

ДЕПО

5(130) 2022

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

май

Производители железнодорожной продукции и услуг **стр. 2 - 6**

Подвижной состав, запчасти, ремонт **стр. 7 - 8**

Материалы и оборудование для ВСП **стр. 10**

Справочная информация **стр. 1, 12 - 40**

С Днем Победы!

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. МАРТ 2022

стр. 12 - 16

ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ПО СЕТИ ОАО «РЖД» В МАРТЕ-2022: ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ИПЕМ

стр. 17- 24

ОСНОВНЫЕ ТРЕНДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ. ГРУЗОВАЯ ПАНОРАМА.

стр. 25 - 31

ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕННЫХ САНКЦИЙ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ: ОЦЕНКИ, РИСКИ, ПРОГНОЗЫ

стр. 32 - 37

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИХОРАДКА» КАК МЕТОД ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ:

ИЗ НЕОДНОЗНАЧНОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОПЫТА

стр. 38 - 39

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 40

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!



16+



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

2022

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

Проводится в рамках Российской недели общественного транспорта www.publictransportweek.ru

21-23 СЕНТЯБРЯ
МОСКВА

ЦВК ЭКСПОЦЕНТР
WWW.E-TRANSPORT.RU

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2022"				2-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Россия / Калужская область	Налуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	2
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "Брянскрезинотехника"	+7 (980) 315-40-77, +7 (980) 315-40-69	2
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	3
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-12, +7 (473) 207-06-10	3
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 800 777-17-35, +7 (495) 411-60-04	5
Россия / Свердловская область	Арамилы	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	5
Россия / Московская область	Дмитров	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	+7 (926) 392-92-76, +7 (499) 922-66-01	5
Россия / Приморский край	Владивосток	ООО "ЖД-ЮРИСТ"	+7 (964) 452-88-58, +7 (4232) 26-81-11	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	6
28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2022				7
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 8
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	7
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	8
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	8
ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «EXPO-RUSSIA KYRGYZSTAN 2022» И РОССИЙСКО-КЫРГЫЗСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ				9
Россия	Москва	АО "Зарубеж-Экспо"	+7(495) 721-32-36, 637-36-66, 637-36-33	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				10
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	10
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК33"	+7 (920) 628-04-09	10
Россия	Москва	ООО "ЛСК77"	+7 (999) 556-96-08	10
ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «EXPO-RUSSIA KYRGYZSTAN 2022» И РОССИЙСКО-КЫРГЫЗСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ				11
Россия	Санкт-Петербург	ООО "НЕВА-Интернэшнл"	+7 (812) 321-26-76; +7 (812) 321-28-17	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 12 - 40
ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. МАРТ 2022				12 - 16
ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ПО СЕТИ ОАО "РЖД" В МАРТЕ-2022: ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ИПЕМ				17 - 24
ОСНОВНЫЕ ТРЕНДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ. ГРУЗОВАЯ ПАНОРАМА. ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕННЫХ САНКЦИЙ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ: ОЦЕНКИ, РИСКИ, ПРОГНОЗЫ				25 - 31
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИХОРАДКА» КАК МЕТОД ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ: ИЗ НЕОДНОЗНАЧНОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОПЫТА				32 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2022				3-я сторона обл.
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2022				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	



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, kalugatex@gmail.com, http://snabrzd.ru/



- Запасные части к гидropередачам
- Запасные части к МПТ, АДМ, ДГКу
- Запасные части к Duomatic и Unimat
- Печатные платы и кросс-платы
- Валы карданные железнодорожной техники
- Железнодорожные краны
- Выпрочно-подбивочно-рихтовочные машины

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	1 600	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) ,ГП 300	180 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-83А	1 200	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР,М	220 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 250 000
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	9 500
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	2 650 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-00-КТ (14.50.01.000-КТ)	43 000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000	1 700 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УК 25/9-18 97.80.02.100	55 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГКУ 5.00.24.200)	22 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ОТКАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	42 000
РЕССОРЫ НА УК25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	52 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	65 000
ПЛАТЫ АНИС..... 1023 (аналоговые)			По запросу



БРЯНСКРЕЗИНОТЕХНИКА

**Производственное предприятие завод РТИ
ООО «Брянскрезинотехника»**

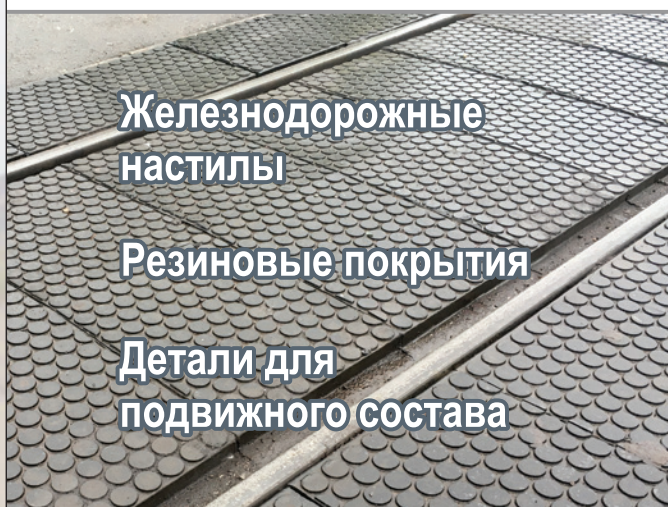
- Пластины для изготовления баллонов ограждения междвагонных переходных площадок (суфле междувагонное), в том числе формовое (моноконтное);
- Кольцо уплотнительное 40811-Н – 110,00 руб. с НДС за шт.;
- Кольцо уплотнительное 40812-Н – 70,00 руб. с НДС за шт.;
- Покрытие напольное резиновое «Пазл» 430x430x20 мм, 430x430x5 мм;
- Коврик антивибрационный резиновый универсальный.
тел.8-980-315-40-69 менеджер Екатерина
- Подрельсовые резиновые прокладки (ЦП-143, ЦП-143Н, ЦП-204, ЦП-328, ЦП-361, ЦП-362, ЦП-363, ОП-366);
- Техпластина формовая, рулонная;
- Техпластина ТМКЩ 500x500x40, 500x250x40, 1000x250x40 и другие размеры
тел.8-980-315-40-77 менеджер Виктория

Полная информация на сайте www.brt-rti.ru

Заявки на продукцию можно отправить на электронную почту brt-rti@mail.ru



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://oao-ksd.ru,
e-mail: ksd-vrn@yandex.ru
тел. +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	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Ж/д переезд 6метров через 1 путь	комплект	по запросу	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-1	шт.	605 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
Р-1	шт.	660руб с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-2	шт.	1760 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-3	шт.	1650 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12

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
Подкладна КБ-50	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 739-82-16



**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 Вагоносорочных 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, or-rzd@mail.ru



**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-metakom.ru@yandex.ru,
http://www.ooo-metakom.ru/

Наименование	Цена (руб.)	Компания	Телефон
Комплекты для снятия поглощающих аппаратов НСПА-45, НСПА-66	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка правни люков полувагонов с пневмогидроприводом УПЛП2	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для закрытия люков полувагонов УГЗЛ-2, 4-60	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для смены поглощающего аппарата с гайковертом УСПА-1	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Прессы автоматизированные запрессовки и распрессовки колесных пар с усилием 150, 200, 400, 630 тс, серия ПГЧП	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ПК с сертификатом	тонн	175'000,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	19,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Сноба шпальная S-образная	шт	20,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Шайба-сноба плоская ЦП-13В элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17	шт	15,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Втулка изолирующая ЦП-142	шт	8,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Сноба П-образная для шпал	шт	13,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140



ООО "Торговый Дом "Запчасть", МО, г. Дмитров. +7 (926) 278-38-20, +7 (499) 922-66-01. info@td-z.ru; td-z@mail.ru; http://www.td-z.ru/

С 2009 года специализируемся на производстве запасных частей для вагонов Думпкара серии 2ВС-105, ВС-60,66, минераловозов, тепловозов и другой железнодорожной технике.



ДУМПКАР (запасные части)

- воздухозаменитель 134.000.00 и его составляющие
 - тяги к механизму разгрузки
 - рычаги к тормозной системе
- КУЗОВ ДУМПКАРА**
- борт продольный
 - стенка лобовая

ТЕПЛОВОЗ, ЭЛЕКТРОВАЗ

(запасные части)

- поводок ТГ 106.30.56.012 (-02)
- тяга буксы 5ТН.234.194 (-195)
- тяга буксы в сборе 5ТП.234.112 (-113)

Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена без НДС руб.	Компания	Телефон
Стенка лобовая	634.04.0000	шт.	70 000,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Амортизатор поводка	ТЭП60.31.19.010	шт.	3 600,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Тяга буксы	5ТН.234.194 (-195)	шт.	17 000,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Тяга буксы в сборе	5ТП.234.112 (-113)	шт.	16 500,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Амортизатор в сборе (Гаситель колебаний)	904V070801-1-00	шт.	20 500,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20

ЖД-ЮРИСТ.РФ



- Юридическая поддержка грузоперевозок;
- Консультации по спорам о текущих и плановых ремонтах вагонов;
- Ведение транспортных споров в Арбитражных Судах РФ.

Тел. 8 964 452 8858

https://жд-юрист.рф/ e-mail: samarinmikhail@yandex.ru

Стоимость такого модуля

6600 руб.



+7(980)187-10-55

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

При поддержке:



Организатор:



**8-11
НОЯБРЯ 2022**

**МОСКВА,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2022



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2022



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2022

12+

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

**28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА**

**МЕТАЛЛ
ЭКСПО
2022**

www.metal-expo.ru

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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА И ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ, ГЕНЕРАТОРОВ, ТЯГОВЫХ ТРАНСФОРМАТОРОВ

Наше предприятие изготавливает оборудование для ремонта, испытания и проверки тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов ГТСН ГП, вспомогательных машин, тяговых трансформаторов, выключателей быстродействующих БВП и других электрических аппаратов подвижного состава железнодорожного транспорта и метрополитена.

Мы изготовили и поставили электроремонтное и испытательное оборудование для электродепо "Братеево", "Митино" и ряда других электродепо "Московского метрополитена", для подразделений "Желдормаш", Новочеркасского электровагоностроительного завода НЭВЗ, "ТМХ-Сервис", ЛОКОТЕХ, ВНИИЖТ.

Наше предприятие приняло участие в разработке испытательного диагностического каткового стенда (ИДКС) для электродепо "Братеево" и "Митино".

Мы принимали участие в проектировании электроремонтных цехов депо "Александровское", депо г. Воронеж, г. Курск и др. для ОАО РЖД, изготовили и поставили электроремонтное оборудование и испытательные стенды.

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/

ТомИндуктор
научно-производственная компания
ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ




ООО «НПК «ТомИндуктор»

Установки индукционного (ТВЧ) нагрева

Мы производим оборудование для:

- ✓ Теплового (горячего) съема/посадки деталей
- ✓ Пайки режущего инструмента
- ✓ Нагрева заклёпок и металлических заготовок
- ✓ Кузнечного нагрева перед ковкой, правкой, штамповкой
- ✓ Термообработки сварных соединений
- ✓ Закалки зубчатых колес, шестерен, валов и других деталей


Гарантия
24 месяца


Разработка
по тех. заданию
заказчика


Ремонт и
модернизация


Ремонт
установок
УИН

+7(3822)231-251

sale@tominductor.ru
www.tominductor.ru

Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД постоянного, переменного, пульсирующего тока электровазозов, тепловозов	<p>ООО НПП "Электромаш" +7 (8635) 22-53-50 +7 (8635) 22-53-51 www.electromash.com sales@electromash.com</p>
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	

Наименование	Модель	Компания	Телефон
Установки индукционного нагрева заклёпок	TIS 15 (30)/AC-PD	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для горячего съема/посадки узлов и деталей вагонов, локомотивов и электропоездов	TIS 10...30/AC-HRP	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева бунксовых (шпинтонных) гаек	TIS 10/AC-HRP	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для нагрева металлических заготовок с автономной станцией охлаждения индуктора	TIS 10...45/AC	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для закалки деталей	TIS 60...300/ALC-HRP	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева заготовок перед пластической деформацией	TIS 60...300/ALC-PD	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для термообработки сварных соединений	TIS 80...250/AC-PH	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251



ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO–RUSSIA KYRGYZSTAN 2022

РОССИЙСКО-КЫРГЫЗСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОРЫ: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»
ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ»



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

энергетика, машиностроение
металлургия, химическая
промышленность, нефтегазо-
вая промышленность, строи-
тельство, транспорт, агропро-
мышленный комплекс, инфор-
мационные технологии, горная
промышленность, инновацион-
ные технологии и материалы,
медицина и фармацевтика,
медицинский туризм, банки
и инвестиции, образование
и наука, товары народного
потребления, сфера услуг

