

ДЕПО

4(119) 2021

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

апрель

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 7

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 10 - 17

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 18 - 19

Справочная информация

стр. 1, 22 - 48



СОДЕРЖАНИЕ/НОМЕРА

- | | |
|---|--------------|
| СТРАНА | стр. 1 |
| - РОСТ ВЫВОЗА УГЛЯ В СТРАНЫ АТР ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ЧТО ДЛЯ ЭТОГО НЕОБХОДИМО | стр. 22 |
| - ЭКСПОРТ УГЛЯ В СТРАНЫ АТР: ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ | стр. 23 |
| - "СИМЕНС МОБИЛЬНОСТЬ" ЗАПУСКАЕТ СВОДНЫЙ КАТАЛОГ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА | стр. 23 |
| - ОБЪЕМ РЫНКА НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ В 2021 ГОДУ СОКРАТИТСЯ НА 17-25% - ПРОГНОЗ ИПЕМ | стр. 24 |
| - ОБЗОР РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ | стр. 25 - 29 |
| - ПОГРУЗКА НА СЕТИ ОАО "РЖД" В ФЕВРАЛЕ 2021: ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ИПЕМ | стр. 30 - 37 |
| - ВАГОН/КАЧНУЛО В ПРОФИЦИТ | стр. 38 - 39 |
| ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЕ 2021 ГОДА | стр. 40 |
| - ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ | стр. 41 - 46 |
| - РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ | стр. 46 - 47 |
| - ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ! | стр. 48 |



16+

25
years



TransRussia



a Hyve event

Самая крупная в России выставка
транспортно-логистических услуг,
складского оборудования
и технологий

12–14 апреля 2021

Москва, МВЦ «Крокус Экспо»,
Павильон 1

Негабаритные
перевозки



Авто-
мобильные
перевозки



Морские
перевозки



Все решения здесь

Авиа-
перевозки



Железно-
дорожные
перевозки



IT-решения



Интра-
логистика



Получите электронный билет
transrussia.ru

Ваш промокод: **tr21pEODO**



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

| СТРАНА / РЕГИОН | ГОРОД | НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ | ТЕЛЕФОН | № СТР. |
|--|--------------------|--|---|-------------------------|
| 25-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ TRANSRUSSIA/TRANSLOGISTICA | | | | 2-я сторона обл. |
| Россия | Москва | ИТЕ Москва | +7 (499) 750-08-28, +7 (499) 750-08-30 | |
| СОДЕРЖАНИЕ | | | | 1 |
| ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ | | | | 2 - 7 |
| Россия / Нальчинская 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 | ООО "ММП-Ирбис" | +7 (495) 927-10-16 | 4 |
| Россия | Москва | ЗАО "Энерпром-Инженерные решения" | +7 800 777-17-35, +7 (495) 411-60-04 | 4 |
| Россия / Свердловская область | Арамилы | ООО "МЕТАНОМ" | +7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140 | 4 |
| Россия / Брянская область | р.п. Навля | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 | 5 |
| Россия / Республика Удмуртия | Ижевск | ГК Можгинский литейный завод "Арсенал" | +7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28 | 6 - 7 |
| 6-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ 2020 | | | | 8 |
| МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ 2020 | | | | 9 |
| Россия | Москва | ЗАО "Металл-Экспо" | +7 (495) 734-99-66 | |
| ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ | | | | 10 - 17 |
| Россия | Москва, Зеленоград | ООО "НПК "ТЕХНОВТУМ" | +7 (495) 662-59-38, +7 (495) 225-99-60, +7 (495) 662-59-37 | 10 |
| Казахстан | Алматы | ТОО "Vagon Service Almaty" (Вагон Сервис Алматы) | +7 777 755-50-85, +7 771 732-23-03, +7 776 236-16-99 | 11 |
| Россия / Воронежская область | Воронеж | ООО "Промышленная экология и безопасность" | +7 (473) 260-40-02, 260-40-03 | 12 |
| Россия / Республика Удмуртия | Ижевск | ООО "Авант" | +7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10 | 13 |
| Россия | Москва | ООО "СЦ Промжелдортранс" | +7 (495) 660-54-32 | 14 |
| Россия / Ростовская область | Новочеркасск | ООО НПП "Электромаш" | +7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51 | 14 |
| Россия / Республика Чувашия | Чебоксары | ООО "РЕОН-ТЕХНО" | +7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45 | 15 |
| Россия / Республика Чувашия | Чебоксары | ООО "ЭлТехПрод" | +7 (8352) 54-00-80, +7 (902) 663-44-03 | 15 |
| Россия | Санкт-Петербург | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 3333-770 | 16 |
| Россия / Иркутская область | Иркутск | ООО "ТД "Энерпром" | +7 (3952) 452-205, +7 (3952) 452-294 | 16 |
| Россия / Московская область | Воскресенск | АО "ЖДЦех" | +7 (496) 444-82-72 | 17 |
| Россия / Свердловская область | Нижний Тагил | ООО "СТН" (Среднеуральская торговая компания) | +7 (912) 249-10-33, +7(922) 223-30-55, +7 (3435) 45-02-48, +7 (3435) 45-02-49 | 17 |
| 14-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2021" | | | | 18 |
| Россия | Москва | Дирекция выставки "Электроника-Транспорт" | +7 (495) 287-44-12 | |
| МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР | | | | 19 - 20 |
| Россия / Нижегородская область | Нижний Новгород | ООО "ВСР52" | +7 (920) 941-16-06 | 19 |
| Россия / Нижегородская область | Нижний Новгород | ООО "ЛитСтройКом" (ООО "ЛСК") | +7 (930) 220-03-06 | 19 |
| Россия / Нижегородская область | Нижний Новгород | ООО "ЛСК-НН" | +7 (495) 431-08-99, +7 (812) 605-77-10 | 19 |
| Россия / Московская область | Наро-Фоминское | Завод сварки и репрофилирования рельсов | +7 (968) 579-80-72 | 20 |
| 24-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА" | | | | 21 |
| Казахстан | Алматы | TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN | +7 (7272) 58-34-34 | |
| СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ | | | | 1, 22 - 48 |
| РОСТ ВЫВОЗА УГЛЯ В СТРАНЫ АТР ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ЧТО ДЛЯ ЭТОГО НЕОБХОДИМО | | | | 22 |
| ЭКСПОРТ УГЛЯ В СТРАНЫ АТР: ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ | | | | 23 |
| Россия | Москва | АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)" | +7 (495) 690-14-26 | |
| "СИМЕНС МОБИЛЬНОСТЬ" ЗАПУСКАЕТ СВОДНЫЙ КАТАЛОГ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА | | | | 23 |
| Россия | Москва | ООО "Сименс" | + (495) 737-16-25 | |
| ОБЪЁМ РЫНКА НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ В 2021 ГОДУ СОКРАТИТСЯ НА 17-25% - ПРОГНОЗ ИПЕМ | | | | 24 |
| ОБЗОР РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ | | | | 25 - 29 |
| ПОГРУЗКА НА СЕТИ ОАО "РЖД" В ФЕВРАЛЕ 2021: ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ИПЕМ | | | | 30 - 37 |
| ВАГОН КАЧНУЛО В ПРОФИЦИТ | | | | 38 - 39 |
| ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЕ 2021 ГОДА | | | | 40 |
| Россия | Москва | АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)" | +7 (495) 690-14-26 | |
| ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ | | | | 41 - 46 |
| Россия | Москва | Андрей Гурьев | | |
| РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ | | | | 46 - 47 |
| ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ! | | | | 48 |
| 27-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО 2019 | | | | 3-я сторона обл. |
| Россия | Москва | ЗАО "Металл-Экспо" | +7 (495) 734-99-66 | |
| EXPO-RUSSIA UZBEKISTAN/KAZAKHSTAN/VIETNAM | | | | 4-я сторона обл. |
| Россия | Москва | ОАО "Зарубеж-Экспо" | +7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33 | |



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



- Запасные части к гидropередачам
- Запасные части к МПТ, АДМ, ДГНу
- 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 за 1 ед б/НДС руб | Наименование | Цена за 1 ед б/НДС руб |
|---|------------------------|--|------------------------|
| Диск с металлокерамикой 50-330А-82 | 1 250 | Капитальный ремонт УГП 230(300) ,ГП 300 | 220 000 |
| Диск ведущий 50-330А-83А | 950 | Капитальный ремонт УГП 1200/750/ПР,М | 320 000 |
| Насос питательный 53-359-00 | 52 000 | Гидropередача УГП 230(300) | 1 250 000 |
| Клапан плавного трогания 46.30.00.000 | 36 800 | Рессоры впо 55.30.19/20 (комплект) | 6 500 |
| Золотниковая коробка 50-345-00 | 49 000 | Гидropередача УГП 1200/750/ПР/М | 2 650 000 |
| Клапанная коробка 53-358-00 | 36 000 | Главный вал 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000 | 1 700 000 |
| Блок управления УГП 55-351И-00-КТ (14.50.01.000-КТ) | 43 000 | Муфта предохранительная 53-215-00 (ДГНу 5.00.24.200) | 22 000 |
| Пульт управления УК 25/9-18 97.80.02.100 | 55 000 | Лебедка для перетяжки пакетов 86.70.02.000 сб | 430 000 |
| Вал фрикционный 53-330-200 | 235 000 | 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 | 55 000 |



БРЯНСКРЕЗИНОТЕХНИКА

Производственное предприятие завод РТИ
ООО «Брянскрезинотехника»

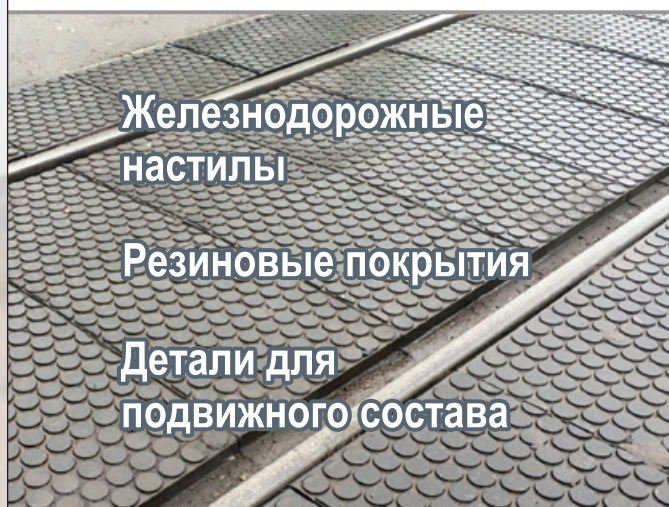
- Пластины для изготовления баллонов ограждения междвагонных переходных площадок (суфле междувагонное), в том числе формовое (монолитное);
- Прокладка буксовая 35061-Н;
- Кольцо буксовое 35063-Н;
- Кольцо уплотнительное 40811-Н;
- Кольцо уплотнительное 40812-Н;
- Покрытие напольное резиновое "Пазл" 430x430x20 мм, 430x430x5 мм;
- Коврик антивибрационный резиновый универсальный.
тел.8-980-315-40-69 - менеджер Екатерина
- Подрельсовые резиновые прокладки (ЦП-143, ЦП-362, ОП-366 и другие);
- Техпластины формавая, рулонная;
- Техпластина ТМКЩ 1300x1090x20, 2005x1305x20
тел.8-980-315-40-77 - менеджер Виктория

Полная информация на сайте www.brt-rti.ru

Заявки на продукцию можно отправить на электронную на 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 | 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 |
| Подкладка КБ-50 | ООО "Стройпуть" | +7 (495) 739-82-16 |

| Наименование | Ед. изм. | Цена руб. | Компания | Телефон |
|----------------------------------|----------|-------------------|-----------|------------------|
| Ж/д переезд 6метров через 1 путь | комплект | 259000 руб. с НДС | 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 |

ММП-ИРБИС

ИСТОЧНИКИ ПИТАНИЯ ДЛЯ СВЕТОДИОДНЫХ СВЕТИЛЬНИКОВ от ООО «ММП-Ирбис»



Серия ВСТ
Для питания светодиодной нагрузки мощностью 100 Вт стабилизированным током. Используются в светильниках, предназначенных для работы в сетях со сложной электромагнитной обстановкой: РЖД, протяженные магистрали уличного освещения, производственные объекты.

109202, г. Москва, а/я 55, тел: +7 (495) 927-10-16, e-mail: main@mmp-irbis.ru, http://www.mmp-irbis.ru/

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

Завод-изготовитель железнодорожного оборудования и инструмента:

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



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

МК Штампованные изделия из металла
Метакор

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

| 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 правки 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 ПГНП | 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 | 145'000,00 | ООО «МЕТАКОМ» | +7 343 38-22-789, |
| Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗЩ-1 ЦПЗ1ТУ | шт | 14,50 | ООО «МЕТАКОМ» | +7 9222-922-140 |
| Скоба шпальная S-образная | шт | 16,50 | ООО «МЕТАКОМ» | +7 343 38-22-789, |
| Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17 | шт | 11,20 | ООО «МЕТАКОМ» | +7 9222-922-140 |
| Втулка изолирующая ЦП-142 | шт | 7,00 | ООО «МЕТАКОМ» | +7 343 38-22-789, |
| Скоба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3 | шт | 27,00 | ООО «МЕТАКОМ» | +7 9222-922-140 |

ВНИМАНИЕ!

С января 2021 года рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



ООО МЕТАЛЛСНАБСЕРВИС

КОМПЛЕКСНАЯ ПОСТАВКА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

ПРЕДЛАГАЕМ РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСТАВКИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА:



- Клин Ханина М1698.00.003 ТУ 3183-234-01124323-2007 (условный номер 2125 для клеймения продукции);
- Колодка тормозная чугунная тип «М»
- Колодка тормозная чугунная без скобы для вагонов тип «С»
- Колодка тормозная чугунная с металлическим каркасом тип «Ф»

ООО ПЕРЕХВАТЧИК

Комплексная разработка противотаранных устройств и систем защиты периметра. Экстренная блокировка нерегулируемых жд переездов и подходов (подъездов) к критической инфраструктуре.



242130, Брянская область, Навлинский район, р.п. Навля, ул. Комсомольская, дом №7

+7 (4832) 3000-97, 363-556, 363-557, +7-919-199-60-49 и 8(4832) 36-35-59, mss032@yandex.ru, rf.barrier@yandex.ru

| Наименование | Ед. изм. | Цена | Компания | Телефон |
|---|----------|------------|------------------------|------------------------------|
| Клин Ханина М1698.00.003 ТУ 3183-234-01124323-2007 (условный номер 2125 для клеймения продукции); | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Колодка тормозная чугунная тип "М" | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Колодка тормозная чугунная без скобы для вагонов тип "С" | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Колодка тормозная чугунная с металлическим каркасом тип "Ф" | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Коллектор выхлопной 2Д50.18-1 (1-ПД4.18-1сб) | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Коллектор надувочный 2Д50.19сб (1- ПД4.19-2) | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Кожух редуктора ТЭМ17.35.27.000 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Кожух редуктора ЗТЭ25НМ 35.27.000 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Подвеска электродвигателя ТЭМ1.35.10.015 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ18.10.60.000 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ18.10.61.000 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Привод двухмашинного агрегата ТЭМ2.85.60.017 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Привод возбудителя (без возбудителя опоры) ТЭМ18ДМ.85.60.011 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Опора промежуточная (без шкива) ТЭМ18Д.85.50.013 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Топливоподнаживающий агрегат ТЭМ2.20.55.000СБ. | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |
| Комплект коллекторов ТЭМ2 | шт | по запросу | ООО "Металлснабсервис" | +7 (4832) 30-00-97, 30-00-64 |

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

**Предприятиями группы компаний МЛЗ «Арсенал» освоено производство полного цикла
и сборочное изготовление следующей железнодорожной продукции:**

| Вкладыши МОР | |
|--|---------------|
| Вкладыш МОР 8ТХ.263.178/179, комплект | 23000-00 руб. |
| Вкладыш МОР БИЛТ.304.139.014/014-01, комплект | 23000-00 руб. |
| Клапаны для дизелей Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН | |
| Клапан впускной Д50.09.009, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт | 2000-00 руб. |
| Клапан выпускной Д50.09.010, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт | 2100-00 руб. |
| Клапан впускной/выпускной Д27.16.006, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт | 2090-00 руб. |
| Клапан впускной Д246.01.00СБ (Д49.78.05, 5Д49.78.2СПЧ), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт | 2860-00 руб. |
| Клапан выпускной Д243.16.01.00СБ (11Д40.84.1СПЧ-4), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт | 3080-00 руб. |
| Клапан впускной 0210.05.060, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт | 1210-00 руб. |
| Клапан выпускной 0210.05.070, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт | 1210-00 руб. |
| Башмаки тормозные горочные | |
| Башман тормозной горочный 8739.00Сб, шт | 800-00 руб. |
| Колодка опорная башмака, шт | 480-00 руб. |
| Полоз башмака, шт | 550-00 руб. |
| Диски фрикционные | |
| Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046, шт | 1000-00 руб. |
| Головки кардана и комплектующие | |
| Головка кардана АЗ6-С2 на заклепках, в сборе, шт | 1150-00 руб. |
| Головка кардана АЗ6-С2 сварная, в сборе, шт | 1050-00 руб. |
| Втулка металлическая 540-2208120, шт | 70-00 руб. |
| Втулка резиновая 540-2208115-01, шт | 80-00 руб. |
| Диски муфты | |
| Диск муфты ТЭМ2.85.60.162, шт | 36-00 руб. |
| Диск муфты ТЭМ1.40.20.116, шт | 50-00 руб. |
| Диск муфты ТЭ3.52.055, шт | 55-00 руб. |
| Помпы и комплектующие | |
| Помпа топливоподкачивающая 2Д100.32.010СБ, в сборе, шт | 7050-00 руб. |
| Стартеры и комплектующие | |
| Стартер ПС-У2 в сборе, шт | 75000-00 руб. |
| Блок магнита стартера ПС-У2, шт | звоните |
| Блок магнита стартера ПС-У2.2, шт | звоните |
| Блок магнита стартера ПС-У2.3, шт | звоните |
| Блок магнита стартера ПС-У2.4, шт | звоните |
| Корпус стартера ПС-У2.3, шт | звоните |
| Якорь стартера ПС-У2.2, шт | 33000-00 руб. |
| Коллекторный узел стартера ПС-У2.2, шт | звоните |
| Зацепное устройство стартера ПС-У2.2, шт | звоните |
| Щеткодержатель стартера ПС-У2.2, шт | звоните |
| Наличники | |
| Наличник ТЭ3.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117, ТГМ1.35.05.124), 400*130*6 мм, шт | 360-00 руб. |
| Наличник ТЭ3.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175), 230*50*6 мм, шт | 127-00 руб. |
| Наличник ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138), 320*130*6 мм, шт | 330-00 руб. |
| Наличник ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139), 200*50*6 мм, шт | 147-00 руб. |
| Наличник ТЭ.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141), 200*50*6 мм, шт | 147-00 руб. |
| Уточнить наличие, цены и варианты оплаты: +7 (341) 257-09-80 доб. 103 sales@arsenal-zavod.ru — почта для заявок | |

**08-10
июня 2021**

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8



При поддержке:

АРСС

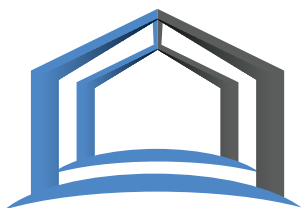
Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

6-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2021



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66



08-10 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ **2021**

Место проведения:

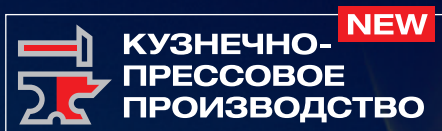


ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции



Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2021**

12+

N1
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



ООО «НПК «ТЕХНОВОТУМ»

Развитие современных технологий в промышленности способствует появлению новых материалов и вынуждает ключевые отрасли потребителей переходить на новые стандарты диагностики и мониторинга как самих материалов, так и объектов в состав которых они входят.

