

ДЕПО

4(139) 2023

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

апрель

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 5

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 7 - 10

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 12- 14

Справочная информация

стр. 1, 16 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

- | | |
|--|--------------|
| | стр. 1 |
| - ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЯ 2023 ГОДА | стр. 16 |
| - МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ФЕВРАЛЬ 2023 ГОДА | стр. 16 - 19 |
| - ПЕРЕВОЗКА ВСЕХ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ НА СЕТИ ОАО "РЖД" | стр. 20 - 27 |
| - ПРЕДПРИЯТИЯМ К 2035 ГОДУ ПРИДЕТСЯ ОБНОВИТЬ ТЫСЯЧИ МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ | стр. 28 |
| - МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ: СОСТОЯНИЕ ПАРКА И РЕМОНТНЫХ МОЩНОСТЕЙ | стр. 29 - 30 |
| - ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ | стр. 31 - 37 |
| РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ | стр. 38 - 39 |
| ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ! | стр. 40 |



16+



МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO-RUSSIA IRAN 2023 EXPO EURASIA IRAN 2023

ТЕГЕРАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

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

**10-12 ОКТЯБРЯ
2023**

ТЕГЕРАН, ИРАН
TEHRAN MILAD INTERNATIONAL
CONVENTION CENTER

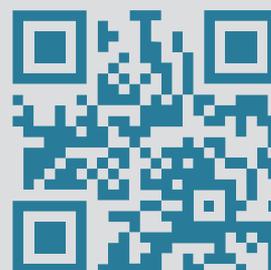
www.ExpoEurasia.org
www.ExpoRF.ru

www.zarubezhexpo.ru

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

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



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
EXPO-RUSSIA IRAN				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
Россия / Ростовская область	Волгодонск	ООО НПО "ЗНСП" (Завод новых синтетических продуктов)	+7 (863) 924-49-39, +7 (863) 924-28-82; +7 (863) 924-16-61	3
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	3
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	4
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	4
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "Брянскрезинотехника"	+7(980)315-40-77, +7(980)315-40-69	5
Россия / Свердловская область	Арамилль	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	5
16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2023"				6
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 10
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	9
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	9
Казахстан	Алматы	ТОО "Vagon Service Almaty"	+7 771 732-23-03, +7 776 236-16-99	10
Россия / Брянская область	Новозыбков	ООО "ВагРемСервис"	+7 980 333-83-56, +7 910 733-57-97	10
29-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО 2023				11
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				12 - 14
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПромТрансКомплект"	+7 (812) 622-04-50, +7 (921) 958-12-30	12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСР33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	13
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСР23"	8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	13
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	13
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	14
RAILRU 2023 - ЕЖЕГОДНАЯ ДЕЛОВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ, ПОСВЯЩЕННАЯ РЫНКУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РФ, ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА				13
Россия	Москва	ООО "ВИВА КОНСАЛТ"	+7 (958) 197-75-03	
27-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ TRANSRUSSIA/TRANSLOGISTICA				15
Россия	Москва	ИТЕ Москва	+7 (499) 750-08-28, +7 (499) 750-08-30	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 16 - 40
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЯ 2023 ГОДА				16
МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ФЕВРАЛЬ 2023 ГОДА				16 - 19
ПЕРЕВОЗКА ВСЕХ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ НА СЕТИ ОАО "РЖД"				20 - 27
ПРЕДПРИЯТИЯМ К 2035 ГОДУ ПРИДЕТСЯ ОБНОВИТЬ ТЫСЯЧИ МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ				28
МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ: СОСТОЯНИЕ ПАРКА И РЕМОНТНЫХ МОЩНОСТЕЙ				29 - 30
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				31 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ 2023				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ 2022				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	

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



**ЗАВОД НОВЫХ
СИНТЕТИЧЕСКИХ
ПРОДУКТОВ**

**ГРУППА КОМПАНИЙ
АВАНТ**

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

Область применения технических моющих средств для:

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



Долгосрочный
контракт



Доработка по
техзаданию
заказчика



Комплектация
сопутствующими
инструментами и
материалами



+7-863924-49-39
point_rm@mail.ru
www.znsp.ru

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

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



РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН

Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

248002, г. Калуга, ул. Болдина, здание 61, офис 110, +7 (4842) 926-700, 926-800, 926-900

E-mail: klt40@list.ru, klt40@mail.ru, http://snabrzd.ru/



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

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

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

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

Вся продукция сертифицирована SNABRZD.RU

ТОРГОВЫЙ ДОМ

РТИ

www.tdrti.ru

rti76@mail.ru

+7(4852) 94-12-21

- **Железнодорожные настилы**
- **Резиновые покрытия**
- **Детали для подвижного состава**

Доставка РФ и СНГ



000 Торговый дом «БЗБО»

000 Торговый Дом "БЗБО", г. Каменск-Шахтинский, является торгово-промышленным предприятием по поставкам запасных частей и оборудования для подвижного состава железных дорог. Как единственный представитель 000 "Брянковский завод бурового оборудования" 000 ТД "БЗБО" обеспечивает поставки на территорию РФ и стран СНГ, а также несёт гарантийные обязательства и гарантийный сервис по всей поставляемой продукции.

- Вкладыши моторно-осевого подшипника к локомотивам всех серий и тяговым агрегатам всех серий: 8ТХ.263.178/179, 8ТХ.263.208/209, 5ТН.263.022/023, 8ТН.263.028/029 и т.д.
- Пружина для вагонов
- Торцевой закрепитель шпал
- Кольцо лабиринтное
- Валики люка
- Кожух редуктора тягового электродвигателя для тепловозов всех модификаций
- Коллектор водяного охлаждения двухконтурной замкнутой системы охлаждения тепловозов серий 2ТЭ116, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, ТЭП70 и др.
- Насос водяной центробежный охлаждения тепловозов серии ЧМЭ-3 и их модификаций
- Насос шестеренный колесно-моторного блока тепловозов серий 2ТЭ116, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, ТЭП70, М62 и др.



347810, Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский, проспект Карла Маркса, д. 9, пом. 45
+7 (499) 70-35-175; sd1@tdbzbo.ru; sd2@tdbzbo.ru; https://tdbzbo.ru/

Наименование	Компания	Телефон
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-4, ЖБР-65	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинобетонный настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-4, ЖБР-65	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинобетонный настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинокордовый	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинобетонный	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-3	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-4	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 4,6 м	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 5,6 м	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Подкладна КБ-50	000 "Стройпуть"	+7 (495) 739-82-16

Наименование	Чертеж изделия	Ед.изм.	Компания	Телефон
Вкладыш моторно-осевого подшипника (МОП)	8ТХ.263.178/8ТХ.263.179	пара	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
	Всех модификаций и чертежей	пара	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Торцевой закрепитель шпал	ЗШ-1	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Валик люка полувагона	БЗ 83.457.127-071 КЛВ	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Кольцо лабиринтное	100.10.007-0	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Кожух редуктора тягового электродвигателя	Т328.37.11.00	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	Все модификации	компл.	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Насос водяной	1-DV 126028/G	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Насос шестеренный	2ТЭ116.30.58.022	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Пружина вагонная	БЗБО.2011.002/БЗБО.2011.004	компл.	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175



ФСИН



БТПП



ФСНР

БРЯНСКРЕЗИНОТЕХНИКА

Производственное предприятие завод РТИ
ООО «Брянскрезинотехника»

Подрельсовые резиновые прокладки
(ЦП-143, ЦП-143Н, ЦП-204, ЦП-328, ЦП-361, ЦП-362, ОП-366)

тел. 8-980-315-40-77 менеджер Виктория



Производство в г.Брянск, г.Волжский
Полная информация на сайте www.brt-rti.ru
Заявки на продукцию можно отправить на электронную почту brt-rti@mail.ru



Штампованные изделия из металла

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

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

624250, Свердловская область, г. Арамиль.