15–17 ИЮНЯ 2022

**БИШКЕК,
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

**+ ONLINE
WWW.EXPORF.RU**

WWW.ZARUBEZHEXO.RU

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Российско-Кыргызский
межрегиональный
бизнес-форум
Тематические круглые столы
Биржа контактов B2B
Встречи с представителями
министерств и ведомств





000 ВСП23 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
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, 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



000 ЛСК33 (000 ЛСК)

+7 930 071-92-10 , +7 930 071-55-56
www.ooolsk33.ru, tender@ooolsk33.ru , info@ooolsk33.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 закупает 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



000 "ЛСК-77"

Тел: +7 999 544-80-55 / +7 999 556-96-08, +7 (499) 391-00-48,
www.lsk77.ru, www.lsk77.pф, vagon@lsk77.ru, vsp@lsk77.ru

000 "ЛСК-77" - 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 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
АППАТЭК, Пластрон, Противоугол П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башманы	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	000 ЛСК77	+7 999 544-80-55
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 ЛСК77	+7 999 556-96-08
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 ЛСК77	+7 (499) 391-00-48
Шпала деревянная и ж/б	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99



TRANSTEC

ХVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА
ЛОГИСТИКА · ТРАНЗИТ · ИНФРАСТРУКТУРА

XVII INTERNATIONAL FORUM-EXHIBITION
LOGISTICS · TRANSIT · INFRASTRUCTURE

29 НОЯБРЯ NOVEMBER - 1 ДЕКАБРЯ DECEMBER

2022



**БРОНИРУЙТЕ
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

**RESERVE
SPACE EARLY
TO SECURE
A PREFERRED
LOCATION**

WWW.TRANSTECFORUM.COM

ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. МАРТ 2022

ИПЕМ-производство + 5,7%

ИПЕМ-спрос - 2,2%

Основные выводы

Итоги развития промышленности в марте 2022 года (к марту 2021 года):

индекс ИПЕМ-производство +5,7% (+7,8% за период январь – март 2022 года)
индекс ИПЕМ-спрос -2,2% (+2,4%)

Индекс ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе в марте 2022 года:

Добывающие отрасли +2,6% (+4,2% за период январь – март 2022 года)
Низкотехнологичные отрасли -2,5% (+3,2%)
Среднетехнологичные отрасли -7,2% (+0,4%)
Высокотехнологичные отрасли -16,7% (-7,8%)

Динамика индексов развития промышленности*



* - значения индекса ИПЕМ-спрос скорректированы с 2020 года

ИПЕМ-спрос: добывающие отрасли

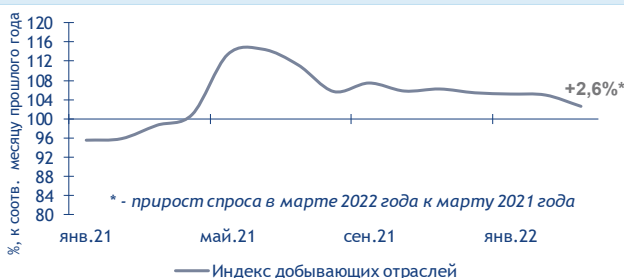
Индекс спроса в добывающих отраслях вырос в марте 2022 года:
+2,6% к марту 2021 года (+4,2% за период январь – март 2022 года)

На фоне ограничений на поставки российской нефти, введённых некоторыми странами, продолжение реализации сделки ОПЕК+ в ранее определённой конфигурации является важным стабилизирующим для рынка фактором. С августа общий для стран-участниц суточный уровень добычи ежемесячно увеличивается на 400 тыс. барр., действие соглашения было продлено до декабря 2022 года. Нефть марки Urals и раньше обычно торговалась с некоторым дисконтом к Brent, однако в марте дисконт в цене на российскую нефть вырос и составляет по различным данным 20–30 долл./барр.

В марте 2022 года экспортные поставки газа значительно снизились относительно аналогичного периода прошлого года, при этом уровень заполненности ПХГ в Европе продолжает сокращаться (26,4% в марте 2022 года против 32,0% в марте 2021 года). Поставки газа в марте выросли в Италию, Польшу, Грецию, Болгарию, Хорватию и Турцию. Экспорт газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» также продолжает увеличиваться. После ввода ряда ограничительных мер со стороны ЕС Россией было принято решение о переводе оплаты газа, поставляемого в Европу, с евро на рубли. При этом последствия изменения схемы оплаты в части влияния на объёмы поставок можно будет оценить лишь в перспективе нескольких месяцев.

К факторам, ограничивающим объёмы экспортных поставок угля на рынок стран АТР, помимо имеющихся инфраструктурных ограничений на Дальнем Востоке, добавилась конкуренция со стороны других грузов, поставки которых вынужденно переориентируются с западного на восточное направление. Кроме того, для стабилизации ситуации на внутреннем рынке угля регуляторы предпринимают ряд мер, направленных на повышение приоритета поставок на внутренний рынок, развитие биржевой торговли, а также на отказ от принципа равнодоходности с экспортом в ценообразовании.

Динамика индекса спроса добывающих отраслей



* - прирост спроса в марте 2022 года к марту 2021 года

Добыча нефти в марте 2022 года выросла на 7,3% относительно марта 2021 года, экспорт нефти – на 7,7% (см. слайд № 8).

Добыча газа в марте 2022 года выросла на 0,8% относительно марта прошлого года, экспорт газа в дальнее зарубежье сократился на 15,9% (см. слайд № 9).

Добыча угля в феврале 2022 года увеличилась на 0,4% относительно февраля прошлого года, экспорт угля сократился на 5,5% (см. слайд № 10).

ИПЕМ-спрос: низкотехнологичные отрасли

Индекс спроса на продукцию низкотехнологичных отраслей в марте 2022 года снизился:
-2,5% к марту 2021 года (+3,2% за период январь – март 2022 года)

По данным Росстата в феврале 2022 года производство в большинстве подотраслей легкой промышленности продолжило рост относительно аналогичного периода прошлого года: производство кожи и изделий из кожи увеличилось на 5,4%, пищевых продуктов – на 3,9%, производство напитков – на 9,8%. Падение производства зафиксировано в текстильном производстве (-4,2% к февралю 2021 года), производстве одежды (-0,1%).

Динамика индекса спроса низкотехнологичных отраслей



В марте 2022 года открытия новых крупных производств в низкотехнологичных отраслях не зафиксировано.

ИПЕМ-спрос: среднетехнологичные отрасли

Индекс спроса в среднетехнологичных отраслях в марте 2022 года сократился:
-7,2% к марту 2021 года (+0,4% за период январь – март 2022 года)

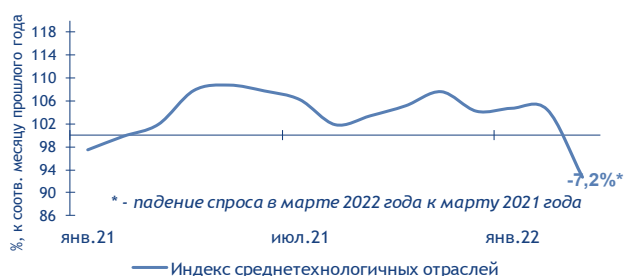
Внутренний спрос на черные металлы в марте 2022 года значительно вырос на 39,2% (+24,2% за январь – март 2022 года), внешний спрос сократился на 10,8% (-7,4%) на фоне ввода Европой ограничительных мер на поставку железа и стали (охватывает около 40% экспорта российской стали в Европу).

Спрос на цветные металлы в марте 2022 года со стороны внутреннего рынка также значительно увеличился (+30,4%, +18,8%), поставки на внешний рынок по сети железных дорог также выросли (+40,4%, +17,9%) на фоне ожидания ввода новых ограничительных мер.

Спрос на химические и минеральные удобрения в марте 2022 года вырос на внутреннем рынке (+39,7%, +17,2%), внешний спрос сократился на -24,3% (-11,7%).

Экспортные поставки цемента по сети железных дорог в марте 2022 года увеличились на 51,7% (+41,8%), внутренний спрос на цемент увеличился на 48,2% (+23,0%). По данным Росстата в феврале 2022 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство», вырос на 5,0% относительно февраля 2021 года (+3,3% за период январь – февраль 2022 года).

Динамика индекса спроса среднетехнологичных отраслей



В марте 2022 года состоялось открытие новых крупных производств:

- открыто производство барьерной плёнки для пищевой продукции в Ростовской области (инвестиции 1,9 млрд руб.);
- состоялся запуск производства респираторов для работников промышленности в Тверской области (инвестиции в проект 0,5 млрд руб.).

ИПЕМ-спрос: высокотехнологичные отрасли

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в марте 2022 года сократился: **-16,7%** к марту 2021 года (**-7,8%** за период январь – март 2022 года)

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в марте 2022 года снизилась к аналогичному периоду прошлого года (**-10,2%**; **-1,6%** за период январь – март 2022 года), поставки на внутренний рынок значительно выросли (**+30,1%**, **+16,5%**), падение поставок в экспортном направлении составило **34,0%** (**-35,2%**).

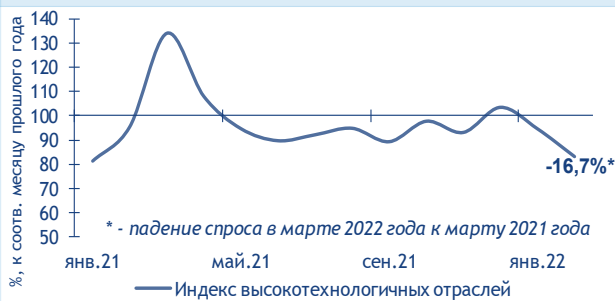
Производство легковых автомобилей по данным Росстата в феврале 2022 года сократилось на **13,8%**. По данным АЕБ продажи в марте 2022 года сократились на **62,9%** на фоне значительного роста цен.

Продолжается рост выпуска грузовых вагонов (**+9,8%** в феврале 2022 года к февралю 2021 года).

В марте 2022 года состоялось открытие новых крупных производств в высокотехнологичных отраслях:

- открыто производство интеллектуальных приборов учёта электроэнергии в Вологодской области (инвестиции 0,6 млрд руб.).

Динамика индекса спроса высокотехнологичных отраслей



Динамика отгрузки на внутренний и внешний рынок по основным категориям машиностроительной продукции в марте 2022 года:

Категория оборудования	Внутренние поставки		Экспорт	
	март 22/ март 21	янв.–мар. 22/ янв.–мар. 21	март 22/ март 21	янв.–мар. 22/ янв.–мар. 21
Горношахтное	-35,9%	-66,9%	-90,2%	-94,5%
Детали машин	15,0%	32,0%	в 2,6 раз	-26,6%
Металлургическое	43,3%	12,0%	-62,6%	-27,3%
Различного назначения	15,5%	8,0%	-22,0%	25,3%
Строительно-дорожное	28,7%	31,8%	4,5%	20,6%
Электро-техническое	20,6%	4,6%	-	-
Энергетическое	26,1%	34,8%	-87,9%	-46,0%

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в марте 2022 года:

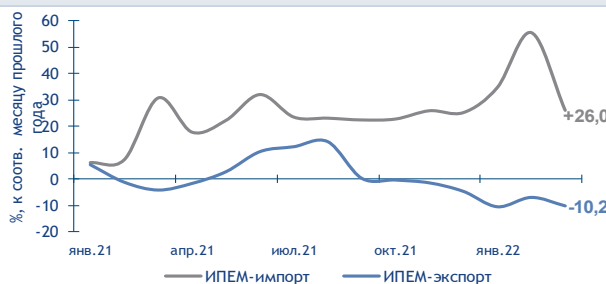
индекс ИПЕМ-импорт – **+26,0%**

индекс ИПЕМ-экспорт – **-10,2%**

Отгрузка товаров на внешний и внутренний рынок

Основные категории	Отгрузка на внутренний рынок		Отгрузка на внешний рынок	
	март 2022 / март 2021	янв. – мар. 22/ янв. – мар. 21	март 2022 / март 2021	янв. – мар. 22/ янв. – мар. 21
каменный уголь	11,5%	7,5%	3,3%	-1,8%
черные металлы	39,2%	24,2%	-10,8%	-7,4%
цветные металлы	30,4%	18,8%	40,4%	17,9%
лом черных металлов	25,0%	0,8%	-38,9%	-54,9%
руда железная и марганцевая	29,7%	13,9%	-37,4%	-23,6%
руда цветная и серное сырье	4,1%	-3,4%	-18,6%	-11,2%
цемент	48,2%	23,0%	51,7%	41,8%
строительные грузы	21,0%	7,0%	3,1%	-4,0%
химические и минеральные удобрения	39,7%	17,2%	-24,3%	-11,7%
лесные грузы	20,7%	8,1%	-40,4%	-37,2%