Железные дороги мира переходят к новым технологическим трендам, включая безуглеродную энергетику, экологичный транспорт и т.д. Железная дорога относится к консервативной отрасли и современные подходы материаловедения к улучшению качественных характеристик объектов ж.д. для инфраструктуры становится проблемой.

Так европейское сообщество в борьбе за снижение потребления энергии и с целью защиты окружающей среды предлагает облегчить подвижной состав не менее чем в половину его нынешней массы за счет использования композитов. Использование многослойных композиций для проектирования элементов внутренней отделки составов, замена на более легкие по весу и прочные по конструктивному исполнению полки и панели, снижение нагрузок при движении высокоскоростных поездов на оси – все это преимущества композиционных материалов, которые разрушаются под напряжением значительно меньше, чем металлы, не подвержены коррозии, магнитоинертны, обладают высокой удельной прочностью и стойкостью к вибрационным нагрузкам.

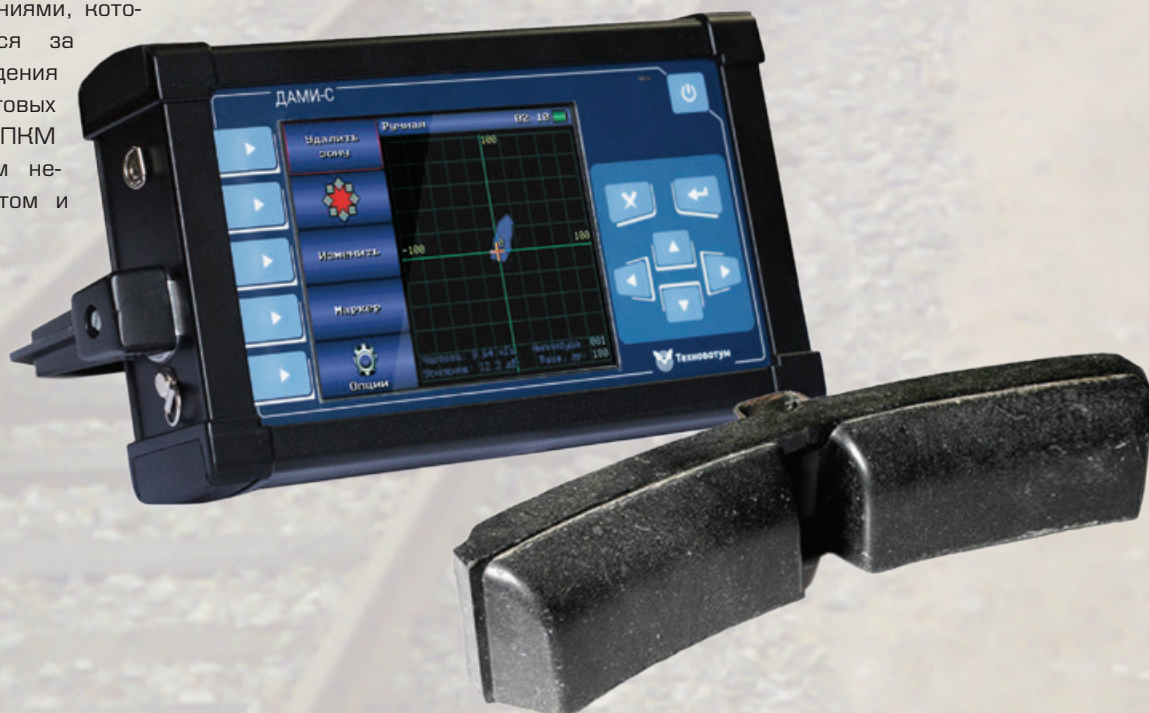
Наша компания на протяжении нескольких лет является изготовителем диагностического оборудования неразрушающего контроля для изделий из композиционных материалов – ДАМИ-СО9 и Робоскоп «ВТМ-5000 Композит». Работая непосредственно с производителями ПКМ и с компаниями, которые обращаются за услугой проведения диагностики готовых объектов из ПКМ мы располагаем необходимым опытом и

технологической оснасткой для оказания качественного сервиса. За счет собственной производственной базы и исследовательской лаборатории мы отслеживаем тенденции отрасли композиционных материалов и предлагаем на выбор два вида высокотехнологичного электронного оборудования: портативное и автоматизированное. Пользующиеся спросом ДАМИ-СО9 и Робоскоп «ВТМ-5000 Композит» по своим функциональным возможностям не уступают дорогостоящим западным аналогам, так широко рекламируемым отечественными перепродающими компаниями и конкурируют на отечественном и западном рынках с общепризнанными мировыми лидерами.

На сайте нашей компании размещена детальная информация с описанием и функциональными возможностями оборудования, представлен широкий набор преобразователей и аксессуаров для проведения неразрушающего контроля.

Мы приглашаем к сотрудничеству заинтересованных в приобретении товаров и услуг, а наш центр предложит Вам исчерпывающую информацию по срокам оказания услуг дефектоскопии и ценам на нашу продукцию.

**Контакты – г.Москва,
 г.Зеленоград, ул.Сосновая аллея 6А
 Телефон+7495 6625938
 Email – marketing@votum.ru**



ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ!



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

КОМПАНИЯ «VAGON SERVICE ALMATY» ПРЕДЛАГАЕТ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ Ж/Д ВАГОНОВ В ШИРОКОМ АССОРТИМЕНТЕ ИХ РАЗНОВИДНОСТЕЙ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ. ДАННАЯ ПРОДУКЦИЯ ПОСТАВЛЯЕТСЯ НАМ ОТ НАДЕЖНЫХ ПОСТАВЩИКОВ, ЧТО ИСКЛЮЧАЕТ ПОПАДАНИЕ В ПРОДАЖУ ДЕТАЛЕЙ И УЗЛОВ В СБОРЕ КОНТРАФАКТНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ ИЛИ БЫВШИХ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОД ВИДОМ НОВЫХ ИЗДЕЛИЙ.

В НАШЕЙ КОМПАНИИ ВЫ МОЖЕТЕ ПОДОБРАТЬ РАЗЛИЧНЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ Ж/Д ВАГОНОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, А ТАКЖЕ РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ. СРЕДИ ОСНОВНЫХ КАТЕГОРИЙ НАШЕЙ ПРОДУКЦИИ:

- ДЕТАЛИ ТЕЛЕЖЕК, КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ И РЕЗЦЫ ДЛЯ ИХ ОБРАБОТКИ;
- ПРИВОДЫ ЭЛЕКТРОГЕНЕРАТОРА И ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ;
- СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРО-, ВОДО- И ТЕПЛОСНАБЖЕНИЯ, А ТАКЖЕ ХОЛОДИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ;
- ВНУТРЕННЕЕ ПАССАЖИРСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И САНТЕХНИКА;
- РЕЗИНОВЫЕ ИЗДЕЛИЯ.
- ПРИ ЭТОМ КУПИТЬ ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА ВЫ МОЖЕТЕ ПО НАИБОЛЕЕ ВЫГОДНЫМ В РЕГИОНЕ ЦЕНАМ.



ООО «ПРОМЫШЛЕННАЯ ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ»

Задачи разработчиков и пользователей комплексов вибродиагностики подшипников колесных пар

Перед разработчиками комплексов вибродиагностики подшипников колесных пар ж/д вагонов стоит ряд принципиальных технических требований: выявлять с достоверностью не менее 90 % однозначно в формате «Годен» - «Брак» все недопустимые дефекты в подшипниковых узлах, установленные в нормативных и руководящих документах ОАО «РЖД»; использовать в программном обеспечении совокупность нескольких методов, используемых в вибродиагностике, исключить влияние человеческого фактора; минимизировать количество датчиков и время диагностирования; максимально унифицировать системы для всех типов подвижного состава при минимальной адаптации; обеспечить высокую надежность и ремонтнопригодность комплексов.

Исходя из этих требований, специалистами ООО «Промышленная экология и безопасность» (ООО «ПЭБ») г. Воронеж были разработаны и поставляются в вагоноремонтные предприятия РФ, Белоруссии, Казахстана информационно-измерительные системы и стенды вращения колесных пар с 1998 года - УДП-85, с 2001 года – УДП-2001С, с 2003 года полностью автоматизированный информационно-измерительный комплекс УДП-2001СМ, в котором ЭВМ включена в цепь фиксации, обработки, анализа характерных вибраций, сравнения их с эталонными и управления всем режимом работы по программе испытаний. На протяжении многих лет комплексы находятся в работоспособном состоянии, что подтверждает их высокую надежность. Так как далеко не всегда удается найти оптимальную совокупность необходимого количества измеряемых диагностических параметров на все виды зарождающихся дефектов, то приходится отказываться от обнаружения конкретных видов зарождающихся дефектов и проводить комплексный анализ одного или нескольких развитых дефектов, один из которых легко обнаруживается выбранной совокупностью параметров с вынесением результата в формате «Годен» - «Брак». Для определения пороговых значений были использованы статистические методы обработки параметров диагностики, с последующим построением вероятностно-статистической модели плотности распределения величины измеряемого вибросигнала и учетом классификации дефектов подшипников большой партии колесных пар при их диагностике. Последующая разборка подшипников, забракованных по вибродиагностическому параметру, для фиксации конкретного дефекта и степени его развития, позволила все диагностируемые подшипники отнести к одной из четырех групп в зависимости от величины регистрируемого сигнала: первая группа – подшипники высокого качества, вторая - слабо изношенные, третья – сильно изношенные, четвертая группа (максимальное значение регистрируемого вибросигнала) - дефектные.

На эффективность диагностических комплексов решающее влияние оказывают как разработчики, так и пользователи. Разработчик оптимизирует количество и чувствительность используемых диагностических параметров, руководствуясь требованиями заказчика к производительности и стоимости системы диагностики. Функции пользователя направлены не только на проведение диагностических измерений с получением результатов диагноза, прогноза и проведение в соответствии с ними регламентных и ремонтных работ, но и на снижение вероятности ошибок в результатах диагноза и прогноза. Для этого пользователь должен выдерживать согласованные с разработчиком требования при монтаже и эксплуатации комплекса, неукоснительно соблюдать инструкции при работе на установке, содержащиеся в руководстве по эксплуатации, проводить ежесменное техническое обслуживание комплекса, поддерживать необходимые для достоверной диагностики режимы работы в момент проведения измерений.

Комплексная проверка работоспособности комплекса (регламентированное техническое и метрологическое обслуживание, в том числе, калибровка, установка пороговых значений) в соответствии с руководящими документами ОАО «РЖД» осуществляется предприятием - изготовителем с использованием контрольного образца не реже одного раза в год при периодической калибровке, поверке аппаратно-программной части, а также при проведении ремонта или модернизации комплекса.



ООО «ПЭБ» осуществляет:

Производство, поставку, пуско-наладочные работы, ежегодное техническое и метрологическое обслуживание установок для вибродиагностики роликовых и кассетных подшипников буксовых узлов колесных пар железнодорожных вагонов УДП-2001СМ.

Текущий ремонт, модернизацию в соответствии с требованиями руководящих документов ОАО «РЖД» установок УДП-2001СМ, УДП-2001С, УДП-85, находящихся в эксплуатации в вагоноремонтных предприятиях, ремонт и калибровку устройства вибродиагностики УДП-2001.

Готовы рассмотреть Ваши заявки: ooo_peg@mail.ru

**394033, г. Воронеж, Ленинский пр-т, д. 119 А
 Тел.факс: (4732) 60-40-02, 60-40-03
ooo_peg@mail.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



ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС». 109387, Москва, ул. Летняя, 7/1
8 (495) 660-54-33, www.scpgt.ru; sale@scpgt.ru

Экспертами ООО СЦ Промжелдортранс на протяжении 10 лет проверено более 200 предприятий и выдано более 700 сертификатов соответствия. ООО СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС провело процедуру продления срока службы 60% локомотивов в России. Наши эксперты могут оказать квалифицированную помощь в решении следующих вопросов:

1. Сертификации – производства по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава и железнодорожных путей;
2. Дефектоскопия - ж/д путей и стрелочных переводов;
3. Услуга доступа к сайту с актуальной технической документацией (приказы органов власти в сфере железнодорожного транспорта, нормативные документы по обслуживанию и ремонту подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта);
4. Выбор квалифицированной подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС;
5. Проведение качественного аудита подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС;
6. Консультация в составление договора на техническое обслуживание ремонт ТПС;
7. Участие в контроле проведения ремонта и приемосдаточных испытаниях после окончания ремонта.
8. Сопровождение и консультирование при проведении проверок Ространснадзора.

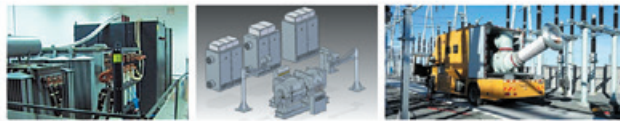
Более подробную информацию
Вы можете получить на нашем сайте www.scpgt.ru
или позвоните нашим менеджерам
8 (495) 660-54-33 доб.5080 или 5182

| Наименование | Компания | Телефон |
|---|--------------------------|-------------------|
| Сертификации производств по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава и железнодорожных путей | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |
| Дефектоскопия - ж/д путей и стрелочных переводов | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |
| Услуга доступа к сайту с актуальной технической документацией | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |
| Выбор квалифицированной подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |
| Проведение качественного аудита подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |
| Консультация в составление договора на техническое обслуживание ремонт ТПС | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |
| Участие в контроле проведения ремонта и приемосдаточных испытаниях после окончания ремонта | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |
| Сопровождение и консультирование при проведении проверок Ространснадзора | ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» | 8 (495) 660-54-33 |



НПП ЭЛЕКТРОМАШ, 346441 Ростовская обл., г. Новочеркасск, ул. Полевая, 7
+7 (8635) 22-53-50, 22-53-51. sales@electromash.com | http://electromash.com/

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



Предприятие изготавливает оборудование для ремонта, испытания и проверки тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов, 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 электровозостроительного завода НЭВЗ, "ТМХ-Сервис", ЛОКОТЕХ.

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

Мы приняли 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.

| Наименование | Ед. изм. | Цена руб. | Компания | Телефон |
|--|----------|------------|----------------------|--|
| Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | +7 (8635) 22-53-50 +7 (8635) 22-53-51 www.electromash.com sales@electromash.com |
| Стенд для испытания тяговых трансформаторов | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Стенд для испытания тяговых генераторов, вспомогательных машин и агрегатов | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Стенд проверки генераторов Г-732, контакторов ТКС-601, цронштейнов щеткодержателей, реостатов | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Стенд для испытания и регулировки быстродействующих выключателей БВП-5 ТЯГОВОГО АГРЕГАТА ПЭ-2У | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Станок для балансировки роторов | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Станок намоточный | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Подстанции столбовые КТПОЛ, СТП для электроснабжения аппаратуры ЖАТ | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |
| Посты секционирования и ячейки тяговых подстанции постоянного тона | шт | по запросу | ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ" | |

428020, Чувашская Республика, г. Чебоксары, Базовый проезд, 9«В»
Телефон (8352)24-24-40/41/42. E-mail: manager@reon.ru. Сайт: reon.ru

ООО «Реон-Техно» производитель запасных частей для подвижного состава и железнодорожной техники в России и странах ближнего зарубежья:

- Контактные узлы серий: КМ, КПВ, КПД, КВ, VMK, КМИ, КТИ, КПЕ, ES, VMN, CJ, KID, МК, К-1146/1619/753, Т93, Т509, ППК-8063, 5ТН, 5ТХ, 5ТР, 8ТН, 8ТХ, 8ТР, 3Б, БИЛТ, ККТ, КС, ПГК, РЭВ, и др.

- Катушки серий: РЭВ, МИС, МО, КТ, КТП, КТПВ, МК, ПМА, ПАЕ и др.

- Гибкие соединения серий: КПП, КТПВ, КПВ, КТ, КВД, 5ТХ, КМ и др.

Возможно изготовление запчастей по Вашим чертежам!

**ЧТОБЫ ИНФОРМАЦИЯ
О ВАШЕЙ КОМПАНИИ
ИЛИ ПРОДУКЦИИ
БЫЛА ОПУБЛИКОВАНА
В НАШЕМ ЖУРНАЛЕ,
вам нужно просто позвонить
по телефону:
+7 (495) 765-73-16
или отправить запрос:
post@depo-magazine.ru,
depo-magazine@yandex.ru
Разместившим рекламу
в журнале –
бесплатная
интернет-поддержка!**

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

ЭлТехПрод www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352)294402

Запасные части электрических аппаратов

ООО «ЭлТехПрод» предлагает запасные части электрических аппаратов тяговых и подвижных составов:

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.XXX, 5ТН.551.XXX, 5ТД.551.XXX, 5ТЛ.551.XXX, 5ТР.551.XXX, 8ТН.551.XXX, 3Б- OXXXX, Т509.XX.XX.XXСБ, Т93.XX.XX.XXX, 8ТР.568.XXX. Вместо «X» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
- катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилях электропневматических.
- гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, кулачковых контроллеров и многое другое.