Тел.: +7 (343) 38-22-789, +7-922-292-21-40

E-mail: lsb74@mail.ru, ooo-metakom.ru@yandex.ru,

<http://www.ooo-metakom.ru/>

Стоимость такого модуля

6600 руб.



+7(980)187-10-55

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ПК с сертификатом	тонн	160 000,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗЩ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	17,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Скоба шпальная S-образная	шт	21,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17	шт	СПЕЦЦЕНА! 11,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Скоба прижимная ЦП-369.103	шт	27,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Скоба П-образная для шпал	шт	12,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

2023

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

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



27-29 СЕНТЯБРЯ
МОСКВА

ЦВК ЭКСПОЦЕНТР
WWW.E-TRANSPORT.RU

ТрансЭнергоТрейд

Комплексные скоростные решения в области ж/д подвижного состава

Продажа и аренда грузовых вагонов
Продажа тепловозов и путевой техники

Поставка запчастей
Плановый и текущий ремонт вагонов
Отстой и утилизация вагонов

Мы работаем по РФ, странам СНГ и Прибалтики

Звоните и пишите:

8 (812) 677-95-02

pr@transenergytrade.ru

transenergytrade.ru



ТрансЭнергоТрейд

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	<p>ЗВОНИТЕ! 8 (812) 677-95-02</p> <p>ПИШИТЕ! PR@transenergytrade.ru</p> <p>СМОТРИТЕ! www.transenergytrade.ru</p>
Колесные пары НОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Боковые рамы новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Надрессорные балки новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цементовозы, модель 19-758, 2000-2001 гг. – 35 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Крытый вагон, модель 11-6874, 2019 г. – 25 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Крытый вагон, модель 11-270, 1991г. – 30 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Платформы-лесовозы, модель 13-401-20, 1975-1980 гг. – 50 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Платформы-лесовозы, модель 13-2114-07, 2014 г. – 2 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Полувагоны, модель 12-132, 2000-2001 гг. – 50 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Универсальные платформы, модель 13-2114, 2007 г. – 10 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-зерновозы, модель 19-752, 1994 г. – 1 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-минераловоз, модель 19-7017, 2005 г. – 20 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-дозатор, модель 20-Х351, 1988 – 1989 гг. – 30 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-дозатор, модель ВПМ 770, от 2006 г. – 10 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Кран КЖДЭ-25, 1988 г. с платформой – 1 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Тепловоз ТГМ4Б, 1990 г., продлен до 2035 г.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Снегоочиститель СДПМ-2, 1987 г.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Ёмкости (котёл) из-под ж/д цистерн.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Аренда вагонов - по запросу.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

- ремонт путевой техники (МРТ-4, МРТ-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 НПП "Электромаш". 346400, Ростовская обл., г. Новочеркасск, ул. Полевая, 7,
+7 (8635) 22-53-50, 22-53-51,
sales@electromash.com | http://electromash.com/

Э ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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

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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

ООО НПП "Электромаш"
+7 (8635) 22-53-50
+7 (8635) 22-53-51
www.electromash.com
sales@electromash.com



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



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



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

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



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- ВОССТАВЛИТЕЛЬНОГО РЕМОНТА (КВР) С ПРОДЛЕНИЕМ ПОЛЕЗНОГО СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНА, ВКЛЮЧАЯ 2-ОСНЫЕ И 4-ОСНЫЕ ВАГОНЫ, А ТАКЖЕ ПРОВЕДЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МОДЕРНИЗАЦИОННЫХ РАБОТ И ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ ВАГОНОВ

КОМПАНИЯ «VAGON SERVICE ALMATY» ПРЕДЛАГАЕТ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ Ж/Д ВАГОНОВ В ШИРОКОМ АССОРТИМЕНТЕ ИХ 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.

ТОО «VAGON SERVICE ALMATY» (ВАГОН СЕРВИС АЛМАТЫ), РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, Г. АЛМАТЫ, УЛ. АХТАНОВА, Д.43, 3 ЭТАЖ
 +7 771 732 2303, +7 776 236-16-99, OOO.NIAN@MAIL.RU | HTTPS://VSA.KZ



ООО «ВагРемСервис»

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

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

Дополнительно предоставляются услуги по поставке запасных частей и комплектующих, необходимых для производства ремонта колесных пар, деталей тележек, автосцепного устройства тормозного оборудования и др., а также услуги по продлению срока службы подвижного состава. Все подрядные организации имеют соответствующие лицензии для проведения данных работ.

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

Цены ниже среднероссийских



■ пассажирское вагоностроение



■ ремонт вагонов другие услуги

При поддержке:



07-10 НОЯБРЯ 2023

МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2023



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2023



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2023

**29-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ
ВЫСТАВКА**

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2023



Организатор:



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

www.metal-expo.ru



КОНТРЕЛЬС.РФ

ДЛЯ ЧЕГО НУЖЕН КОНТРЕЛЬС В КРИВЫХ ЖД ПУТИ

Уменьшает износ рельса
Поезда не сходят с рельс
Соблюдаются законы РФ



ПОЧЕМУ ВЫБИРАЮТ НАШУ КОМПАНИЮ

Гарантируем самую низкую цену на контррельс - если найдете дешевле — мы сделаем скидку
Доставляем в течении двух недель
Соблюдаем стандарты качества
Собственные ремонтные бригады - готовы осуществить монтаж в любой точке России

МЫ РАБОТАЕМ С 2011 ГОДА И ИЗГОТОВИЛИ БОЛЕЕ 85000 м КОНТРЕЛЬС

ЧЕТЫРЕ ВИДА КОНТРЕЛЬСОВ

Выбор конструкции зависит от нагрузок на железнодорожном пути или от проектных решений

Изготавливаем контррельсы для деревянных и железобетонных шпал



Генеральный директор
ООО «ПромТрансКомплект»
Ялышев Руслан
+7 (921) 958-12-30

ООО "ПромТрансКомплект". г. Санкт-Петербург, пр. Левашовский, д.12, оф. 407
+7 (812) 622-04-50
kontrrels@gmail.com, <http://контррельс.рф/> <http://ремонтстрелок.рф/>

РЕМОНТСТРЕЛОК.РФ



НАПЛАВКА ЭЛЕМЕНТОВ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ НА Ж/Д ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

- **РЕМОНТ (НАПЛАВКА)** остряков, рамных рельсов и крестовин
- **ТЕХНОЛОГИЯ РЕМОНТА** ОДОБРЕНА РЖД И ВНИИЖТ
- **РАБОТЫ ПРОИЗВОДИМ** строго по ТУ 24.10.75-386-2022 утвержденным ОАО РЖД
- **1-2 ДНЯ** срок ремонта остряка

ПОЧЕМУ ЛУЧШЕ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ, ЧЕМ ПОКУПАТЬ СТАРОГОДНИЕ?