Динамика индексов



Отгрузка товаров на внутренний рынок



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

Добыча нефти



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	январь – февраль 2022	
	млн т	к январю – февралю 2021
ПАО «НК «Роснефть»	29,9	5,9%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	13,1	12,2%
ПАО «Газпром нефть»	9,4	3,9%
ПАО «Сургутнефтегаз»	9,9	15,8%
ПАО «Татнефть»	4,6	10,2%
ПАО «НОВАТЭК»	1,9	-4,8%

Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	март 2022		январь – март 2022	
	млн т	к марту 2021	млн т	к январю – марту 2021
Добыча нефти	46,6	7,3%	135,5	8,2%
Первичная переработка нефти на НПЗ России*	22,8	4,7%	48,0	6,1%
Экспорт нефти	19,1	7,7%	57,1	15,8%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:*	35,9	5,6%	74,5	11,0%
сырой нефти	19,5	4,8%	41,4	13,5%
нефтепродуктов	12,7	5,0%	25,7	8,5%

Средняя цена нефти



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* – данные за февраль 2022 года

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль

Добыча газа



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	март 2022		январь – март 2022	
	млрд м³	к марту 2021	млрд м³	к январю – марту 2021
Добыча газа, млрд м³	67,5	0,8%	199,8	0,9%
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м³	15,3	-15,9%	38,5	-27,1%
Перевалка сжиженного газа в российских портах*, млн т	3,1	10,7%	6,4	7,5%

Добыча газа крупнейшими компаниями

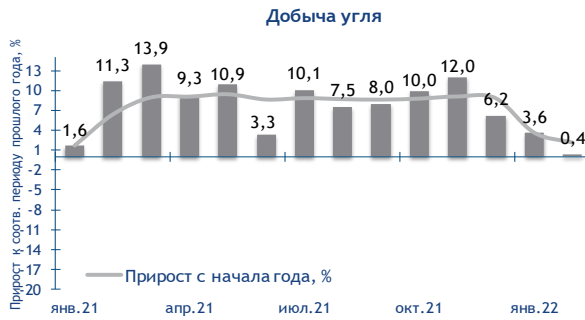
Компания	январь – март 2022	
	млрд м³	к январю – марту 2021
ПАО «Газпром»	135,0	0,0%
ПАО «НОВАТЭК»*	13,1	5,0%
ПАО «НК «Роснефть»*	7,3	14,2%
ПАО «Газпром нефть»*	5,7	49,7%
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	3,2	-3,3%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	1,4	-4,7%
ПАО НК «Русснефть»*	0,4	17,1%
ПАО «Татнефть»*	0,1	47,4%
ПАО «НГК «Славнефть»*	0,1	-
ПАО «АНК «Башнефть»*	0,1	-

Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* – данные за февраль 2022 года

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



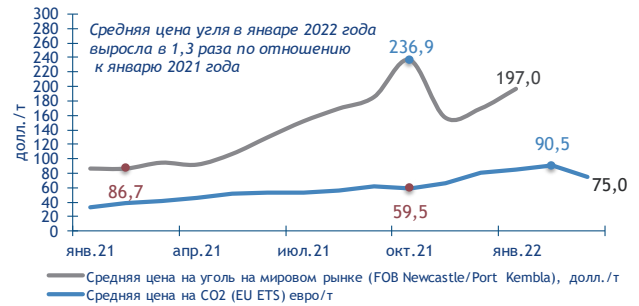
Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	март 2022		янв. – мар. 2022	
	млн т	к мар. 2021	млн т	к янв. – мар. 2021
Добыча угля	38,8	1,3%	110,5	1,8%
Экспорт угля*	14,4	-5,5%	30,4	0,1%
Перевалка угля в российских портах*	14,6	2,8%	28,8	1,2%

Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	янв. – мар. 2022	
	млн т	к янв. – мар. 2021
АО «СУЭК»	28,8	-4,0%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»	9,7	1,7%
ООО «УК «Сибантрацит»	6,6	35,9%
АО ХК «СДС-Уголь»	3,4	-29,4%
ООО «Компания Востсибуголь»	3,2	-7,3%
ПАО «Южный Кузбасс»*	0,5	-19,3%
АО «ХК «Якутуголь»*	0,1	-32,6%

Цена энергетического угля



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* – данные за февраль 2022 года

Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

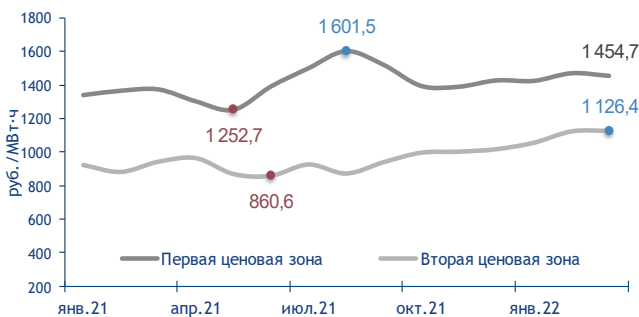
Ключевые показатели

Показатели	март 2022		янв. – мар. 2022	
	млрд кВт·ч	к марту 2022	млрд кВт·ч	к янв. – мар. 2022
Потребление электроэнергии	103,1	3,0%	308,1	2,2%
Выработка электроэнергии	105,4	3,0%	314,8	2,1%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	март 2022	март 2022 / март 2021
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	-4,3 °С	0°С
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 457,7	5,9%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 126,4	19,4%

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

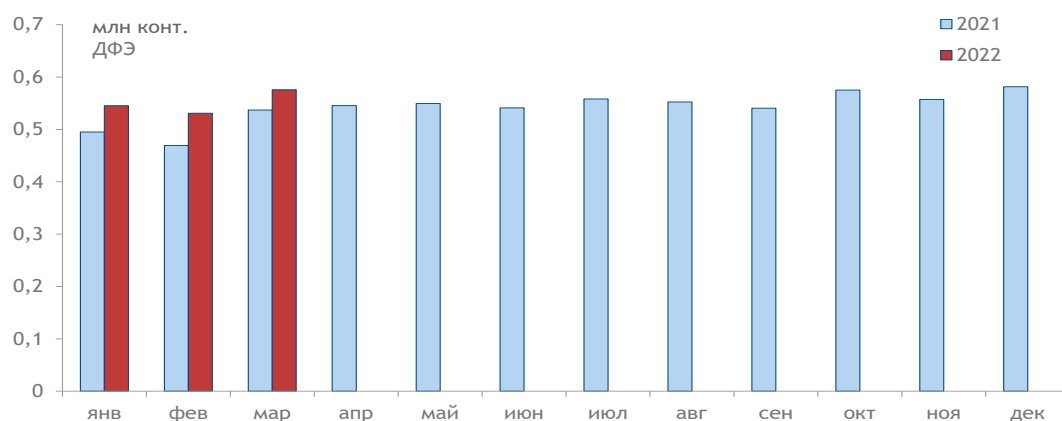
ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ПО СЕТИ ОАО «РЖД» В МАРТЕ-2022: ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

0,6 млн конт. ДФЭ | **+7,2%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

1,7 млн конт. ДФЭ | **+10%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

Все грузы



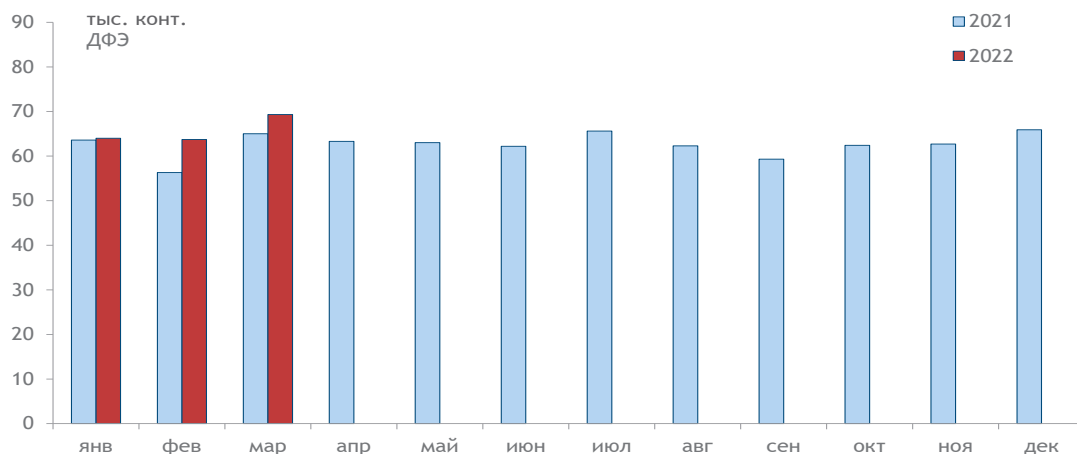
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

69,3 тыс. конт. ДФЭ | **+6,6%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

197 тыс. конт. ДФЭ | **+6,5%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

Химикаты
и сода



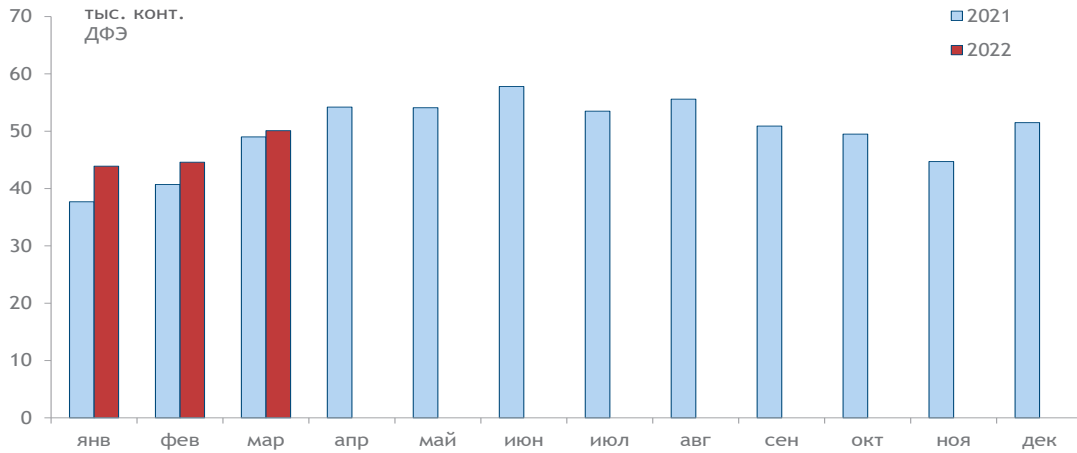
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

50,1 тыс. конт. ДФЭ | **+2,2%** к марту 2021 г.
 перевезено в марте 2022 г.

Лесные грузы

138,6 тыс. конт. ДФЭ | **+8,8%** к январю-марту 2021 г.
 перевезено в январе-марте 2022 г.



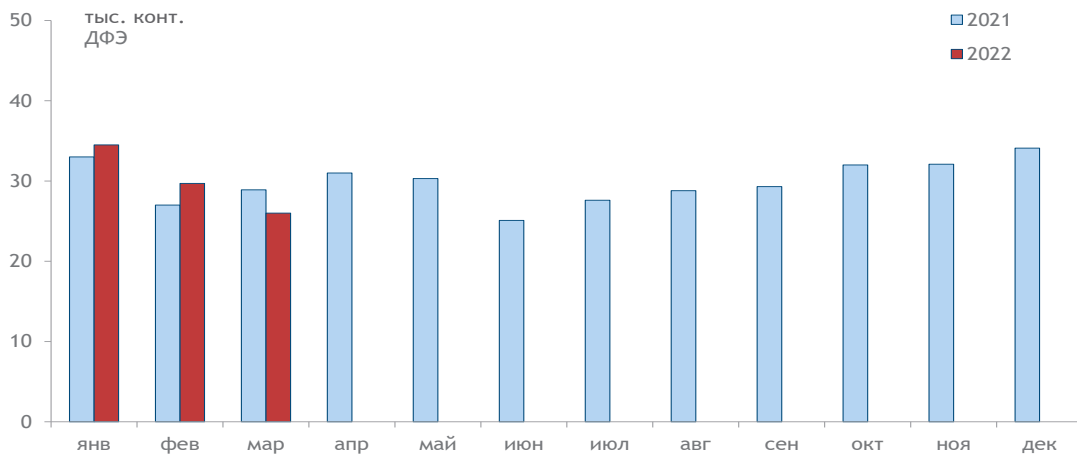
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

26 тыс. конт. ДФЭ | **-10%** к марту 2021 г.
 перевезено в марте 2022 г.

Бумага

90,2 тыс. конт. ДФЭ | **+1,5%** к январю-марту 2021 г.
 перевезено в январе-марте 2022 г.



