеспечить те же объемы перевозок, но меньшим контингентом. Очень скоро стало понятно, что это ошибка. Да не просто ошибка, а такая, которая могла привести – и уже начала приводить – к тяжелым, а иногда и непоправимым последствиям: поезда длительно простаивали в ожидании осмотра, локомотивы стояли без локомотивных бригад. Участились аварии. Помню, нас принимал Лев Алексеевич Воронин, первый заместитель председателя Совета Министров, он спрашивает: «В чем причина ваших трудностей, что вам надо, чего не хватает?». «А надо нам добавить фонд оплаты труда и контингент», – отвечаю я.

Воронин удивился: какие, мол, могут быть дополнения, это же все деньги. «Сколько же вам надо добавить человек?» – спросил Лев Алексеевич. «Шестьсот тысяч», – последовал мой ответ, это притом что в отрасли в то время работало около четырех миллионов. Воронин встал недовольный, с криком: «Да что вам государство – резиновое? Где взять средства?» И все же он понял, что вопрос надо решать и что железнодорожный транспорт требует больших вложений. Нам дали возможность принять на работу более 450 тысяч человек. Вот это пополнение, прилив крови, говоря образно, и дало отличные результаты в 1988 году».

На этом примере отчетливо видна разница условий работы хозяйственной единицы в рынке и при социализме и соответственно менталитета руководителя. В первом случае топ-менеджер постоянно думает о том, как сокра-

тить контингент и вообще затраты, использовать ресурсосберегающие технологии, выполнить работу меньшим количеством людей, но с лучшим качеством и т. д. Во втором же его главным стремлением является, наоборот, раздуть штаты, потребовать от государства дать больше людей, основных фондов, денег и т. д. А иначе просто не могут быть выполнены спускаемые тем же государством производственные планы.

То есть в целом существовавшие на железнодорожном транспорте экономические отношения, как и во всем народном хозяйстве, носили затратный характер. Они не содержали внутренних двигателей или стимулов для наращивания эффективности работы, создания более качественных и по возможности менее дорогостоящих продуктов или услуг. В этом заключался самый глубокий недостаток советской модели железнодорожного транспорта, закладывающий ее, как и всю социалистическую систему, в неизбежный тупик, поскольку в условиях 80-х годов в СССР уже не представлялось возможным применение тех методов внеэкономического принуждения, которые использовались в эпоху сталинизма.

К числу других очевидных недостатков железнодорожной отрасли в советское время следует отнести и ее неимоверную бюрократизированность. Мало того, что все предприятия, причем очень большого спектра деятельности, были жестко выстроены в единую бесправную иерархию, так еще с хозяйственным управлением была слита и функция государственного регулирования. То есть МПС являлось как органом государственной власти, так и хозяйствующим субъектом. Оно само определяло государственную политику, само ее исполняло, само себя контролировало и само же себя наказывало. Такая монолитность порождала супермонополию, которая, как известно, всегда ведет к внутренней стагнации. Характерно, что в СССР при этом не существовало никаких законодательных документов о железнодорожном транспорте. Правила игры определялись нормативными документами МПС, причем обязательными для исполнения не только его структурами, но и пользователями транспортных услуг.

«Жестко централизованная система управления не допускала свободы предпринимательской деятельности и даже инициативы, принятия самостоятельных решений, что не давало возможности активно работать. Любое самостоятельное решение, даже в благих целях, но в нарушение действующих инструкций и правил, строго наказывалось», – отмечал Исингарин и в целом констатировал: – Только социалистическая система могла предложить такое искусственное объединение в рамках единого ор-

<sup>1</sup> Фадеев Геннадий Матвеевич родился в 1937 году в г. Шимановске Амурской области. Окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. Работал дежурным по путям станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги, маневровым диспетчером, дежурным по станции, главным инженером станции, начальником отдела движения отделения дороги. С 1967 по 1977 г. – начальник Нижнеудинского, Тайшетского и Красноярского отделений ВСЖД. Затем первый заместитель начальника дороги, с 1979 по 1984 г. – начальник вновь образованной Красноярской железной дороги. С 1984 по 1987 г. возглавлял Октябрьскую железную дорогу. В 1987 г. назначен заместителем министра путей сообщения СССР, в 1988 г. – первым заместителем министра. 20 января 1992 г. стал министром путей сообщения РФ. В 1990 г. избран народным депутатом РСФСР по Красноярскому округу, был членом Верховного Совета. В июле 1996 г. освобожден от должности министра и до марта 1999 г. работал генеральным секретарем Международного координационного совета по транссибирским перевозкам. Далее – начальник Московской железной дороги. В январе 2002 г. вновь назначен министром путей сообщения РФ. С 22 сентября 2003 г. по 14 июня 2005 года – президент ОАО «РЖД». В 2005–2007 гг. – помощник Председателя Правительства РФ. С 2003 г. по 2008 г. – член Совета директоров ОАО «РЖД».

