



ДЕПО

7(162) 2025

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

август

Производители железнодорожной продукции и услуг

Подвижной состав, запчасти, ремонт

Материалы и оборудование для ВСП

Справочная информация

стр. 2 - 6

стр. 8

стр. 10 - 11

стр. 1, 14 - 40

С Днём железнодорожника!

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

- ВЫСТАВКА RAIL MIDDLE EAST DUBAI 2025

- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ МАРТА 2025 ГОДА

- ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ ОАО «РЖД» В ЯНВАРЕ-МАРТЕ 2025 ГОДА:

ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ

- РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В МАРТЕ 2025 ГОДА:

ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 1

стр. 14 - 15

стр. 16 - 19

стр. 20 - 28

стр. 29 - 32

стр. 33 - 37

стр. 38 - 39

стр. 40



ESE | SOCHI 2025

ТЕРРИТОРИЯ БОЛЬШИХ РЕШЕНИЙ

XV МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ФОРУМ



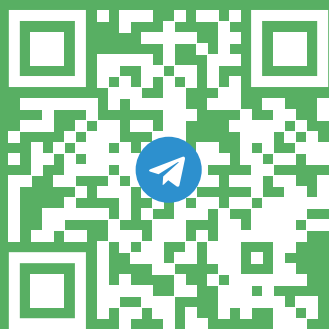
ЧТО ВАС ЖДЕТ НА ФОРУМЕ

- 300+ участников, представителей 200+ компаний: операторы, экспедиторы, морские перевозчики, порты и терминалы, грузовладельцы
- Выход на новых клиентов, подрядчиков и партнёров
- Диалог с лидерами рынка, представителями власти и инфраструктуры
- Формирование видения развития отрасли на 2025–2030 годы
- Ответы на волнующие вопросы и определение вектора движения
- Полезный нетворкинг и партнёрские переговоры
- Возможность представить себя и свой сервис нужной аудитории

18-19 СЕНТЯБРЯ
СОЧИ
RADISSON
COLLECTION



TG-КАНАЛ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ



КОНТАКТЫ ОРГАНИЗАТОРА

www.eseforum.ru | info@eseforum.ru | 8 (904) 895-77-75

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
XV МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ФОРУМ ESE LOGISTICS В СОЧИ				2-я сторона обл.
Россия / Красноярский край	Красноярск	Организатор форума ООО "Восток"	+7 (904) 895-77-75	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод систем охлаждения"	+7 (499) 963-53-43, +7 (499) 963-53-52, +375 (17) 362-91-91	2
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	3
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	4
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	4
Россия / Калужская область	Налуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	5
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	5
Россия / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36, +7 (929) 360-85-36, +7 (950) 332-11-20	6
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	6
18-Я ВЫСТАВКА «МЕТАЛЛООБРАБОТКА. МЕТАЛЛУРГИЯ — 2025»				7
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "ПРО ЭКСПО"	+7 (342) 206-45-15	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				8
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
11-Я КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» 2025				9
Россия	Санкт-Петербург	Организатор - компания MVK	+7 (812) 401 69 55 доб. 1210/1212	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				10 - 11
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСП33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	10
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	10
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	10
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	11
31-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «МЕТАЛЛ-ЭКСПО»				12
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
28-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN»				13
Казахстан	Алматы	Iteca	+7 7272 58 34 34	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 14 - 40
ВЫСТАВКА RAIL MIDDLE EAST DUBAI 2025				14 - 15
Россия	Москва, Зеленоград	ООО "НПК "ТЕХНОВТУМ"	+7 (495) 662-59-38	
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ МАРТА 2025 ГОДА				16 - 19
ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ ОАО «РЖД» В ЯНВАРЕ-МАРТЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ				20 - 28
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В МАРТЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				29 - 32
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				33 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2026				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2026				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	



Уважаемые коллеги,
**ООО "Завод систем охлаждения" поздравляет
С ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!**

Желаем вам дальнейших успехов в вашей деятельности, новых свершений и перспектив! Пусть каждый день вашей работы будет наполнен вдохновением и достижениями, а работа приносит только радость и удовлетворение! Пусть труды будут оценены по достоинству, а жизнь дарит только приятные моменты!

Благодарим, что уже более 20 лет выбираете ООО "Завод систем охлаждения" в качестве надежного поставщика теплообменного оборудования для своей железнодорожной техники.

Желаем вам крепкого здоровья, счастья и благополучия!

НАДЕЖНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

 +375 17 362 91 91
+7 4832 58 08 11

 crm@radsystem.ru

 radsystem.ru





РЖД Российские
железные дороги

ОБЪЕДИНЕНИЕ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ

ОПЖТ
ISO 22163

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

<http://oooksd.ru>, ksd-vrn@yandex.ru, +7(473) 207-06-10, +7(473) 207-06-1

**СБОРНЫЙ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЙ
УНИФИЦИРОВАННЫЙ НАСТИЛ
С УПРУГИМ РЕЗИНОВЫМ
УПЛОТНИТЕЛЕМ. Марки 4 ПЖД.**

**6-ти метровый ж/д переезд
через один путь -
721 000 руб. с НДС.**

**Патент на изобретение
ФСИЕ РФ № 2676772
в эксплуатации с 2003г.**



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ
ОСНОВАН В 1987 ГОДУ



tdbzbo.ru

347810, Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский,
проспект Карла Маркса, д. 9, пом. 45
Комерческий отдел sd1@tdbzbo.ru; sd2@tdbzbo.ru

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Вкладыш моторно-осевого подшипника (МОП)	8ТХ.263.178/8ТХ.263.179	пара	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
	Всех модификаций и чертежей	пара	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	2ТЭ116.10.35.025/026/027/028	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	2ТЭ116.10.35.013/014/015/016;	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Насос водяной	1-DV 126028/G	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Насос шестеренный	2ТЭ116.30.58.022	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Болт кордовый	M24-8gx50 / M27-8gx50	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Пружина вагонная	БЗБО.2011.002/БЗБО.2011.004	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Валик люка полувагона	БЗ 83.457.127-071 КЛВ	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Кольцо лабиринтное	100.10.007-0	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175

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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



СТЕНД ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ СЕРИИ НБ-520 СПРОЕКТИРОВАН И ИЗГОТОВЛЕН НАШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ ДЛЯ КРАСНОЯРСКОГО ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНОГО ЗАВОДА.

ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ПРОВОДЯТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ГОСТ-2582-2013 «МАШИНЫ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ВРАЩАЮЩИЕСЯ ТЯГОВЫЕ. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ»

СТЕНДЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ГЕНЕРАТОРОВ ПОСТОЯННОГО ТОКА ГП, ПЕРЕМЕННОГО ТОКА ГПСН, 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 серии НБ-520

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

Стенд для испытания тяговых генераторов постоянного тока ГП, переменного тока ГПСН, 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

sales@electromash.com



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 УК25/9-18 КПБ
- ➔ Печатные платы АКИС, MaT, аналоговые 1023
- ➔ Карданные валы

ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» СОЗДАНО С ЦЕЛЬЮ - 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 ДОГОВОРЫ С ПРЕДПРИЯТИЯМИ РОССИИ И СТРАН СНГ.

Наименование	Цена без НДС, руб РФ, за 1 шт	Компания	Телефон
Диск с металлокерамикой 50-330а-82	2 500	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Диск ведущий 50-330а-83а	2 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Насос питательный 53-359-00	65 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	58 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Золотниковая коробка 50-345-00	69 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Клапанная коробка 53-358-00	54 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Блок управления угп 55-351и-00-нт (14.50.01.000-нт)	52 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Пульт управления ук 25/9-18 97.80.02.100	75 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Вал фрикционный 53-330-200	360 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Рессоры на ук25/9-18 86.11.51.200 (16 листов)	75 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Капитальный ремонт угп 230(300), гп 300	280 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Капитальный ремонт угп 1200/750/пр.м	360 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Гидropередача угп 230(300)	2550 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Рессоры впо 55.30.19/20 (комплект)	12 500	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Гидropередача угп 1200/750/пр.м	4650 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Лебедка для перетяжки пакетов 86.70.02.000 сб	480 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Главный вал 55-303-00-1(2), 14.03.00.000	3700 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800

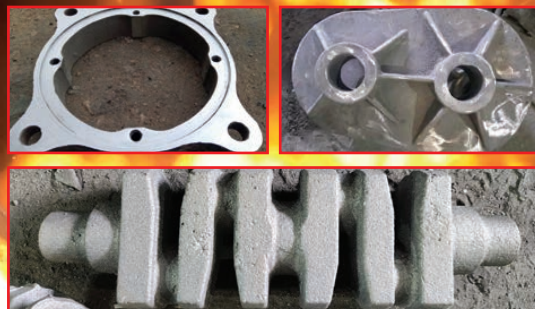
Стальпром-Омск

Литейное производство в Омске

ООО СТАЛЬПРОМ-ОМСК

sp55.ru | zakaz@sp55.ru | +7 (3812) 37-85-36 | +7 (929) 360-85-36 | +7 (950) 332-11-20
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"	+7 (3812) 37-85-36
Балочка (люлька) думпкара	2.13.70.03 (V904) ГОСТ 977-88	шт	7 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (929) 360-85-36
Болт стяжной (поковка с м/б)	Ш2В-90 (106)	шт	900,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (950) 332-11-20
Закладка люка (с отверстием)	296.45.102-01	шт	950,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36
Борт платформы продольный	401.01.040 (31646-Н)	шт	24 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (929) 360-85-36
Борт платформы торцевой	401.01.110 (31658-Н)	шт	21 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (950) 332-11-20
Корпус поглощающего аппарата	Ш2Т-110 (518)	шт	18 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36
Крышка-заглушка сливного прибора (без колец)	1443.01.300	шт	3 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (929) 360-85-36
Подвеска маятниковая думпкара	2.13.70.07 (V904) ГОСТ 977-88	шт	1 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (950) 332-11-20
Плита фитинговая с упорами	31 901-Нсб ГОСТ 977-88	шт	7 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36



ТомИндуктор
TOMINDUCTOR.RU

**ПРОМЫШЛЕННОЕ ИНДУКЦИОННОЕ
НАГРЕВАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

УВАЖАЕМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!