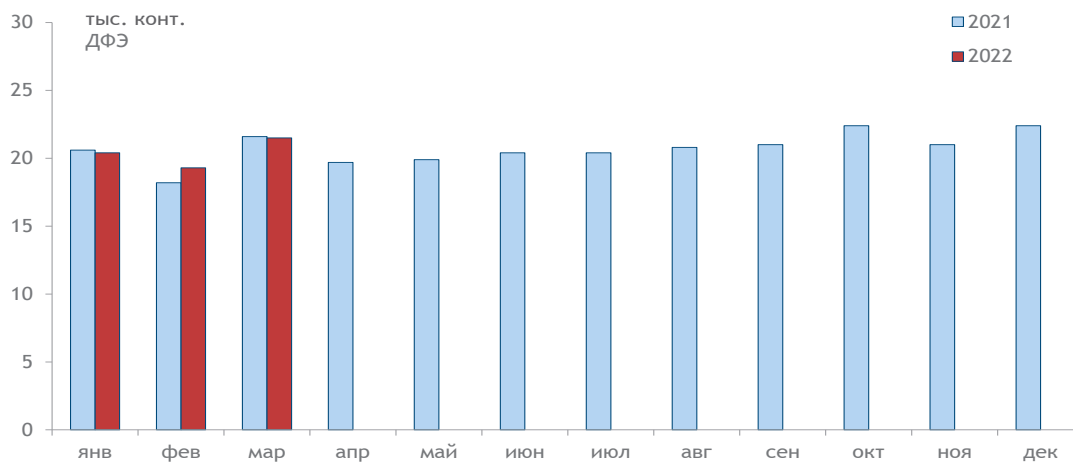
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

21,5 тыс. конт. ДФЭ | **-0,5%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

61,2 тыс. конт. ДФЭ | **+1,2%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

Черные металлы



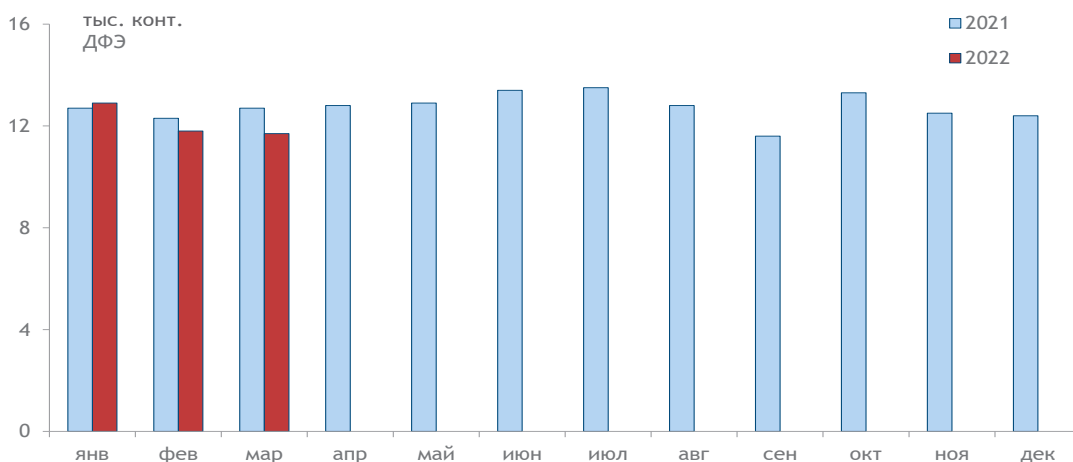
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

11,7 тыс. конт. ДФЭ | **-7,9%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

36,4 тыс. конт. ДФЭ | **-3,5%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

Цветные металлы



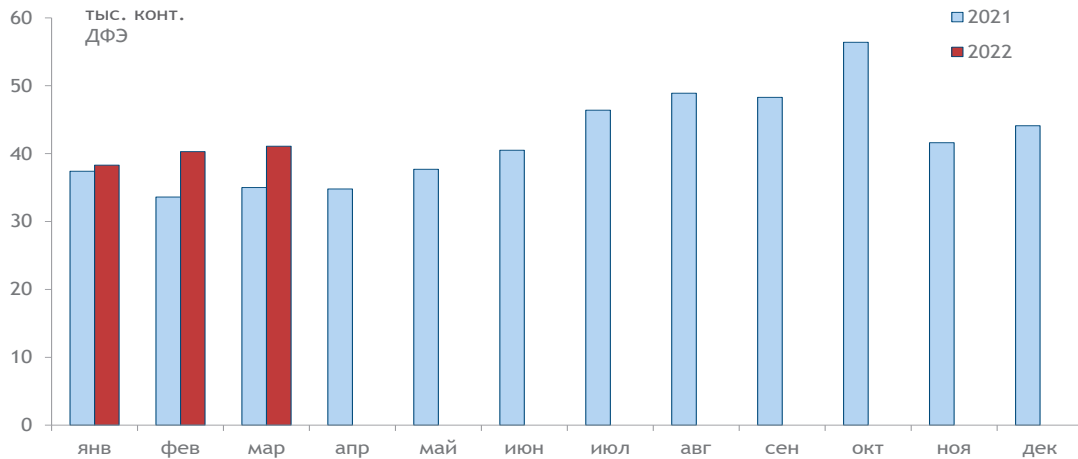
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

41,1 тыс. конт. ДФЭ | **+17,4%** к марту 2021 г.
 перевезено в марте 2022 г.

119,7 тыс. конт. ДФЭ | **+12,9%** к январю-марту 2021 г.
 перевезено в январе-марте 2022 г.

Промышленные товары



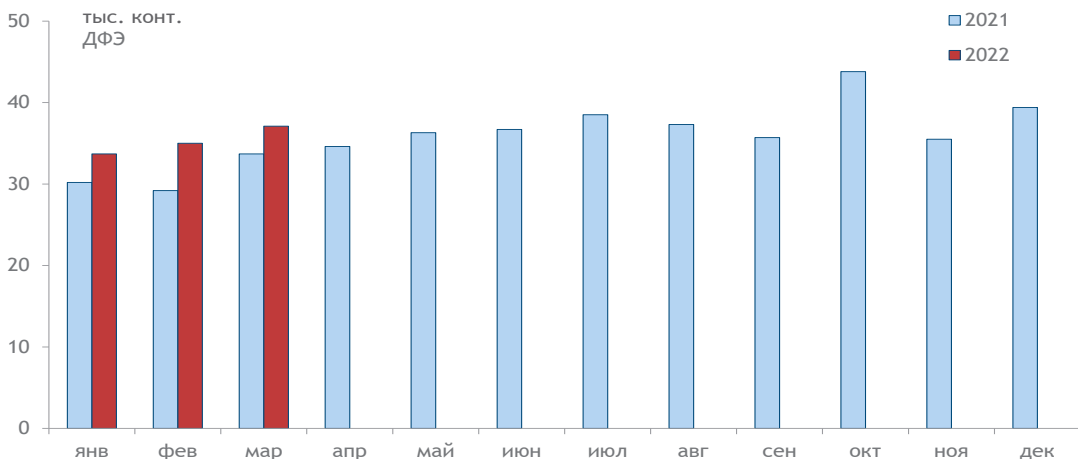
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

37,1 тыс. конт. ДФЭ | **+10,1%** к марту 2021 г.
 перевезено в марте 2022 г.

105,8 тыс. конт. ДФЭ | **+13,7%** к январю-марту 2021 г.
 перевезено в январе-марте 2022 г.

Метизы



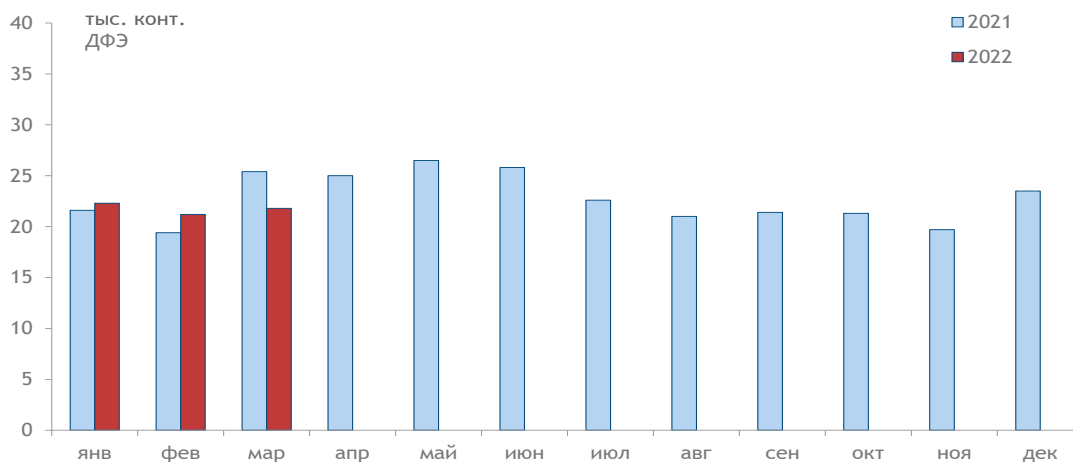
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

21,8 тыс. конт. ДФЭ | **-14,2%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

65,3 тыс. конт. ДФЭ | **-1,6%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

Автомобили и комплектующие



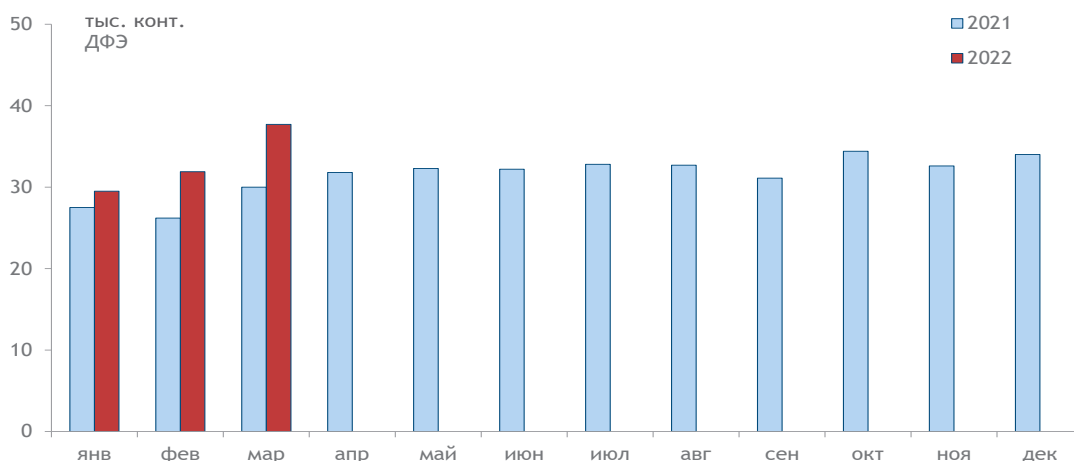
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

37,7 тыс. конт. ДФЭ | **+25,7%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

99,1 тыс. конт. ДФЭ | **+18,4%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

Машины, станки и двигатели



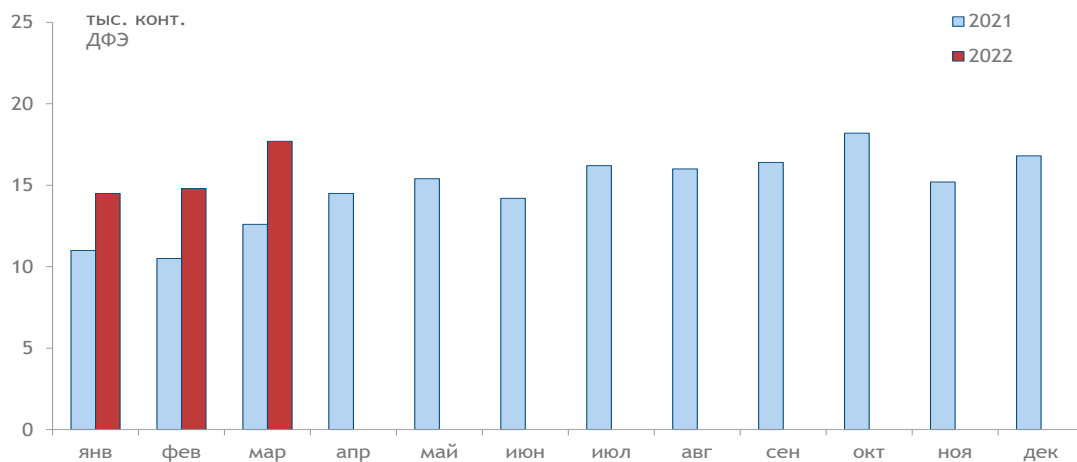
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

17,7 тыс. конт. ДФЭ | **+40,5%** к марту 2021 г.
 перевезено в марте 2022 г.

47 тыс. конт. ДФЭ | **+37,9%** к январю-марту 2021 г.
 перевезено в январе-марте 2022 г.