гана управления – союзного министерства, ведение таких весьма разнородных сфер народного хозяйства, производственного процесса и обеспечения жизнедеятельности целой части социалистического общества. Не случайно железнодорожный транспорт назывался «государством в государстве».

Соответственно, как вся экономическая система СССР в целом, так и железнодорожный транспорт со своими хозяйственными обязанностями не справлялся. С каким угодно восхищением могут вспоминать свои трудовые подвиги командиры стальных магистралей советских времен, но даже такое официозное, выпущенное под редакцией консервативнейшего Николая Конарева (министра путей сообщения СССР в 1982–1991 гг.) издание, как «Энциклопедия железнодорожного транспорта», было вынуждено признать: «Из-за увеличения объемов производства и резкого снижения капитальных вложений в развитие железнодорожного транспорта в конце 70-х и в 80-е годы железные дороги не обеспечивали потребности страны в перевозках».

Кроме того, отраслевые специалисты, исследуя состояние и тенденции развития железнодорожного транспорта в 1965–1990 гг., уже в то время отмечали ряд острых и значимых негативных тенденций, среди которых основными были следующие:

- замораживание огромных материальных ценностей «на колесах» из-за низкой скорости продвижения грузов;
- неудовлетворительное качество обслуживания клиентуры по сравнению с работой железнодорожного транспорта за рубежом;
- исчерпание пропускной способности на основных грузонапряженных направлениях;
- неэффективная работа технических и грузовых станций из-за принципиально неверных методов обоснований схем работы и развития станций и участков; устаревший технический уровень и низкая эксплуатационная надежность подвижного состава (локомотивов и вагонов);
- экономическая неэффективность новых тепловозов. Однако для того чтобы в целом понять, зачем нужна была рыночная реформа на железнодорожном транспорте, нет надобности даже приводить какие-либо подобные данные из научных монографий. Как социализм в целом, так и советский железнодорожный транспорт ушел в небытие по причине своего главного убожества – дефицита.

Как помнят люди старшего поколения, купить билет на поезд в СССР было еще труднее, чем достать импортные ботинки или растворимый кофе. Нужно было или отстоять громадную очередь без всякой гарантии на получение желаемого или же иметь знакомого железнодорожника. При этом грубость кассиров и проводников на советских железных дорогах не знала никаких границ, а антисанитария в туалетах поездов и скудость вокзальных буфетов всегда служили соответствующим образным сравнением для журналистов.

Аналогичная картина наблюдалась и в грузовых перевозках, где всегда ощущалась нехватка вагонов и распределялись они, без преувеличения, в транспортных отделах

партийных комитетов вплоть до ЦК. При этом предприятия готовы были идти на что угодно – уборку и ремонт подвижного состава своими силами, дачу взятку железнодорожникам и так далее – лишь бы выбить хоть часть от потребного для отгрузки продукции количества вагонов.

«Будучи неотъемлемой частью социалистической экономики, железнодорожный транспорт имел те же пороки и недостатки. И естественно, революционное реформирование экономики, переход от социалистических принципов хозяйствования, общегосударственной собственности к конкурентно-рыночным отношениям, расширению частной собственности требовали и корректного реформирования железнодорожного транспорта», – со всей очевидностью констатировал Исингарин.

Таким образом, реформа железнодорожного транспорта – это не чья-то досужая выдумка или стремление что-то «развалить». Напротив, это объективная необходимость организовать данный вид хозяйственной деятельности так, чтобы в нем не было ни дефицита, ни того безобразия, которое в советское время называлось «обслуживанием». То есть здесь был нужен рынок железнодорожных услуг, и ничего более.

Специфика железнодорожного транспорта как особой социалистической хозяйственной подсистемы полувоенного типа способствовала тому, что Закон о государственном предприятии (объединении) 1987 года практически не затронул основы его деятельности. Правда, здесь также стали проводить отдельные эксперименты по выборам руководителей или специалистов на руководящие должности, но, как правило, среднего и низшего звена. При этом было совершенно ясно, что такая мера является просто абсурдной. Фадеев по этому поводу вспоминал: «В Кандакше выбрали первого в нашей отрасли начальника локомотивного депо. Был он из бывших машинистов, наобещал всем золотые горы, его избрали, а потом маялась с ним вся дорога, бед натворил своим некомпетентным руководством».