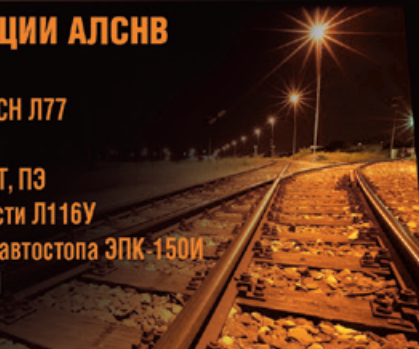
на сайте www.eltehprod.ru, koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080. Имеем широкую дилерскую сеть.

ООО «ПРОМООБОРУДОВАНИЕ»

 196650, Санкт-Петербург, г. Колпино, А/Я 50, (812) 3333-770
 prom-gd@yandex.ru, http://www.prom-gd.ru/

АППАРАТУРА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ АЛСНВ

- Аппаратура АЛСНВ-1-Д, алснв-1-ДБ
- Дешифратор ДКСВ-1-Д
- Усилитель УК-25/50М-Д
- Фильтр локомотивный ФЛ-25/75-2М
- УКБМ устройство контроля бдительности машиниста
- Блок световой сигнализации Л143
- Блок световой сигнализации Л159М
- Блок контроля Л168М
- Блок световой сигнализации АЛСН Л77
- Рукоятка бдительности РБ-80
- Катушка токоприемная КПУ-1, ПТ, ПЗ
- Устройство контроля бдительности Л116У
- Клапан электропневматический автостопа ЗПК-150И
- Светофор локомотивный С-2-5М
- Блок БКБ, БКБ-1, БКБ-2



| Наименование | Ед. изм. | Цена руб. | Компания | Телефон |
|---|----------|------------|------------------------|--------------------|
| Дешифратор ДКСВ-1-Д (ДБ) | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 927-94-96 |
| Усилитель УК-25/50М-Д | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 3333-770 |
| Устройство контроля бдительности Л-116У | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 927-94-96 |
| Устройство контроля бдительности машиниста УКБМ | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 3333-770 |
| Блок световой сигнализации Л143 | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 927-94-96 |
| Блок световой сигнализации Л-159М | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 927-94-96 |
| Блок контроля самопроизвольного трогания Л-168М | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 3333-770 |
| Блок контроля бдительности БКБ-1 | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 927-94-96 |
| Трансмиттер ТП-24-2М | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 3333-770 |
| Катушка приемная локомотивная КПУ-1, ПТ | шт. | договорная | ООО "ПромОборудование" | +7 (812) 927-94-96 |


ООО «ТД «Энерпром»
 664033, г. Иркутск, ул. Старо-Кузьмичинская, 28, а/я 58
 тел./факс: +7 (3952) 452-205, OfficeTД@enerprom.ru,
 ener-prom.ru, www.enerprom.ru

ИПГ «Энерпром» уверенно решает актуальные задачи развития производственных и ремонтных служб железнодорожного транспорта.

Разработка, производство и реализация силового гидравлического оборудования и инструмента высокого давления для обслуживания и ремонта вагонов и локомотивов.

Услуги по шефмонтажу, пусконаладке оборудования, гарантийному и послегарантийному ремонту продукции.

Завод «Энерпром» является почетным членом «Союза машиностроителей России» и тесно сотрудничает с ведущими предприятиями железнодорожной отрасли РФ и стран СНГ.



| Наименование | Цена руб. | Компания | Телефон |
|---|------------|--------------------|-------------------|
| Установка для демонтажа-монтажа пятника грузовых вагонов УСПП-1 | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Стенды для монтажа и демонтажа колес с осей колесных пар грузовых вагонов | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Установка для смены поглощающего аппарата УСПА-1 | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Комплект для снятия поглощающего аппарата КСПА-45 | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Клепальный инструмент | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Установка для демонтажа и монтажа внутренних подшипниковых и лабиринтных колец оси колесной пары, УДВКП, УМДВКП-1, УМДВКП-2 | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Устройство для закрытия люков полувагонов УГЗЛ-2, 4-60М | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Установки для правки люков полувагонов УПЛ-Э, УПЛ-П2 | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Установки для сборки и разборки поглощающих пружинно-фрикционных аппаратов УРПФА | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |
| Вагоноремонтная машина «Витязь» | по запросу | ООО "ТД "Энерпром" | 8 (3952) 45-22-05 |



ЖДЦех

АО "ЖДЦех", 140204, Московская область,
г. Воскресенск, ул. Андреева, д. 45 А,
+7 (496) 44-48-272, reception@zdcex.ru

- ✓ ПРЕДЛАГАЕТ УСЛУГИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (ТО-2, ТО-3), ТЕКУЩЕМУ (ТР-1, ТР-2) И СРЕДНЕМУ (СР) РЕМОНТУ ТЕПЛОВЗОВ ТГМ4 В/И, ТГМ6 В/И, ТЭМ2 В/И, ТЭМ7 В/И, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ

Свидетельство ФБУ "РС ФЖТ" условного номера
клеймения № 2220 от 23.11.2020 г.

<https://zdcex.ru>



СТК СРЕДНЕУРАЛЬСКАЯ ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ

Плановое снабжение предприятий и организаций широким спектром продукцией железнодорожного направления не только в России, но и в странах Балтии, Ближнего и Дальнего зарубежья. Индивидуальный подход к каждому клиенту и гибкая система скидок

- КОЛЕСА ЦЕЛЬНОКАТАНЫЕ 957/175, 957/190, 957/205, 710/145, 1050/172, 1058/202
- БАНДАЖИ ЧЕРНОВЫЕ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ 890x143x83, 890x143x98, 1060x143x83, 1060x143x98
- ЗАГОТОВКИ КОЛЕС • РЕЛЬСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
- РЕЛЬСЫ КРАНОВЫЕ • РЕЛЬСЫ ТРАМВАЙНЫЕ • РЕЛЬСЫ УЗКОКОЛЕЙНЫЕ • РЕЛЬСЫ ДЛЯ МЕТРОПОЛИТЕНОВ

622002, Свердловская область г. Н-Тагил, ул. Высокогорская, д.37. +7(912) 249-10-33; +7(922) 223-30-55; +7(3435)45-02-48; +7(3435) 45-02-49, metallosnab@list.ru; segam55@mail.ru, https://celnokat.ru

| Наименование | Чертеж изделия | Ед. изм. | Цена руб. | Компания | Телефон |
|--|---|----------|------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| Колеса цельнокатанные | ГОСТ 10791-2011 | шт | Актуальный прайс на сайте компании | ООО СТК. celnokat.ru | +7/3435/450248, +7/3435/450249 |
| 957/175, 957/190, 957/205, 710/145, 1050/158, 1058/202 | ГОСТ 10791-2011 | шт | Актуальный прайс на сайте компании | ООО СТК. celnokat.ru | +79122491033, +7222233055 |
| Бандаж черновые для локомотивов | ГОСТ 52366-2005 | шт | Актуальный прайс на сайте компании | ООО СТК. celnokat.ru | +7/3435/450248, +7/3435/450249 |
| 890x143x83, 890x143x98, 1060x143x83, 1060x143x98 | ГОСТ 52366-2005 | шт | Актуальный прайс на сайте компании | ООО СТК. celnokat.ru | +79122491033, +7222233055 |
| Рельсы железнодорожные, крановые, узкоколейные | ГОСТ 51685-2013, Р 51045-2014, Р 53866-2010 | тн | Актуальный прайс на сайте компании | ООО СТК. celnokat.ru | +7/3435/450248, +7/3435/450249 |



МЕТAPROM.RU/BOARD-RAILWAY -
ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ



Электроника Транспорт 2021

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

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



22-24 СЕНТЯБРЯ, МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»
WWW.E-TRANSPORT.RU

000 ВСП52 +7 (920) 941-16-06, +7 (831) 215-01-56
www.vsp52.ru, www.reis65.ru, vsp@vsp52.ru, info@vsp52.ru

000 ВСП52 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

000 ЛитСтройКом (ООО ЛСК)
 +7 (930) 220-03-06, 8 800-350-15-04, info@lisk52.ru,
oo0lisk52@mail.ru, www.lisk52.ru, <http://oo0lisk.ru>, <http://railstorg.ru>

Комплектуем из наличия и под заказ любые материалы всп: **новые, бу, резервные, восстановленные.**
 Рассмотрим все ваши предложения. Всегда в наличии более 5400тн всп на складе.
 Делаем комплексные поставки из наличия и под заказ, подберем материалы под ваш бюджет: вышлите заявку - 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

ООО "ЛСК-НН"
 603155, г. Нижний Новгород, ул. Максима Горького, д. 262, пом. 73, оф. 75
 Тел: +7 (495) 431-08-99, +7 (812) 605-77-10, e-mail: vsp@lisknn.ru
<https://www.lsk33.pdf/> <http://lisknn.ru/>

ООО "ЛСК-НН" - Комплексное снабжение подвижного состава, вагонных запчастей и материалами ВСП. Всегда в наличии более 25 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 | ООО "ЛитСтройКом" | 8 (800) 350-15-04 |
| Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18 | ООО "ЛитСтройКом" | 8 (800) 350-15-04 |
| Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18 | ООО "ЛитСтройКом" | 8 (800) 350-15-04 |
| Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой) | ООО "ЛитСтройКом" | 8 (800) 350-15-04 |
| Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая) | ООО "ЛитСтройКом" | 8 (800) 350-15-04 |
| Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) | ООО "ЛитСтройКом" | 8 (800) 350-15-04 |
| Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 | ООО "ЛитСтройКом" | 8 (800) 350-15-04 |
| АППАТЭК, Пластрон, Противоугон П65, П50, Клемма ПК, КС, КДФ, Фосло | ООО "ВСП52" | +7 (831) 215-01-56 |
| Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 | ООО "ВСП52" | +7 (831) 215-01-56 |
| Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон) | ООО "ВСП52" | +7 (831) 215-01-56 |
| Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки | ООО "ВСП52" | +7 (831) 215-01-56 |
| Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика | ООО "ВСП52" | +7 (831) 215-01-56 |
| Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним | ООО "ВСП52" | +7 (831) 215-01-56 |
| Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые | ООО "ВСП52" | +7 (831) 215-01-56 |
| Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, бунсовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина | ООО "ЛСК-НН" | +7 (495) 431-08-99 |
| Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные | ООО "ЛСК-НН" | +7 (495) 431-08-99 |
| Комплекты бруса на дерево и ж/б | ООО "ЛСК-НН" | +7 (495) 431-08-99 |
| Шпала деревянная и ж/б | ООО "ЛСК-НН" | +7 (495) 431-08-99 |
| Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638 | ООО "ЛСК-НН" | +7 (495) 431-08-99 |
| Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138 | ООО "ЛСК-НН" | +7 (495) 431-08-99 |

ПРОДАЕТСЯ ОБОРУДОВАНИЕ РЕЛЬСОСВАРОЧНОГО ПОЕЗДА



Наше предприятие является владельцем технологических линий для сварки и повторного профилирования рельсов (из рельсов длиной 18, 25 м), которые могут быть модифицированы для любой длины рельса. Существующий дизайн линий позволяет раздельную установку линий сварки рельсовых плетей и повторного профилирования.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИЯ РЕЛЬСОВ:

- Гидравлический пресс 4000 кН для направляющих в 2х направлениях;
- Модуль повторного профилирования RFS6992M для обновления головки рельса. Из-за повторного профилирования срок службы железнодорожных рельсов увеличивается в 4 раза, при снижении стоимости обслуживания на 20%;
- Конвейерная и шлепперная система.

Орлов Игорь Иванович. Телефон: +7 968 579 80 72. Электронная Почта: tepp.ru@gmail.com

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7 (495) 765-73-16

depo-magazine.com/reg/



RAILWAYMARKET.RU -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА



TransLogistica

24-я Казахстанская
международная выставка
«Транспорт и логистика»

13-15 октября 2021
Алматы, КЦДС «Атакент»

узнайте больше
www.translogistica.kz

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан



Акимат г. Алматы



ҚАЗАҚСТАН
ҰЛСТЫқ
РЕСПУБЛИКАСЫ



KAZLOGISTICS
LOGISTICS AND TRANSPORT SERVICES



АТЕК

КГСАПО



Тел.: +7 727 258 34 34

E-mail: power@iteca.kz

РОСТ ВЫВОЗА УГЛЯ В СТРАНЫ АТР ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ЧТО ДЛЯ ЭТОГО НЕОБХОДИМО?

Существенный рост объемов перевозок углей из Кузбасса требует либо перераспределения пропускной способности ж/д сети от части грузовладельцев в пользу грузовой базы региона, либо поиск дополнительных технологических резервов на инфраструктуре для перевозок углей и роста общего объема перевозок свыше 180 млн т. Мнение заместителя генерального директора ИПЕМ Владимира Савчука, опубликовано на сайте «РЖД-Партнер»:

«Первоначально проект развития Восточного полигона оценивался на сумму свыше 1 трлн руб. инвестиций под требуемые грузовладельцами объемы перевозок. В дальнейшем был согласован первый этап на сумму 563 млрд руб. Также дополнительно согласовывали объемы перевозок при принятии решения о начале второго этапа развития Восточного полигона. При этом на втором этапе грузоотправители «выдали» заявок на +170 млн т, а правительство согласовало меньший объем перевозок. Поэтому очевидна высокая востребованность дальнейшего развития Восточного полигона сверх объемов второго этапа.

Отдельным вопросом как при рассмотрении проектов первого и второго этапов развития, так и при дальнейшем инвестировании в Восточный полигон является дефицит источников возврата инвестиций. Если для выполнения инвестиционного проекта можно занять средства на рынке, то из каких источников их возвращать – неясно, так как в тарифе инвестиционной составляющей нет,

и в сложный экономический период его введение вряд ли целесообразно. Доходов от перевозок для возврата инвестиций также недостаточно.

Осложняет вопрос возврата инвестиций и то, что в инвестиционной программе ОАО «РЖД» значительная доля проектов приходится на пассажирское движение, доходы от которого не позволяют возвращать инвестиции в него.

Очевидно, что одним из бенефициаров развития Восточного полигона и роста перевозок является федеральный бюджет, доходы которого будут увеличиваться. Таким образом, для экономически значимой части инвестиций в развитие магистральной железнодорожной инфраструктуры целесообразно использовать инструменты государственного финансирования. В зарубежных странах доля государства в железнодорожных проектах составляет от 20–30% до 100%. Это позволяет не нагружать тарифы на перевозки инвестиционной нагрузкой.

Подготовка детального плана мероприятий по увеличению пропуск-

ной способности железных дорог на Дальнем Востоке в рамках реализации проекта не позволит каждому отдельному грузоотправителю понять, какой объем груза у него примут к перевозке, так как инфраструктура даже после реализации проекта останется дефицитной. На этот вопрос смогут ответить заключаемые договоры о перевозках на 3 года, в которых будет зафиксирован объем принимаемых ОАО «РЖД» грузов к перевозкам. А детальный план мероприятий – это, скорее, инструмент администрирования и сохранения темпов реализации инвестиционного проекта.

В вопросе планирования роста объема вывоза углей из Кузбасса в направлении Дальнего Востока есть «исторический аспект». Планы развития Восточного полигона первоначально в 2014 году не предполагали существенного роста объемов перевозок углей из Кузбасса до 68 млн т. Соответственно, при реализации таких планов необходимо либо перераспределение пропускной способности от части грузовладельцев в пользу Кузбасса, либо, что вероятнее, поиск дополнительных технологических резервов для перевозок углей из Кузбасса и роста общего объема перевозок свыше 180 млн т. Вероятность наступления второго сценария выше».

*заместитель
 генерального директора ИПЕМ
 Владимир Савчук,*

**Материал предоставлен
 АНО «Институт проблем
 естественных монополий (ИПЕМ)»**

125009, г. Москва,
 ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1
 (БЦ «Чайка Плаза»)
 Тел.: +7 (495) 690-14-26
 Факс: +7 (495) 697-61-11
<http://www.ipem.ru/>



ЭКСПОРТ УГЛЯ В СТРАНЫ АТР: ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ

По прогнозу Минэнерго России, в ближайшие годы экспортные поставки российского угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона значительно вырастут, пишут «Ведомости». Так, к 2025 году ожидается рост объемов экспорта угля на 42% относительно 2020 года. В комментарии изданию заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук оценил перспективы обеспеченности указанных планов транспортной инфраструктурой:

«Экспорт в страны АТР выполняется несколькими укрупненными логистическими цепочками. Во-первых, это транспортировка через порты Дальнего Востока. Во-вторых, через погранпереходы на границе с Китаем и Монголией. И в-третьих, через порты Северо-Запада и Юга России с более длительным фрахтом, чем через порты Дальнего Востока. Последний вариант почти не используется или использует-

ся редко, так как существенно удорожает доставку продукции до рынков АТР.

Транспортировка через погранпереходы сопряжена с рядом трудностей, главные из которых – административные регуляторные ограничения Китая на импорт угля из России. Китай таким образом регулирует баланс импортного угля зарубежных производителей. В настоящее время погранпереходы могут «пропускать» большее количество угля, чем поставляется.

Транспортировка через порты Дальнего Востока – наименее затратный способ доставки угля до рынков АТР. Поэтому это направление пользуется наибольшим спросом не только со стороны угольных компаний, но и владельцев других грузов. Проект развития Восточного полигона достаточно длительное время, в 2010-2012 годах, «буксовал» в согласованиях и Правительство РФ требовало дополнительные обоснования его востребо-

ванности со стороны грузовладельцев. Также дополнительно согласовывали объемы перевозок при принятии решения о начале второго этапа развития Восточного полигона. При этом на втором этапе грузоотправители «выдали» заявок на +170 млн тн, а Правительство РФ согласовало +55 млн тн. Поэтому можно утверждать, что после завершения строительства в 2024 году второго этапа на Восточном полигоне все равно будет дефицит пропускной способности для тех грузовладельцев, кто будет направлять дополнительный груз на рынки АТР сверх принятого в планы развития».