- **ДАЕМ ГАРАНТИЮ НА РЕМОНТ** 24 месяца или 20 млн.т.брутто
- **ВЫДАЕМ ПАСПОРТА** на отремонтированные изделия
- **ПРИНИМАЕМ К РЕМОНТУ** остряки марки 1/9, 1/11, 1/6, 1/7 в паре с рамным рельсом типа Р-65, Р-50, Р-43
- **ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ** от ремонта одного ремкомплекта достигает более 400 000 рублей

ПРОМТРАНСКОМПЛЕКТ

Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Контррельс в кривые малого радиуса на деревянных шпалах	КРПЖД 65.03.000	м	10500	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Контррельс в кривые малого радиуса на ж/б шпалах	КРПЖД 65.09.000	м	13500	контррельс.рф	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Контррельс в кривые малого радиуса на металлических шпалах	КРПЖД 65.11.000	м	9500	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Тупиковый упор рельсовый	ПС 54.00	шт	125000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Упор внутрицековой для депо	УВЦ65	шт	75000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Комплект плит для жд переезда 2,4 м	ПЖДП	к-т	120000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Комплект плит для жд переезда 6,5 м	ПЖДП	к-т	360000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Ремонт (наплавка) остряка и рамного рельса Р65		услуга	186000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Ремонт (наплавка) остряка и рамного рельса Р50		услуга	186000	ремонтстрелок.рф	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Ремонт (наплавка) остряка и рамного рельса Р43		услуга	186000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Ремонт (наплавка) крестовины 1/9, 1/11 Р65		услуга	110000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Ремонт (наплавка) крестовины 1/9, 1/11 Р50		услуга	110000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Плиты для жд переезда усиленные до 70 тн/ось		к-т	от 180 000,00 р	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Ремонт жд переезда 6 м однопутный		услуга	от 400 000 р	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Установка контррельса в кривой малого радиуса		м	от 220 000 р	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Замена ремкомплекта стрелочного перевода		услуга	150000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Установка тупикового упора, рельсового		услуга	140000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Установка внучекового упора		услуга	40000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Капитальный ремонт жд пути		услуга	от 6000 р за м	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30
Капитальный ремонт стрелочного перевода		услуга	от 750 000 р	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450, +7 921-958-12-30



ООО «ВСП33»

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













ООО ВСП33 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.

- Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,
- Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18
- Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)
- Гайки М27, М24, М22 - Шайбы М27, М25, 24, М22 - Шайба М25(двухвитковая)
- Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) - Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 - АППАТЭК, Пластрон
- Противоугол П65, П50 - Клемма ПК, КС - Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

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

Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, б/у.

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



ООО «ЛСК97»

+7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, ooolsk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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







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



ООО «ВСП23»

Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735
www.vsp23.ru, www.vsp23.pф, vsp@vsp23.ru

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




ОДИН РАЗ УВИДЕВ
РАЗМЕР НАШЕГО
СКЛАДА, КЛИЕНТЫ
НАЧИНАЮТ
РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	ООО ЛСК97	+7(980)756-02-48
АППАТЭК, Пластрон, Противоугол П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	ООО ВСП33	+78009300227
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО ВСП33	+78009300227
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	ООО ВСП33	+78009300227
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки	ООО ВСП33	+78009300227
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	ООО ВСП33	+78009300227
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	ООО ВСП33	+78009300227
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	ООО ВСП33	+78009300227
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, бунковые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Комплекты бруса на дерево и ж/б	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Шпала деревянная и ж/б	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	ООО ВСП23	8 800 350 15 04

ЖЕЛДОРУЗЕЛ
железнодорожная компания

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



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

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

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



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

ВНИМАНИЕ!

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



**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/





27-я Международная выставка
транспортно-логистических услуг,
складского оборудования
и технологий



2-я Специальная экспозиция
складской техники, систем хранения,
погрузо-разгрузочного оборудования
и средств автоматизации склада

17–19.04.2023

Москва, Крокус Экспо

transrussia.ru



**ЗАРЕГИСТРИРУЙТЕСЬ БЕСПЛАТНО
ПО ПРОМОКОДУ:
tr23iODDD**



ОРГАНИЗАТОР
ORGANISER

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЯ 2023 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в феврале 2023 года. По оценкам института, индекс промышленного производства незначительно увеличился, индекс промышленного спроса, продолжил падение.

Индекс ИПЕМ-производство в феврале 2023 года вырос на 0,6% относительно аналогичного периода прошлого года. За период январь – февраль 2023 год индекс ИПЕМ-производство вырос на 0,5% относительно аналогичного периода прошлого года.

Индекс ИПЕМ-спрос в феврале 2023 года сократился на 1,9% относительно февраля прошлого года (-4,5% за период январь – февраль 2023 год).

Динамика индексов в феврале в сравнении с январскими показателями даёт основание предполагать, что начался восстановительный период, связанный, прежде всего, со снижением базы прошлого года,

Динамика производства в отраслях ТЭК продолжает испытывать давление в связи с внешнеполитическими факторами. При этом добыча нефти в феврале 2023 года незначительно увеличилась на 0,3% относительно февраля прошлого года

(-0,5% за период январь – февраль 2023 года), в том числе на фоне снижения пошлин на экспорт нефти. Однако уже в марте ожидается добровольное сокращение добычи нефти на 5% с целью восстановления цен на мировом рынке.

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ФЕВРАЛЬ 2023 ГОДА

ИПЕМ-производство + 0,6%, ИПЕМ-спрос - 1,9%

Основные выводы

Итоги развития промышленности в феврале 2023 года (к февралю 2022 года):

индекс *ИПЕМ-производство* **0,6% (+0,5%** за период январь – февраль 2023 года)
индекс *ИПЕМ-спрос* **-1,9% (-4,5%)**

Динамика индексов развития промышленности*



* с октября 2022 года внесены изменения в методологию расчёта индекса ИПЕМ-производство, с июня 2022 - в методологию расчёта индекса ИПЕМ-спрос (см. слайд 8)

Открытие новых крупных производств в феврале 2023 года

Среднетехнологические отрасли

- состоялся запуск производства лигатур для высокотехнологичных сплавов в Красноярском крае (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- открыто производство металлопродукции в Челябинской области;
- открыт горный дробильный цех в Чеченской Республике (1,2 млрд руб.).

Высокотехнологические отрасли

- состоялось открытие цеха по выпуску деталей для комбайнов и тракторов в Пермском крае (инвестиции более 0,4 млрд руб.);
- открылся центр аддитивных технологий в Нижегородской области.

Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

Добыча нефти



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2022	
	млн т	к янв. – дек. 2021
ПАО «НК «Роснефть»	178,5	-2,0%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	81,0	6,0%
ПАО «Сургутнефтегаз»	59,6	7,0%
ПАО «Газпром нефть»	59,1	5,0%

Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	Февраль 2023		янв. – фев. 2023	
	млн т	к фев. 2022	млн т	к янв. – фев. 2022
Добыча нефти	42,2	0,3%	88,2	-0,5%
Экспорт нефти	н.д.	н.д.	242,0*	7,6%*
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	34,3	-4,5%	74,9	0,7%
сырой нефти	20,1	3,1%	44,1	6,4%
нефтепродуктов	10,6	-16,5%	23,4	-9,2%

Средняя цена нефти



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

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2022	
	млрд м ³	к янв. – дек. 2021
ПАО «Газпром»	412,6	-19,9%
ПАО «НОВАТЭК»	83,6	1,7%
ПАО «НК «Роснефть»	69,0	16,0%
ПАО «Газпром нефть»	50,5	14,9%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	20,6	-0,8%

Ключевые показатели газовой отрасли

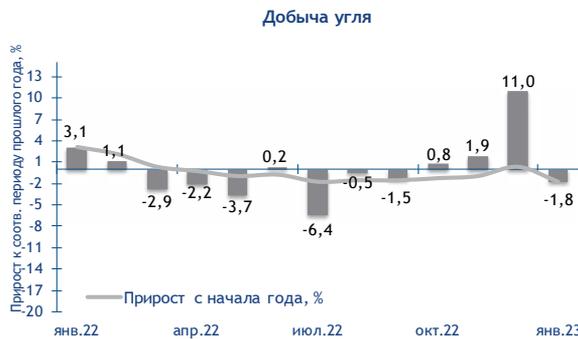
Основные показатели	февраль 2023		янв. – фев. 2023	
	млрд м ³	к фев. 2022	млрд м ³	к янв. – фев. 2022
Добыча газа, млрд м ³	52,2*	-13,5%*	573,0**	-13,4%**
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м ³	5,7*	-58,1%*	100,9**	-45,5%**
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	3,1	0,0%	6,0	-6,2%

Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ
* – данные за январь 2023 года, ** – данные за январь – декабрь 2022 года

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2022	
	млн т	к янв. – дек. 2021
АО «СУЭК»	н.д.	н.д.
АО «УК «Кузбассразрезуголь»	н.д.	н.д.
ООО «УК «Сибантрацит»	24,2	6,9%
АО ХК «СДС-Уголь»	н.д.	н.д.

Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	февраль 2023		янв. – фев. 2023	
	млн т	к фев. 2022	млн т	к янв. – фев. 2022
Добыча угля	34,9*	-1,8%*	437,0**	0,3%**
Экспорт угля	н.д.	н.д.	207,8**	-7,0%**
Перевалка угля в российских портах	15,8	8,2%	31,7	9,4%

Цена энергетического угля



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ
* – данные за январь 2023 года, ** – данные за январь – декабрь 2022 года

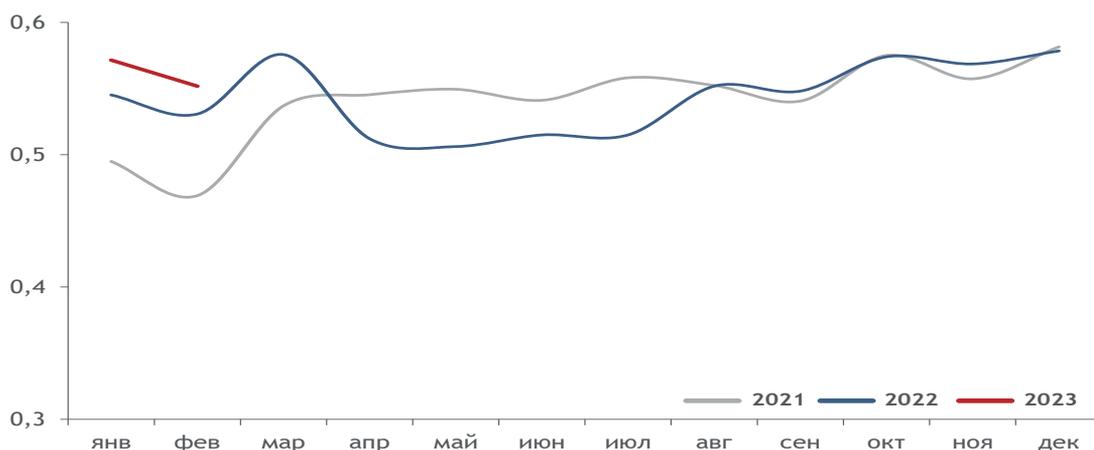
ПЕРЕВОЗКА ВСЕХ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ НА СЕТИ ОАО «РЖД»

Объем контейнерных перевозок на сети РЖД в феврале вырос на 4% к февралю прошлого года до 551,9 тыс. ДФЭ и на 4,4% за январь-февраль к аналогичному периоду прошлого года до 1,12 млн ДФЭ.

Перевозка всех грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

551,9 тыс. конт. ДФЭ | **+4,0%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

1123,4 тыс. конт. ДФЭ | **+4,4%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.



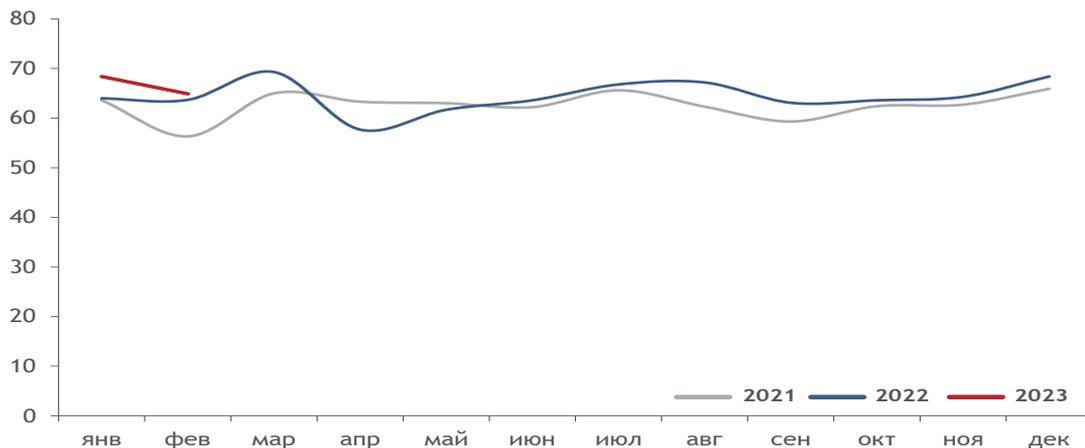
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

64,9 тыс. конт. ДФЭ | **+1,9%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

133,3 тыс. конт. ДФЭ | **+4,4%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.