Остальные и сборные грузы



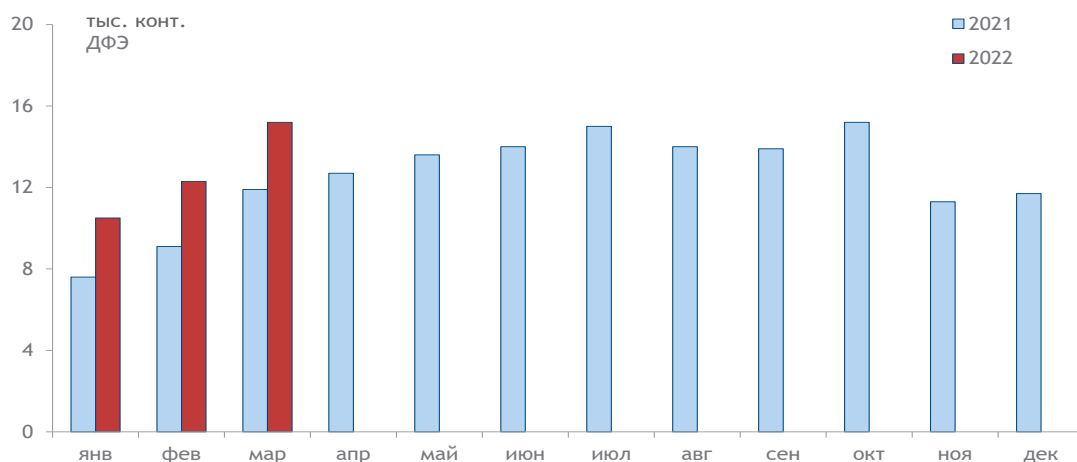
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

15,2 тыс. конт. ДФЭ | **+27,7%** к марту 2021 г.
 перевезено в марте 2022 г.

38 тыс. конт. ДФЭ | **+33%** к январю-марту 2021 г.
 перевезено в январе-марте 2022 г.

Строительные грузы



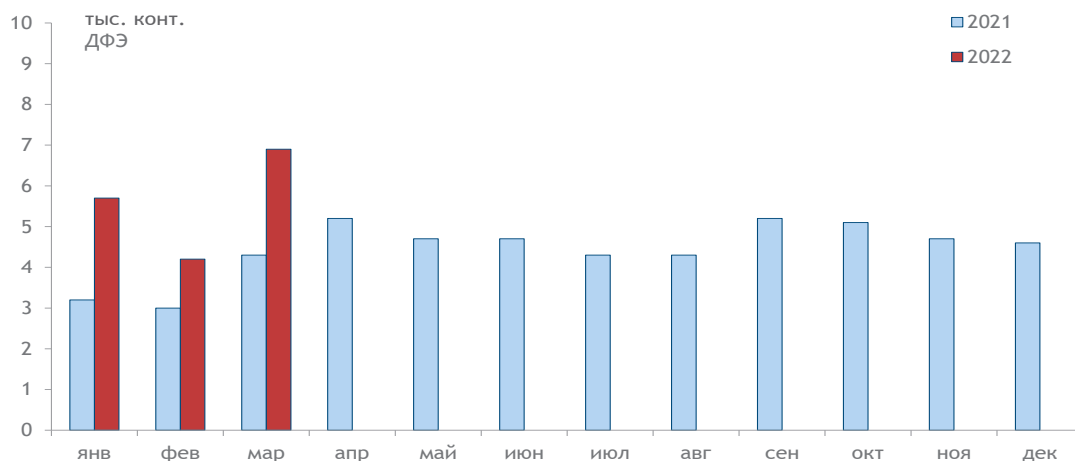
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

6,9 тыс. конт. ДФЭ | **+60,5%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

16,8 тыс. конт. ДФЭ | **+60%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

**Химические и
минеральные
удобрения**



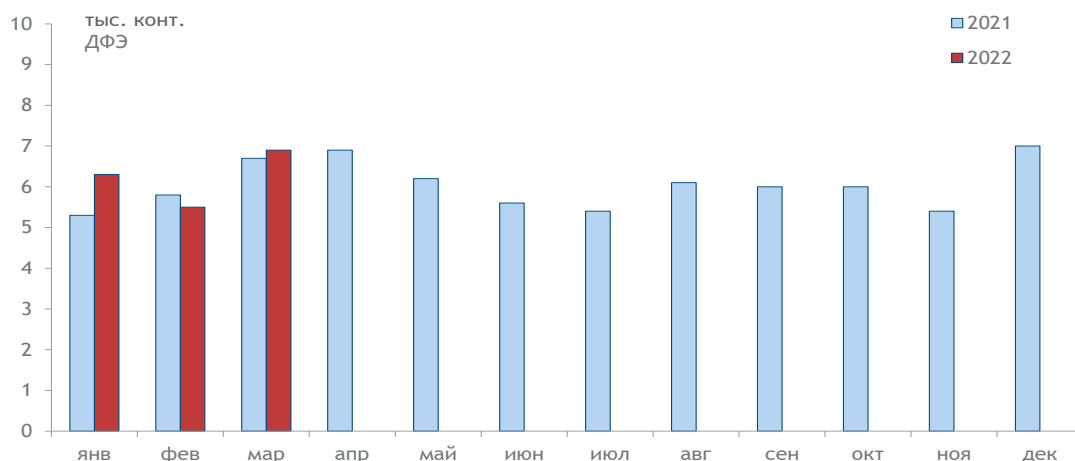
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

6,9 тыс. конт. ДФЭ | **+3%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

18,7 тыс. конт. ДФЭ | **+5,1%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.

**Нефть и
нефтепродукты**



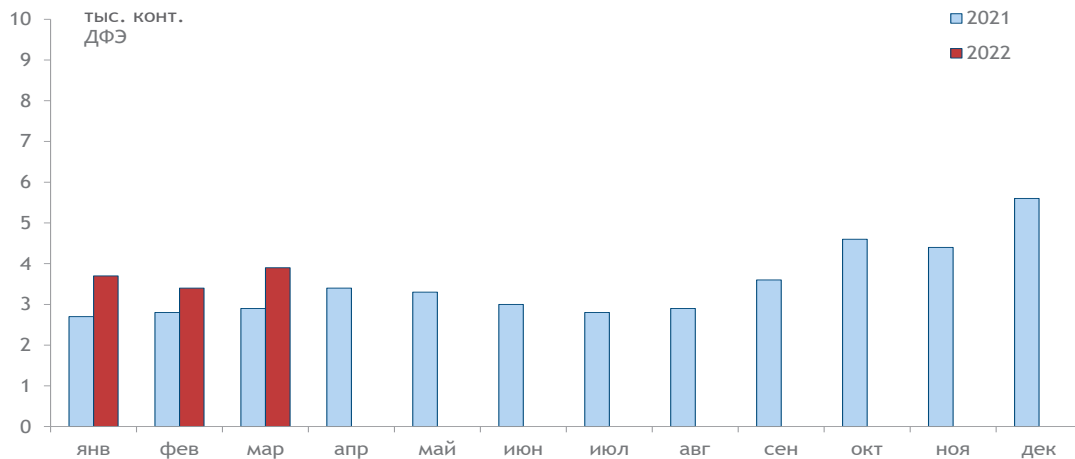
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

3,9 тыс. конт. ДФЭ | **+34,5%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

**Цветная руда и
серное сырье**

11 тыс. конт. ДФЭ | **+31,9%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.



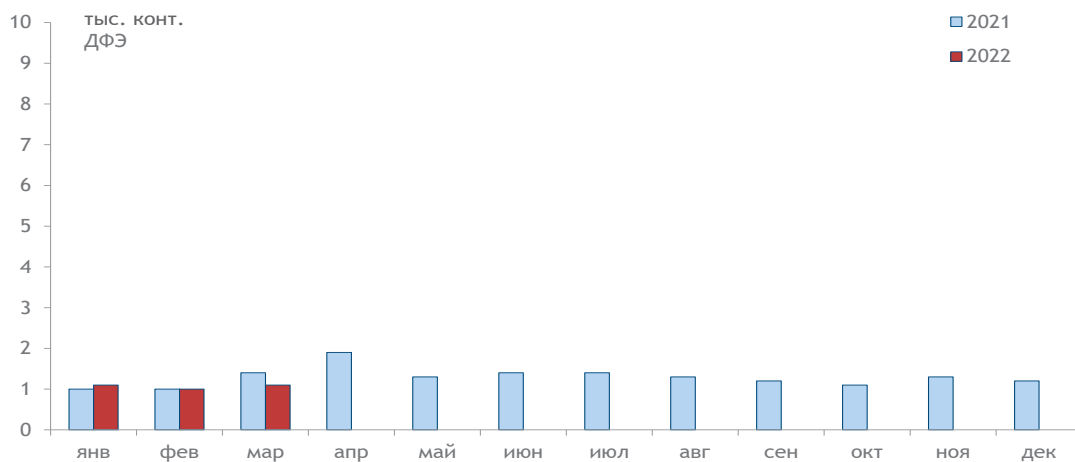
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

1,1 тыс. конт. ДФЭ | **-21,4%** к марту 2021 г.
перевезено в марте 2022 г.

Металлоконструкции

3,2 тыс. конт. ДФЭ | **-5,2%** к январю-марту 2021 г.
перевезено в январе-марте 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

ОСНОВНЫЕ ТRENДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Грузовая панорама. Последствия введённых санкций для российской логистики: оценки, риски, прогнозы

Владимир Савчук, заместитель генерального директора

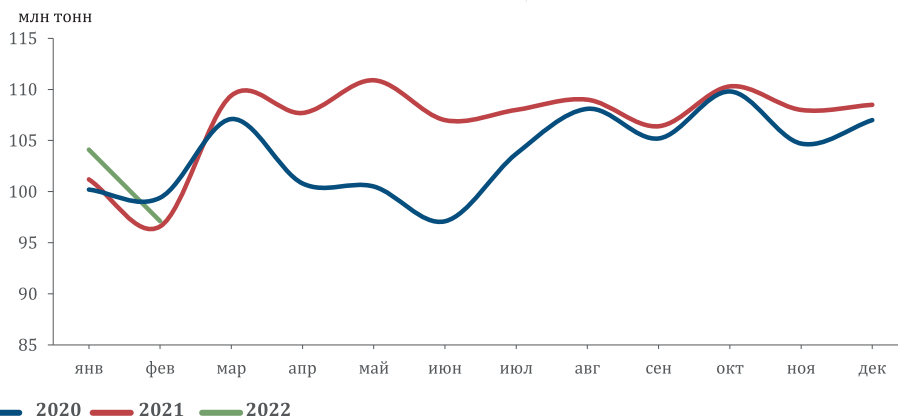
Погрузка на сети ОАО «РЖД» по итогам 2 месяцев 2022 года (1/2)

97,1 млн т | +0,5% к февралю 2021 г.
погружено в феврале 2022 г.

0,20 млрд т | +1,7% к январю-февралю 2021 г.
погружено в январе-феврале 2022 г.

1,6 млн ед.
погружено вагонов* в феврале 2022 г.

Все грузы



* Оценка АНО «ИПЕМ»

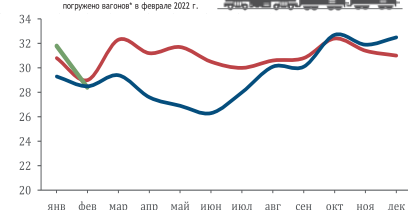
Погрузка на сети ОАО «РЖД» по итогам 2 месяцев 2022 года (2/2)

28,4 млн т | -2,1% к февралю 2021 г.
погружено в феврале 2022 г.

Каменный уголь

60,2 млн т | +0,7% к январю-февралю 2021 г.
погружено в январе-феврале 2022 г.

400,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2022 г.

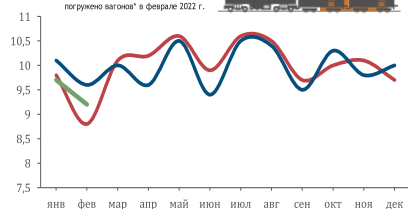


9,2 млн т | +4,5% к февралю 2021 г.
погружено в феврале 2022 г.

Железная руда

18,9 млн т | +1,3% к январю-февралю 2021 г.
погружено в январе-феврале 2022 г.

132,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2022 г.

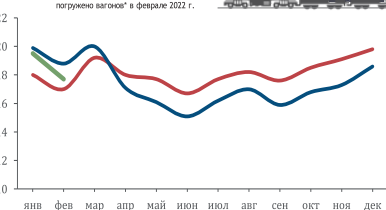


17,7 млн т | +4,1% к февралю 2021 г.
погружено в феврале 2022 г.

Нефть и нефтепродукты

37,2 млн т | +6,4% к январю-февралю 2021 г.
погружено в январе-феврале 2022 г.

304,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2022 г.

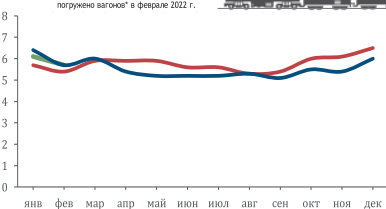


5,7 млн т | +5,6% к февралю 2021 г.
погружено в феврале 2022 г.