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

125009, г. Москва,
ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1
(БЦ «Чайка Плаза»)
Тел.: +7 (495) 690-14-26
Факс: +7 (495) 697-61-11
<http://www.ipem.ru/>

SIEMENS «СИМЕНС МОБИЛЬНОСТЬ» ЗАПУСКАЕТ СВОДНЫЙ КАТАЛОГ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

- Сименс Мобильность запускает MoComr – сводный каталог компонентов и систем железнодорожных транспортных средств, связанных с двигателями
- Портфель, представленный в MoComr, доступен любому заказчику по всему миру
- Решения из каталога помогут заказчикам эксплуатировать железнодорожные транспортные средства на протяжении всего жизненного цикла

Компания «Сименс Мобильность» запустила MoComr — консолидированный и единый источник, где впервые отображается диверсифицированный портфель компонентов для железнодорожного транспорта, доступный всем заказчикам. MoComr предложит полный спектр электромеханических комплектующих, а также системные решения для современных железнодорожных транспортных средств. В каталог входят пантографы, двигательные установки, тележки, тормоза и бортовые блоки питания. Благодаря

MoComr производители подвижного состава и компонентов, а также операторы получают преимущества за счет использования лучших продуктов на рынке, которые помогут эффективно эксплуатировать железнодорожные транспортные средства на протяжении всего жизненного цикла.

«Наш многолетний опыт работы с поездами и локомотивами позволяет нам предложить железнодорожной отрасли комплексный портфель компонентов и систем. Он разработан с точки зрения производителя транспортных средств специально для ее нужд – заявил Альбрехт Нойман, генеральный директор по подвижному составу компании «Сименс Мобильность». Через MoComr производителям подвижного состава и комплектного оборудования, а также операторам будет еще проще и удобнее приобретать отдельные компоненты и целые системы, которые помогут им оптимизировать и улучшить характеристики их железнодорожных транспортных средств».

«Сименс Мобильность» представила в MoComr широкий спектр предложений. В него входит обеспечение надежных систем и компонентов для легкорельсового транспорта и трамваев, систем метро и АРМ, региональных и высокоскоростных поездов, а также локомотивов и пассажирских вагонов. Иными словами, в портфеле учтены все возможные напряжения, типы и размеры линий электропитания для всех сегментов железнодорожного рынка.

Региональная структура компании «Сименс Мобильность» и знакомство с конкретными транспортными системами и нормативными актами позволяют ей адаптировать для заказчиков компоненты, соответствующие всем рыночным сертификатам и стандартам. Кроме того, глобальное присутствие компании, ее сеть производственных мощностей и опыт обеспечат оперативное, гибкое и эффективное сервисное обслуживание.

ООО «Сименс», пресс-офис
+7 (495) 737 1625

ОБЪЕМ РЫНКА НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ В 2021 ГОДУ СОКРАТИТСЯ НА 17-25% – ПРОГНОЗ ИПЕМ

По оценкам ИПЕМ, объем выпуска грузовых вагонов в России в 2021 году составит 43-48 тыс. вагонов, что соответствует объему выручки более 130 млрд руб. ИПЕМ ожидает, что спад производства продолжится и в 2022 году, а всего период низкого рынка продлится до 2025 года.

«Соответствующие оценки представил заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук на XI ежегодной конференции «Рынок подвижного состава и операторских услуг», которая прошла 25-26 марта 2021 года в Москве.

«В 2020 году мы оцениваем профицит парка в 80 тыс. вагонов, – сообщил Владимир Савчук. – Вагоностроители вошли в затяжной период низкого спроса с прохождением «дна» рынка в 2022-2023 годах. Рыночные механизмы и конъюнктура будут действовать против вагоностро-



ИПЕМ обновил прогноз падения выпуска грузовых вагонов: по оценке Института, производство по итогам 2021 года сократиться по отношению к прошлому году на 17-25% до 43-48 тыс. вагонов. Спад относительно рекордного 2019 года (79,6 тыс. вагонов) составит 40-46%. При этом в 2021 году доля универсального парка в структуре выпуска составит 47% – это минимальный показатель для универсального парка за последние годы.

Падение связано с перепроизводством предыдущих лет и избытком вагонов на сети. По оценкам ИПЕМ, объем рынка новых грузовых вагонов в России в 2021 году составит 130-145 млрд руб.

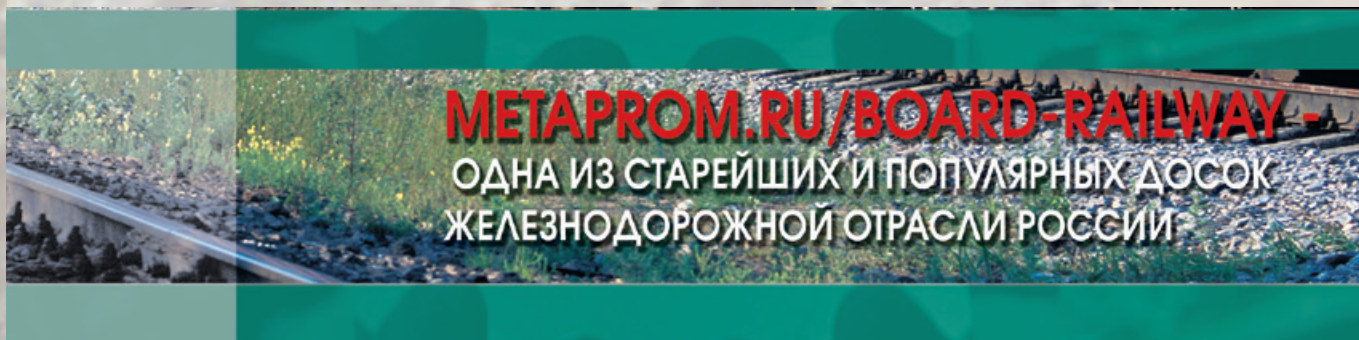
ителей: даже потенциальный рост погрузки, который мы ожидаем в текущем году на уровне 1,2-1,6% в этом году, не сможет стабилизировать ситуацию. Диверсификация в сторону специализированных вагонов – насущная необходимость для предприятий, чьи производства ориентированы на выпуск универсального парка.

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

125009, г. Москва, ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1 (БЦ «Чайка Плаза»)

Тел.: +7 (495) 690-14-26

Факс: +7 (495) 697-61-11, <http://www.ipem.ru/>



ОБЗОР РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Савчук В.Б.

заместитель генерального директора

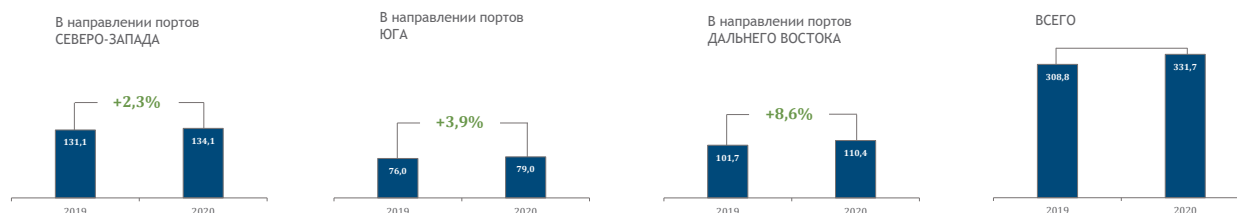
Структура погрузки на сети ОАО «РЖД» за 12 месяцев в 2019 и 2020 гг.

| Наименование группы груза | Доля груза в структуре погрузки ОАО «РЖД» | Изменение погрузки января-ноября 2020 года относительно аналогичного периода 2019 года |
|-----------------------------|---|--|
| Каменный уголь | 28,41% | -5,00% |
| Нефтяные грузы | 16,79% | -10,00% |
| Строительные грузы | 10,58% | 6,10% |
| Руда | 9,63% | -0,40% |
| Черные металлы | 5,34% | -10,00% |
| Химические и мин. удобрения | 5,04% | 3,60% |
| Лесные грузы | 3,27% | -3,10% |
| Цемент | 2,02% | -4,60% |
| Зерно | 2,24% | 28,60% |
| Лом | 1,15% | -2,70% |
| Кокс | 0,90% | 3,70% |
| Прочие грузы | 14,63% | 1,00% |

Погрузка на экспорт в направлении портов в 2020 году продолжила рост

| Наименование груза | Объем погрузки | Структура погрузки экспортных грузов в порты за 2020 год |
|------------------------------------|----------------|--|
| Каменный уголь | 166,7 млн т | <p>331,7 МЛН Т</p> |
| Нефтеналивные грузы | 75,9 млн т | |
| Чёрные металлы | 22,9 млн т | |
| Химические и минеральные удобрения | 20,6 млн т | |
| Прочие грузы | 45,6 млн т | |

Погрузка экспортных грузов в направлении портов за 12 месяцев 2020 года, млн т



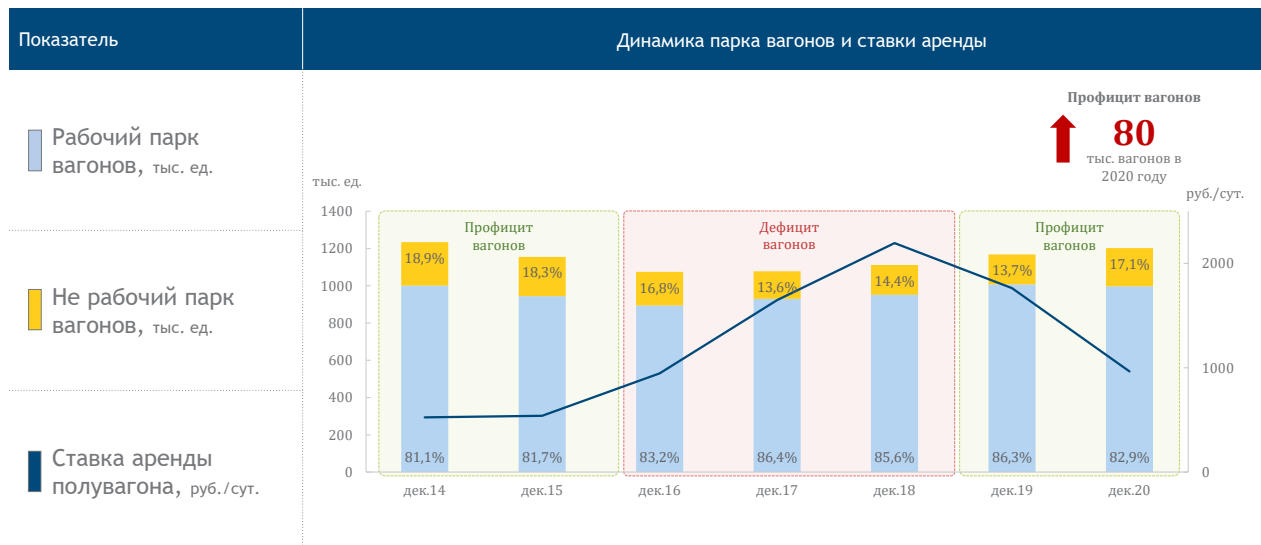
Основные тренды 2020 года



В 2020 г. сохраняется тенденция снижения доли полувагонов в структуре производства



Динамика парка вагонов и ставки аренды в 2014 – 2020 гг.



Снижение спроса на грузовые вагоны в 2022-2025 гг.: оценка влияния на вагоностроителей

| Производитель | Доля в производстве 2020 г. | Изменение производства к 2019 г. | Кол-во сертификатов | Влияние рисков снижения спроса |
|--------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------------------|
| ОВК | 29% | -20,0% | 34 | Низкое/умеренное |
| УВЗ | 19% | -39,8% | 27 | Высокое |
| РМ Рейл | 18% | -3,3% | 38 | Низкое/умеренное |
| Алтайвагон | 15% | -15,6% | 22 | Умеренное |
| Завод металлоконструкций | 7% | -30,2% | 5 | Низкое |
| Трансмашхолдинг | 6% | -40,9% | 14 | Низкое |
| Рославльский ВРЗ | 2% | -71,5% | 7 | Умеренное |
| Барнаульский ВРЗ | 2% | -62,5% | 6 | Умеренное |


Субсидирование приобретения инновационных грузовых вагонов


| Год | Мера поддержки | Получатель поддержки | Подвижной состав | Размер поддержки на вагон, тыс. руб. | Общий объем выделенных средств, млрд руб. |
|------|--|---|--|--|---|
| 2013 | Скидка с тарифа на порожний пробег | Операторы |  25 т/ось  25 т/ось | Диапазон скидки от -11% до -27% (ОВК), от -7 до -15% (УВЗ) | |
| 2014 | Возмещение потерь в доходах | Лизинговые компании |  25 т/ось | 130 | 2,61 |
| 2015 | Возмещение потерь в доходах | Лизинговые компании |  25 т/ось | 130 | 2,3 |
| 2016 | Компенсация части затрат на производство | Производители |  25 т/ось | 150 | 3 |
| | Компенсация затрат на приобретение вагонов | Организации, оказывающие услуги, связанные с ПС |  25 т/ось | 300 | 7 |
| 2017 | Компенсация затрат на приобретение вагонов | Организации, оказывающие услуги, связанные с ПС |  25 т/ось | 350 | 5 |
| | | |  25 т/ось | 250 | |
| | | |  25 т/ось | 250 | |
| 2018 | Компенсация затрат на приобретение вагонов | Организации, оказывающие услуги, связанные с ПС |  27 т/ось  25 т/ось | 450 | 2 |
| 2020 | Компенсация затрат на приобретение вагонов | Организации, оказывающие услуги, связанные с ПС |  25 т/ось | 400 | 0,95 ¹ |

Примечание

¹ Объем выделенных средств распространяется на приобретение платформ и маневровых тепловозов



Условные обозначения

 Полувагоны

 Специализированные и прочие вагоны

 Все вагоны

Действующие скидки на порожний пробег вагонов

| Производитель | Модель вагона | Год предоставления | Нормативный акт |
|---|---------------|--------------------|---|
|  АО «Тихвинский вагоностроительный завод» | 12-9761-02 | 2013 | Приказ ФСТ России от 09.04.2013 № 61-т/1 |
| | 12-9833-01 | | |
| | 12-9853 | | |
| | 12-9869 | | |
|  АО «НПК «Уралвагонзавод» | 19-9835-01 | 2014 | Приказ ФСТ России от 29.12.2014 № 311-т/1 |
| | 12-196-01 | | |
|  АО «Алтайвагон» | 12-196-02 | 2017 | Приказ ФАС России от 05.05.2017 № 611-17 |
| | 12-2143 | | |

Профицит мощностей по производству грузовых вагонов после 2021 г. составит порядка 30-50%

Показатель Прогнозная динамика показателей в 2019-2030 гг., тыс. ваг.

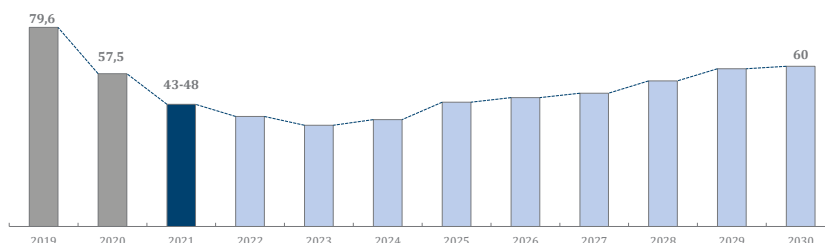
Комментарий

Списание грузовых вагонов



В 2019-2030 гг. прогнозируется совокупное списание грузовых вагонов в объеме **314 тыс. ваг.** Минимальные объемы выбытия вагонов ожидаются в 2020 и 2024 гг. – **20 и 17 тыс. ваг.** Максимум выбытия вагонов произойдет в 2029 г. и составит **34 тыс. ваг.**

Производство/спрос на грузовые вагоны



Объем производства вагонов в 2020 г. – **57,5 тыс. ваг.** В 2021 г. показатель сократится до **43-48 тыс. ваг.**

Условные обозначения

■ Производство вагонов в 2019-2020 гг. ■ Прогноз производства вагонов в 2021 г. ■ Прогноз спроса на новые вагоны в 2022-2030 гг.

Прогноз погрузки и производства вагонов на 2021 год

Показатель

Прогноз на 2021 год

Структура производства вагонов в 2016-2021 гг.

Объем выпуска вагонов

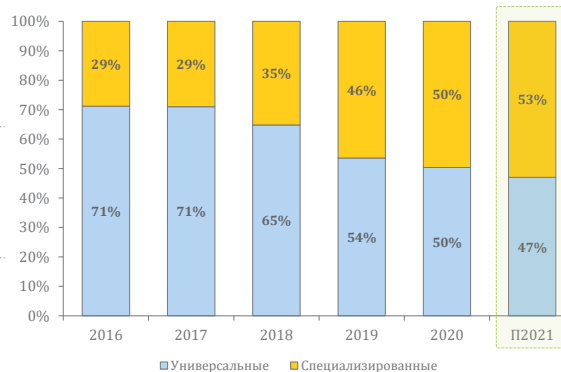
43-48 тыс. вагонов

Доля специализированных вагонов

52-54%

Прирост погрузки на сети ЖД

+1,2-1,6%



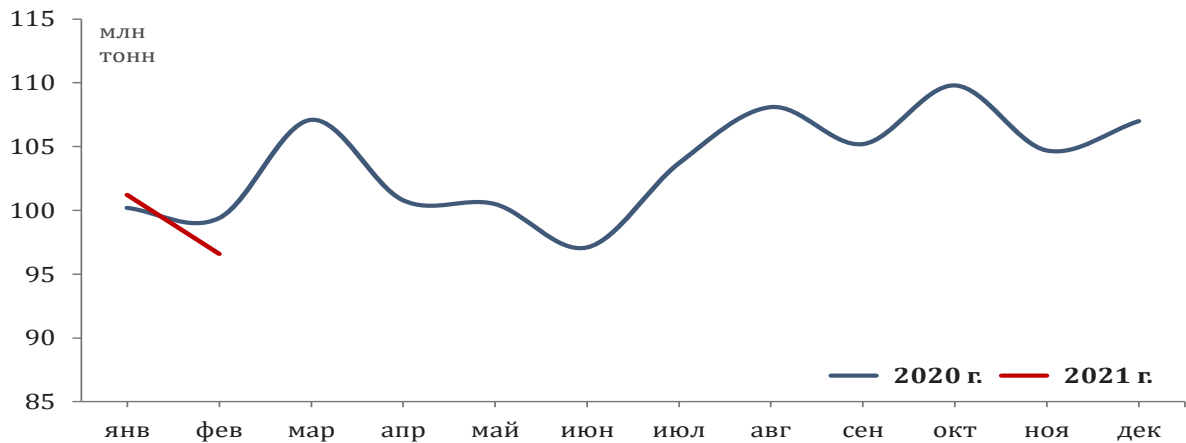
ПОГРУЗКА НА СЕТИ ОАО «РЖД» В ФЕВРАЛЕ-2021: ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ ИПЕМ

96,7 млн т | **-2,7%** к февралю 2020 г.
 погружено в феврале 2021 г.