В то же время общие негативные тенденции в советской экономике конца 80-х годов, конечно, не могли не сказаться и на деятельности железных дорог. Работавший с сентября 1987 года начальником Октябрьской железной дороги Анатолий Зайцев впоследствии так оценивал эти процессы: «Наким образом перестройка отразилась на нашей работе? Первое: началось разрушение системы взаимоотношений «дорога – клиент», которые формировались в плановой экономике и были достаточно понятны и отработаны. Оказалось, что предприятия, которые появились как бы вновь, то есть с другими собственниками, ставшие негосударственными, были не в состоянии прогнозировать или точно планировать поступление сырья, отгрузку готовой продукции, и все больше и больше началось такое: одни отказываются от заказанных вагонов, другие, наоборот, бегут и просят вне плана. Вот это, пожалуй, было самое заметное изменение. В то же время еще где-то примерно до 1993 года основные клиенты и партнеры железных дорог, то есть крупные предприятия, сохранялись те же, а поэтому на рубеже 80-х – начала 90-х годов какихто очень больших, резких потрясений мы еще не испытывали.

Затруднения были только в одном – это возможность иметь деньги, чтобы оплачивать услуги поставщиков».

Первым годом, когда начали падать объемы перевозок, был 1889-й. По его итогам отправление грузов снизилось на 90 млн тонн по сравнению с предыдущим, что составляло чуть более 2% (в 1990 г. – 3,3%, в 1991 г. – 8,2%). 3 октября было принято Постановление Верховного Совета «О неотложных мерах по обеспечению бесперебойного функционирования железнодорожного транспорта и базовых отраслей народного хозяйства», в том же году была разработана и готовилась к рассмотрению государственная Программа технического перевооружения и модернизации железных дорог СССР в 1991–2000 гг., однако времена наступали другие, и все это оказывалось уже из разряда малополезного инструментария прошлого.

При этом, начиная практически с 1986 года, после XXVII Съезда КПСС, а еще более с 1987 года, после непосредственного начала Горбачевской экономической реформы, в отрасли постоянно звучала тема «работы в новых условиях», «перехода на экономические методы работы», «реформирования» и т. д. Как же все это понималось в преломлении к построению рынка?

Весьма показательным в такой связи мероприятием стало проведенное 5–8 декабря 1989 года в Москве Всесоюзное совещание железнодорожников. Это была, согласно практике тех лет, очень помпезная идеологизированная акция, в которой приняли участие Председатель Правительства Николай Рыжков, целый ряд министров и работников Госплана, Госснаба и других регуляторов, более двадцати народных депутатов, все руководство и партийно-хозяйственный актив МПС и железных дорог, – всего порядка 800 человек. Три дня шли пленарные заседания и один день – работа профильных секций. При этом подчеркивалось, что подобные мероприятия не устраивались с 1961 года.

Выступивший с докладом Рыжков оценил работу железнодорожников неудовлетворительно, правда, сразу после этого обратив внимание на целый ряд объективных трудностей. Относительно же задач железнодорожников в области освоения новых методов работы премьер сказал следующее: «Итак, экономическая реформа. Здесь штабу отрасли предстоит проделать очень большой объем работы. ... В 1990–1992 гг. осуществление чрезвычайных мер в экономике будет сопряжено с необходимостью органичного сочетания административных и экономических методов управления. А с 1993 года начнется все более активный переход на рыночные отношения, в максимальной степени вступят в силу экономические методы управления народным хозяйством, всемерно активизируется социалистический рынок, в условиях которого предстоит работать. Естественно, одновременно с этим будут происходить изменения в экономических отношениях предприятий железнодорожного транспорта с потребителями их услуг. Что же касается внутренних условий функционирования отрасли, то, по-видимому, централизованные начала в ее руководстве в значительной степени сохранятся. Это обусловлено спецификой работы железнодорожного транспорта. Однако экономические методы управления

должны использоваться в максимально возможной степени на всех уровнях руководства транспортным процессом. Вопрос сложный, требующий взвешенных решений. Здесь недопустима никакая кампанейщина, погоня за модой, все должно быть рационально и эффективно». То есть все сложно и непонятно.