От всей души поздравляем вас с профессиональным праздником!
Ваш самоотверженный труд, профессионализм и преданность делу
обеспечивают надёжность и безопасность перевозок,
а благодаря вашему мастерству миллионы людей
могут уверенно планировать свои путешествия и бизнес-поездки.

ВНИМАНИЕ!

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



16+

Металлообработка. Металлургия Пермь

23–26
сентября
2025

18-я выставка современных технологий,
оборудования, материалов для машиностроения,
металлообрабатывающей промышленности,
подготовительного и литейного производства

масштабный
специализированный
региональный
проект в России



(342) 206-44-17
ochkina@proexpo.ru

metal.proexpo.ru



телеграм-
канал

[@expometal](https://t.me/expometal)

организатор:





ООО "Авант"

426025, Удмуртская Республика, г. Ижевск,
Воткинское шоссе, д.41, корп. 2, помещение 14
Тел: +7 (499) 550-50-65, +7 (925) 940-05-10
E-mail: avant-torg@bk.ru

Компания Авант предлагает рассмотреть возможность применения в эксплуатации заготовки:

ВКЛАДЫШ МОТОРНО-ОСЕВОГО ПОДШИПНИКА МБСФ8ТХ.263.178_179/ МБСФ8ТХ.263.180_181, РАБОЧЕЕ КОЛЕСО ВОДЯНОГО НАСОСА Д49.123СБ

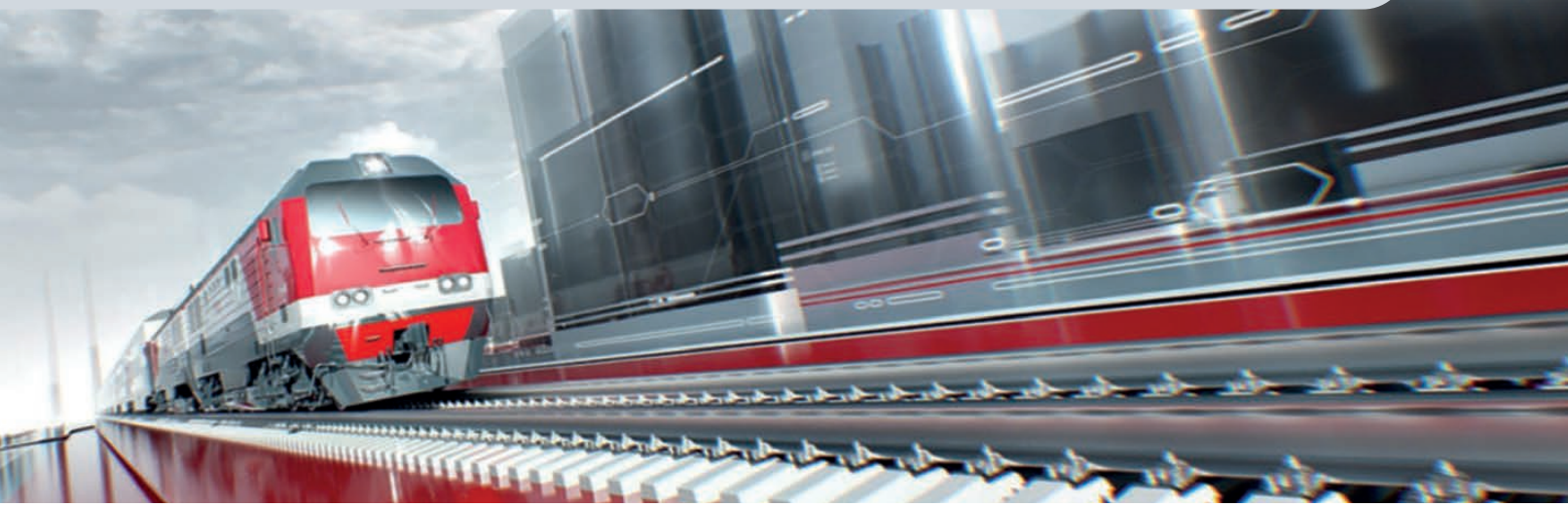


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

ВКЛАДЫШ МОП применяется в тяговых электродвигателях локомотивов, установка которых при ремонте колесно-моторных блоков локомотивов производится без внесения изменений в конструкцию и технологии ремонта узла сопряжения моторно-осевого подшипника (МОП) с шейкой оси колесной пары.

Геометрические размеры (линейные и диаметральные) предлагаемых к поставке вкладышей МОП из материала Римаид ПМ идентичны штатным вкладышам МОП тяговых электродвигателей ЭД-118 А и Б, установленных на маневровых тепловозах основных серий тепловозов ТЭМ2, ТЭМ18, ТЭМ7А, ТЭМ14 и ТЭМ9, 2ТЭ116 эксплуатируемых на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта.

Материал Римаид прошел полный цикл лабораторных трибологических испытаний в АО «ВНИИЖТ» в сравнении образцов пар трения скольжения «сталь-бронза Бр04 Ц4С17» и «сталь – пластмасса Римаид ПМ», которые подтвердили заявленные преимущества материала Римаид ПМ по изностойкости материала и возможности увеличения ресурса деталей узла трения в 3 – 4 раза.



**30 сентября —
1 октября 2025**

Санкт-Петербург, КЦ «ПетроКонгресс»

 **Translogistica**
St. Petersburg

11-я 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

18+

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, РП50, Р65, РП65, 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
Противоугон 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, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки

Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика

Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, 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, комплектующие 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, РП50, Р65, РП65, 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, Противоугон 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, остряки, 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

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/>

Наша компания готова изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

- Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для дефовских путей, имеет более 32 сборочных единиц)
- Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежом
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом
- Прокладки для узла крепления контактного рельса
- Прокладки под кронштейн
- Втулки 48х26х23 из армлена (капролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пжимные, шайба-скоба для изовтулки)
- Болты 2М24х160, 2М27х280, М36х680, 2М20х160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- Скобы узла крепления контактного рельса (Скоба для изолятора с фиксатором, цинк, чертеж ПП-5.701.02.100, Скоба предохранительная контактного рельса, цинк, чертеж ПП-5.701.02.005)
- Эмалированные таблички на металле с обжимом
- Изоляторы керамические контактного рельса
- Короба защитные контактного рельса - КЗ, КЗУП, КЗТС, КЗПТ

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для дефовских путей, имеет более 32 сборочных единиц)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)	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 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 48х26х23 из армлена (капролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пжимные, шайба-скоба для изовтулки)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24х160, 2М27х280, М36х680, 2М20х160 (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
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 обжимом	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



ЖЕЛДОРМАРКЕТ
железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU

При поддержке:



Минпромторг
России



11-14 ноября 2025

Санкт-Петербург, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



МЕТАЛЛ

31-я Международная промышленная выставка

ЭКСПО 2025



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2025



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2025



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2025

Генеральный
информационный партнер:



Металлоснабжение и сбыт

12+

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

www.metal-expo.ru





28-я Казахстанская международная выставка

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



www.translogistica.kz

30 сентября - 2 октября 2025
КЦДС "Атакент", Алматы, Казахстан

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
Республики Казахстан



Тел.: +7 727 258 34 34
E-mail: mk@iteca.events



[translogistica_kz](https://www.instagram.com/translogistica_kz)



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

ВЫСТАВКА RAIL MIDDLE EAST DUBAI 2025

Выставка Rail Middle East Dubai 2025, прошедшая 24–25 июня в выставочном центре Dubai World Trade Centre, стала важным событием в железнодорожной индустрии Ближнего Востока и Северной Африки (MENA). Более 150 компаний из 30 стран представили свои инновационные разработки, направленные на модернизацию и цифровизацию железнодорожного транспорта в регионе.

Технологические направления и новинки

1. Цифровая трансформация и автоматизация

Одним из главных трендов выставки стала интеграция цифровых технологий в управление железнодорожными системами. Компании представили решения на базе искусственного интеллекта (ИИ) и Интернета вещей (IoT), позволяющие:

- Реализовать интеллектуальное управление движением поездов с использованием систем автоматического контроля и прогнозирования.
- Внедрять предиктивное техническое обслуживание – анализ данных с датчиков подвижного состава и инфраструктуры в реальном времени позволяет заранее выявлять потенциальные неисправности, что значительно снижает время простоя.
- Создавать цифровые двойники железнодорожной инфраструктуры для моделирования и оптимизации работы сетей.

2. Экологичные и энергоэффективные технологии

В свете глобальных экологических инициатив особое внимание уделялось разработкам, направленным на снижение углеродного следа:



- Водородные локомотивы и электропоезда – ведущие производители, такие как Alstom, представили новые модели водородных поездов Coradia iLint, которые работают без выбросов и подходят для регионов с ограниченной электрификацией.





- Гибридные системы – сочетание дизельных и электрических двигателей для повышения энергоэффективности.
- Использование регенеративного торможения и систем рекуперации энергии.

3. Инновационные материалы и конструкции

Производители показали новейшие композитные материалы и облегченные сплавы для вагонов, способствующие снижению веса и повышению прочности конструкций. Это позволяет увеличить скорость движения и уменьшить эксплуатационные расходы.

4. Системы безопасности и диагностики

Одним из приоритетов является повышение безопасности пассажиров и грузов. На выставке были представлены:

- Системы неразрушающего контроля (ультразвуковой, инфракрасный и радиографический контроль) для мониторинга состояния рельсов и колес.
- Интеллектуальные системы видеонаблюдения и контроля доступа с применением ИИ.
- Платформы для анализа больших данных, обеспечивающие своевременное реагирование на аварийные ситуации.