0,2 млрд т | **-0,9%** к январю-февралю 2020 г.
 погружено в январе-феврале 2021 г.

1,6 млн ед.
 погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Все грузы



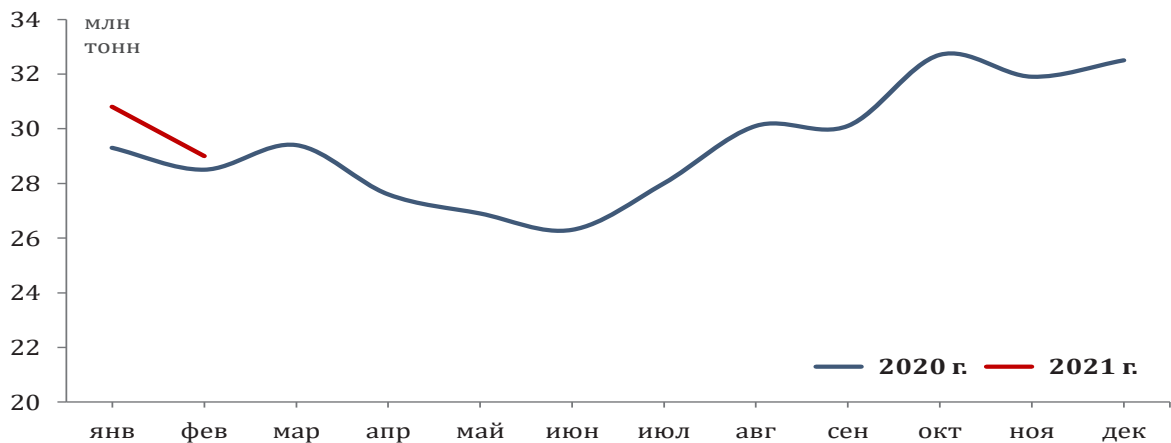
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
 * оценка АНО «ИПЕМ»

29,0 млн т | **+1,8%** к февралю 2020 г.
 погружено в феврале 2021 г.

59,8 млн т | **+3,3%** к январю-февралю 2020 г.
 погружено в январе-феврале 2021 г.

410,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Каменный уголь



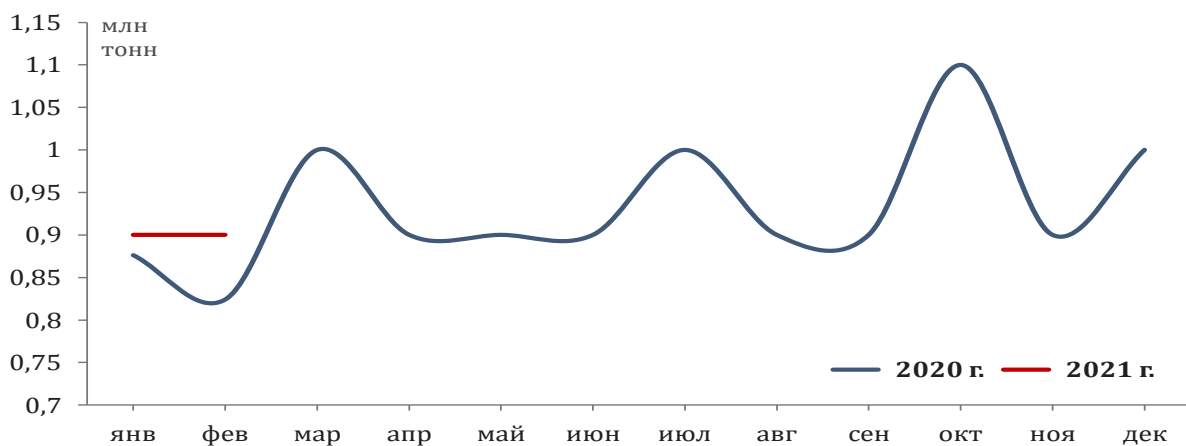
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
 * оценка АНО «ИПЕМ»

0,9 млн т | **+9,2%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

1,8 млн т | **+4,4%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

18,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Кокс



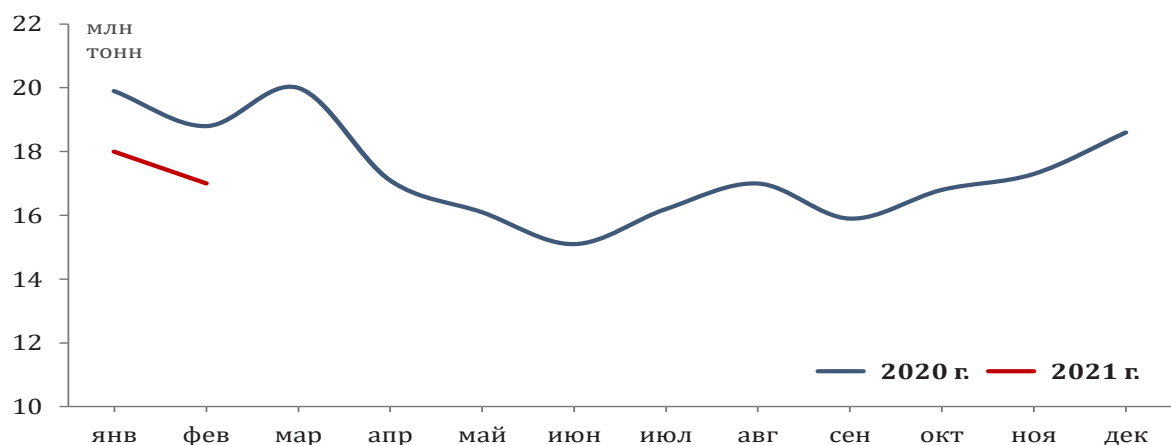
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

17,0 млн т | **-9,6%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

35,0 млн т | **-9,6%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

292,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Нефть и нефтепродукты



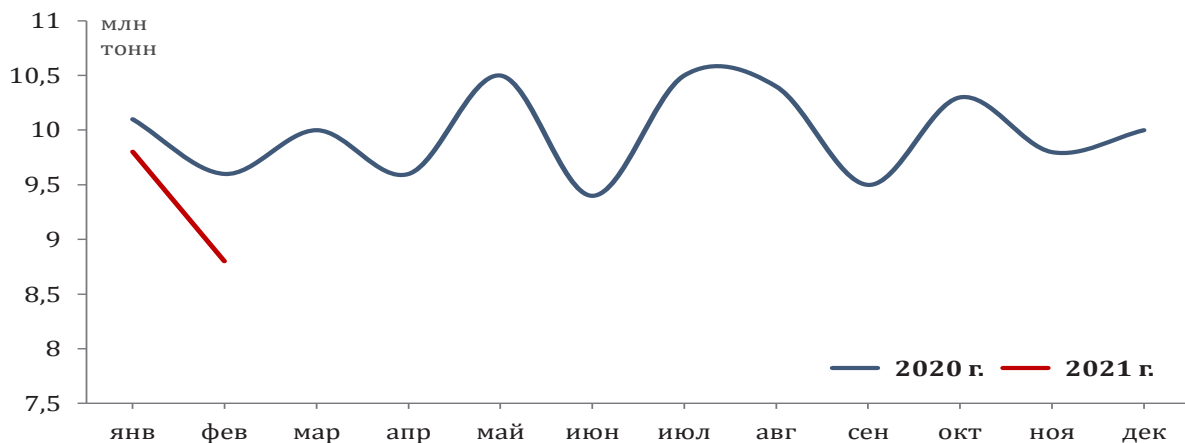
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

8,8 млн т | **-8,3%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

18,6 млн т | **-5,2%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

126,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Железная руда



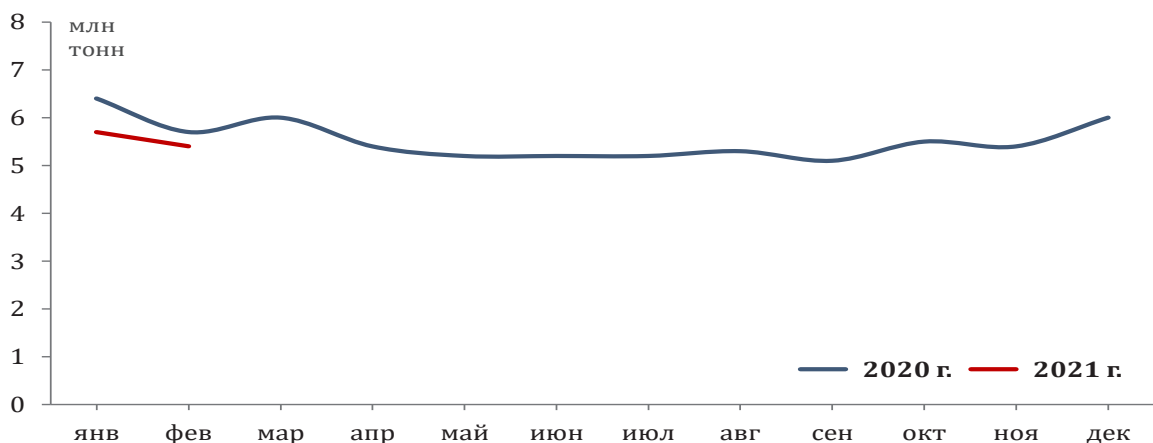
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
* оценка АНО «ИПЕМ»

5,4 млн т | **-5,3%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

11,1 млн т | **-8,2%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

85,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Черные металлы



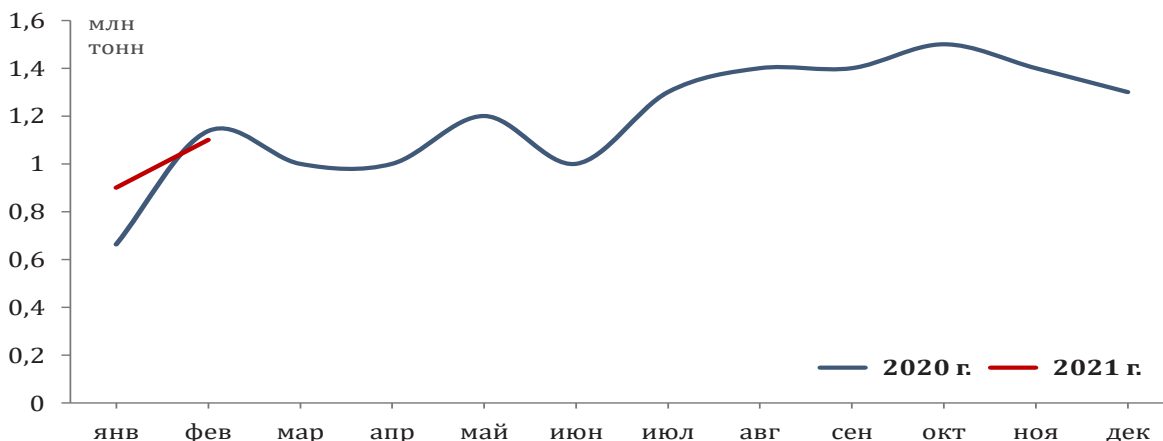
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
* оценка АНО «ИПЕМ»

1,1 млн т | **-3,3%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

2,0 млн т | **+9,2%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

18,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Лом



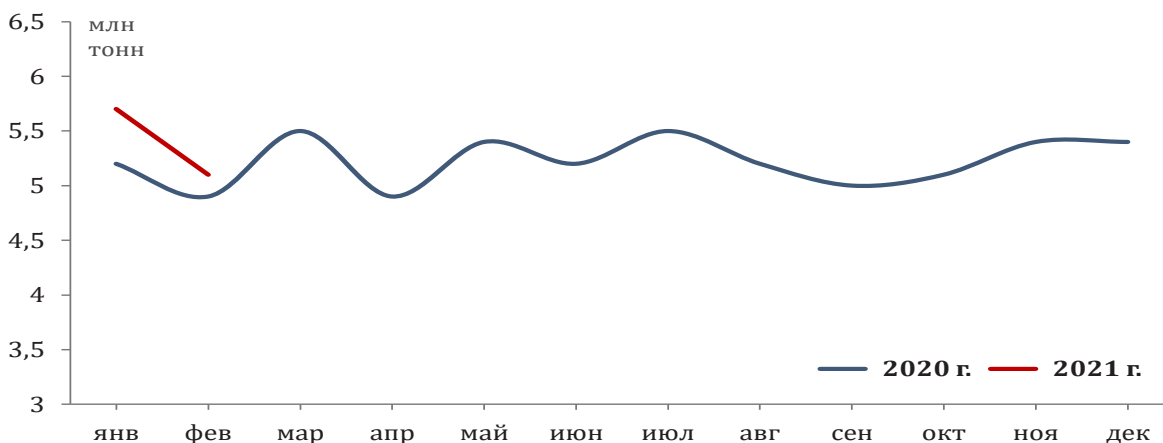
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

5,1 млн т | **+4,1%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

10,8 млн т | **+6,5%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

74,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Удобрения



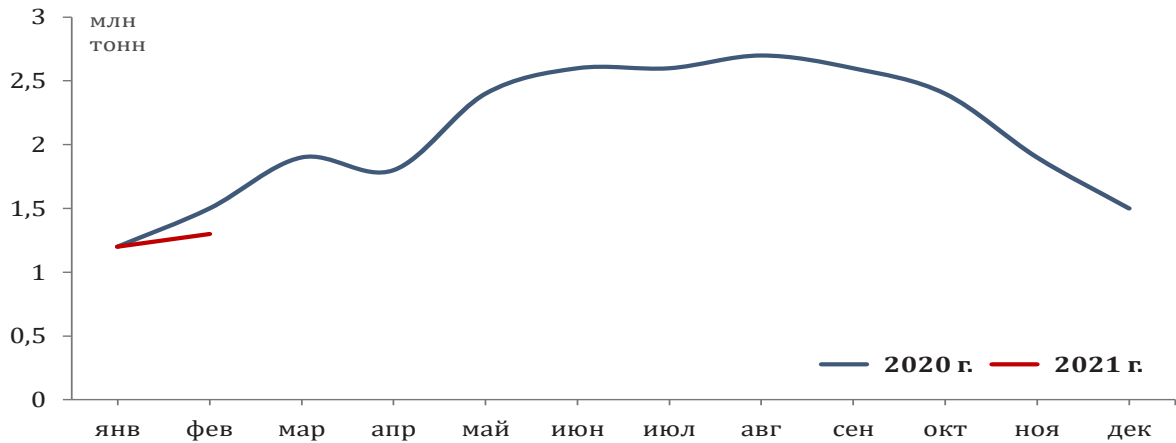
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

1,3 млн т | **-13,3%** к февралю 2020 г.
 погружено в феврале 2021 г.

2,5 млн т | **-5,8%** к январю-февралю 2020 г.
 погружено в январе-феврале 2021 г.

19,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Цемент



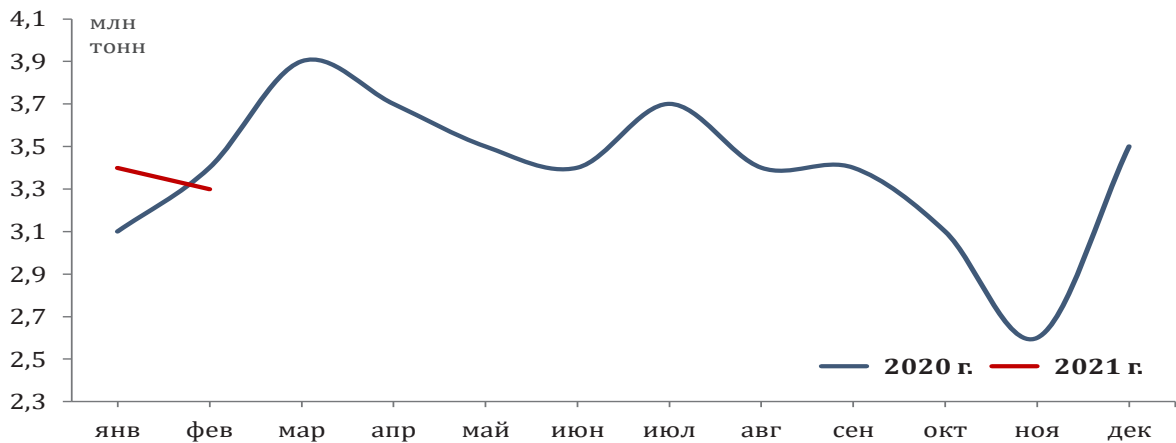
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
 * оценка АНО «ИПЕМ»

3,3 млн т | **-2,9%** к февралю 2020 г.
 погружено в феврале 2021 г.

6,7 млн т | **+3,3%** к январю-февралю 2020 г.
 погружено в январе-феврале 2021 г.