Еще меньше, чем премьер, смог сформулировать внятную и реалистичную позицию относительно переживаемого момента министр путей сообщения Николай Конарев. «В целом 1989-й нужно считать годом наших тяжелых поражений», – так начал он свой доклад на Совещании и тут же призвал прежде всего выполнять ленинские требования о том, что на транспорте дисциплина должна быть вдвойне и втройне. Далее в его выступлении каждый абзац начинался с призывов типа «повысить внимание к труженику», «поднять ответственность», «укрепить слаженность», «максимально задействовать» и т. п. «Время требует включить более активно экономические рычаги нового хозяйственного механизма в деятельности отрасли, устранить имеющиеся перекосы в этом важном деле, осуществить дальнейший поиск и реализацию возможностей централизованной системы управления железнодорожным транспортом в сочетании с возросшим уровнем самостоятельности предприятий», – привычно обтекаемо, гладко и чисто по-советски звучал с трибуны уверенный голос министра.

Зашла речь о том, что поставки заводов МПС потребляемой железными дорогами продукции резко упали. «Выход из создавшегося положения может быть только в повышении организованности, опережающем внедрении в производство научно-технического прогресса, улучшении условий труда и быта работников заводов. Для нормального функционирования всех подразделений транспорта необходимо повысить дисциплину договорных обязательств по поставкам продукции, принять все меры к улучшению обеспечения материально-техническими ресурсами», – повторял министр звучавшие десятилетиями пропагандистские формулировки.

При этом одну из основных проблем момента он видел в том, что в условиях внедрения хозрасчета и самофинансирования применение на транспорте принципов хозяйствования, используемых в промышленности, было ошибкой, которую надо исправить. «В отрасли должен действовать свой особый хозяйственный механизм. И это необходимо отразить в новом законе о социалистическом предприятии и других актах по вопросам экономической реформы», – указывал Конарев.

В целом министр предлагал сосредоточиться на следующих аспектах: «Одним из главных направлений экономической реформы на железнодорожном транспорте должно стать совершенствование внутрисоюзных взаимоотношений отрасли с потребителями транспортной продукции, а также с государством, республиками и регионами. Эти взаимодействия должны строиться на основе продуманных тарифов, в том числе договорных, создающих необходимые условия для нормального развития транспорта. ... Что касается производимой для нужд железнодорожного транспорта продукции, то она должна полностью вклю-

чаться в госзаказ и продаваться по твердым ценам». Это был, конечно, странный план – дать право железнодорожному супермонополисту самостоятельно в нереструктуризованном виде устанавливать цены на перевозки, а самому при этом потреблять продукцию конкурентного рынка по твердым госрасценкам.

Но самым знаменательным экономическим заключением, прозвучавшим из уст Конарева на совещании железнодорожников, было такое: «Хозрасчетные интересы отрасли и государства вступают в противоречие. Механизм понуждает к зарабатыванию как можно большей прибыли, главным источником которой на транспорте являются перевозки. Но увеличение их объемов приводит к росту транспортных издержек народного хозяйства. Как разрешить это противоречие, – пока никто не дал ответа, в том числе и академическая наука».

И действительно, эта мысль наглядно демонстрировала, что в рамках социалистического понимания экономики дальнейшее развитие транспорта наталкивалось на непреодолимое, неразрешимое противоречие. Это был полный идеологический и практический тупик, из которого нужно было выбираться уже с другим миропониманием и через другие организационные принципы, нежели, по сути, все та же «либерализация», с помощью которой все еще пытались как-то выехать руководители страны и железнодорожной отрасли. Несомненно, прав был Артур Шопенгауэр, когда изрек: «Фальшь и абсурд рано или поздно обнаруживают себя большей частью тем, что, достигнув крайних пределов, завершаются противоречием»<sup>1</sup>. В рамках рыночного, либерального мышления открытая Конаревым проблема являлась просто высосанной из пальца, ибо все, что имеет спрос, – производится, предлагается на рынок и, соответственно, оплачивается тем, кому это нужно; и наоборот – то, за что никто не платит, не нужно и производить.