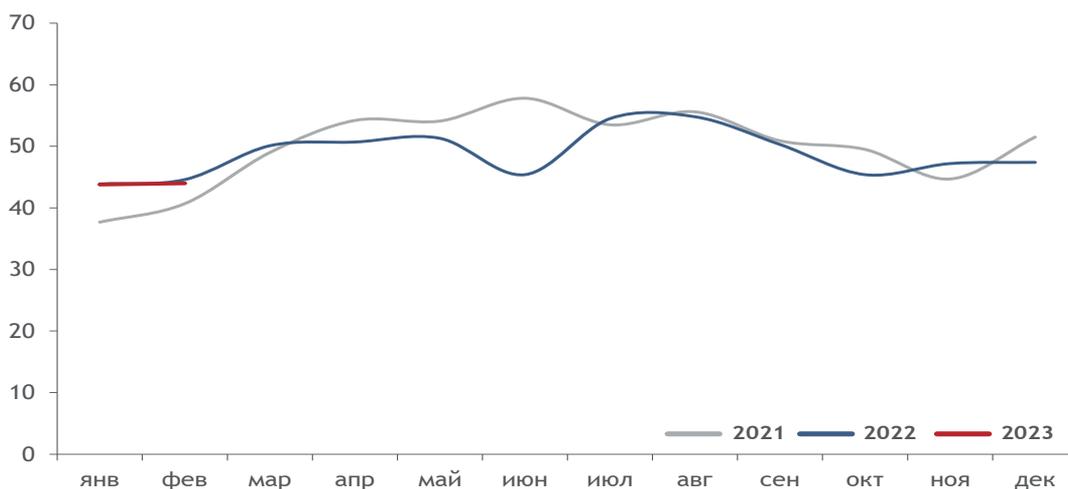
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка лесных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

44,0 тыс. конт. ДФЭ | **-1,3%** к февралю 2022 г.
перевезено в феврале 2023 г.

87,8 тыс. конт. ДФЭ | **-0,9%** к январю-февралю 2022 г.
перевезено в январе-феврале 2023 г.



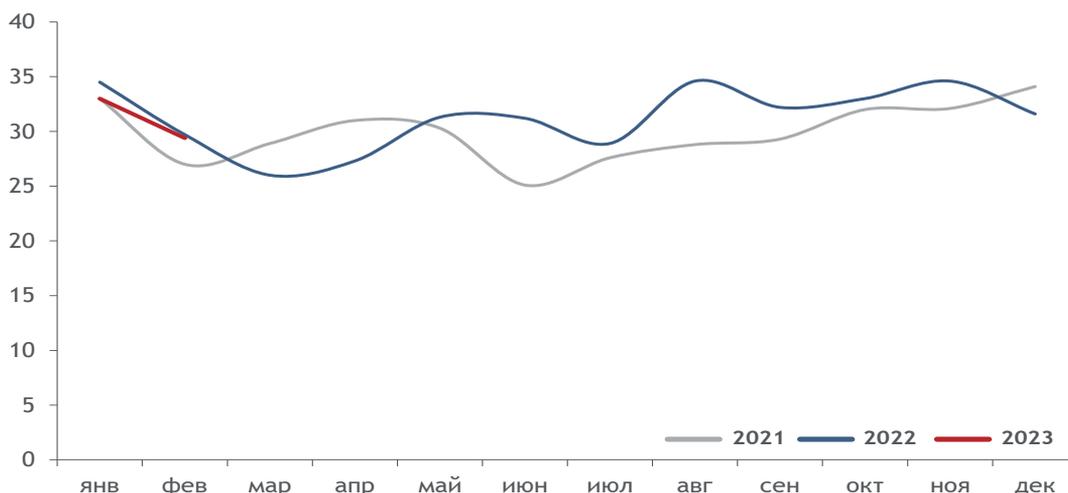
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка бумаги в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

29,4 тыс. конт. ДФЭ | **-1,0%** к февралю 2022 г.
перевезено в феврале 2023 г.

62,4 тыс. конт. ДФЭ | **-2,8%** к январю-февралю 2022 г.
перевезено в январе-феврале 2023 г.



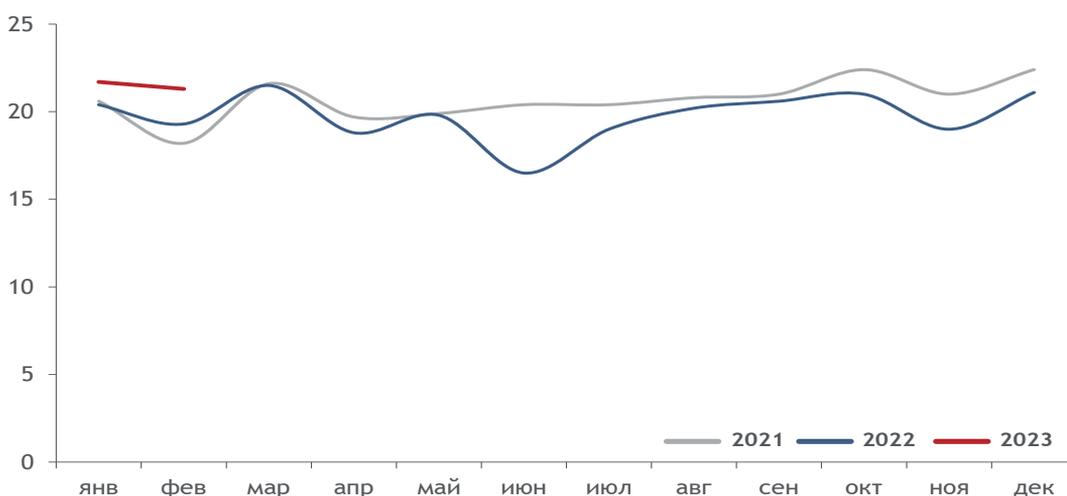
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка черных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

21,3 тыс. конт. ДФЭ | **+10,4%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

43,0 тыс. конт. ДФЭ | **+8,5%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.

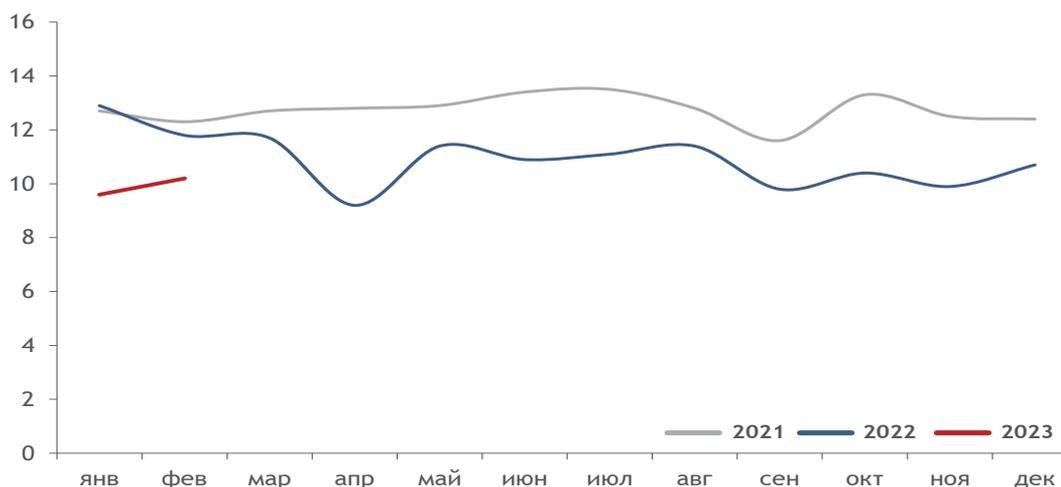


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка цветных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

10,2 тыс. конт. ДФЭ | **-13,6%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

19,8 тыс. конт. ДФЭ | **-19,9%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.