56,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Лесные грузы



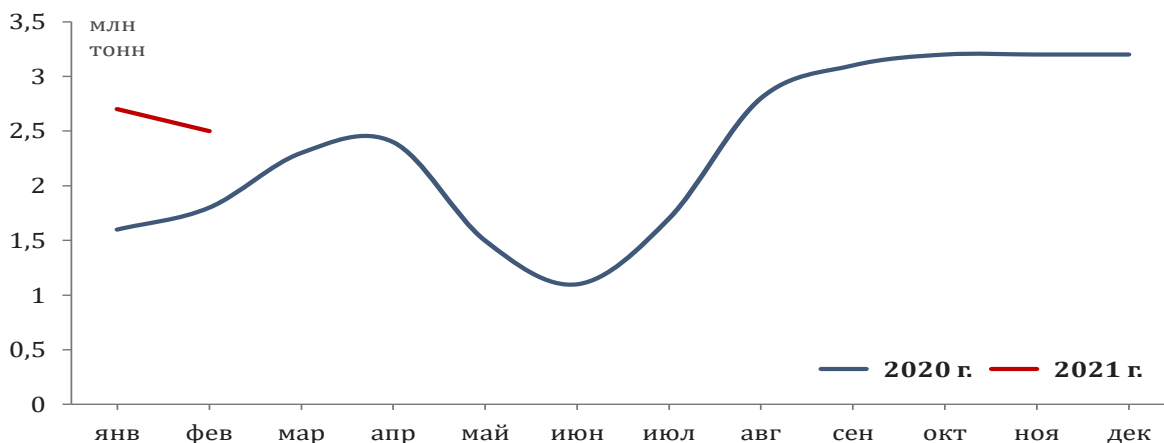
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
 * оценка АНО «ИПЕМ»

2,5 млн т | **+38,9%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

5,2 млн т | **+50,0%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

36,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Зерно



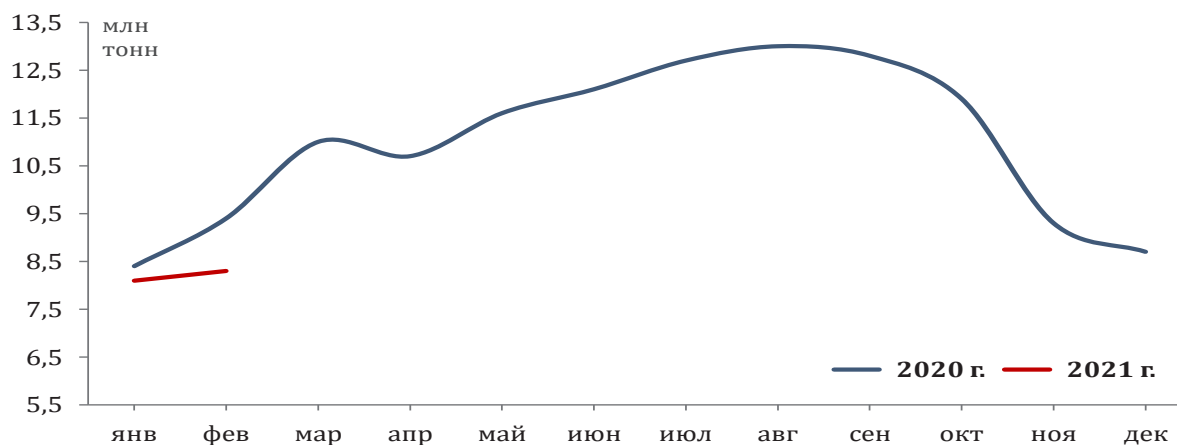
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

8,3 млн т | **-11,7%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

16,4 млн т | **-8,0%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

124,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Строительные материалы



по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

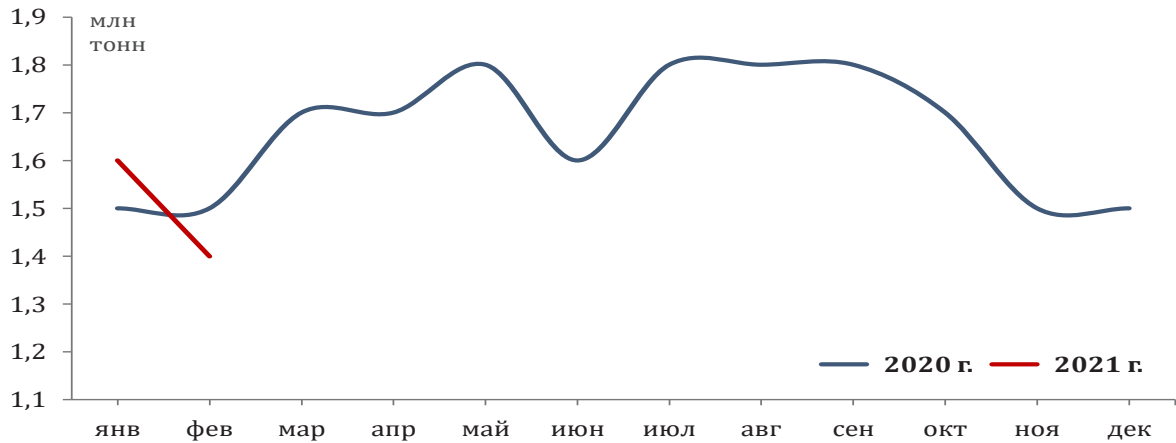
1,4 млн т | **-6,7%** к февралю 2020 г.
 погружено в феврале 2021 г.

3,0 млн т | **+0,3%** к январю-февралю 2020 г.
 погружено в январе-феврале 2021 г.

21,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в феврале 2021 г.



Цветная руда



по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
 * оценка АНО «ИПЕМ»

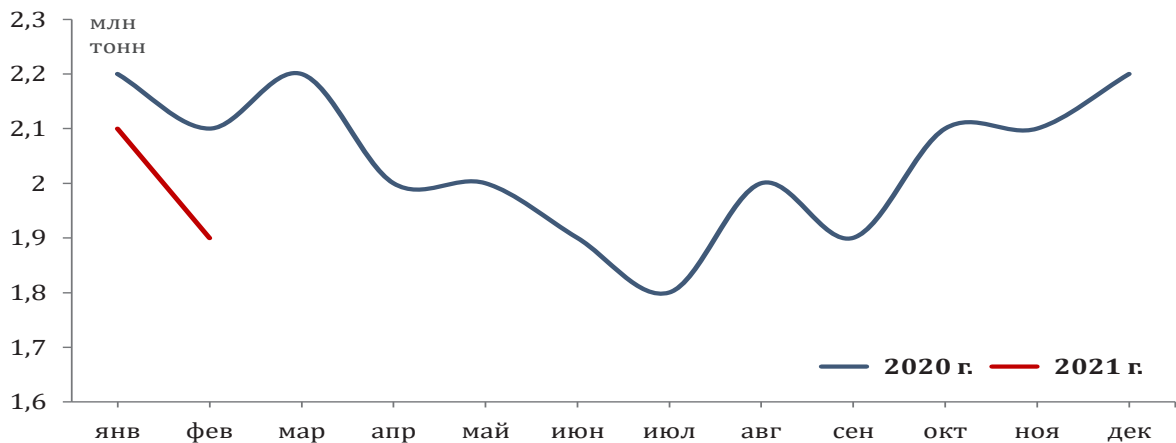
1,9 млн т | **-9,5%** к февралю 2020 г.
 погружено в феврале 2021 г.

4,0 млн т | **-6,0%** к январю-февралю 2020 г.
 погружено в январе-феврале 2021 г.

33,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в феврале 2021 г.



Химикаты и сода



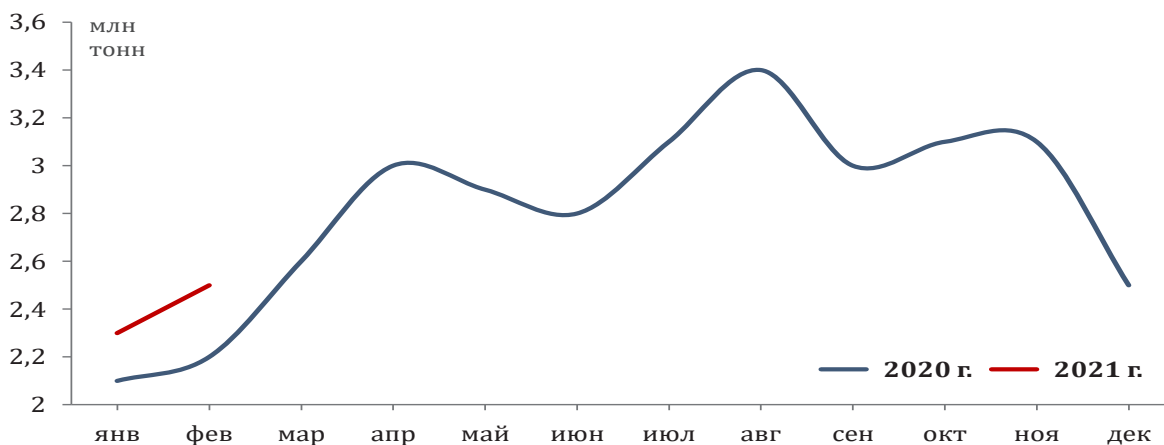
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
 * оценка АНО «ИПЕМ»

2,5 млн т | **+13,6%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

4,8 млн т | **+12,5%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

38,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Промышленное сырье



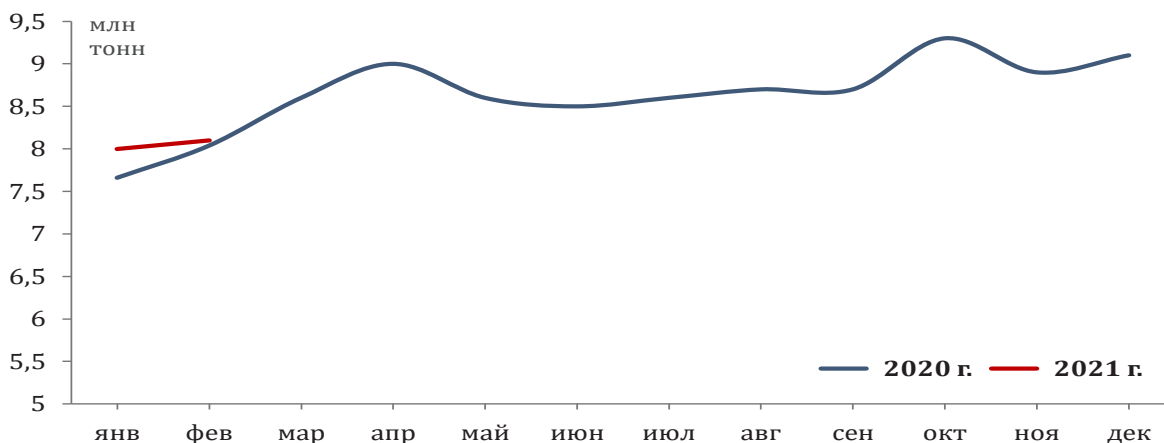
по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

8,1 млн т | **+0,8%** к февралю 2020 г.
погружено в феврале 2021 г.

16,1 млн т | **+2,5%** к январю-февралю 2020 г.
погружено в январе-феврале 2021 г.

209,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2021 г.

Прочие грузы



по данным пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка АНО «ИПЕМ»

ВАГОН КАЧНУЛО В ПРОФИЦИТ

Железнодорожное машиностроение России переживает не лучшие времена. Из-за переизбытка подвижного состава на сети вагоностроители обеспокоены ближайшими перспективами, особенно учитывая нестабильную экономическую ситуацию, снижение спроса и объемов погрузки. В интервью газете «Транспорт России» заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук поделился своим прогнозом и видением ситуации.

— Владимир Борисович, согласно данным Росстата, выпуск грузовых вагонов в России в 2020 году снизился более чем на 28%. ИПЕМ неоднократно прогнозировал подобный пессимистичный сценарий. Какие негативные тренды усугубили течение кризиса в отечественном вагоностроении?

— Хочу напомнить о том, что проведение системной оценки спроса на грузовые вагоны как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе позволяет минимизировать риски для всех участников рынка грузовых железнодорожных перевозок и вагоностроения. Совершенствовать методику прогнозирования крайне важно с учетом того, что в силу различных обстоятельств дисбаланс спроса и предложения на рынке перманентно нарастает, образуя качели, которые приходят в равновесие лишь в довольно ограниченный, буквально в несколько месяцев, промежуток времени.

Так, если в 2015 году заводами-производителями было выпущено минимальное количество вагонов — менее 30 тыс., то в 2019 году производство вагонов достигло исторического максимума — 79,6 тыс. шт. При этом, к примеру, в соответствии с нашей моделью прогнозирования технологически обусловленный спрос

объемами перевозок должен быть меньше. Свои коррективы вносят сугубо рыночные факторы, ведь каждый собственник сам определяет объем закупок вагонов. Из-за того что рыночный спрос несколько обогнал технологически обусловленный, возник профицит парка вагонов на железнодорожной сети.

В целом можно предполагать, что, к сожалению, 2021 год для отечественного рынка грузового вагоностроения будет еще более непростым, нежели предыдущий. Во многом это связано с отсутствием перспектив на быстрое восстановление спроса. Потребность в вагонах сейчас небольшая, и массового списания парка в различных сегментах перевозок пока не ожидается.

— Очевидно, что в условиях профицита парка грузовых вагонов необходимо как-то оптимизировать избыточные мощности вагоностроительных предприятий. Можно ли, на ваш взгляд, сделать этот процесс менее болезненным для участников рынка?

— Основные опасения вызывает необходимость загрузки таких производственных гигантов, как Уралвагонзавод, где трудятся порядка 30 тыс. человек. Еще в 2018 году специалисты ИПЕМ проанализировали количество и структуру сертификатов для производства грузовых вагонов

















ряда вагоностроительных предприятий, сопоставив этот модельный ряд с их реальной востребованностью на рынке. Одним из лидеров нашего риск-рейтинга стал УВЗ, оказавшийся в «красной зоне» из-за ограниченной диверсифицированной структуры по выпуску модельного ряда. Напротив, заводы с диверсифицированным модельным рядом относительно равно проходят кризисный период.

— Весной прошлого года Правительство РФ включило машиностроение в перечень пострадавших от коронавируса отраслей. ИПЕМ непосредственно участвовал в разработке мер господдержки предприятий железнодорожного машиностроения. На решение каких приоритетных задач были направлены антикризисные мероприятия?

— В отношении железнодорожного машиностроения была принята единственная прямая мера поддержки. Так, в рамках постановления Правительства РФ № 667 от 13 мая 2020 года предполагалось субсидирование приобретения вагонов-платформ, оборудованных фитинговыми упорами, с длиной по осям автосцепки менее 19 метров, обеспечивающих перевозку колесной и гусеничной техники, а также маневровых локомотивов мощностью не более 1200 лошадиных сил. К сожалению, об-



Производство грузовых вагонов в 2019 и 2020 годах помесячно, ед.

| Производитель | Доля в производстве 8 мес. 2020 г. | Изменение доли к 2019 г. | Кол-во сертификатов | Влияние рисков снижения спроса |
|--------------------------|---|--------------------------|---------------------|--|
| ОВК |  26% | -37,4% | 34 |  Низкое/умеренное |
| РМ Рейл |  21% | +8,3% | 38 |  Низкое/умеренное |
| УВЗ |  19% | -45,5% | 27 |  Высокое |
| Алтайвагон |  16% | -22,9% | 22 |  Умеренное |
| Трансмаш |  6% | -42,1% | 5 |  Низкое |
| Завод металлоконструкций |  5% | -52,6% | 14 |  Низкое |
| Рославльский ВРЗ |  2% | -70,2% | 7 |  Умеренное |
| Барнаульский ВРЗ |  2% | -62,8% | 6 |  Умеренное |

Риск снижения спроса на грузовые вагоны в 2022-2025 гг.: оценка влияния на вагоностроителей

щий объем поддержки составил всего 950 млн руб. на весь 2020 год. В настоящий момент рассматривается вопрос о продлении данной меры по результатам того, была ли выбрана данная сумма в полном объеме.

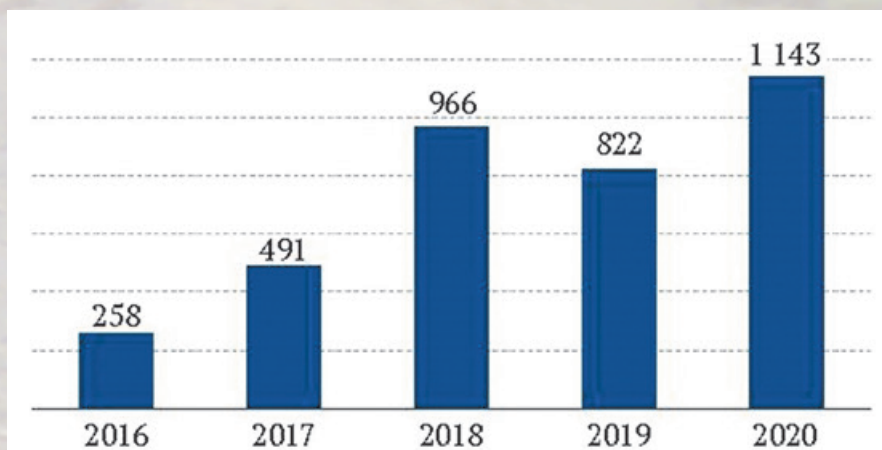
— Сможет ли ОАО «РЖД» в условиях падения пассажиропотока и отмены ряда поездов дальнего следования своевременно решить вопрос обновления парка пассажирских вагонов, более половины которого устарели?

— Как известно, существует долгосрочный контракт, в рамках которого АО «Трансмашхолдинг» намерено поставить АО «ФПК» (дочка ОАО «РЖД») до 2025 года порядка 3,7 тыс. пассажирских вагонов. При этом ФПК с учетом последствий COVID-19 оказалась, как и многие другие пассажирские перевозчики, в крайне непростом положении.

Современный пассажир желает большего комфорта в поездке. ФПК в силу своих финансовых возможностей реализует программу обновления подвижного состава. Постепенно происходит обновление модельного ряда компании: появляются вагоны капсульного типа, двухвагонные пассажирские сцепы и т. д.

— Выходит, ситуация в сфере производства пассажирских вагонов не столь критична, как и в производстве грузовых вагонов?

— В 2020 году с пассажирскими вагонами у нас сложилась довольно



Производство пассажирских вагонов в РФ в 2016-2020 годах, ваг.

нетривиальная ситуация: их производство даже выросло, причем сразу на 30%, по сравнению с предыдущим годом. Хорошие показатели достигнуты за счет реализации ряда экспортных контрактов, прежде всего на поставку железнодорожных пассажирских вагонов в Египет.