Ключевые компании и их экспозиции

Siemens Mobility

Siemens Mobility представила комплексные решения для цифровизации железных дорог, включая систему управления движением Railigent, которая объединяет IoT-сенсоры и аналитику данных для оптимизации работы сети. Также был представлен новый высокоскоростной поезд Velaro с улучшенной аэродинамикой и энергоэффективностью.

Alstom

Alstom продемонстрировала водородный поезд Coradia iLint, который уже успешно эксплуатируется в Европе. Компания также представила платформу HealthHub для мониторинга технического состояния подвижного состава в режиме реального времени, что позволяет повысить надежность и снизить затраты на обслуживание.

Honeywell

Honeywell показала инновационные системы безопасности, включая интеллектуальные датчики и аналитические платформы для мониторинга состояния инфраструктуры. Особое внимание уделялось интеграции систем безопасности с IoT и облачными решениями.

GE Transportation

GE Transportation акцентировала внимание на новых моделях дизель-электрических локомотивов с улучшенной топливной экономичностью и сниженным уровнем выбросов. Также была представлена платформа для оптимизации логистики грузоперевозок, позволяющая повысить эффективность маршрутов и загрузки.

Региональные компании

Несколько компаний из ОАЭ, Саудовской Аравии и Катара представили проекты по развитию городской железнодорожной инфраструктуры, включая системы метрополитена и легкорельсового транспорта. Они продемонстрировали внедрение современных систем управления и обслуживания, адаптированных под специфику региона.

Итоги и перспективы

Выставка Rail Middle East Dubai 2025 подтвердила растущий интерес к цифровым и экологичным решениям в железнодорожной отрасли региона MENA. Акцент на инновациях в области ИИ, IoT и устойчивого развития открывает новые горизонты для модернизации транспортной инфраструктуры.

Мероприятие способствовало укреплению международного сотрудничества и обмену опытом между производителями, операторами и государственными структурами. В ближайшие годы ожидается активное внедрение представленных технологий в рамках масштабных инфраструктурных проектов на Ближнем Востоке.



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ МАРТА 2025 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в марте 2025 года. По оценкам Института, индекс промышленного производства продолжил расти, индекс спроса на промышленную продукцию по итогам месяца сократился относительно уровня прошлого года.

Индекс ИПЕМ-производство в марте 2025 года вырос на 1,1% относительно марта 2024 года (+1,4% за январь–март 2024 года). О методологии расчета индексов – в справочной информации.

Индекс ИПЕМ-спрос в марте 2025 года снизился на 2,4% относительно уровня марта 2024 года (-0,3% за январь–март 2024 года).



Основные выводы

Итоги развития промышленности в марте 2025 года (к марту 2024 года):

индекс ИПЕМ-производство 1,1% (+1,4% за период январь – март 2024 года)
индекс ИПЕМ-спрос -2,4% (-0,3%)

Динамика индексов развития промышленности



Институт проблем естественных монополий

Март 2025 |

*** Является собственностью АНО «Институт проблем естественных монополий», далее по тексту – АНО «ИПЕМ» (Правообладатель). Контент сайта также принадлежит АНО «ИПЕМ» и может быть использован исключительно в информационных целях. Использование любых материалов, размещенных на официальном сайте АНО «ИПЕМ» <https://ipem.ru> предусматривает обязательное указание названия АНО «ИПЕМ», а также ссылку на её официальный сайт (конкретную страницу сайта). Использование любого контента сайта АНО «ИПЕМ» в коммерческих целях без разрешения АНО «ИПЕМ» запрещено.**

Использование третьими лицами любых объектов интеллектуальной собственности, правообладателем которых является АНО «ИПЕМ» без официального разрешения правообладателя запрещено и будет преследоваться в соответствии с действующим законодательством.



Открытие новых крупных производств в марте 2025 года

Среднетехнологичные отрасли

- производство гибких полимерных армированных труб (ГПАТ) в Иркутской области (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- открыто производство высокопрочных крепёжных изделий и соединительных деталей для химической, нефтегазовой и энергетической отраслей (инвестиции 1,9 млрд руб.).

Высокотехнологичные отрасли

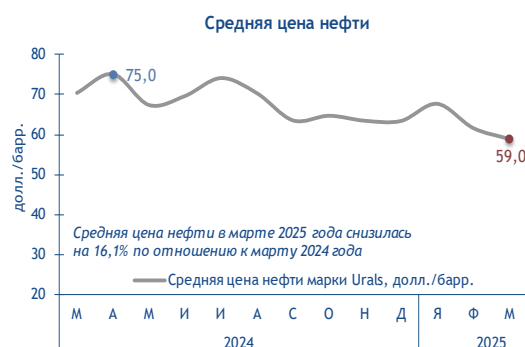
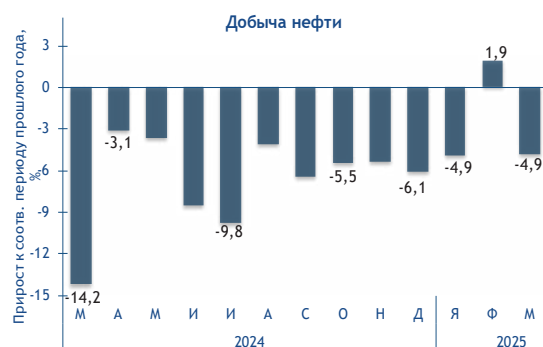
- открыт завод по производству сельскохозяйственной техники «Агροстар» в Ростовской области;
- состоялся запуск нового завода радиоэлектронной продукции ООО «Бештау» в Ростовской области (инвестиции в проект 8 млрд руб.).

Институт проблем естественных монополий

Март 2025 |



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	март 2025		январь – март 2025	
	млн т	к марту 2024	млн т	к январю – марту 2024
Добыча нефти	н/д	-4,9%	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	38,8	1,0%	109,8	-5,8%
сырой нефти	23,5	-4,1%	65,0	-5,8%
нефтепродуктов	11,2	14,3%	32,5	-8,0%

по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ
Институт проблем естественных монополий

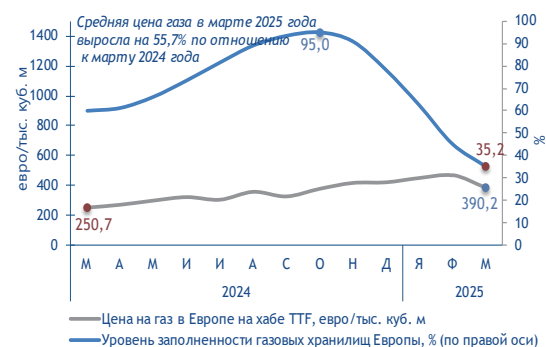
Март 2025 |



Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	март 2025		январь – март 2025	
	млрд м³	к марту 2024	млрд м³	к январю – марту 2024
Добыча газа, млрд м³	53,8	-1,1%	155,0	-5,9%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	3,3	3,1%	9,7	3,0%

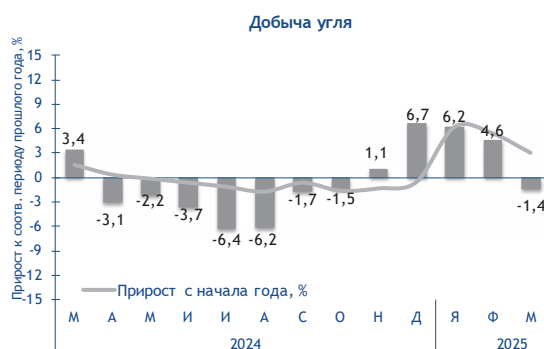
по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий

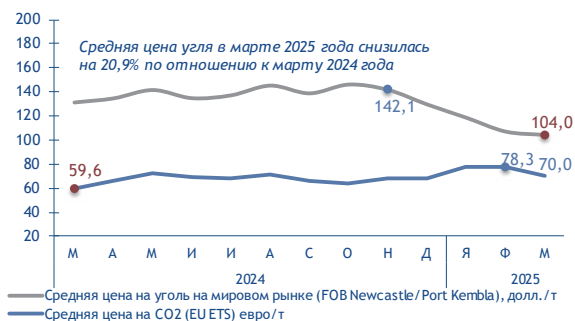
Март 2025 |



Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Цена энергетического угля



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	март 2025		январь – март 2025	
	млн т	к марту 2024	млн т	к январю – марту 2024
Добыча угля	37,6	1,4%	111,0	3,0%
Перевалка угля в российских портах	14,7	1,4%	43,9	1,1%

по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий

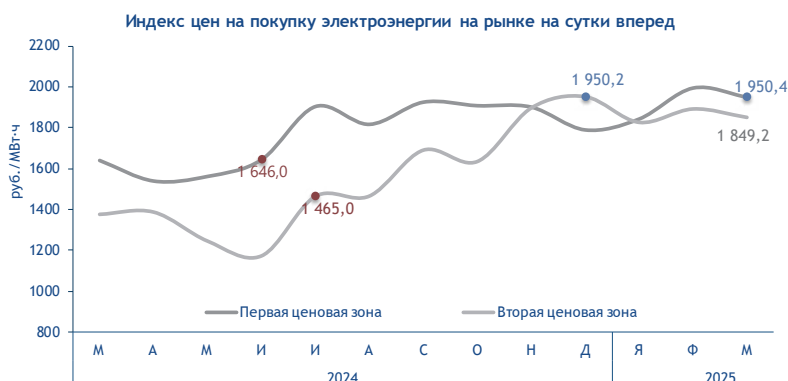
Март 2025 |



Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	март 2025	март 2025 / март 2024
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	0,2°C	2,05°C↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 950,4	18,7%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 849,2	34,2%



по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий

Март 2025 |

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»

<https://ipem.ru/content/promyshlennost-rossii-itogi-iyunya-2024-goda/>

Адрес: 127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д. 16, стр. 1,

(Деловой квартал «Красный пролетарий»), подъезд №3

Тел: +7 (495) 690-14-26, факс: +7 (495) 697-61-11

E-mail: ipem@ipem.ru

**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!

ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ ОАО «РЖД» В ЯНВАРЕ-МАРТЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ

Показатели контейнерных перевозок за январь-март 2025 года по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения приросли на 0,6%, по отношению к аналогичному периоду 2024 года, и составили 1 млн 942 тыс. грузженных и порожних контейнеров ДФЗ (TEU).