Черные металлы

11,8 млн т | +6,5% к январю-февралю 2021 г.
погружено в январе-феврале 2022 г.

90,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2022 г.

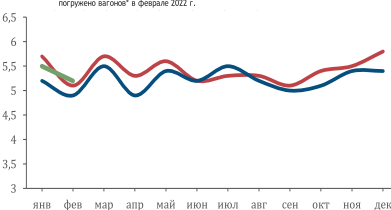


5,2 млн т | +2,0% к февралю 2021 г.
погружено в феврале 2022 г.

Удобрения

10,7 млн т | -0,6% к январю-февралю 2021 г.
погружено в январе-феврале 2022 г.

75,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2022 г.



0,9 млн т | -18,0% к февралю 2021 г.
погружено в феврале 2022 г.

Лом ч/металлов

1,6 млн т | -17,6% к январю-февралю 2021 г.
погружено в январе-феврале 2022 г.

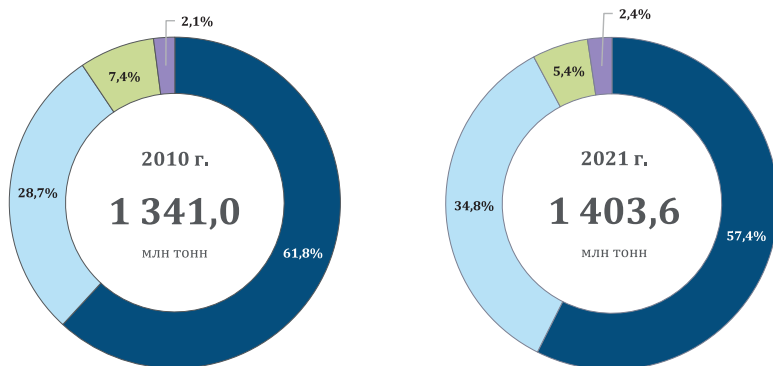
15,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2022 г.



* Оценка АНО «ИПЕМ»

Экспорт в структуре перевозки грузов железнодорожным транспортом занимает менее 40%

Анализ структуры перевозки в 2010 и 2021 годах



Изменение структуры перевозки

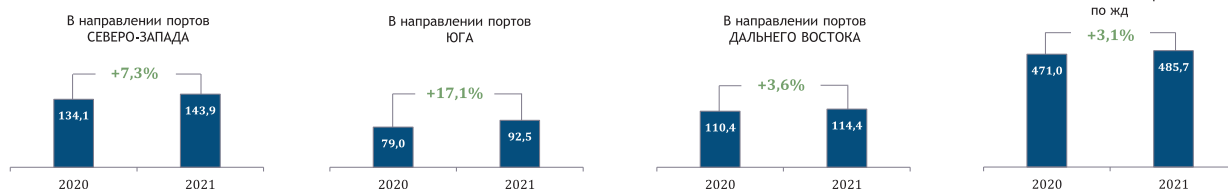
Внутренние перевозки	-4,4 п.п.
Экспорт	+6,1 п.п.
Импорт	-2,0 п.п.
Транзит	+0,3 п.п.



Погрузка экспортных грузов железнодорожным транспортом в 2021 году продолжила рост

Наименование груза*	Объем погрузки	Структура погрузки грузов железнодорожным транспортом на экспорт в 2021 году
Каменный уголь	210,8 млн т	
Нефтеналивные грузы	91,4 млн т	
Химические и минеральные удобрения	38,7 млн т	
Чёрные металлы	29,6 млн т	
Прочие грузы	115,2 млн т	

Погрузка экспортных грузов железнодорожным транспортом за 2021 год*, млн т



* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании пресс-релизов ОАО «РЖД»

Экспорт каменного угля из Российской Федерации в страны ЕС превышает 20%

Наименование страны*	Объем экспорта	Доход	Структура экспорта каменного угля в 2021 году
Страны ЕС	49,4 млн т	3,8 млрд долл.	<p>226,9 МЛН Т</p>
Китай	53,8 млн т	4,7 млрд долл.	
Япония	21,9 млн т	2,2 млрд долл.	
Корея	21,4 млн т	1,8 млрд долл.	
Прочие страны	80,4 млн т	7,1 млрд долл.	



93%

доля железнодорожного транспорта в экспорте каменного угля



* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании данных Федеральной таможенной службы

Экспорт нефтеналивных грузов из Российской Федерации в страны ЕС и США превышает 50%

Наименование страны*	Объем экспорта	Доход	Структура экспорта нефтеналивных грузов в 2021 году
Страны ЕС	183,7 млн т	87,6 млрд долл.	<p>375,9 МЛН Т</p>
Китай	78,2 млн т	39,3 млрд долл.	
США	19,7 млн т	8,7 млрд долл.	
Корея	19,4 млн т	9,5 млрд долл.	
Прочие страны	74,9 млн т	35,7 млрд долл.	



24%

доля железнодорожного транспорта в экспорте нефтеналивных грузов



* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании данных Федеральной таможенной службы

Экспорт химических и минеральных удобрений из Российской Федерации в страны ЕС и США превышает 30%

Наименование страны*	Объем экспорта	Доход	Структура экспорта химических и минеральных удобрений в 2021 году
 Страны ЕС	8,4 млн т	2,8 млрд долл.	 <p>37,6 МЛН Т</p>
 Бразилия	9,8 млн т	3,6 млрд долл.	
 США	3,5 млн т	1,0 млрд долл.	
 Китай	3,2 млн т	0,9 млрд долл.	
 Прочие страны	12,7 млн т	4,2 млрд долл.	




 свыше **90%**





 доля железнодорожного транспорта в экспорте химических и минеральных удобрений

* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании данных Федеральной таможенной службы

Экспорт черных металлов из Российской Федерации в страны ЕС и США превышает 30%

Наименование страны*	Объем экспорта	Доход	Структура экспорта черных металлов в 2021 году
 Страны ЕС	11,9 млн т	8,5 млрд долл.	 <p>43,5 МЛН Т</p>
 Турция	6,7 млн т	4,1 млрд долл.	
 Мексика	3,6 млн т	2,4 млрд долл.	
 Беларусь	2,8 млн т	1,9 млрд долл.	
 Прочие страны	18,6 млн т	12,0 млрд долл.	




68%


 доля железнодорожного транспорта в экспорте черных металлов

* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании данных Федеральной таможенной службы

Экспорт лесных грузов из Российской Федерации в страны ЕС превышает 25%

Наименование страны*	Объем экспорта	Доход	Структура экспорта лесных грузов в 2021 году
Страны ЕС	29,1 млн т	3,3 млрд долл.	
Узбекистан	21,8 млн т	0,6 млрд долл.	
Казахстан	14,5 млн т	0,5 млрд долл.	
Китай	13,9 млн т	2,9 млрд долл.	
Прочие страны	27,5 млн т	3,5 млрд долл.	



около **20%**
доля железнодорожного транспорта в экспорте лесных грузов



* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании данных Федеральной таможенной службы
Для кодов ТН ВЭД ЕАЭС: 4403 и 4412 – коэффициент перевода в тонны 0,62
Для кодов ТН ВЭД ЕАЭС: 4406, 4408, 4410, 4411, 4413 – коэффициент перевода в тонны 0,42

Экспорт зерна из Российской Федерации в страны ЕС менее 5%

Наименование страны*	Объем экспорта	Доход	Структура экспорта зерна в 2021 году
Страны ЕС	1,4 млн т	0,4 млрд долл.	
Турция	6,7 млн т	1,8 млрд долл.	
Египет	5,7 млн т	1,6 млрд долл.	
Азербайджан	1,1 млн т	0,3 млрд долл.	
Прочие страны	17,6 млн т	4,7 млрд долл.	



44%
доля железнодорожного транспорта в экспорте зерна





















* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании данных Федеральной таможенной службы



Экспорт основных грузов на рынок ЕС и США в 2021 году

Наименование*	Объем экспорта на рынок ЕС	Объем экспорта на рынок США	Совокупный объем экспорта на рынок ЕС и США	
			млн тонн	Доля от общего экспорта
 Каменный уголь	49,4 млн т	0,3 млн т	49,7 млн т	21,9%
 Нефтеналивные грузы	183,7 млн т	19,7 млн т	203,4 млн т	54,1%
 Химические и минеральные удобрения	8,4 млн т	3,5 млн т	11,9 млн т	31,6%
 Черные металлы	11,9 млн т	2,1 млн т	14,0 млн т	32,2%
 Лесные грузы	29,1 млн т	0,6 млн т	29,7 млн т	27,8%
 Зерно	1,4 млн т	0 млн т	1,4 млн т	4,3%

* Оценка АНО «ИПЕМ» на основании данных Федеральной таможенной службы

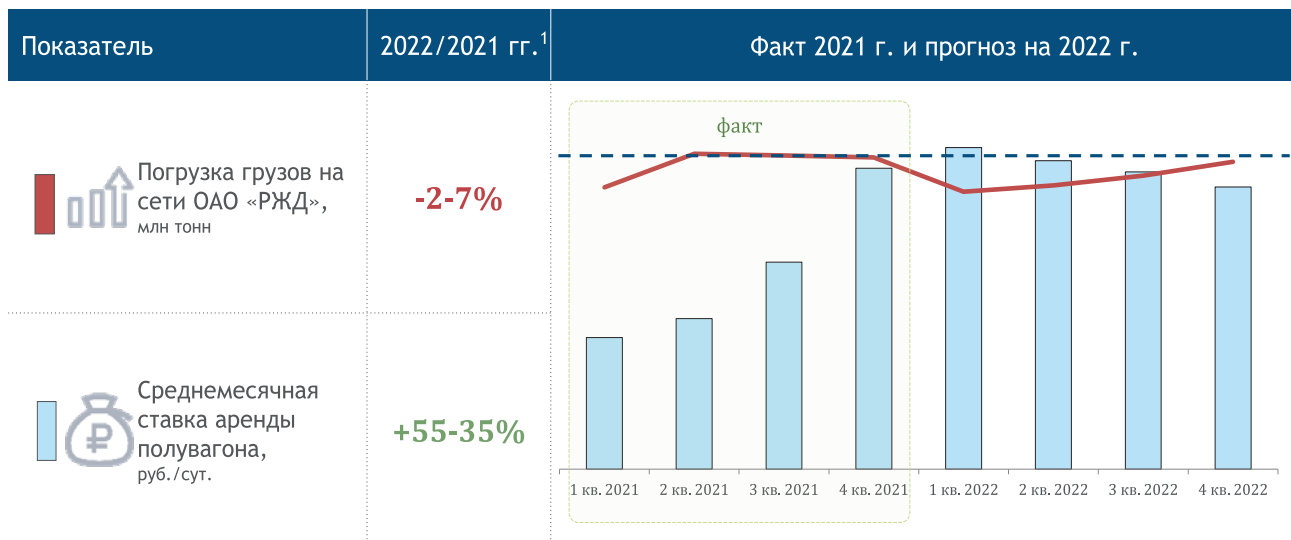
Потенциальные риски для промышленности в России

Фактор	Угольная промышленность	Металлургическая промышленность	Химическая промышленность
Повышение ключевой ставки, ужесточение ДКП			
Прекращение торговых отношений с западными странами			
Нарушение логистики			
Недостаточная пропускная способность железнодорожной инфраструктуры			
Приостановка деятельности зарубежных автопроизводителей на территории РФ			
Усиление внешнего давления, введение новых санкций и ограничительных мер			

 Низкое влияние  Высокое влияние

* Оценка АНО «ИПЕМ»

Основные прогнозы развития отрасли на 2022 год



Примечание
1 Прогноз от марта 2022 года



Андрей Гурьев

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИХОРАДКА» КАК МЕТОД ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ: ИЗ НЕОДНОЗНАЧНОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОПЫТА

В историческом плане даётся характеристика, а также проводится анализ процесса развития железнодорожного транспорта России, начиная с первых проектов строительства дорог с участием государственных средств и гарантий

Сегодня многие убеждены, что в 60–70-е годы XIX века железнодорожный транспорт России вырос из свободного рынка или «фритрейдерства», и поскольку ничего, кроме безобразий, из этой «железнодорожной лихорадки» не получилось, частные железные дороги следует признать, в принципе, делом «никудышным» в противовес государственному. Не вдаваясь в дискуссию о реальной эффективности работы тех и других, акцентируем внимание лишь на том, что никакого фритрейдерства у нас при строительстве железных дорог не было, а была как раз политика государственных гарантий и преференций. И это стоит учитывать сторонникам слишком восторженного отношения к методам регулирования экономики путем массового государственно-частного партнерства.