Безусловно, экспортный потенциал у России имеется, однако для его реализации требуется серьезная поддержка со стороны государства. Это необходимо для того, чтобы мы были конкурентоспособными по сравнению с другими производителями не только по техническим характеристикам, но и по параметрам ценового предложения, размера банковских процентов и пр. При разработке Стратегии экспорта железнодорожного машиностро-

ния России, которую ИПЕМ готовил по заказу Минпромторга России и АО «Российский экспортный центр», мы указали, что каждый успешный производитель в мире приходит на зарубежные рынки, заручившись как экономической, так и административно-политической поддержкой своей страны, причем на уровне ее руководства.

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

125009, г. Москва,
ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1
(БЦ «Чайка Плаза»)
Тел.: +7 (495) 690-14-26
Факс: +7 (495) 697-61-11,
<http://www.ipem.ru/>

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЯ 2021 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в феврале 2021 года. По оценкам Института, положительная динамика производства фиксируется второй месяц подряд, а темпы сокращения спроса продолжают замедляться.

Индикаторы состояния производства и спроса на промышленную продукцию в России – индексы ИПЕМ-производство и ИПЕМ-спрос – в феврале 2021 года изменились одинаково. Так, рост производства фиксируется второй месяц подряд (+1,4% к февралю-2020, +0,9% с начала года). Также существенно замедлился темп сокращения спроса (-2,4% к февралю-2020, -3,3% с начала года). О методологии расчета индексов – в справочной информации.

Падение спроса на продукцию добывающих отраслей в феврале немного замедлилось и составило 4% (здесь и далее – все процентные показатели относительно февраля-2020).

Добыча нефти в прошедшем месяце сократилась на 13,8% до 38,6 млн тонн, экспорт – на 21,1% до 16,5 млн тонн. Основным ограничивающим фактором остается сделка ОПЕК+. Вклад России в суммарное ограничение добычи постепенно сокращается по сравнению с уровнем конца прошлого года. Так, январские ограничения для России были смягчены примерно на 125 тыс. барр./сутки, а на февраль-март – дополнительно на 65 тыс. барр./сутки. По итогам февраля 2021 года Россия выполнила взятые в рамках соглашения обязательства в полном объеме.

Второй месяц подряд фиксируется рост добычи газа – (+2,9% до 62 млрд м3). На фоне холодных погодных условий в Европе и Азии продолжили расти экспортные поставки газа (+7,9% до 15,1 млрд м3).

Добыча угля также продолжает показывать положительную динамику (+9,6% до 35 млн тонн). Экспорт угля вырос на 11,9% до 14,7 млн тонн. Рост экспорта угля продолжается как в европейские страны, так и в страны Азии.

Спрос на продукцию низкотехнологичных отраслей промышленности продолжает показывать отрицательную динамику (-2,9%), однако темпы падения постепенно замедляются.

В сегменте среднетехнологичных отраслей падение спроса практически остановилось (-0,1%). Спрос на хи-

мические и минеральные удобрения в феврале 2021 года на внутреннем рынке сократился на 1,0%, при этом поставки на внешний рынок увеличились на 5,0%. Внутренний спрос на черные металлы снизился на 15,7%, при этом экспортные поставки увеличились на 10,5%. Спрос на цветные металлы в феврале 2021 года значительно вырос со стороны внутреннего рынка (+56,7%) во многом за счет медной продукции, однако поставки на внешний рынок продолжили падение (-21,2%).

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в феврале 2021 года значительно сократился (-19,1%). При этом общая отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог выросла на 11,1%, поставки на внутренний рынок увеличились на 12,4%, в экспортном направлении снизились на 0,2%.

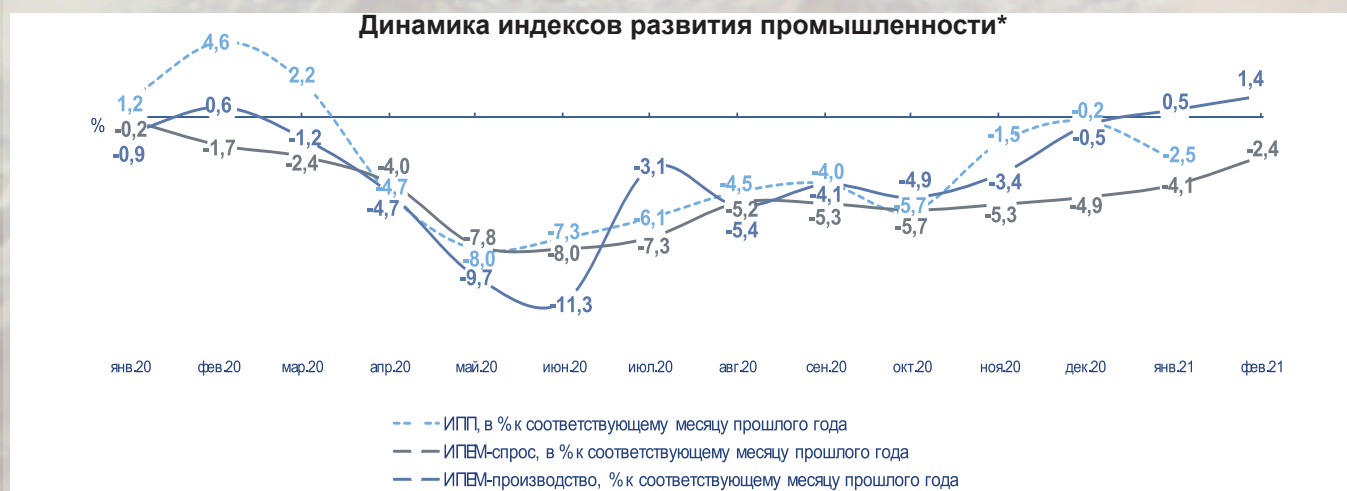
«Экспорт угля, стабильно растущий с середины прошлого года, в очередной раз подтверждает тезис о приоритете экономических интересов различных стран перед климатическими, – прокомментировал заместитель руководителя департамента исследований ТЭК ИПЕМ Евгений Рудаков. – Если рост экспорта в страны АТР можно объяснить ограничениями на поставки угля в Китай из Австралии и снижением добычи в ряде других стран-экспортеров, таких как, Колумбия и Индонезия, то рост поставок в Европу объясняется преимущественно увеличением конкурентоспособности угля в связи с резким ростом цен на газ. По итогам года поставки в Европу, конечно, сократились за счет провальных результатов первой половины 2020 года, однако доля российского угля в общем импорте стран ЕС выросла с 59% в 2019 году до 68% в 2020 году».

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

125009, г. Москва, ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1
(БЦ «Чайка Плаза»)

Тел.: +7 (495) 690-14-26

Факс: +7 (495) 697-61-11, <http://www.ipem.ru/>



*- значения ИПЕМ-спроса скорректированы с 2020 года (см. слайд №12)

Андрей Гурьев

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ

В книге собраны наиболее интересные интервью автора за последние 10 лет. Это беседы с руководителями Министерства путей сообщения, Министерства транспорта, других органов исполнительной и законодательной власти, ОАО «Российские железные дороги», частных транспортных компаний, учеными, экспертами и др. Разговор в них идет как о производственных вопросах, в частности о непростых перипетиях реформирования железнодорожного транспорта, так и на личные темы. Выпуск книги приурочен к 175-летию железных дорог России и 55-летию автора.

Продолжение (начало в № 4 (49) – 02 (117))

Гудок, 3 августа 2011 г.

Вадим Морозов, первый вице-президент ОАО «РЖД», д. т. н.

С ЧУВСТВОМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

– Как бы Вы оценили ход реструктуризации внутри самого ОАО «РЖД»?

– Идет достаточно сложный и ответственный этап реорганизации системы управления компанией и холдингом. За счет реорганизации отделений сокращено число уровней управления. Осуществляется переход к матричной структуре с преобладанием функциональной организации. Не хотел бы повторять здесь уже сказанное мною в предыдущем интервью «Гудку», напомним лишь, что, в частности, созданы центральные дирекции по ключевым видам деятельности, руководители которых поэтапно берут на себя основные управленческие задачи и ответственность за результаты текущей работы и проектов развития. Наряду с этим в составе железных дорог сформированы органы и назначены руководители, осуществляющие функции горизонтальной координации и проводящие во всех подразделениях ОАО «РЖД» и его дочерних обществах единую корпоративную политику. Начальникам железных дорог делегированы дополнительные задачи и полномочия, связанные с решением стратегических задач развития и обеспечением интересов ОАО «РЖД» и его ДЗО в регионах.

Также нужно отметить, что в новых условиях значительно возрастает роль и ответственность руководителей региональных и территориальных дирекций. Под общим руководством недавно созданного Центра технологической координации и при непосредственном участии технологических служб железных дорог они должны наладить четкое оперативное взаимодействие подразделений ОАО «РЖД» в регионе, обеспечить эффективность и безопасность перевозочного процесса. Главный итог проведенной работы – это формирование новых возможностей для повышения качества управления и эффективности хозяйственной деятельности в условиях рынка. В первую очередь это четкий и прозрачный финансово-экономический учет по видам деятельности, а значит, и лучшие возможности управления затратами и доходами. Также большое значение имеет раскрытие потенциала руководителей дирекций, их территориальных и линейных подразделений. Кроме того, теперь мы можем проводить изменения в

процессах и структуре разных дирекций параллельно и с разумным уровнем риска для общей стабильности хозяйственного комплекса.

Это позволяет ускорить мероприятия по повышению эффективности работы, проводя их одновременно во всех хозяйствах. И при этом системы управления дирекций могут формироваться с учетом особенностей производственных задач и имущественного комплекса каждой из них в отдельности. Применение адекватных подходов к планированию, учету, отчетности, организации самой производственной деятельности позволит нам успешнее решать задачи увеличения производительности и качества труда. В этом и следующем году нашей ключевой задачей в области реорганизации станет, в частности, проведение мероприятий, необходимых для завершения формирования Дирекции тяги и Центральной дирекции инфраструктуры. Президентом компании уже подписан приказ о переводе до конца текущего года дорожных дирекций тяги из состава железных дорог в вертикальную дирекцию. Также очень важная область – это кадры. Новые задачи и функции, связанные прежде всего с разворачиванием всего хозяйственного комплекса к рынку, к клиенту, а также с устранением барьеров и препятствий во взаимодействии внутри ОАО «РЖД» и в холдинге в целом, требуют от руководителей и работников компании умения работать с учетом новых факторов.

Сегодня одна из наиболее острых проблем – это поиск и внедрение оптимальных методов и инструментов управления приватным парком. Здесь мы ощущаем болезнь роста

– Не секрет, что в последнее время обострилась ситуация с управлением грузовым подвижным составом. Назалось бы, задача реформы по ликвидации его дефицита успешно решается – общее количество вагонов растет и уже перевалило за миллион. Их становится даже слишком много для имеющихся провозных мощностей. Но при этом заявки грузовладельцев удовлетворяются сегодня не полностью, а доля грузов, доставленных с просрочкой, достаточно велика.

– Да, на сегодняшний день это одна из наиболее острых проблем – поиск и внедрение оптимальных методов и инструментов управления приватным парком. Здесь мы ощущаем, я бы так сказал, болезнь роста. Если говорить о ее причине коротко, то она заключается главным образом в отставании правового и тарифного регулирова-

ния перевозок от структурных преобразований. По мере ликвидации такого дисбаланса ситуация будет все более нормализоваться. Мы свою часть пути в этом отношении стараемся пройти максимально полно и энергично, например, предлагаем грузовладельцам и собственникам подвижного состава использовать механизмы консолидации управления вагонными парками всех видов собственности, внедряем их на практике, прежде всего внутри холдинга. Сегодня необходимо создание единой системы управления консолидированным парком различных собственников с оптимальным количеством подвижного состава порядка 250 тыс. полувагонов.

При этом обеспечение грузовладельцев вагонами до внесения необходимых изменений в нормативно-правовую базу может осуществляться путем оформления прямых договорных отношений между участниками перевозочного процесса. Основной же задачей, повторяю, является совершенствование правовой основы функционирования рынка грузовых перевозок, а также создание условий для консолидации парка вагонов различных собственников. При этом ключевая роль при внедрении единой системы управления консолидированным парком должна принадлежать перевозчику. Также имеет место и целый ряд других аспектов. Например, недостаток механизмов информирования участников перевозочного рынка о наличии на данный момент спроса и предложения услуг. В этой связи мы уже открыли на сайте ОАО «РЖД» электронную информационную площадку и надеемся на ее востребованность. Есть, конечно, и вопросы, связанные с силой инерции нашего менталитета. Сегодня инвентарного парка осталось всего лишь порядка одной десятой части от общего количества вагонов. Но ряд грузовладельцев упорно не хотят этого замечать, а требуют от ОАО «РЖД» перевезти их грузы именно в нем по ставкам Прейскуранта № 10-01. Это невозможно, и чем ранее мы перейдем на полноценные рынки предоставления подвижного состава для всех грузов (как это произошло уже с нефтяными перевозками), тем скорее установятся естественные экономические механизмы сдерживания цен.

– Если говорить о пассажирских перевозках, то нельзя не отметить здесь развитие высокоскоростного и скоростного движения на ряде направлений, общий рост уровня вокзального сервиса, бурно идущий процесс «интернетизации» отрасли и т. д. Успехи налицо.

В то же время нынешним летом несколько упал спрос на дальние пассажирские перевозки. Чем это объяснить?

– Да, в июне снижение пассажирооборота в дальнем сообщении составило 0,7%, в июле – 1,5% к соответствующему периоду прошлого года. С одной стороны, необходимо отметить, что формирование объемов перевозок летом 2010 года происходило под влиянием аномально высоких температур, что привело к повышенному спросу. В 2011 году ситуация с погодой, особенно на курортах побережья Северного Кавказа и Крыма, была несколько иной, что не могло не повлиять на формирование туристического потока в эти регионы. Дополнительными неблагоприятными факторами, оказывающими влияние на формирование туристического потока на курорты Северного Кавказа, явля-

ются ухудшение экологической ситуации в связи со строительством объектов инфраструктуры для Олимпиады-2014 в Сочи, уменьшение предложения жилья для туристов в частном секторе из-за сноса значительного числа индивидуальных домов и т. д. Но здесь, конечно, нельзя убаюкивать себя лишь объективными факторами, поскольку на других видах транспорта, например в авиации, на те же южные направления наблюдается рост пассажиропотока. Как известно, основной мотивацией при выборе вида транспорта при туристических и деловых поездках является уровень цен и сервиса у различных перевозчиков.

И здесь мы имеем известную общемировую проблему неравных условий конкуренции между железнодорожными перевозчиками с одной стороны и авиационными и автомобильными с другой. Дело в том, что у железной дороги гораздо выше инфраструктурная составляющая стоимости перевозок. Если, например, в авиации она составляет не более 20%, то на железнодорожном транспорте вместе с локомотивной тягой – порядка 85%. При этом данная часть тарифа жестко регулируется государством. То есть какие-то маркетинговые ходы Федеральная пассажирская компания может осуществлять в пределах оставшейся совсем небольшой доли цены на билет.

В странах Евросоюза эта проблема решается полным или частичным выравниванием этих условий путем бюджетных дотаций на железнодорожную инфраструктуру. У нас же этого нет. Сегодня стоимость авиаперелета на многих направлениях равна или даже меньше стоимости проезда в купейном вагоне при несопоставимом времени поездки. Например, цена на авиабилет Москва – Сочи на начало августа 2011 года лежит в диапазоне от 2600 до 4600 рублей.

А минимальная цена билета в купейном вагоне составляет 4700 рублей. И существенно снизить ее при действующей общей системе ценообразования на железнодорожном транспорте не представляется возможным.

У автобусных же перевозчиков инфраструктурная составляющая стоимости билетов вообще практически отсутствует, поскольку автодороги содержатся за счет бюджетных средств, а транспортный налог составляет порядка 40–50 тыс. рублей в год, не зависит от объема перевозок и может быть возмещен практически за один-два коммерческих рейса. Эти вопросы нуждаются в рассмотрении, и мы предлагаем регулирующим органам совместно выработать здесь оптимальные решения по созданию механизмов, позволяющих железнодорожным перевозчикам более гибко реагировать на спрос своей ценовой политикой.

– В этом году пригородные перевозки были фактически выделены в самостоятельный бизнес. Как бы Вы оценили ситуацию в данном, очень резонансном с социальной точки зрения секторе?

– Пригородное движение осуществляется в 73 регионах. Важнейшее направление деятельности компании – выстраивание партнерских отношений с региональными органами власти. Создание совместно с субъектами РФ пригородных пассажирских компаний является одним из ключевых элементов структурной реформы железнодорожного транспорта. Выбранный здесь курс предусма-

тривает системный подход к решению проблемы убыточности пригородного комплекса и повышению уровня бюджетного финансирования субъектами Федерации.

Основные цели создания ППК – это обособление данного направления транспортного бизнеса, повышение эффективности его работы и создание инвестиционной привлекательности этого вида деятельности. Для улучшения транспортного обслуживания населения в некоторых регионах прорабатываются вопросы об организации интермодальных транспортных схем в пригородных перевозках с совместным использованием авто- и железнодорожного транспорта. Новые модели сочетают перевозки пассажиров автобусами на малодетальных участках и развитие сети ускоренных пригородных поездов на линиях с увеличенным пассажиропотоком.

То есть здесь уже получается не конкуренция тех и других видов транспорта, а их взаимное дополнение. Также не вызывает сомнений достижение синергетических эффектов при организации совместной инфраструктуры «железнодорожный вокзал – автовокзал» и другие совместные проекты.

Для отработки предлагаемых решений в настоящее время рассматривается пилотный проект на территории Брянской области, администрация которой выразила заинтересованность в консолидации железнодорожных и автобусных пригородных перевозок в одной организации. Что же касается наиболее болезненного вопроса в пригородном комплексе – тарифной политики, которая сегодня находится в компетенции субъектов Федерации, – то мы отчетливо видим, что отработка механизмов совместного участия в покрытии расходов ППК со стороны федерального и местных бюджетов уже приносит положительные результаты.

– Вадим Николаевич, с каким настроением Вы лично встречаете в этом году День железнодорожника?

– С удовлетворением от сделанного и желанием сделать то, что не удалось, не получилось, пока не состоялось из задуманного. С чувством постоянной ответственности за работу. С гордостью за профессию, с радостью за свою причастность к нашей замечательной отрасли.

Хотел бы от всего сердца поздравить всех железнодорожников и членов их семей с профессиональным праздником, пожелать доброго здоровья, благополучия, уверенности в том, что мы правильно сделали свой выбор и делаем в этой жизни очень нужное, ответственное и интересное дело. С праздником! Успехов!