Во внутреннем сообщении отправлено 758,9 тыс. ДФЗ, что на 2,2% меньше аналогичного периода 2024 года. Количество грузженных контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, составило 1 млн 378 тыс. ДФЗ (-1%), что составило 20,3 млн тонн грузов (+1,3%).

Положительную динамику показывали следующие типы грузов: лесные грузы (+5,6% к уровню янв.-мар. 2024 г.), химические и минеральные удобрения (+3,4%), бумага (+8,7%), зерно (+26,5%), цветные металлы (+28,1%), каменный уголь (+26%), продукты перемола (в 1,4 раза), остальные продовольственные товары (+10,9%).

Снижение перевозки показали: строительные грузы (-29,8% к уровню янв.-мар. 2024 г.), картофель, овощи, фрукты (-25,8%), нефть и нефтепродукты (-14,5%), цветная руда и серное сырьё (-13,1%), автомобили и комплектующие (-9,4%), рыба (-8,3%), машины, станки, двигатели (-7,5%), черные металлы (-6,1%), а так же в малой степени мясо и масло животных (-4,7%), остальные и сборные грузы (-4,5%), промышленные товары (-4,4%), метизы (-4,2%), химикаты и сода (-3,7%).

На снижение контейнерных перевозок повлиял тот факт, что с 1 января 2025 года вступили в силу Правила недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта, в связи с чем повысилась очередь более высокодоходных грузов. Автомобильный сегмент просел из-за снижения потребности на внутреннем рынке, а также из-за высоких ставок ЦБ, что приводит к временному охлаждению к импорту автомобилей. Из-за сложившейся ситуации на сети многие грузы переключаются на альтернативный транспорт, либо вовсе не имеют возможности вывоза. Грузоотправители несут убытки, а значит себестоимость продукции для конечных потребителей пропорционально возрастёт. Также, стоит отметить немаловажный фактор, в феврале и марте упали доходные ставки, операторы будут ждать более выгодных условий.

*** Является собственностью АНО «Институт проблем естественных монополий», далее по тексту – АНО «ИПЕМ» (Правообладатель). Контент сайта также принадлежит АНО «ИПЕМ» и может быть использован исключительно в информационных целях. Использование любых материалов, размещенных на официальном сайте АНО «ИПЕМ» <https://ipem.ru> предусматривает обязательное указание названия АНО «ИПЕМ», а также ссылку на её официальный сайт (конкретную страницу сайта). Использование любого контента сайта АНО «ИПЕМ» в коммерческих целях без разрешения АНО «ИПЕМ» запрещено.**

Использование третьими лицами любых объектов интеллектуальной собственности, правообладателем которых является АНО «ИПЕМ» без официального разрешения правообладателя запрещено и будет преследоваться в соответствии с действующим законодательством.

**Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»
<https://ipem.ru/content/promyshlennost-rossii-itogi-iyunya-2024-goda/>**

**Адрес: 127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д. 16, стр. 1,
(Деловой квартал «Красный пролетарий»), подъезд №3
Тел: +7 (495) 690-14-26, факс: +7 (495) 697-61-11
E-mail: ipem@ipem.ru**

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

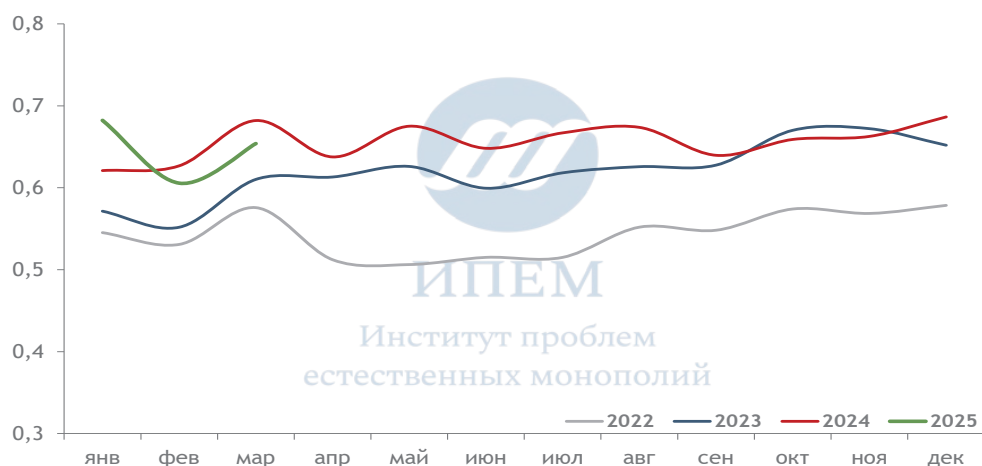
depo-magazine.com/reg/



Перевозка всех грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

654,0 тыс. конт. ДФЭ | **-4,1%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

1942,0 тыс. конт. ДФЭ | **+0,6%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка химикатов и соды в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

68,4 тыс. конт. ДФЭ | **-11,6%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

204,4 тыс. конт. ДФЭ | **-3,7%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка лесных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

57,3 тыс. конт. ДФЭ | **+9,8%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

148,6 тыс. конт. ДФЭ | **+5,6%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Перевозка бумаги в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

33,7 тыс. конт. ДФЭ | **+14,2%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

96,4 тыс. конт. ДФЭ | **+8,7%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Перевозка черных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

16,6 тыс. конт. ДФЭ | **-14,4%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

51,7 тыс. конт. ДФЭ | **-6,1%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка цветных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

14,4 тыс. конт. ДФЭ | **+27,4%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

40,7 тыс. конт. ДФЭ | **+28,1%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка промышленных товаров в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

29,2 тыс. конт. ДФЭ | **-19,8%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

103,3 тыс. конт. ДФЭ | **-4,4%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

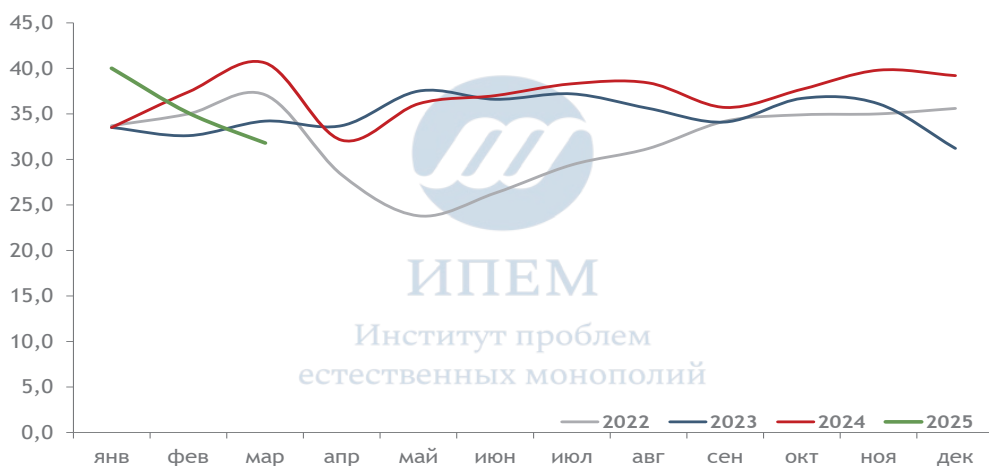
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Перевозка метизов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

31,8 тыс. конт. ДФЭ | **-21,7%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

106,9 тыс. конт. ДФЭ | **-4,2%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Перевозка автомобилей и комплектующих в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

22,0 тыс. конт. ДФЭ | **-40,7%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

88,9 тыс. конт. ДФЭ | **-9,4%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка машин, станков и двигателей в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

26,8 тыс. конт. ДФЭ | **-25,3%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

89,7 тыс. конт. ДФЭ | **-7,5%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

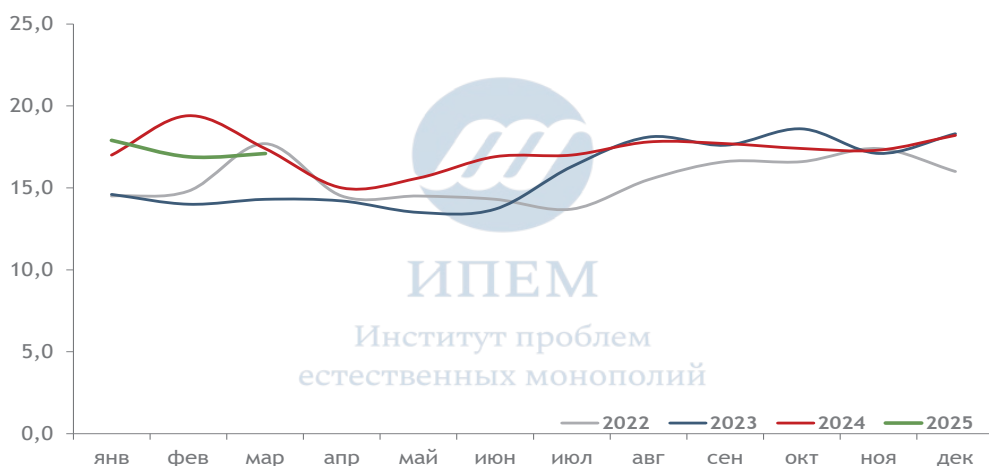
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

[@ipem_research](#)

Перевозка остальных и сборных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

17,1 тыс. конт. ДФЭ | **-1,7%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

51,9 тыс. конт. ДФЭ | **-4,5%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