Пушкин был против

Самые первые инициативы в сфере железнодорожного транспорта являлись в России, как и на Западе, по своей природе конкретными предпринимательскими проектами, направленными на решение бизнес задач. Среди них интересны, например, такие, как планы А.Бестужева о соединении рельсовым путем Волги и Дона (1834 г.) или Н.М.Гамалеи (1835 г.) о постройке посредством акционерного капитала 100-километровой дороги от Моршанска до устья р. Цны для ведения хлебной торговли. Согласно расчетам, эксплуатация этой магистрали должна была приносить не менее 16% годового дохода. Однако подобные планы в то время не приживались в России по причинам ее феодально-самодержавного строя, который консервировал крепостнический дешевый труд, ограничивал движение материальных и человеческих ресурсов, сдерживал развитие производственных и торговых рынков, бюрократизировал все и вся.

Тогда ростки предпринимательства стали пробиваться иным путем. Ученый, бизнесмен и в чем-то, несомненно, авантюрист, Ф.А. Герстнер представил в 1835 г. Николаю I проект постройки целой сети железных дорог, делая упор не столько на хозяйственные, сколько на военно-стратегические аспекты. При этом он просил для себя привилегию в течении 50 лет строить и эксплуатировать дороги в России, причем в первые 20 лет – монопольно и с освобождением на весь срок концессии от налогов.

Планы по строительству сети железных дорог с участием государства вызвали в России, как известно, неоднозначную реакцию. А.С.Пушкин, например, так

высказал свое мнение по данному поводу: «Дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопчут.... Я конечно не против железных дорог, но я против того, чтобы этим занялось правительство.» Также против выступил целый ряд чиновников и специалистов-транспортников, в том числе и выдающийся государственный деятель, министр финансов Е.Ф.Канкрин. Он высказал мнение о том, что реальная экономическая потребность страны в железных дорогах созреет не ранее, чем через столетие. При этом он указывал на то, что в российских условиях водные пути пока явно превосходят сухопутные, тем более, столь дорогостоящие, как рельсовые дороги. Такого же мнения придерживались многие. Например, несколько раз была переиздана лекция инженера, генерал-майора, профессора Института корпуса инженеров путей сообщения М.Г.Дестрема, озаглавленная «О причинах неприменимости железных дорог к средствам и потребностям в России», где разбирались хозяйственные, климатические и геополитические стороны вопроса. Не разделял энтузиазма по поводу немедленного и массового строительства железных дорог и главноуправляющий путей сообщения К.Ф. Толь.

Доводы об экономической нецелесообразности масштабного планового железнодорожного строительства в России в то время возымели было свое действие, и амбициозные намерения Ф.А. Герстнера урезали до опытного экспериментального проекта строительства Царскосельской дороги, но торая в сочетании с построенным несколько позже Павловским музыкальным вокзалом стала играть роль некоего культурно-развлекательного дачного аттракциона.

И тем не менее идеи использования государственных средств, гарантий и преференций в пользу новых железнодорожных строек явно уже были взяты на заметку некоторыми предприимчивыми людьми в Российской империи. Яркий пример тому – проект строительства Варшавско-Венской железной дороги акционерным обществом путем размещения акций, имевших 4-процентную гарантию правительства. Правда, нужного капитала собрать не удалось, несмотря на попытки привлечь иностранные инвестиции, и в 1842 г. Общество отказалось от своего проекта. Но часть акций уже все-таки была размещена и строительство начато, а поэтому правительству пришлось выполнить свои обязательства, компенсировав акционерам прямые затраты, выплатив проценты и даже завершив стройку на средства казны.

В ходе данного прецедента настроения против вмешательства государства в частные хозяйственные железнодорожные проекты усилились. В итоге принятое Николаем I решение по единичному проекту линии Санкт-Петербург – Москва базировалось, в основном, на политических мотивах и предусматривало прямое финансирование из казны. Правда, победившая казенногосударственническая идея не способствовала при этом развитию и вполне здоровых частных инициатив, направленных не на гарантированную прибыль под мнимым флагом величия державы, а на вполне конкретное удовлетворение платежеспособного спроса. Например, таких, как проект нижегородского предпринимателя А.А. Вонлярлярского. Он хотел соединить железнодорожным путем Москву с расположенными на р. Оке Муромом и Елатьмой, получив железнодорожно-водное сообщение между Москвой и Нижним Новгородом. Дорогу предлагалось строить на свой страх и риск без всяких правительственных гарантий на строительный капитал и будущую доходность при эксплуатации. Этот проект был одобрен специальным комитетом по рассмотрению частных предложений об устройстве железных дорог и 10 мая 1847 г. был даже утвержден императором. Однако спроектированный впоследствии под руководством П.П. Мельникова план общероссийской железнодорожной сети включал в себя полностью Московско-Нижегородскую линию, и Вонлярлярский вынужден был от своих предложений отказаться.

Транспорт – это бизнес или катализатор?

После смерти Николая I поражение России в Крымской войне (1853–1856 гг.) было дружно списано на отсутствие современных путей сообщения. Начавшаяся эпоха либерализации всех сфер общественной жизни не могла не затронуть и транспорт. Идеи покрыть страну железными дорогами, которые явятся как бы катализаторами развития промышленности и торговли, стали необычайно популярными. Но казна была не то что пуста, а отягощена внутренними и внешними

оставшимися от войны долгами. Поэтому методу массового привлечения частных капиталов путем государственных гарантий фиксированной доходности для акционеров теперь уже ничто не могло помешать.

Весной 1856 г. банкир барон А.Л. Штиглиц выступил с предложением об образовании Главного общества российских железных дорог, которое бы представляло собой «частно-государственное предприятие» с преобладанием иностранного уставного капитала. 26 января 1857 г. Александр II утвердил Устав Главного общества и Положение об основных условиях для устройства первой сети железных дорог в России», а 28 января последовал Указ о создании в России сети железных дорог.

Положение предусматривало, что в течение 85 лет Общество получало право на эксплуатацию построенных дорог. Ему была предоставлена также монополия постройки параллельных и соприкасающихся линий на 20 лет. Но самое важное в финансово-экономическом отношении заключалось в том, что «правительство дарует Обществу ручательство 5-ти процентов чистого в год дохода». То есть государство гарантировало получение акционерами обычной по тому времени для государственных бумаг величины процента дохода на внесенный капитал. Первые же выпуски акций Главного общества, проведенные в 1857 г., превзошли все ожидания, и спрос превысил предложение. Покупали от 5 до 6000 акций в одно владение, и уже первый выпуск дал сборы в 75 млн. рублей. Акционерами становились люди, преимущественно со связями, в том числе и лица императорской фамилии, включая самого Александра II.

А вот за границей реализация ценных бумаг Главного общества шла плохо, и вскоре большинство их было передано на Петербургскую биржу. Таким образом, надежды на привлечение иностранных капиталов для железнодорожного строительства в России сначала не оправдались – явный признак недоверия более искушенной европейской публики к русскому проекту века. (Хотя позже, при дальнейшей системе развития государственных гарантий, инвестиции из-за рубежа пошли, и до 1876 г. в строительство дорог было вложено, например, 900 млн. рейсмарок из Германии).

В 1858 г. правительство для поддержки Главного общества выпустило срочный внутренний облигационный заем на сумму 35 млн. рублей под 4,5% годовых. Спрос на облигации также превысил предложение. В 1856–1860 гг. было учреждено всего 7 железнодорожных компаний с общим капиталом в 117, 5 млн рублей [6], которые в своих уставах ориентировались на Главное общество. На собранные под гарантии правительства средства началось строительство российских железных дорог.



Qui prodest?

Каковы были плюсы и минусы используемого российским правительством инвестиционного инструмента? С одной стороны, он позволял ускоренными темпами привлекать средства для таких строек, в которые капиталы, в том числе иностранные, до сего момента шли неохотно.

Но с другой стороны, главный недостаток такого механизма заключался в его оторванности от экономической состоятельности самого проекта. Будет ли будущая железная дорога рентабельной или убыточной, нужна ли она действительно другим хозяйствующим субъектам, то есть потенциальным клиентам, или нет – инвестору было безразлично, ибо государство в любом случае обязалось выплатить ему заранее определенный доход. Рыночный механизм соответствия предложения спросу и движения капиталов только в те проекты, ко торые нацелены на удовлетворение реальных запросов потребителей, был здесь блокирован, или точнее, сбит с толку. В этом заключалось коренное отличие такого метода, с вмешательством государства, от инструментария свободного рынка, или фритрейдерства, где предприниматель действует исключительно на свой страх и риск и вкладывает средства только в такие предприятия, в экономическую состоятельность ко торых он верит, а значит, у прожектов, взятых с потолка и не ориентированных на действительный платежеспособный спрос, шансов появиться и разорять кого бы то ни было становится гораздо меньше.

Также необходимо иметь в виду, что когда что-то строят не для того, чтобы потом с этими активами работать на рынке и удовлетворять реальные заказы, а получить подряд и отчитаться о стройке, качество работ вряд ли может быть высоким. Это будет, по возможности, видимость работы, очковтирательство, так хорошо известное впоследствии по командно-административной системе и требующее практически тоталитарного государственного контроля.

Другая важная особенность рассматриваемого метода заключается в том, что выпуск государственных, ничем не обеспеченных обязательств является той самой финансовой пирамидой, которая и порождает экономические кризисы, то есть ажиотажный спрос, биржевые паники, инфляцию, банкротства, дефицит бюджета и т.д. Государственное вмешательство здесь является явным допингом, приводящим хозяйственный организм страны сначала в состояние эйфории, а затем – ломки. Кроме того, коль скоро дело организует государство, все важнейшие решения по управлению проектом принимают чиновники, которые, как известно, склонны брать взятки за предоставление подрядов, лицензий, сертификатов, разрешений и т.д. При этом госслужащие нередко как раз и стремятся принимать решения по тем или иным стройкам лишь потому, что хотят погреть на этом руки, а вовсе не из неких мифических государственных интересов. Бороться с этим можно лишь двумя путями: либо демократизацией общества и либерализацией экономики, либо ужесточе-

нием государственного контроля.

Разумеется, при этом большое значение имеют глубина и широта охвата экономики применяемыми государственными инструментами. Одно дело – какой-либо аван-проект с целью демонстрации предпринимателям новых технических возможностей, и другое – создание гигантской монопольной отрасли. В целом же, как следует из разработок «австрийской» экономической школы, вполне подтвержденных практикой, государственное вмешательство в экономику с целью ускорения каких-либо процессов неизбежно ведет к дальнейшему усилению прямого административного госрегулирования вплоть до национализации целых отраслей. «Все разновидности вмешательства в рыночные явления не только не способны достичь целей, ко торые ставят ся их авторами, но и создают положение дел, которое ...является менее желательным, чем предшествовавшее. Если кто-то желает исправить очевидные несоответствия и нелепости дополнения первого акта вмешательства все большим количеством этих актов, то он должен заходить все дальше и дальше до тех пор, пока не будет полностью уничтожена рыночная экономика и ее не заменит социализм», – констатировал Людвиг фон Мизес.

Фритрейдерство или грюндерство?

Эпохой «железнодорожной лихорадки» в России принято называть период второй половины 1860–1870-х годов, или, точнее, с 1866 г. – строительство П.Г. фон Дервизом и Н.Ф. фон Менком сначала Московско-Рязанской, а затем Рязанско-Козловской железных дорог и до 1878 г. – постройка Уральской горнозаводской дороги Пермь – Екатеринбург, прозванной «губонинской». Первые возведенные новым способом дороги баснословно обогатили самих подрядчиков (примерно 1,5 млн. руб. за подряд) и позволили удачно поместить свои сбережения многим влиятельным людям.

В течение 1866–1870 гг. было образовано 34 акционерных общества – почти втрое больше, чем за весь предшествовавший период железнодорожного акционерного учредительства. Все словно поспехили с ума в стремлении получить железнодорожный подряд или хотя бы купить ценные бумаги, и лишь несгибаемый государственный министр путей сообщения П.П. Мельников упорствовал, пытаясь, например, на опыте постройки Московско-Нурской железной дороги доказать преимущества казенного строительства по сравнению с частным.

Но дело разыгрывалось не на шутку, и сама твердыня государственных железных дорог – Николаевская – уже пошла в 1868 г. в «арендное содержание» Главному обществу с самыми благими намерениями – поднятия инвестиционного имиджа России. Однако и это было сделано с предоставлением таких невообразимых льгот и гарантий, что современник с недоумением писал: «За что акционерам Главного общества обеспечивается крупная доля в доходе казенной дороги, когда весь риск остается безусловно на казне? За что казна,



предоставив пользоваться доходами казенной дороги (улучшенной на 13 с лишком миллионов казенных денег) в течение 20 лет, эксплуатируя ее, еще принимает на себя обязательство в течение 64 лет выплачивать миллионы рублей ежегодно акционерам Главного общества, не затратившим на эту Николаевскую дорогу ни одного своего рубля, не рискующих ни одним своим рублем»? [4] При этом Главное общество расплачивалось с государством за аренду дороги все теми же бумажками – средствами, вырученными от облигационного займа.