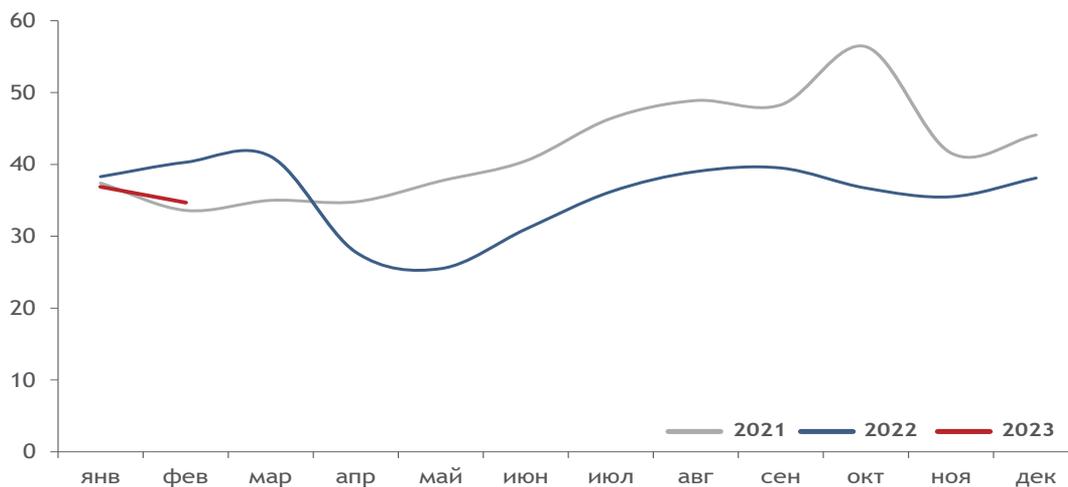


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка промышленных товаров в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

34,7 тыс. конт. ДФЭ | **-13,9%** к февралю 2022 г.
перевезено в феврале 2023 г.

71,6 тыс. конт. ДФЭ | **-8,9%** к январю-февралю 2022 г.
перевезено в январе-феврале 2023 г.



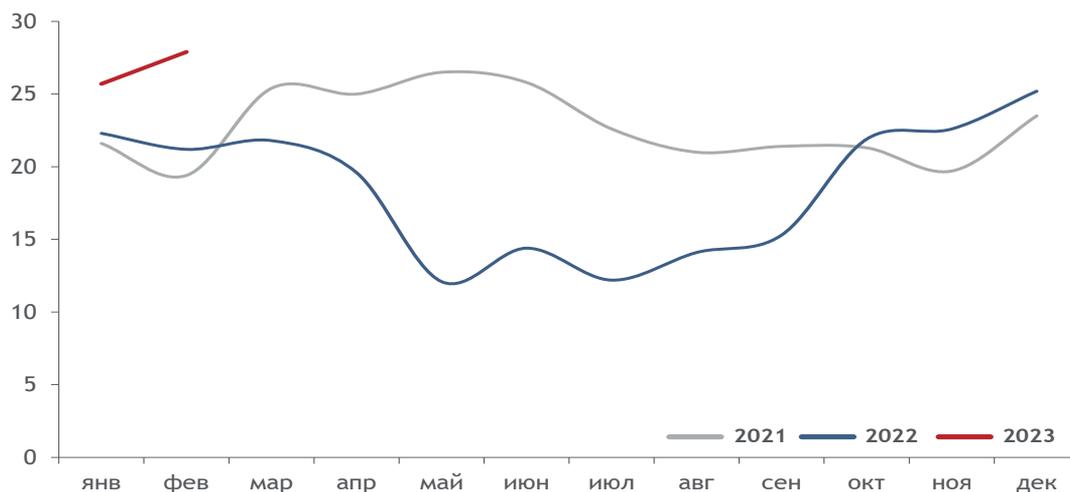
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

27,9 тыс. конт. ДФЭ | **+31,6%** к февралю 2022 г.
перевезено в феврале 2023 г.

53,6 тыс. конт. ДФЭ | **+23,0%** к январю-февралю 2022 г.
перевезено в январе-феврале 2023 г.



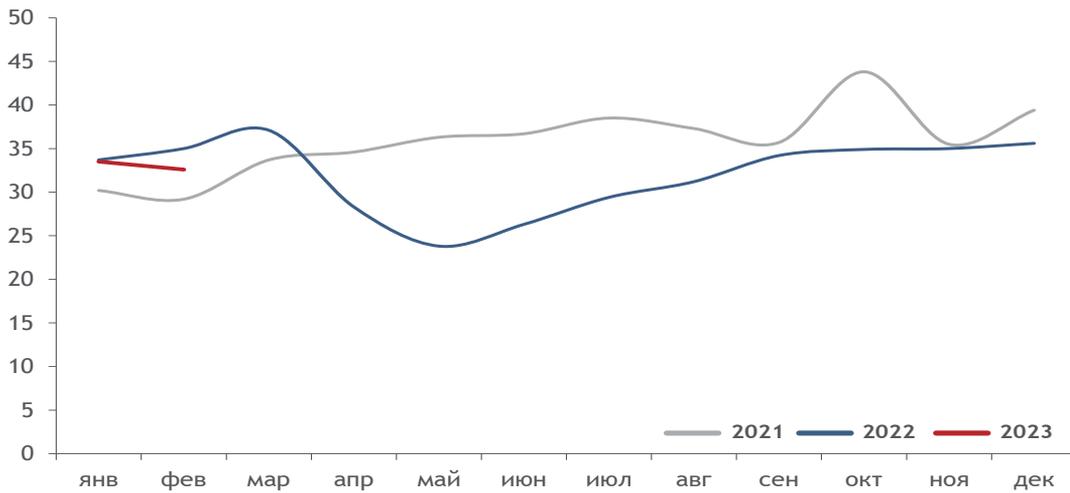
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка метизов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

32,6 тыс. конт. ДФЭ | **-6,9%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

66,1 тыс. конт. ДФЭ | **-3,8%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.

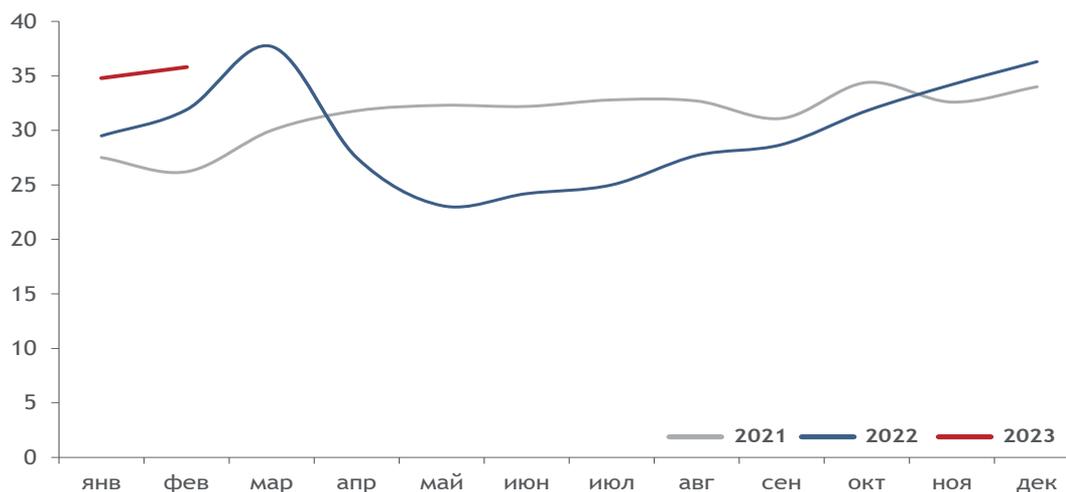


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

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

35,8 тыс. конт. ДФЭ | **+12,2%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

70,6 тыс. конт. ДФЭ | **+15,0%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.