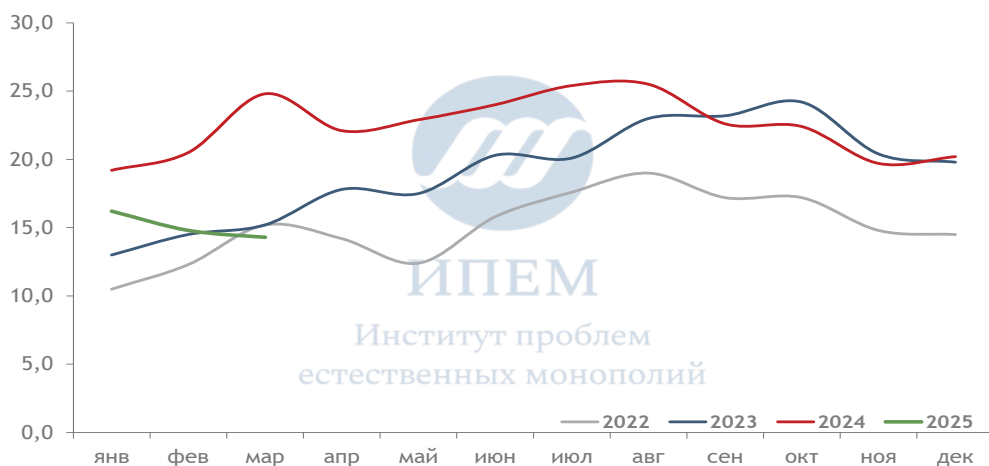
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Перевозка строительных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

14,3 тыс. конт. ДФЭ | **-42,3%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

45,3 тыс. конт. ДФЭ | **-29,8%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

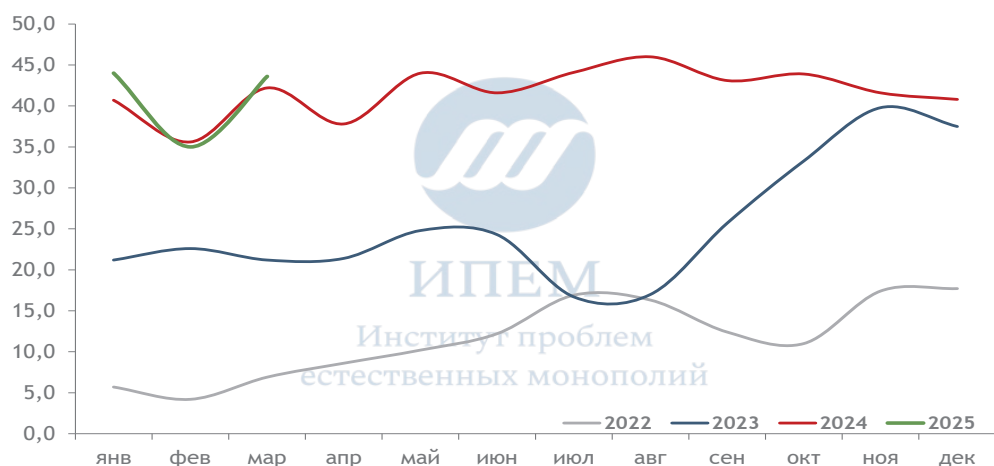
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Перевозка химических и минеральных удобрений в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

43,6 тыс. конт. ДФЭ | **+3,3%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

122,6 тыс. конт. ДФЭ | **+3,4%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка нефти и нефтепродуктов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

8,3 тыс. конт. ДФЭ | **-13,5%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

21,3 тыс. конт. ДФЭ | **-14,5%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка цветной руды и серного сырья в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

2,3 тыс. конт. ДФЭ | **-4,2%** к марту 2024 г.
перевезено в марте 2025 г.

6,8 тыс. конт. ДФЭ | **-13,1%** к январю-марту 2024 г.
перевезено в январе-марте 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://ipem-research.ru)

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В МАРТЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

За первые 3 месяца 2025 года на сети ОАО «РЖД» перевезено 287,2 млн пассажиров (+1,6% к январю-марту 2024 года). Из них в пригородном сообщении – 260,5 млн пассажиров (+1,8%), в дальнем следовании – 26,7 млн пассажиров (-0,4%).

В марте 2025 года отправлено 102,6 млн пассажиров, что на 0,9% выше аналогичного показателя прошлого года. В пригородном сообщении количество отправленных пассажиров увеличилось на 0,4% и составило 93,4 млн человек. В дальнем следовании наблюдается увеличение на 1,1%, до 9,2 млн человек.

Несмотря на отсутствие дополнительных выходных по случаю празднования 23 февраля и 8 марта, а также меньшее число календарных дней в этом году, в первом квартале 2025 года наблюдается прирост перевезенных пассажи-

ров по отношению к аналогичному периоду прошлого года. При этом вопреки отсутствию дополнительных праздничных дней перевозки пассажиров в дальнем следовании в марте 2025 года выросли.

В апреле 2025 года стоит ожидать повышенного прироста объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» по отношению к марту. Объемы перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» в апреле 2025 года потенциально составят не менее 105 млн чел.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

102,6 млн чел.

перевезено в марте 2025 г.

287,2 млн чел.

перевезено в январе-марте 2025 г.

+1,6% к январю-марту 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

@ipem_research

*** Является собственностью АНО «Институт проблем естественных монополий», далее по тексту – АНО «ИПЕМ» (Правообладатель). Контент сайта также принадлежит АНО «ИПЕМ» и может быть использован исключительно в информационных целях. Использование любых материалов, размещенных на официальном сайте АНО «ИПЕМ» <https://ipem.ru> предусматривает обязательное указание названия АНО «ИПЕМ», а также ссылку на её официальный сайт (конкретную страницу сайта). Использование любого контента сайта АНО «ИПЕМ» в коммерческих целях без разрешения АНО «ИПЕМ» запрещено.**

Использование третьими лицами любых объектов интеллектуальной собственности, правообладателем которых является АНО «ИПЕМ» без официального разрешения правообладателя запрещено и будет преследоваться в соответствии с действующим законодательством.

**Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»
<https://ipem.ru/content/promyshlennost-rossii-itogi-iyunya-2024-goda/>**

**Адрес: 127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д. 16, стр. 1,
(Деловой квартал «Красный пролетарий»), подъезд №3
Тел: +7 (495) 690-14-26, факс: +7 (495) 697-61-11
E-mail: ipem@ipem.ru**

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

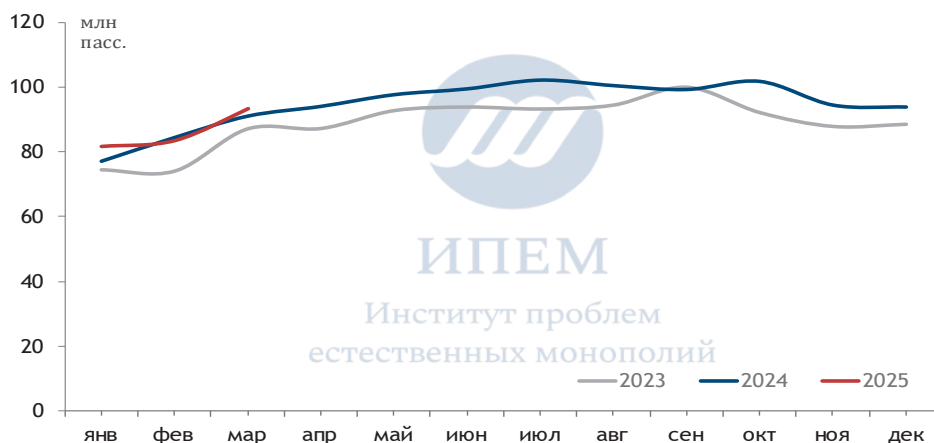
93,4 млн чел.

перевезено в марте 2025 г.

260,5 млн чел.

перевезено в январе-марте 2025 г.

+1,8% к январю-марту 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Пассажирские перевозки в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

9,2 млн чел.

перевезено в марте 2025 г.

26,7 млн чел.

перевезено в январе-марте 2025 г.

-0,4% к январю-марту 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

9,7 млрд пасс.-км

пассажирооборот в марте 2025 г.

28,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-марте 2025 г.

+0,3% к январю-марту 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

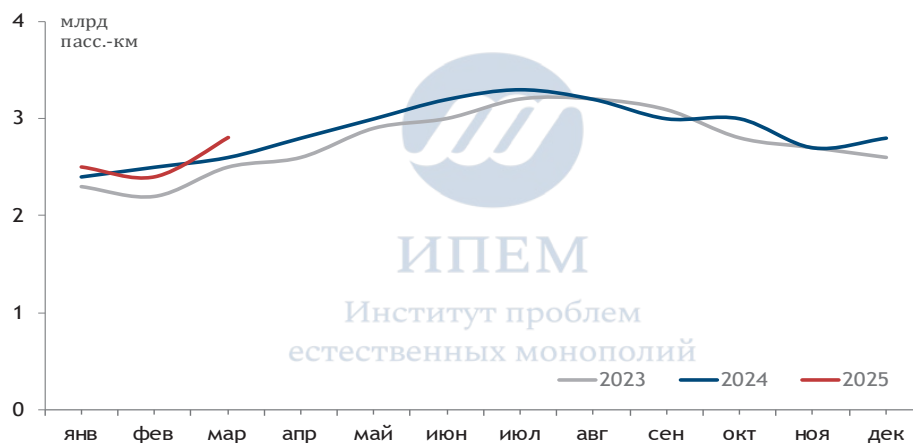
2,8 млрд пасс.-км

пассажирооборот в марте 2025 г.

7,7 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-марте 2025 г.

+2,7% к январю-марту 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

6,9 млрд пасс.-км

пассажирооборот в марте 2025 г.

20,6 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-марте 2025 г.

-0,6% к январю-марту 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



Стоимость такого модуля всего **12700** руб.