Гудок, 28 сентября 2011 г.

Владимир Якунин, президент ОАО «РЖД», д. плт. н.

ДЕЛАЙ, ЧТО ДОЛЖЕН

– Владимир Иванович, хотелось бы начать беседу с события, назалось бы, достаточно локального, но при этом явно резонансного и знакового для компании. Многие наши читатели обратили внимание на то, как в последние пару месяцев буквально чудесным образом стали преобразовываться привокзальные территории на Комсомольской площади в Москве.

– Верите ли, но я и сам, хотя знал о проекте все в деталях, немало был удивлен тем, до чего же красивым становится этот район, когда увидел на Дне празднования Москвы уже реально сделанное. Напомню, что проблема привокзальных площадей, которые традиционно принадлежали городам, а не железной дороге, как говорится, с большой бородой. Получалось так, что сколько ни благоустройвай сам вокзал, но, выйдя из него, пассажир нередко сразу же сталкивался с необустроенной территорией, нагромождением каких-то убогих ларьков, несанкционированной торговлей, беспорядком с парковкой автомобилей, сомнительными личностями и т. д. А если уж называть вещи своими именами, то в Москве, например, на этих территориях мы столкнулись с кормившейся там полукриминальной средой. В мае этого года компания заключила с новым руководством Москвы соглашение об аренде привокзальных территорий и обязалась навести на них порядок, то есть благоустроить, очистить от криминала, сделать лицом и города, и железной дороги. Сегодня на площади Трех вокзалов действительно уже можно видеть разительные перемены (хотя работы еще продолжаются).

В моей почте также немало писем, в которых люди отмечают, как это можно было за считанные недели между зданиями Ленинградского и Ярославского вокзалов на месте рынка, называемого «крест», построить прекрасный фонтан с бронзовой фигурой Георгия Победоносца и садом из живых деревьев. А как красиво становится возле Казанского вокзала со стороны Царского павильона! И ведь раньше мне, как и всем, нередко приходилось бывать здесь, но, откровенно говоря, голову просто не хотелось поднимать: грязь, бомжи, автомобильная толчея, безобразия. Знаменательный факт: в июле – августе на московских вокзалах не произошло ни одного убийства, а число тяжких преступлений сократилось в разы. До конца года мы планируем обустроить все привокзальные площади Москвы. И теперь нужно запустить аналогичные процессы в других городах. В ряде регионов мы это уже делаем и будем активизировать подобные проекты, тем более что нам очень важно это с учетом 175-летия российских железных дорог, которое будет отмечаться в следующем году.

– В связи с реконструкцией привокзальных площадей хотелось бы всех интересующихся пригласить в Москву посмотреть все своими глазами. Однако наряду с подобными приятными эпизодами мы сегодня наблюдаем все-таки достаточно непростой период в жизни компании. Прежде всего это касается управления вагонным парком, которого многим грузовладельцам стало не хватать. Почему так?

– Потому что пока еще в процессе реформирования не создана такая система управления железнодорожным транспортом, которая бы имела соответствующие правовые возможности, экономический инструментарий и перевозочные технологии для своевременного гибкого реагирования железной дороги на хозяйственную, социальную и политическую ситуацию в стране и мире. Это связано с принятием (или же, наоборот, непринятием)

ряда решений в ходе реализации программы реформы. Прежде всего я имею в виду процесс отчуждения подвижного состава от перевозочной компании. Если кто-то не знаком с историей этого вопроса или же хотел бы сегодня исказить ход событий, то я готов напомнить. Работа Министерства путей сообщения в советские годы характеризовалась хроническим дефицитом перевозочных услуг с соответствующей нехваткой подвижного состава, провозных мощностей инфраструктуры, моральным устареванием техники, отсутствием инвестиционных возможностей и т. д. Если кто-то об этом не знает или забыл, то я советую просто взять и почитать перед сном отраслевую мемуаристику, ну, например, книгу воспоминаний министра путей сообщения СССР в 1970–1980-е гг. Ивана Григорьевича Павловского «Моя дорога». Там эти вещи очень доходчиво и правдиво показаны.

Однако в первой половине 1990-х резко упали объемы перевозок, и дефицит перевозочных ресурсов в целом не ощущался. Но затем с ростом экономического производства в нашей стране этот вопрос опять стал актуальным. В самом МПС было четко признано, что если не начать реформирование, то отрасль просто встанет. В 2001 году, как известно, правительство приняло постановление № 384, утвердившее Программу структурной реформы. Между тем для преодоления дефицита грузовых вагонов промышленные, экспедиторские, а впоследствии и лизинговые компании стали активно закупать подвижной состав, так называемые вагоны собственности предприятий. В отличие от принадлежавшего МПС, а затем ОАО «РЖД» инвентарного парка, работавшего по ставкам государственного Прейскуранта № 10-01, собственные, или частные, вагоны могли предоставляться под перевозку по свободным ценам.

Работа МПС в советские годы характеризовалась хроническим дефицитом перевозочных услуг с соответствующей нехваткой подвижного состава, провозных мощностей инфраструктуры, моральным устареванием техники, отсутствием инвестиционных возможностей и т. д.

То есть вагонная составляющая грузового железнодорожного тарифа для частных собственников подвижного состава оказалась дерегулированной, а для РЖД по-прежнему регулировалась государством. Это привело к тому, что частники могли гибко реагировать на экономическую конъюнктуру и очень быстро заняли наиболее выгодные сегменты перевозки грузов. Доходная ставка в грузовой работе ОАО «РЖД» стала падать. Получалось, что инвентарный парк, работая в неравных условиях с частным, приносит нам убытки. Мы в свое время исписали горы бумаг с предложениями по дерегулированию вагонной составляющей тарифа на перевозку тех грузов, где уже явно наблюдался конкурентный рынок предоставления вагонов. Делались научные обоснования, в соответствующие инстанции направлялись методики определения таких сегментов и проекты самой процедуры дерегулирования, но нам говорили, что этого сделать нельзя без организационно-правового обособления таких секторов.

– То есть, по сути, без выделения из ОАО «РЖД» операторских компаний, владеющих вагонами?

– Совершенно верно. Тогда в 2005 году мы выступили с предложением о выделении из ОАО «РЖД» грузовой компании, которая бы, работая в рамках холдинга, в то же время имела возможность на равных конкурировать с частниками. При этом мы говорили, что должен быть предусмотрен порядок постепенной и дозированной передачи вагонов в дочернюю компанию с использованием механизмов доверительного управления или аренды, чтобы не допустить существенных технологических и коммерческих сбоя в переходный период.

Но регулирующие ведомства приняли другое решение, и утвержденная в 2007 году Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг содержала положение о передаче всего вагонного парка в две дочерние грузовые компании. При этом возлагались надежды на то, что, находясь в рынке, весь этот вагонный сегмент перевозочного процесса будет регулироваться механизмами спроса и предложения.

В 2007 году начала работу Первая грузовая компания, а в 2010 году – Вторая грузовая. На сегодняшний момент инвентарного парка, за исключением технологического, практически нет. Но частных вагонов (включая ПГК и ВГК) в России много – их уже более миллиона, то есть даже больше, чем было в советское время. В этом смысле реформа свою задачу по созданию условий для притока в отрасль инвестиций как раз выполнила. В чем же проблема? Во-первых, в том, что правовая база в целом ряде основополагающих своих положений не отреагировала на данные изменения.

В результате, например, Федеральная антимонопольная служба настаивает на том, что любой обратившийся к ОАО «РЖД» с заявкой на перевозку груза в инвентарном парке по Прейскуранту № 10-01 должен эту услугу получить безо всяких ссылок на то, что такого парка уже нет в природе. То есть грузоотправитель имеет право потребовать то, чего не существует. Не абсурд ли это?

С другой стороны, здесь появилась очевидная системная нестыковка как раз в организации механизма соответствия спроса и предложения. Вот представьте: если, скажем, колбасу все магазины города будут продавать по рыночным ценам 100–300 рублей за килограмм, а в каком-то определенном месте ее будут, как раньше говорили, «давать» по 2 рубля 20 копеек, как при советской власти, без всякого учета колебаний спроса и предложения. Что произойдет? Во-первых, тот, кто продает такую колбасу, рано или поздно обанкротится, и даже никаких господотаций ему не хватит.

Во-вторых, возникнет ажиотажный спрос, и этой колбасы будут стараться взять гораздо больше разумных потребностей, а значит, придется ввести квотирование, карточную систему. В-третьих, выстроится громадная очередь, и люди начнут негодовать, почему существует дефицит колбасы, в то время как от других продуктов ломятся полки. В-четвертых, произойдет отток покупателей от рыночных магазинов, и часть из них, возможно, закроется, а часть – не снизит, а, наоборот, повысит

цены в расчете на тех покупателей, которые имеют финансовые возможности не стоять в очереди. Ведь созданный демпинговыми раздачами дефицит закономерно породит подъем цен в дерегулированном сегменте.

– И, кстати, в советское время с продуктами питания так и было: в государственной торговле они были дешевые,

но в дефиците и плохого качества, а у частников на рынках – в изобилии, отличного качества, но жутко дорогие для обыкновенных смертных.

– Вот именно. Таким образом, сегодня на рынке предоставления подвижного состава в этом смысле требования возить по Прейснуртанту № 10-01 создают сильные искажения в работе всей системы и искусственный дефицит, а следовательно, и повышенный спрос с ростом цены у частника. Поэтому система нуждается в отладке, прежде всего в рамках правового и тарифного регулирования. Причем здесь актуальны не только те аспекты, о которых я сейчас сказал, а и многие другие. ОАО «РЖД» – это крупная корпорация, акционерная компания, которая работает по утверждаемому ее владельцем, то есть государством, финансово-экономическому плану, бюджету. Его неисполнение – это производственное преступление, недополучение доходов и соответственно провалы в финансировании содержания и развития всего сложнейшего железнодорожного хозяйства. Но вагонный парк – частный, его экономическое управление зависит сегодня от поведения сотен собственников.

Отвечают ли они за выполнение планов ОАО «РЖД»? Конечно же, нет. Не будет преувеличением сказать, что согласно имеющейся правовой базе они вообще ни за что не отвечают. Это нонсенс. Глядя сегодня на работу многих промышленных и транспортных частных компаний, нельзя не вспомнить одну из классических цитат: «Жадность и стремление к наживе, являющиеся инстинктами вульгарного капитализма, не способствуют формированию этики социально ответственного бизнеса».

Цивилизованный рынок – это прежде всего жесточайшая финансовая, административная, технологическая, этическая и иная ответственность деловых партнеров друг перед другом. У нас же этого пока нет. И не только в части собственников вагонов. Как все знают, буквально бедствием стал вопрос с изломами вагонного литья. Сколько на эту тему говорится и пишется! Но при конкретных разборах часто выясняется, что реально получить компенсацию просто не с кого.

Также важнейшим вопросом является экономическая стимуляция всех участников перевозочного рынка работать так, чтобы подвижной состав использовался рационально. У ОАО «РЖД» она есть, увеличение оборота вагонов – это рост наших затрат. А вот у промышленных и операторских компаний интересы с железнодорожниками очень часто в этой связи не совпадают. Например, сплошь и рядом выгоднее либо поставить вагон на путях общего пользования в ожидании высокоплатежного груза, либо гнать его порожняком за тридевять земель, нежели отдать под перевозку имеющегося попутного груза. В этом смысле действующая тарифная система не спо-

собна на необходимое стимулирование и реагирование. А правовая база не дает нам возможности самостоятельно использовать приватный вагон более рационально.

Ну и конечно, говоря о причинах неудовлетворительного управления подвижным составом, нельзя не сказать о такой совершенно очевидной вещи, как отставание развития провозных мощностей инфраструктуры от роста количества подвижного состава. Все мы отлично представляем, что такое автомобильные пробки. Но ведь и железная дорога не резиновая и уже не может по целому ряду направлений пропускать требуемое количество поездов, не может на сортировках перерабатывать такое возросшее в связи с приватизацией вагонов количество операций, не может на целом ряде станций справиться с ростом маневровой работы. Ведь когда у нас количество собственников вагонов насчитывает даже не сотни, а тысячи, то представьте, как это влияет на комплектование и движение поездов. При этом грузопотоки в сегодняшней экономической ситуации подчас меняются просто в одно мгновение на противоположные. Это требует соответствующего развития инфраструктуры, причем опять же в гибком исполнении. А у нас нет для этого ни достаточного количества денег, ни инструментов для более эффективного их зарабатывания.

То есть грузоотправитель имеет право потребовать то, чего не существует. Не абсурд ли это?

– Можно ли констатировать, что соответствующие органы власти этого почему-то не видят?

– Наверное, проще было бы спросить об этом у них самих. Я могу лишь констатировать какие-то реальные факты. А они заключаются в следующем. Принимается немалое количество правильных документов и программ. Например, Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, постановление правительства № 643 о государственном регулировании тарифов, методика определения экономически обоснованного уровня тарифа на перевозку и т. д. Но ведь на практике они попросту не выполняются. Развитие инфраструктуры сегодня – вопрос вопросов. Согласно расчетам, сделанным по научно обоснованной методике, не так давно принятой Федеральной службой по тарифам, для того чтобы начать вкладывать достаточное количество денег в поддержание и развитие железнодорожного хозяйства, необходимо проиндексировать грузовой тариф в 2012 году на 23%. Заметьте, это не мы придумали, а это следует из принятой государством методики. Нам сказали, что такое повышение станет слишком большим ударом по грузовладельцам и нужно процент индексации существенно снизить, используя при этом государственные дотации. Мы с такой постановкой вопроса вполне согласились. Но в результате долгих обсуждений теперь, наконец, оказывается, что индексация не только не достигнет размера компромиссного варианта в 7,4%, а опустится до 6%, и при этом еще нет гарантии, что нам дадут 40 млрд рублей обещанных дотаций.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

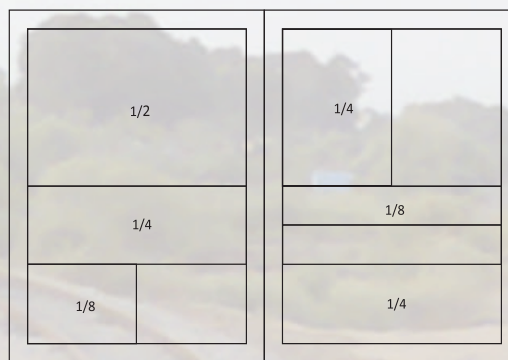
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

| Модульная реклама / статья | | | Бонус (строчная реклама) | Разработка модуля |
|----------------------------|-------------------|-----------|--------------------------|-------------------|
| Размер | Формат модуля, мм | Стоимость | Количество строк | Стоимость |
| 1/8 полосы | 88*59, 180*28 | 5'500 | 5 | 650 |
| 1/4 полосы | 88*122, 180*59 | 9'625 | 10 | 750 |
| 1/2 полосы | 180*122 | 16'940 | 20 | 850 |
| Полоса | 180*250 | 29'645 | 40 + перс. рассылка | 950 |

| 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. 48 |
| 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 | |
|------------------|--------------------|--------------------------|--|
| 1'900 | 1 еженед. рассылка | 1 неделя в ТОПе компаний | + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени |
| 3'300 | 2 еженед. рассылки | 2 недели в ТОПе компаний | |
| 4'300 | 3 еженед. рассылки | 3 недели в ТОПе компаний | |
| 5'000 | 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 |
|------------------|--------|------------------|--|
| 6'600 | - | 1 перс. рассылка | месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени |
| 11'880 | 10% | 2 перс. рассылки | |
| 16'830 | 15% | 3 перс. рассылки | |
| 21'120 | 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 |
|------------------|-------------------|---|
| 17'820 | 3 перс. рассылки | 3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период! |
| 32'076 | 6 перс. рассылок | |
| 45'441 | 9 перс. рассылок | |
| 57'024 | 12 перс. рассылок | |

6 месяцев - скидка 15%

| Стоимость (руб.) | Услуга | В подарок |
|------------------|-------------------|---|
| 33'660 | 6 перс. рассылок | 6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период! |
| 60'558 | 12 перс. рассылок | |
| 85'833 | 18 перс. рассылок | |
| 107'712 | 24 перс. рассылки | |

12 месяцев - скидка 20%

| Стоимость (руб.) | Услуга | В подарок |
|------------------|-------------------|---|
| 63'360 | 12 перс. рассылок | 1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период! |
| 114'048 | 24 перс. рассылки | |
| 161'568 | 36 перс. рассылок | |
| 202'752 | 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 | |
| 44 000 | 1/8 полосы + 5 строк | 4 * 6'600 = 26 400 | - |
| 77 000 | 1/4 полосы + 10 строк | 8 * 6'600 = 52 800 | годовое размещение баннерной рекламы! 12*5'000=60'000 |
| 135 520 | 1/2 полосы + 20 строк | 12 * 6'600 = 79 200 | |
| 237 160 | 1 полоса + 40 строк | 16 * 6'600 = 105 600 | |

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 – **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

В акции уже участвуют:

- ГК «Можгинский литейный завод Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ММП-Ирбис» (г. Москва)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «СЦ Промжелдортранс» (г. Москва)
- ООО «Техэнергопром-Р» (Московская область, г. Королёв)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ТОО «Vagon Service Almaty» (Казахстан, г. Алматы)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-33605. от 24.10.2008г.
 Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения Российская Федерация, зарубежные страны.



При поддержке:



9-12 НОЯБРЯ 2021

МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»



Организатор:

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



27-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2021



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2021



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2021

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2021

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

www.metal-expo.ru



www.ZarubezhExpo.ru

EXPO – RUSSIA

ОРГКОМИТЕТ: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»

Москва, ул. Пречистенка, 10 | +7 (495) 721-32-36 | info@zarubezhexpo.ru

4^я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА
ТАШКЕНТСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ



EXPO – RUSSIA UZBEKISTAN 2021

ONLINE | 1 апреля – 31 мая

9^я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА
АЛМАТИНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ



EXPO – RUSSIA KAZAKHSTAN 2021

Казахстан, Алматы | 23–25 июня

4^я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА
РОССИЙСКО-ВЬЕТНАМСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ



EXPO – RUSSIA VIETNAM 2021

Вьетнам, Ханой | 17–19 ноября