Сразу после «приватизации» Николаевской дороги и продажи Аляски на вырученные средства был образован Железнодорожный фонд, представлявший собой государственную систему страхования железнодорожных капиталов. Началась настоящая финансовая вакханалия. Организаторы многих строек стали использовать, в основном, гарантированный облигационный капитал, оставляя акционерный за собой и пуская его в обеспечение новых государственных льготных ссуд. Вполне легально образовывались фиктивные акционерные общества. Нередко государство само же и выкупало свои облигации, наращивая дефицит бюджета. Гарантировалось не только строительство, но и на определенный срок эксплуатация дороги. Сметы строек искусственно завышались, и экономия подрядчиков официально шла им в карман. Все это быстро пропиталось атмосферой небывалого взяточничества и придворных интриг. [10]

«Железнодорожная лихорадка» породила и «железнодорожных королей», то есть наиболее удачливых подрядчиков или взращенных на казенных деньгах олигархов, среди которых особенно выделялись П.Г. фон Дервиз, Н.Ф. фон Мекк, С.С. Поляков, П.И. Губонин, В.А. Кокорев, И.С. Блюх, Л.Л. Кроненберг и др. Проявляя и завидные организаторские способности, и предпринимательскую сметку, и искусство политеза, и пробивную силу, и т.д., они становились героями бесконечных сплетен, анекдотов и легенд, объектами зависти и проклятий, причем, казались обладателями неограниченной властью, не останавливаясь даже перед смещением неугодных им министров. Так, широко

огласку получил случай с министром путей сообщения В.А. Бобринским, не пожелавшим подчиниться закупочным правилам игры при выдаче железнодорожных подрядов и вынужденным в 1871 г. уйти в отставку. Неугоден оказался со своим противостоянием грюндерству и его предшественник П.П. Мельников, ушедший со своего поста «по состоянию здоровья» в 1869 г.

Материальная заинтересованность – это еще не клиентоориентированность

Между тем, сеть действительно росла, и новый вид транспорта уже воочию становился весомой хозяйственной составляющей страны. При этом, если за 1837–1867 гг. было построено 5 тыс. км путей, то за 1868–1877 – 16 тыс. км, то есть темпы роста увеличились почти в 10 раз – до 1,6 тыс. км железнодорожного пути в год. Таких темпов не знали потом даже в СССР, средний годовой прирост в котором составлял в 1918–1991 гг. 683,7 км.

(Между тем, в США с 1830–1869 гг. было построено частными компаниями без сколько-нибудь значительного государственного вмешательства 85 тыс. км, то есть в среднем 2180 км в год).

Однако в условиях работы российских железных дорог того времени существовал целый ряд системных проблем, порожденных, главным образом, методом их возникновения. Правительственные гарантии прибыли в период эксплуатации дорог вносили в рынок железнодорожных перевозок сильнейшие диспропорции в вопросах стимуляции эффективности их работы, клиентоориентированности, доходности, конкурентной политики, дальнейшей инвестиционной привлекательности и т.д. При этом совершенно не в равных условиях находились дороги с гарантиями и без таковых.

Это напрямую отражалось и на тарифной политике, ибо гарантированные магистрали могли снижать ставки ниже уровня рентабельности, разоряя, таким образом, нормальный перевозочный бизнес и перекладывая свои и чужие убытки на казну. Например, Главное общество, получив возможность повышения тарифов на Николаевской дороге, могло снижать их на смежных линиях, искусственно усиливая, таким образом, свою конкуренто-

способность, ибо при возникновении убытков компания могла переписывать их на счет гарантированной правительством Николаевской дороги.

В целом же, «тарифные войны» железнодорожных компаний стали в 1870–1880-х годах просто притчей во языцех и вызвали недовольство как правительства, так и производителей традиционного российского экспорта, главным образом, зерна.

Кроме того, отсутствие условий свободного рынка и слабая ориентация железных дорог на потребительский спрос порождали значительную неоднородность, лоскутность железнодорожного транспорта. Дороги возникали, во многом, искусственно, с нерациональными границами, направлениями, мощностями и т.д. При этом недостаток в России общих правовых и социально-политических благоприятных условий для бизнеса не способствовал рационализации рынка железнодорожных перевозок через естественную предпринимательскую и договорную деятельность. Массовые нестыковки технического и экономического характера разрешались сложно и зачастую лишь посредством вмешательства высоких чиновников. Хотя надо иметь в виду и то, что пусть с большим трудом, но рыночные организационные принципы все-таки также пытались пробить себе дорогу, о чем свидетельствует практика появления и развития с 1869 г. института съездов представителей железнодорожных компаний. Также, в принципе, намечались уже и процессы рациональной консолидации железнодорожных активов через создание укрупненных дорог и картелей.

Между тем, в 70-е годы 19 века единое мнение общественности заключалось в том, что железнодорожный транспорт работает в России просто отвратительно. «Существование многих наших железнодорожных обществ – мнимо; фирмы их – фальшивы; правления их – неправильны; акционеры их – подставные; акции их – не реализованы, а министерство путей сообщения вынуждено оставаться безвластным свидетелем действий, прикрытых законными формами, но противных целям правительства, предприятия и казны,» – писал царю министр путей сообщения А.П. Бобринский. С.Ю. Витте также свидетельствовал, что «дороги в 1870-е годы держались на живой нитке».

Поскольку магистрали строились, в очень значительной части, не для собственного бизнеса и даже не для продажи на рынок, а для отчета чиновникам, то естественно, нарушались технические условия, использовались более дешевые и легкие материалы. Это способствовало многим несчастным случаям. Так, их число составило в 1873 г. 720, а в 1874–948.

Общее число пострадавших лиц при этом достигло, соответственно, 782 и 1045 человек (из них 398 погибших).

В правительство поступали многочисленные жалобы промышленников, торговцев, купцов, помещиков на то, что они сталкиваются на железной дороге с постоянными неисправностями, задержками, невообразимо медленным продвижением поездов, авариями, порчей товаров и т.д. Назначенная Александром II комиссия гра-

фа В.А. Бобринского отмечала, что, например, хлебные грузы, отправленные из Моршанска в начале декабря 1867 г., прибывали в Петербург только полгода спустя – в мае 1868 года. На станциях повсеместно не хватало закрытых пакгаузов и даже открытых платформ для хранения грузов. В 1872 г. было уничтожено 8 млн. пудов хлеба на Орловско-Витебской и Орловско-Грязской железных дорогах. В последующие 1873–1874 гг. массовая порча хлеба в еще больших масштабах произошла на Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороге. Нередки были случаи гибели целых эшелонов различных продовольственных товаров (хлеба, молочных продуктов, рыбы, фруктов и пр.) и скота.

Еще более, чем хозяйственники, были недовольны военные. В апреле 1876 г. военный министр Д.А. Милютин в докладе Александру II писал: «Из 53 имеющихся в России железных дорог 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение они окажутся решительно несостоятельными и поставят государство и армию в весьма большие затруднения». В числе кризисных магистралей он назвал Петербурго-Варшавскую, Московско-Брестскую, Лозово-Севастопольскую, Поти-Тифлисскую, Одесскую, Бресто-Граевскую и др. В том же году для исследования железнодорожного дела была высочайше назначена комиссия Э.Т. Баранова.

Коготок увяз – всей птичке пропасть...

Трудности в дальнейшем финансировании, снижение доходности вновь построенных дорог и рост их задолженности казне привели к постепенному свертыванию во второй половине 70-х гг. темпов железнодорожного строительства. Уже упомянутая последняя дорога П.И. Губонина на Урале дала при своей постройке 5 млн. руб. убытка. Всего же к концу 1870-ых годов порядка 85% частной железнодорожной сети требовало платежей по казенным гарантийным обязательствам, которые становились главным фактором бюджетного дефицита в стране.

Разумеется, было бы совершенно неправильным сказать, что в период бума государством ничего не делалось для улучшения качества строительства и вообще железнодорожного дела. В 1870-ые годы серьезно совершенствовались правила предоставления концессий и образования самих железнодорожных компаний, упорядочивался порядок рассмотрения проектов и смет, усиливалась гласность рассмотрения дел, связанных со злоупотреблениями, расширялась транспортная правовая база, вводились даже зачатки антимонопольного законодательства и т.д.

Однако рычаг изначальных гарантий доходности был столь силен, что далее ситуация развивалась ровно по Мизесу, то есть степень государственного вмешательства нарастала. В 1881 г. было принято решение о выкупе в казну наиболее задолжавших и обанкротившихся железнодорожных предприятий, что и проводилось затем на деле. Кроме того, в 1889 г. в Министерстве финансов был учрежден департамент железнодорожных дел, в функцию которого вошел финансовый контроль



за деятельностью всех остающихся пока еще частных железных дорог. Но главным звеном новой железнодорожной политики правительства была тарифная реформа 1889 года, знаменовавшая превращение цен на железнодорожные услуги из главного рыночного атрибута в орудие административного управления железными дорогами и госрегулирования экономики вообще.

И в то же время, с начала 1890-х годов министр путей сообщения, а затем министр финансов С.Ю. Витте активизировал строительство железных дорог, причем, помимо казенного способа, был взят также курс и на создание крупных компаний на базе тех частных железнодорожных обществ, которые успешно работали и доказали свою жизнеспособность. К концу XIX века в России эксплуатировалось около 40 тыс. верст железнодорожных путей. Из них в собственности у государства находилось более 25 тыс., остальные оставались частными.

Важно отметить, что значительное огосударствливание железнодорожного транспорта хоть и усилило его управляемость, но к финансово-экономическому оздоровлению не привело. В довоенный период XX века российские железные дороги оставались убыточными, причем эти убытки продолжали расти. Для исправления ситуации, по расчетам МПС, ему требовалось в 1906–1912 гг. порядка 900 млн. рублей – просто немыслимая для госбюджета сумма. [16] Логика государственной эксплуатации железных дорог попадала в заколдованный круг:

чтобы повысить доходность дорог, надо было увеличить их грузооборот, для чего инвестировать в инфраструктуру и подвижной состав новые средства. Взять же их можно было лишь из казны, но, во-первых, их там просто не было, а во-вторых, рост сети еще больше увеличил бы убытки и т.д.

В 1918 г. большевики, не мудрствуя лукаво, национализировали российские железные дороги, доведя степень государственного вмешательства в их работу до логического конца, и потребовалось еще 70 лет, чтобы начать элементарно сомневаться в общей состоятельности такого способа ведения транспортного хозяйства.

И тем не менее простых ответов на вызовы того или иного времени обычно не бывает. Могло ли российское правительство во второй половине XIX века, когда буквально весь мир более чем на столетие неотвратимо сползал в государственнические заблуждения, отдаться на волю не ведомого еще тогда «спонтанного порядка» вещей Ф.Хайека или погрузиться в ожидание неоткрытого еще «открытого общества» К.Поппера, устранившись от участия в строительстве дорог в этой поистине непроездной стране? Конечно же, нет.

Однако сегодня последствия многих конкретных форм государственного регулирования экономики являются благодаря неоднозначному историческому опыту вполне известными. Надо только не отрицать очевидные вещи и называть их своими именами...

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

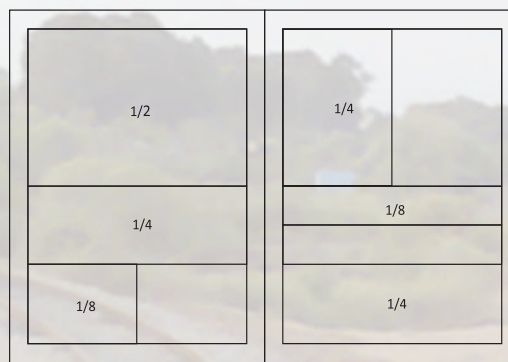
1 полоса - 180x250

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

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 + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
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 + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
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 + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
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)
- ЗАО «Белшпала» (Белгородская область, г. Белгород)
- ЗАО «Энерпром-Инженерные решения» (г. Москва)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорузел» (Московская область, г. Мытищи)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- 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 «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «Омский завод транспортной электроники» (Омская область, г. Омск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Торговый Дом «Запчасть» (Московская область, г. Дмитров)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)

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.



21-23
июня 2022

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8



При поддержке:

АРСС

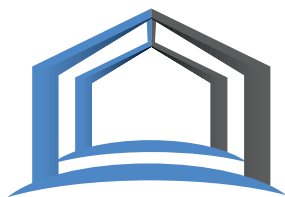
Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

7-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2022



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66



21-23 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2022

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



ТРУБЫ
РОССИЯ
2022

12+

NI
в мире



При поддержке
The Bright World of Metals

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Messe Düsseldorf GmbH
Тел.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93