Весьма характерным для стиля данного руководства МПС было принятое Всероссийским совещанием железнодорожников обращение к работникам отрасли. В нем, в частности, значилось: «Мы обращаемся к вам с призывом всемерно крепить технологическую и трудовую дисциплину, повышать уровень культуры обслуживания пассажиров, качество перевозок, добиваться содружества и взаимодействия с коллективами смежников по наиболее эффективному использованию транспортных средств. Необходимо ускорить продвижение вагонов и грузов за счет строгого выполнения графика движения грузовых и пассажирских поездов, увеличения веса и длины, скорости их движения, повышения статической нагрузки, ускорения оборота вагонов. Требуется резко увеличить переработку вагонов на сортировочных и грузовых станциях, повысить качество технологического обслуживания и ремонта подвижного состава, пути, устройств СЦБ и связи, энергоснабжения и других технических средств. Добиваться роста производительности труда, снижения себестоимости перевозок. ... В истории Советского государства работники железнодорожного транспорта всегда показывали образцы самоотверженного и сознательного труда. Сегодня каждый из нас, следуя богатым революционным

и трудовым традициям, дорожа честью железнодорожника, должен добросовестно, эффективно и напряженно. Весьма характерным для стиля данного руководства МПС было принятое Всероссийским совещанием железнодорожников обращение к работникам отрасли. В нем, в частности, значилось: «Мы обращаемся к вам с призывом всемерно крепить технологическую и трудовую дисциплину, повышать уровень культуры обслуживания пассажиров, качество перевозок, добиваться содружества и взаимодействия с коллективами смежников по наиболее эффективному использованию транспортных средств. Необходимо ускорить продвижение вагонов и грузов за счет строгого выполнения графика движения грузовых и пассажирских поездов, увеличения веса и длины, скорости их движения, повышения статической нагрузки, ускорения оборота вагонов. Требуется резко увеличить переработку вагонов на сортировочных и грузовых станциях, повысить качество технологического обслуживания и ремонта подвижного состава, пути, устройств СЦБ и связи, энергоснабжения и других технических средств. Добиваться роста производительности труда, снижения себестоимости перевозок. ... В истории Советского государства работники железнодорожного транспорта всегда показывали образцы самоотверженного и сознательного труда. Сегодня каждый из нас, следуя богатым революционным и трудовым традициям, дорожа честью железнодорожника, должен добросовестно, эффективно и напряженно трудиться на своем рабочем месте»<sup>1</sup>. Вот и все новые методы хозяйствования.

Однако наряду с этим, по информации Зайцева, именно в декабре 1989 года Конарев все-таки сказал членам коллегии МПС: грядут рыночные отношения, мы должны искать свое место в этой стихии и поэтому давайте создадим рабочую группу. Зайцев вспоминал: «В принципе я и многие мои коллеги были готовы к обсуждению необходимости каких-то перемен, но все-таки не ожидали, что Конарев так резко поставит вопрос. Однако всем было ясно, что ситуация становится все более несбалансированной. Железные дороги остаются полностью под контролем государства, и прежде всего в смысле директивного планирования и определения тарифов на перевозки, а клиенты становятся все более свободными, по крайней мере по ценам, которые растут».

Образованная Конаревым рабочая группа через некоторое время выдала кое-какие предложения. Суть их, по словам Зайцева, состояла в том, чтобы, во-первых, объединить все транспортные структуры в одно большое Министерство путей сообщения, которое бы занималось всеми видами транспорта, как это и было в царской России. Во-вторых, дать возможность железнодорожному транспорту заключать договорные отношения прежде всего с крупнейшими поставщиками продукции. И третье, начать подготовку кадров применительно к рыночным отношениям. Правда, эти предложения так и не были приняты, поскольку большинству членов коллегии не понравилось слияние министерств. Тем не менее некоторая рыночная риторика у руководства МПС в это время все-таки появилась.

*Продолжение следует.*

## РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

### Образец заполнения строчной рекламы:

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

### Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

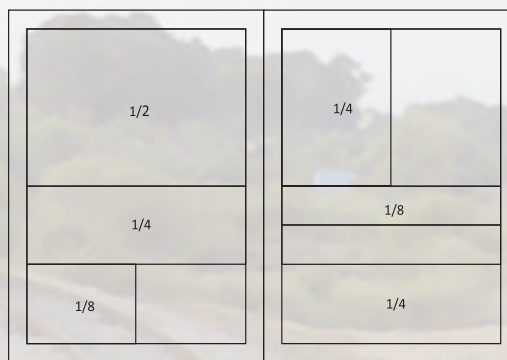
1 полоса - 180x250

#### Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	6'600	5	790
1/4 полосы	88*122, 180*59	11'550	10	890
1/2 полосы	180*122	20'350	20	990
Полоса	180*250	35'500	40 + перс. рассылка	1090