+7(980)187-10-55

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) – 06(161))

Нужны были явные злоупотребления хозяйственного характера. Их и стали «копать». Надо признать, что делали это в прокуратуре совершенно неумело, без знания предмета, даже без огонька. После первых же комментариев адвоката Крыловой общественность задавалась лишь одним вопросом: мог ли Устинов при такой ничтожной доказательной базе дать санкцию на предъявление обвинения без непосредственного указания Путина? Этого толком не знал никто. Например, известный и информированный телеведущий или, как его называли, «телениллер» Сергей Доренко говорил: «Мне очень хочется сделать вид, что я все знаю, но это же не так. Мое общение с прокуратурой говорит о том, что подобные дела часто бывают просто политической провокацией. Что будет дальше – не знаю. На нашей широте никому нельзя зарекаться ни от суммы, ни от тюрьмы».

В «Известиях» был опубликован следующий комментарий: «При всем желании Генпрокуратуры перевести дело Аксененко из политической плоскости в юридическую сделать это до конца вряд ли удастся. Российское законодательство настолько несовершенно, что действия министра с точки зрения закона можно трактовать и так и эдак. Как именно они будут истолкованы прокуратурой, покажет время. Однако уже сейчас ясно, что любое решение в этой плоскости будет политическим. Как заявил «Известиям» источник в Генпрокуратуре, Устинов не получал из Кремля четкого указания относительно Аксененко. Ему было предложено всего лишь «покопать в направлении МПС»¹. В другом номере газета прямо указывала: «Министр – фигура политическая, и в его отношении может быть принято политическое решение. Состоится ли оно, знает наверняка пока лишь Президент России Владимир Путин».

Интересно интерпретировала ситуацию Анна Белова. Разумеется, она не могла, согласно законам железнодорожной субординации и этики, практически ничего комментировать вообще, но все-таки сразу нашла здесь полезный для своей профессиональной деятельности аспект. «Мне совершенно очевидно, что все вопросы, возникшие у правоохранительных органов, обусловлены причинами, которые легли в основу необходимости проведения структурной реформы. Они связаны с фактом совмещения хозяйственной деятельности с процессом государственного регулирования в работе МПС. Именно поэтому задачей первого этапа реформы

является их разделение. В будущем это поможет избежать конфликта и решит ряд вопросов, в том числе и тех, которые лежат в основе сегодняшних событий», – подавала Белова 25 октября свой голос из Нижнего Новгорода, где она принимала участие в совещании по реформированию с участием элиты Поволжья.

В целом же представляется, что план по отношению к Аксененко со стороны Кремля был достаточно прост. Сначала приступить к выявлению всяческого хозяйственного компромата, коего должно по мере ведения следствия становиться все больше. А дальше – либо Аксененко все поймет и сам уйдет, либо его можно будет временно отстранить от занимаемой должности ввиду ведения уголовного дела и нагнетать ситуацию до тех пор, пока опальный министр не предстанет перед общественностью в достаточно неблагоприятном свете. Потом – уволить, а уголовное дело спустить на тормозах.

На доведение ситуации до «отсидки» вряд ли кто-то рассчитывал всерьез, хотя формально часть третья статьи 286 предусматривала лишение права занимать определенную должность до трех лет или срок лишения свободы от 3 до 10 лет. Однако было очевидно, что Аксененко все-таки не стремился, как несколько позже Михаил Ходорковский, бороться за политическую власть, а значит, и не был в глазах Кремля преступником, нуждающимся в изоляции и наказании. Просто на занимаемом им месте должен был быть уже другой человек.

После ухода Аксененко в отпуск в МПС была создана специальная рабочая группа, ответственная за предоставление Генеральной прокуратуре всех необходимых материалов для проведения следствия. При этом коллегия Министерства приняла специальное обращение ко всем управлениям железных дорог, в котором разъяснялась ситуация с проводимыми мероприятиями. Основным тезисом в позиции МПС являлось то, что все факты, предъявляемые министру Генпрокуратурой, являются прямым следствием совмещения хозяйственных и государственных функций в системе Министерства.

Между тем пресса и, естественно, кулуары сразу после ухода Аксененко в отпуск заполнились предположениями о будущем новом главе МПС. Высказывались самые разные мнения. «Если делегировать в МПС питерских специалистов, а сроки проведения реформы оставить прежними

ми, они просто могут не успеть разобраться, что к чему. С другой стороны, тормозить реформу МПС нежелательно. Так или иначе, негативную часть программы в отношении Аксененко можно считать выполненной. Теперь дело за позитивной – внедрить новую команду и главное – определиться, чего государство хочет от железнодорожного хозяйства», – рассуждал, например, один из аналитиков¹.

Среди претендентов назывались Александр Целько, Геннадий Фадеев, Владимир Старостенко, Геннадий Комаров, губернатор Кемеровской области Аман Тулеев. Делались также предположения, что питерской команде (по аналогии с «Газпромом») наиболее отвечала бы кандидатура Александра Кузнецова. Газета «Жизнь» 23 октября уже даже напечатала статью под заголовком «Новым министром путей сообщения станет хороший друг Президента», в которой грядущее назначение Кузнецова объявлялось вопросом практически решенным. 2 ноября в СМИ было объявлено, что Кузнецов назначен руководителем департамента координации транспортных систем и логистики и членом коллегии Минтранса. ПраймТАСС и Интерфакс поспешили передать высказывания анонимных источников в МПС о том, что это назначение следует рассматривать как промежуточный шаг к замене Аксененко на Кузнецова. Со ссылкой на эти агентства такую новость передали и многие другие СМИ. При этом сам «кандидат» от общения с прессой отказывался.

Имел место ряд акций и в защиту Аксененко. 25 октября выступила с открытым письмом группа членов Союза писателей России. В нем, в частности, говорилось: «Вовсе не пытаясь идеализировать Николая Аксененко и понимая, что в любом министерстве могут быть ошибки, недостатки и просчеты, которые следует устранять, мы все же не можем не признать, что глава МПС и его коллеги не только уберегли свою отрасль от полного расхищения и развала, но и придали ей стабильную инерцию развития и вступили на путь неразрушающего реформирования». Авторы письма отметили, что могли убедиться в положительных тенденциях в деятельности МПС, «когда в дни празднования 100-летия Транссиба проехали от Москвы до Владивостока». Мы ничего не можем требовать от прокуратуры и исполнительной власти, писали члены СПР, но ставили вопрос: «Не ведут ли Фемиду по ложному следу?» Под обращением подписались 28 человек, среди которых Михаил Алексеев, Владимир Карпов, Валерий Ганичев и др. Нет никакого сомнения, что данное письмо было организовано в недрах МПС. Писатели, видимо, посчитали, что неудобно было бы остаться «неблагодарными свиньями» после полной впечатлений поездки через всю страну за счет железнодорожников.

Само Министерство подало публичный голос в защиту своего шефа лишь 31 октября. При этом была избрана наиболее мягкая форма выступления – не именно центрального аппарата МПС, а президиума ЦК Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, который опубликовал свое Заявление. В нем выражалась «озабоченность ситуацией» и, в частности, говорилось: «В самый ответственный для его (МПС. – А. Г.) тружеников период, когда идет реформирование отрасли, поддержанное профсоюзами, а затем и одобренное Прави-

тельством и президиумом Госсовета РФ, незатихающая информационная волна в СМИ приобрела сенсационно-пропагандистский характер. Вызывает недоумение, если не сказать больше, что в этот нелегкий для железнодорожного транспорта период распространяется необъективная информация о деятельности МПС, выявленных нарушениях, давших повод Генеральной прокуратуре выдвинуть обвинение против руководства отрасли». Далее с пафосом еще полностью советского стиля и слога перечислялись всяческие заслуги отрасли перед страной в последнее десятилетие, а также переживаемые ею трудности.

Заявление заканчивалось предупреждением: «Хотелось бы предостеречь всех, кто намерен изменить суть согласованной с профсоюзами реформы, разрушить устойчивую работу отрасли, что профсоюзы не допустят этого и сделают все возможное для отстаивания интересов трудящихся. Профсоюзы доверяют руководству, коллегии МПС во главе с Н. Е. Аксененко, зная его как талантливого руководителя, государственника, сумевшего наладить стабильную и эффективную работу отрасли, последовательно решающего социальные проблемы железнодорожников. Надеемся, что складывающаяся вокруг реформирования железнодорожного транспорта ситуация не примет конфронтационный характер».

Как можно оценить данное письмо? Во-первых, подчиненные Аксененко не могли никак не выразить верноподданнические чувства своему начальнику. Ведь он вполне мог вернуться! Поэтому, во-первых, это была некая формальность. Во-вторых, железнодорожникам-консерваторам, конечно же, давно хотелось послать такое свое «фи» более чем нелюбимым ими Чубайсу, Грефу и всем, кто хочет «развалить» и «распродать». С этой стороны письмо являлось документом, лишний раз говорящим Кремлю о сложности дела по замене Аксененко и необходимости учета мнения самой отрасли.

Еще более важным фактором стало выступление в защиту Аксененко премьера Касьянова. В своих комментариях прессе он сообщил: «Я прочитал обвинительные бумаги из прокуратуры и ничего там криминального не увидел. И не понимаю, почему правоохранительные органы занялись этим делом. Скажу вам свое мнение об этом человеке. Николай Аксененко – это крепкий хозяйственник. Он заботится о вверенной ему отрасли. Естественно, что он допускал ошибки. Но их можно подкорректировать. Аксененко – хороший министр».

Становилось очевидным, что с Касьяновым в этом деле не посоветовались. Но это было неудивительно. Премьер отнюдь не являлся членом команды экономистов-реформаторов, а происходил из «семейных» кругов и являл собой своеобразную связь времен, которую Путин пока еще не считал необходимым разрывать. Между тем Касьянов в свое время работал министром финансов именно под началом первого вице-премьера Аксененко и входил в его ближний круг.