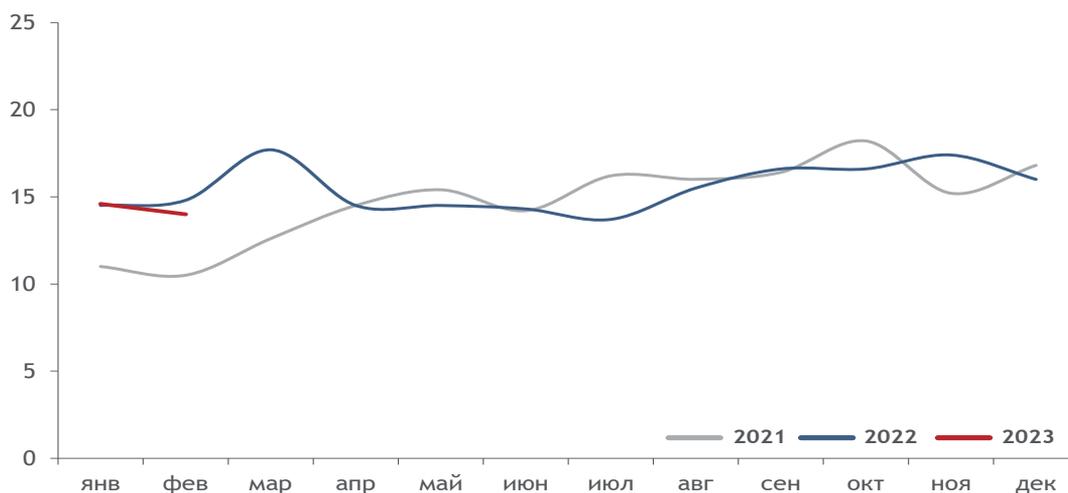


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

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

14,0 тыс. конт. ДФЭ | **-5,4%** к февралю 2022 г.
перевезено в феврале 2023 г.

28,6 тыс. конт. ДФЭ | **-2,2%** к январю-февралю 2022 г.
перевезено в январе-феврале 2023 г.



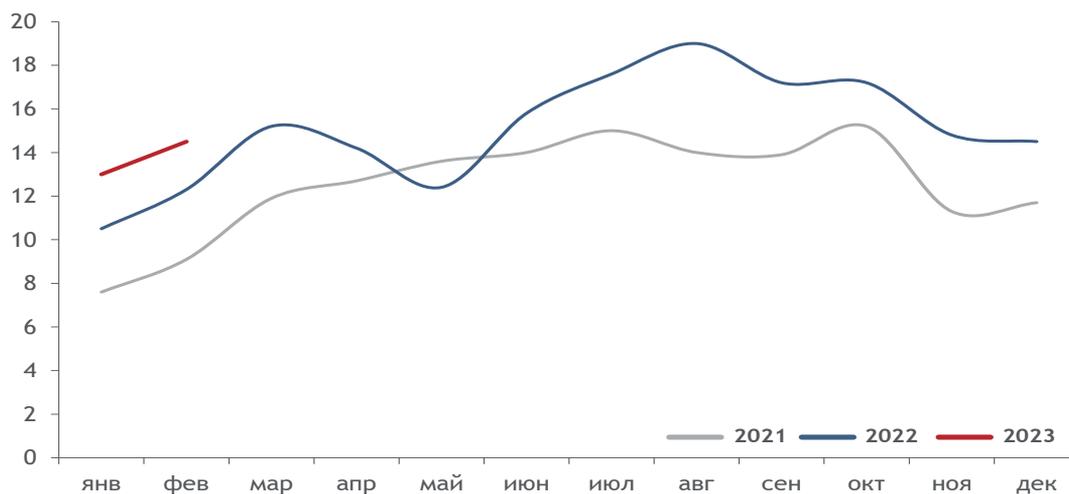
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка строительных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

14,5 тыс. конт. ДФЭ | **+17,9%** к февралю 2022 г.
перевезено в феврале 2023 г.

27,5 тыс. конт. ДФЭ | **+20,8%** к январю-февралю 2022 г.
перевезено в январе-феврале 2023 г.



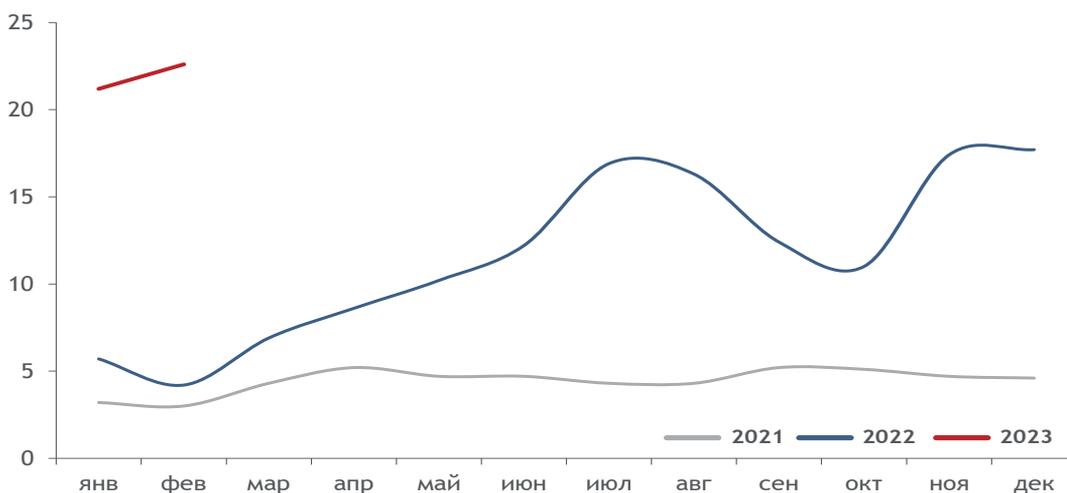
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

22,6 тыс. конт. ДФЭ | **+438,1%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

43,8 тыс. конт. ДФЭ | **+342,4%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.

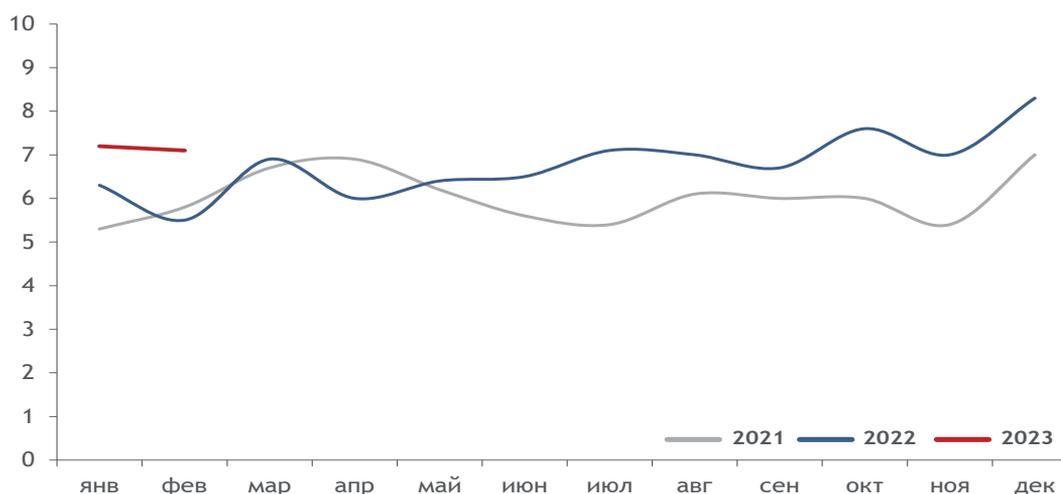


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

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

7,1 тыс. конт. ДФЭ | **+29,1%** к февралю 2022 г.
 перевезено в феврале 2023 г.