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

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

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

## БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)  
 Размер 140\*60 (jpeg - статический, gif - динамический)

Размещение в левом вертикальном блоке  
 Разработка jpeg баннера от 400 руб, gif баннера от 1'500 руб

Стоимость 5'000 руб./мес. (при единовременной оплате трёх месяцев, в четвертом размещение **бесплатно!**)

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



## Электронные рассылки

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

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

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

### 1. Еженедельные рассылки

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

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
2'100	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
3'650	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
4'750	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
5'500	4 еженед. рассылки	1 месяц в ТОПе компаний	

### 2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

Стоимость (руб.)	Скидка	Услуга	В подарок
7'250	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
13'050	10%	2 перс. рассылки	
18'500	15%	3 перс. рассылки	
23'200	20%	4 перс. рассылки	

### Предусмотрены специальные условия и скидки при заказе рассылок на квартал, полугодие и год.

#### 3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
19'575	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний <b>+ бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!</b>
35'235	6 перс. рассылок	
49'915	9 перс. рассылок	
62'640	12 перс. рассылок	

#### 6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
36'975	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний <b>+ бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!</b>
66'555	12 перс. рассылок	
94'285	18 перс. рассылок	
118'320	24 перс. рассылки	

#### 12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
69'600	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний <b>+ бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!</b>
125'280	24 перс. рассылки	
177'480	36 перс. рассылок	
222'720	48 перс. рассылок	

## ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

### При размещении рекламы на год электронные рассылки и баннерная реклама в подарок!

Предлагаем принять участие в акции, которая позволит значительно сэкономить рекламный бюджет и при этом получить максимальный эффект от вложенных средств.

### При единовременной предоплате скидка 20%

Стоимость публикаций на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
52 800	1/8 полосы + 5 строк	4 / 29 000	-
92 400	1/4 полосы + 10 строк	8 / 58 000	годовое размещение баннерной рекламы! 12*5'000=60'000
162 750	1/2 полосы + 20 строк	12 / 87 000	
283 950	1 полоса + 40 строк	16 / 116 000	

### Мы предлагаем:

#### Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

- бесплатно предоставляется дополнительная рекламная площадь для размещения актуальных прайс-листов
- гарантированное участие во всех специализированных выставках и конференциях, в которых запланировано наше участие в качестве информационного партнера. На сегодняшний день утверждены мероприятия, указанные в разделе сайта Календарь выставок

#### БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

- при размещении рекламы от 1/4 полосы и выше специальный подарок – годовое размещение баннерной рекламы на нашем портале!
- размещение персональной страницы вашей компании в Топе каталога предприятий на сайте издания с возможностью еженедельного обновления информации
- еженедельные и персональные электронные рассылки по собственной базе электронных адресов предприятий железнодорожной отрасли промышленности

#### Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



#### В акции уже участвуют:

- ГК Можгинский литейный завод «Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Брянскрезинотехника» (Брянская область, г. Брянск)
- ООО «ВагРемСервис» (Брянская область, г. Новозыбков)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорузел» (Московская область, г. Мытищи)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «МЕТАКОМ» (Свердловская область, г. Арамилы)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПО «ЗНСП» (Завод новых синтетических продуктов) (Ростовская область, г. Волгодонск)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)
- ТОО «Vagon Service Almaty» (Казахстан, г. Алматы)

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

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-33605. от 24.10.2008г.

Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения Российская Федерация, зарубежные страны.



**3-4 октября 2023**

Санкт-Петербург, КЦ «ПетроКонгресс»

 **Translogistica**  
St. Petersburg



Конференция

# ТрансЛогистика Санкт-Петербург



**MVK** Международная  
Выставочная  
Компания

Организатор — компания MVK  
Офис в Санкт-Петербурге

**Принять участие  
в конференции:**

+7 (812) 401 69 55  
conference@mvk.ru

**Подробнее  
о конференции:**

**translogistica-spb.ru**

12+

При поддержке:



**07-10 НОЯБРЯ 2023**

**МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

Место проведения:



Генеральный  
информационный партнер:



Оборудование и технологии  
для металлургии  
и металлообработки  
**МеталлургМаш'2023**



Металлопродукция  
и металлоконструкции  
для строительной отрасли  
**МеталлСтройФорум'2023**



Транспортные  
и логистические услуги  
для предприятий ГК  
**МеталлТрансЛогистик'2023**

**29-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ПРОМЫШЛЕННАЯ  
ВЫСТАВКА**

# **МЕТАЛЛ ЭКСПО 2023**



Организатор:



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

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