Весьма характерно, что в защиту Аксененко высказался и его идейный противник Анатолий Чубайс. «Я считаю абсолютно неправильными действия властей в отношении министра путей сообщения Николая Аксененко. Нельзя позволять в таком режиме обращаться с членом россий-

ского Правительства. Если министру МПС России на самом деле вменяется в вину то, о чем пишет пресса, это может вызвать только улыбку. Превышение штатного расписания и премии сотрудникам стали основанием для подписки о невыезде министру российского Правительства? Это несерьезно. Власть обязана более бережно относиться к членам Правительства, прежде чем предавать такую историю гласности. Меры нужно предпринимать на гораздо более ранней стадии развития процесса. А у нас получается наоборот – сначала скандал, министр уходит в отпуск, а через полгода выяснится, что превышение было небольшое, уголовное дело закроют, а Аксененко уже нет. А он является одним из сильнейших руководителей в стране, и его уход был бы тяжелой потерей для Правительства. Надеюсь, что этого не произойдет», – заявил председатель правления РАО «ЕЭС России» 4 ноября на пресс-конференции, посвященной десятилетию первого Правительства новой России. Правда, у многих было ощущение, что Чубайс все-таки несколько не искренен в своих высказываниях, а преимущественно играет на публику. Тем не менее вскоре он еще раз повторил аналогичные заявления. (К слову сказать, Чубайс активно защищал впоследствии и другого, еще более знаменитого опального деятеля – руководителя ЮКОСа Михаила Ходорковского, арестованного 25 октября 2003 года.)

Впрочем, яблочная «Новая газета» также нашла для себя повод в этом деле соригинальничать. Естественно, что сам Аксененко интересовал это оппозиционное издание не более, чем какие-нибудь старые рельсы, но возможность лишний раз лягнуть власть была все-таки использована. В небольшой заметке провозглашалось: «Прокурор, который преследует Аксененко, чем-то неуловимо напоминает товарища Ежова, который сажает Ягоду. ... Нам нужны реформы, а не аресты, а нам предлагают аресты, а не реформы. ... Это не преступления министра. Это экономическая политика»².

Находясь в отпуске, 26 ноября Аксененко приехал в МПС, где провел совещание, на котором обсуждалась Инвестиционная программа на 2002 год. 28 числа он участвовал, согласно официальному поручению Касьянова, в заседании Правительства по тому же вопросу. Но доклад делал не он, а Мишарин. По окончании обсуждения, которое длилось три с лишним часа, Аксененко вышел к журналистам. Он отказался комментировать ход следствия, но подробно ответил на все вопросы относительно Инвестпрограммы. При этом Аксененко явно пытался сглаживать разногласия членов Правительства, говоря об их якобы непринципиальном характере.

После заседания Правительства Аксененко имел беседу с премьером, о содержании которой нигде публично ничего не сказал. В тот же день он почувствовал себя плохо и утром следующего дня был госпитализирован в больницу МПС. 28 ноября Аксененко сделали операцию по поводу острого дакриоцистита (воспаление слезовыводящих путей). Сообщалось, что операция по дренированию слезного мешка несложная, больной перенес ее нормально и через несколько дней уже начал принимать у себя руководителей различных департаментов своего ведомства.

5 декабря появилось сообщение о продлении отпуска Аксененко до 17 декабря в связи с необходимостью выздоров-

ления после операции. Предполагалось, что к 20 декабря – дню, намеченному для обсуждения в Правительстве хода структурной реформы, Аксененко уже покинет больницу.

17 декабря «Коммерсант» опубликовал интервью с Аксененко. Это был явно живой, а не приготовленный или высушенный аппаратом материал. Он дает достаточно адекватное представление о человеке, его состоянии в тот момент, помыслах, взглядах, поступках. Учитывая последующие трагические обстоятельства, в память о Николае Емельяновиче Аксененко приведем его полностью.

Этики в государстве не хватает

– Как Вы себя чувствуете?

– Сейчас гораздо лучше.

– В больницу Вы попали сразу после заседания Правительства, на котором рассматривалась программа капитального строительства, подготовленная МПС?

– И до этого много было всего. А перед самим заседанием я был в отпуске, в лесу, я сделал все от меня зависящее, чтобы следствие могло нормально работать. На заседание Правительства не мог не прийти, отвечал на вопросы, на те, на которые никто, кроме министра, не ответит. И знаете, меня потрясло, с какой бесцеремонностью некоторые люди, фамилий не называю, были готовы присваивать и делить ими не заработанное. На несправедливость я по-прежнему остро реагирую; затем был брифинг, потом я побеседовал с премьером, а утром меня отвезли в больницу.

– Сложилась странная ситуация. Сначала Правительство сочинило бюджет, уже ставший законом, рассчитанный, в частности, из определенного прогноза инфляции, потом оно рассматривает программу капремонта вашего Министерства и откладывает ее, потом рассматривает тарифы, которые должны быть учтены в бюджете при расчете инфляции, и снова откладывает решение. По-моему, это неверный порядок шагов. Вы так не считаете?

– Я считаю, главное – это содержание, а не, как вы говорите, порядок шагов. Я признаю право руководителей принимать решение. Но есть определенные правила, и они не должны меняться. Одно из правил такое: есть производство, к которому нужно относиться как к производству. То есть нельзя губить созданное, работающее, приносящее пользу и государству, и занятым на производстве людям, их семьям. Это социальные вопросы, но их нужно решать, и мы делаем это. А производство должно что-то потреблять, правильно? Металл, лес, оборудование, энергию, топливо, людские ресурсы. За все же надо платить. Чтобы обеспечивать объемы перевозок, их безопасность, социальную инфраструктуру – ее же никто не выбирает. Откуда-то сложилось мнение, что мы не отдаем. От нас ее просто не берут. Еще бы – за ней нужно ухаживать, для нее нужно найти деньги. Кто же ее возьмет? Ее государство финансирует на 28%, вы это понимаете? А остальные 72% финансирует МПС. За рубежом, в Европе, 43% всех инвестиций в транспорт приходится на железную дорогу, а от всех инвестиций в железнодорожный транспорт 90% – государственные. При этом грузооборота в той же Европе на железные дороги приходится 18%, а у нас – более 80% грузов и более 43% пассажиров. С 1991

по 2001 год мы имели очень низкую по темпам роста тарифную политику. Индекс роста цен промышленности на товары, потребляемые железной дорогой, в два раза опережал индекс роста цен на перевозки грузов. На шею отрасли свалились колоссальные обязанности по выполнению капитальных вложений. В 59 раз на сегодняшний день снизились государственные капитальные вложения в отрасль, они практически приравнялись к нулю. Старение основных фондов составляет 57%. Выбор какой? Или и дальше латать тришкин кафтан (и тогда согласиться с тем, что будут расти эксплуатационные расходы), или нужны инвестиции. Кроме того, мы должны видеть какие-то геополитические задачи. Такими задачами являются мост, связывающий материк с Сахалином, открывающий новые перспективы и в Японии, и в Корею, повышение роли Транссиба. Если это устраивает государство – нужно платить, если нет – тогда надо расписаться в том, что хозяева мы никудашные.

– За сколько лет окупится сахалинский мост?

– Есть ТЭО проекта, его в январе рассмотрит Правительство. Кстати, когда при царе строили Транссиб, закладывали окупаемость в сто лет, а строили. Я уверен, что сахалинский проект окупится за 15 лет.

– Финансировать инвестиции должен пассажир?

– Во-первых, действительно, тарифы – важный источник средств, а во-вторых, какого-то тарифного взрыва мы не планируем. Мы в принципе согласны с тем, что Правительство готово установить тарифный потолок, пусть в 35%. Но мы просим учитывать, что при унификации тарифов в августе 2001 года у нас забрали 22,9 млрд рублей, и не возвращает никто. Это называется...

– Грабёж?

– Мягко говоря, заимствование на неопределенный период времени. Так что не мы виноваты в повышении тарифов. А также мы просим добавить в тариф 5% на расшивку долгов перед бюджетами, эти деньги попадут в государственную казну.

– По логике, за рост тарифов надо было бороться до того, как принят бюджет. Не получилось – сами виноваты.

– Это слишком сложные процессы, они не определены законодательной базой. С нами не поступили как положено, а нам негде добиваться справедливости.

– Но ведь помимо тарифов есть и другие источники финансирования, правильно? Привлечение кредитов, например.

– Есть. Но сначала нужно определить объем средств, необходимых для устойчивого производства без улучшения; мы посчитали, что это 123 млрд рублей. А вот все остальное, да, я согласен, допустимо рассматривать как инвестиционную программу, которая может позволить привлечь средства, заемные, совместные какие-то капиталы. Но есть святое: нужно обеспечить работу. И вот это святое должно обеспечиваться доходной базой. А инвестиции нашел – молодец. Только заранее побеспокойся, чтобы эта прибыль от тебя не улетела.

– Есть еще одно возражение против вашей программы. Средства на капристроительство по ней распределяются при недостаточном количестве тендеров. Где гарантия того, что эти средства используются эффективно?

– Что касается программы в 123 млрд рублей, то там

тендеров более чем достаточно. Но как бы мы ни тендерили, есть локальные монополии: производство рельсов, локомотивов, запасных частей, электроэнергии. Нас иногда упрекают в том, что мы закупает за границей что-то, есть пресловутая история с закупкой рельсов. Вы знаете, без слез не взглянешь. Вот ему все рассказываешь: «Смотри – видишь, сколько рельсов покупаем? Вот отчетность». – «Виджу». – «Вот видишь, какого качества эти рельсы?» – «Виджу». – «Видишь, что такого качества в России нет?» – «Виджу». Так вот этих рельсов нам нужно 1,5–1,7% от общего количества – о чем разговор? Мы в условиях отставания тарифов от роста промышленных цен чем живем-то? Умение работать, организацией. Смотрите, в ценах 2001 года в 1991-м мы вкладывали в отрасль до 206 млрд рублей, в 1998 году опустили до 57 млрд, но начали подниматься до 80, до 110 млрд рублей в год. Здесь ищут что-то предосудительное. А почему? Ведь мы поддерживаем наших производителей, закупает-то главным образом у них, даем работу людям – что же здесь плохого?

– Вероятно, просто есть желание, чтобы все было прозрачно. Чтобы тариф был прозрачным, чтобы было ясно, сколько из него идет на рельсы, шпалы и вагоны, а сколько на непрофильные активы.

– Если ты не ленив – приди, сядь, возьми документы, тебе все покажут. Когда тратилось 206 млрд рублей, из них 34% уходило на непроизводственное строительство. Это 1991 год. Непроизводственное строительство сейчас, когда мы тратим 110 млрд у нас – 11,8%, в следующем году мы запланировали 7,8%. Но ведь там же люди. Вы что хотели? Уничтожить всех? Причем ты можешь инвестировать в социальную инфраструктуру только из прибыли. Прибыли, которая прошла налогообложение. То есть ты делай для государства добро, сначала заплати ему налоги на прибыль, а потом еще эту свободную прибыль направь во благо государства. Я думаю, этики в государстве не хватает, по крайней мере у тех людей, которые должны решать эти проблемы. Скажите, справедливо меня упрекать в том, что сегодня действует Ледовый дворец в Ярославле?

– А почему за дворец должен платить пассажир? Это все равно, как если я покупаю квартиру и мне приходится платить еще за аквапарк.

– А что, разрушать социальные основы жизни стало нормой? Мы создаем нормальный микроклимат. И потом, я как раз хотел подчеркнуть, мы не поднимали цены на пассажирские билеты. И при этом восстанавливали эти объекты. Мы что, не должны делать больницы, школы, институты?..

– Теперь я понимаю – когда Вы говорили о том, что Вам до всего в государстве есть дело, то говорили всерьез.

– Это все на балансе МПС, понимаете? Каждый отвечающий за основные фонды должен ими заниматься. Экономика. Уникальность Вашей позиции в том, что ваше министерство – еще и хозяйствующий субъект. Но ведь предстоит его реструктуризация.

– Мы посчитали, что отдали государству за последние неполные пять лет 417 млрд рублей за счет сдерживания тарифов. А нас упрекают в том, что мы должны 1 млрд еще там чего-то. Хочется сказать: окститесь! А с реструк-

туризацией идет активная работа, 20 декабря Программа будет рассматриваться на заседании Правительства. Главная задача – реструктуризация задолженности перед бюджетами разных уровней, мы такой механизм предлагаем и увязываем его с ростом тарифов. Будем за него бороться.

- Как-то оптимизма в Вашем голосе не слышно.
- Время не слишком оптимистичное.
- Как развиваются Ваши взаимоотношения с Генпрокуратурой?

- Опасность в том, что дестабилизируется работа отрасли. Известно, что самая высокая гарантия безопасности – это у нас, на железнодорожном транспорте. Так вот, в начале 90-х дело доходило до 47 крушений, в 1997 году их произошло десять, в 1998-м – восемь, в 1999-м – восемь, в 2000-м – пять, в этом году до ухода моего в отпуск было шесть. Вы знаете, это сказочные цифры, я вам честно скажу. А вот когда большое количество командного состава было отвлечено от основных задач, за последний месяц произошло три крушения. Эта система – она как натянутая струна.

- Вы наверняка в курсе, что на дело Аксененко многие откликнулись. В Вашу защиту выступил премьер, а Анатолий Чубайс защищал Вас с телеэкрана. Это для Вас сюрприз?

- Что Чубайс будет выступать, я не знал.
- Есть очевидное предположение, что Ваше дело – это некий полигон, где меряются силами старомосковская и новопитерская команды. Вы так не считаете?
- Я не думаю, что это так.
- Вы не видите политической подоплеки?
- Старомосковская, новопитерская... Для того чтобы все осознать и иметь более четкое представление, нужно время. У меня еще этого времени не было, боюсь, что мои выводы могут быть чрезвычайно скоропалительными, а это очень серьезно.

18 декабря Аксененко опять вышел на работу. «Российская газета» сообщила об этом так торжественно, как будто в строй после болезни вернулся сам товарищ Каганович. Была даже помещена крупная фотография в стиле парадного портрета, где Аксененко был изображен работающим в своем кабинете в железнодорожно-генеральском мундире при всех регалиях.

Через день состоялось заседание Правительства, на котором был рассмотрен вопрос о ходе реализации Программы структурной реформы. С докладом опять выступал Мишарин, хотя Аксененко на заседании присутствовал. Было принято решение провести окончательную доработку и согласование законопроектов и в январе утвердить их в Правительстве. В ходе заседания премьер Касьянов дал указания руководителям МАП, Минимущества, Минюста и Минэкономразвития как можно быстрее внести в Правительство проекты законов. А через несколько дней он подписал Постановление Правительства о реструктуризации налоговой задолженности МПС.

25–26 декабря прошло расширенное заседание коллегии МПС – традиционное итоговое собрание руководящего состава отрасли с приглашением представителей власт-

ных структур. Аксененко выступил с докладом «Об итогах работы отрасли за 2001 год и задачах по устойчивому обеспечению потребностей экономики страны и населения в перевозках, проведению реформ на федеральном железнодорожном транспорте».

27 декабря Комиссия Клебанова согласилась с тем вариантом Инвестиционной программы МПС, который отставило Минэкономразвития. Лишь здесь, впервые, Греф одержал над Аксененко хоть и не большую, но все-таки явную победу.

28 декабря, в пятницу, Аксененко провел селекторное общесетевое предновогоднее совещание. В частности, министр отметил, что «уходящий год можно назвать особенным, так как Правительством РФ утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте, Россия отпраздновала 100-летие Транссибирской магистрали и 150-летие открытия движения на линии Санкт-Петербург – Москва». Грядущий 2002-й он назвал «годом коренных изменений». Однако, по всей видимости, Аксененко уже знал о своей скорой отставке. Селекторное совещание длилось всего 20 минут – в несколько раз меньше, чем обычно.

В середине дня 3 января ряд информантов со ссылкой на департамент правительственной информации передали некие комментарии Аксененко относительно планов МПС на 2002 год, где он сказал, что реформа набирает темп и к концу года произойдет разделение функций. А уже вечером в тот же день стало известно о том, что Президент Путин встретился с премьером Касьяновым и при этом подписал Указ об освобождении Аксененко от занимаемой должности. Перед этим Касьянов встречался с генпрокурором Устиновым.

Днем 4 января Белова сообщила информантству в ответ на просьбу прокомментировать отставку Аксененко следующее: «Если честно, то для меня это полная неожиданность. Однако, учитывая напряжение, которое в последнее время создавалось вокруг ведомства, что-то должно было произойти в конце концов»¹.

А вечером электронные СМИ сообщили со ссылкой на пресс-службу Президента, что Путин встретился с начальником Московской железной дороги и эксминистром Геннадием Фадеевым, которого представил Касьянов, и после этого подписал Указ о его назначении министром путей сообщения. В тот же вечер 4 января была срочно созвана коллегия МПС, на которой Касьянов в присутствии уволенного министра представил нового. Премьер отметил заслуги бывшего руководителя отрасли и сообщил, что подписал распоряжение о награждении его Почетной грамотой Правительства. Про Фадеева Касьянов сказал, что он «способен консолидировать многотысячный коллектив железнодорожников для выполнения задач, стоящих перед отраслью». Премьер также констатировал, что железнодорожный транспорт «является одним из стовых хребтов экономики и поэтому Правительство будет держать проблемы отрасли в сфере внимания, для того чтобы стимулировать прогресс в экономическом развитии страны».

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

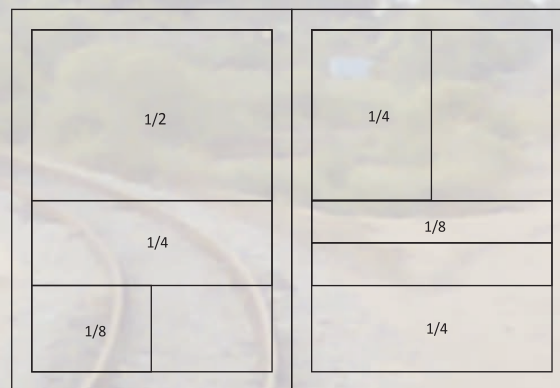
1 полоса - 180x250

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 поверх.
- 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	7'250	5	900
1/4 полосы	88*122, 180*59	12'700	10	1'000
1/2 полосы	180*122	22'400	20	1'100
Полоса	180*250	39'000	40 + перс. рассылка	1'200

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ скидка 5% подробнее на стр. 40
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	

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	
2'300	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
4'000	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
5'250	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
6'050	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
7'975	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
14'355	10%	2 перс. рассылки	
20'355	15%	3 перс. рассылки	
25'520	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
21'550	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
38'750	6 перс. рассылок	
54'900	9 перс. рассылок	
68'900	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
40'700	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
73'200	12 перс. рассылок	
103'700	18 перс. рассылок	
103'150	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
76'550	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
137'800	24 перс. рассылки	
195'200	36 перс. рассылок	
244'950	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

При размещении рекламы на год электронные рассылки и дополнительное продвижение в социальных сетях

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	
58100	1/8 полосы + 5 строк	4 / 31 900	-
101 650	1/4 полосы + 10 строк	8 / 63 800	дополнительное продвижение в социальных сетях
179 000	1/2 полосы + 20 строк	12 / 95 700	
312 350	1 полоса + 40 строк	16 / 127 600	

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 – дополнительное продвижение в социальных сетях
- 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 «Альфа-Пьезо» (Ростовская область, г. Таганрог)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП33» (г. Санкт-Петербург)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Завод систем охлаждения» (Республика Беларусь, г. Минск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.





Организатор:



При поддержке:

АРСС

Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

**26-28
МАЯ
2026**

**МОСКВА,
ТИМИРЯЗЕВ
ЦЕНТР**

11-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2026



12+

Генеральный информационный партнер:



+7 (495) 734-99-66

www.mc-expo.ru



26-28 МАЯ 2026

**МОСКВА, РОССИЯ
ТИМИРЯЗЕВ ЦЕНТР**

12+

ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2026**

**ЗАЯВКА
НА УЧАСТИЕ**



www.metallurgy-russia.ru
www.litmash-russia.ru

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