14,3 тыс. конт. ДФЭ | **+21,0%** к январю-февралю 2022 г.
 перевезено в январе-феврале 2023 г.

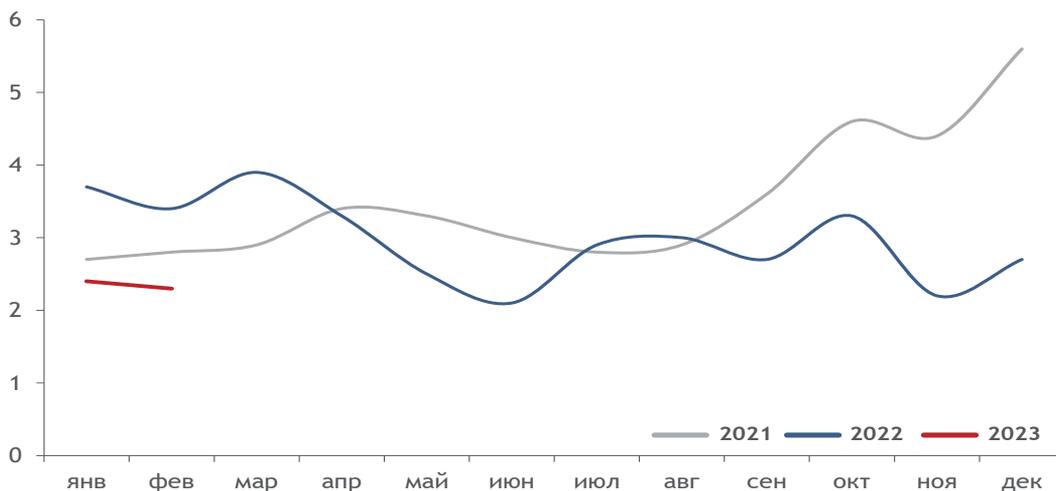


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

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

2,3 тыс. конт. ДФЭ | **-32,4%** к февралю 2022 г.
перевезено в феврале 2023 г.

4,7 тыс. конт. ДФЭ | **-33,0%** к январю-февралю 2022 г.
перевезено в январе-феврале 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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



RAILWAYMARKET.RU

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

ПРОМПРЕДПРИЯТИЯМ К 2035 ГОДУ ПРИДЕТСЯ ОБНОВИТЬ ТЫСЯЧИ МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ

Производители техники и заказчики могут не справиться с такой программой без долгосрочной господдержки

В России назревает дефицит мощностей по строительству и модернизации маневровых локомотивов, принадлежащих промышленным предприятиям. Это следует из презентации Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), с которой ознакомились «Ведомости». Проблему подтвердили в ассоциации «Промжелдортранс» (объединяет более 150 организаций промышленного железнодорожного транспорта).

Маневровые локомотивы используются для перемещения подвижного состава по станционным путям, подачи вагонов на ремонтные пути, их перестановки из парка в парк. Предприятия применяют их, как правило, на путях необщего пользования (не принадлежащих РЖД и расположенных на территории крупных предприятий или рядом с ними).

Всего в России на путях необщего пользования используется более 7000 маневровых локомотивов разных типов, следует из презентации ИПЕМ. По оценкам исполнительного директора «Промжелдортранса» Александра Маняхина, к 2035 г. частные предприятия должны будут обновить 3500 из них, на что потребуется порядка 350 млрд руб. По данным ИПЕМ, рыночная цена одной из массовых моделей маневровых тепловозов (ТЭМ-18ДМ) в 2022 г. составляла 90-95 млн руб.

Необходимость обновления локомотивов связана с интенсивным старением парка. Как следует из презентации ИПЕМ, 81%, или около 6000, маневровых локомотивов на путях необщего пользования старше 30 лет. «Назначенный срок службы, установленный производителем, после которого им запрещен выход на сеть РЖД (пути общего пользования), составляет 20-35 лет в зависимости от модели локомотива», - объясняет заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук.

Основным драйвером спроса на маневровые локомотивы, по словам Савчука, будет необходимость пополнять часть парка, у которой будет истекать право выхода на сеть РЖД. «В этом случае в отдельные годы спрос на новые локомотивы со стороны транспорта необщего пользования может превышать производственные мощности российских заводов», - считает Савчук. Он также подтверждает, что ресурс локомотивов можно продлить до 45-50 лет, если вовремя их обслуживать. Но рано или поздно парк обновлять все равно придется, добавляет Савчук.

В «Промжелдортрансе» и ИПЕМ отмечают, что для равномерной загрузки заводов необходима долгосрочная госпрограмма обновления парка локомотивов на путях необщего пользования.

Представитель Минпромторга напомнил, что в 2020 г. предприятия могли получить субсидии на обновление парка фидинговых платформ и локомотивов. «Было приобретено 900 платформ и 27 локомотивов, объем субсидий составил 1 млрд руб.», - уточнил он. Продление данной меры поддержки предприятий, по его словам, может

быть рассмотрено вместе с отраслевым сообществом «в зависимости от ситуации на рынке». Представитель министерства также обратил внимание на то, что основным заказчиком и покупателем маневровых локомотивов традиционно является РЖД.

Представитель пресс-службы РЖД заявил, что обновление локомотивов происходит «в соответствии с планом закупки и программой списания парка». Он также уточнил, что средний возраст маневровых тепловозов, принадлежащих РЖД, составляет 26 лет. В 2022 г., по словам собеседника, РЖД был приобретен 151 маневровый локомотив (общее их количество он не уточнил).

По данным Росстата, в январе - феврале 2023 г. в России было построено 39 маневровых тепловозов (-15,2% к январю - февралю 2022 г.), в феврале - 19 маневровых тепловозов (-26,9% к февралю 2022 г.).

Производством маневровых локомотивов в России занимаются компании «Синара - транспортные машины» (СТМ; входит в группу «Синара») и «Трансмашхолдинг» (ТМХ). И там, судя по всему, не видят проблем с обеспечением заказов.

Если РЖД и крупные промышленные предприятия могут позволить себе закупить маневровые тепловозы, то малые предприятия промышленного железнодорожного транспорта - нет, согласен Маняхин из «Промжелдортранса». Это также следует из презентации ИПЕМ: по итогам опроса, проводившегося в 2019 г., лишь крупные предприятия однозначно заявили о готовности обновлять парк. У таких собственников сейчас около 2000 маневровых локомотивов, остальные принадлежат средним и малым предприятиям.

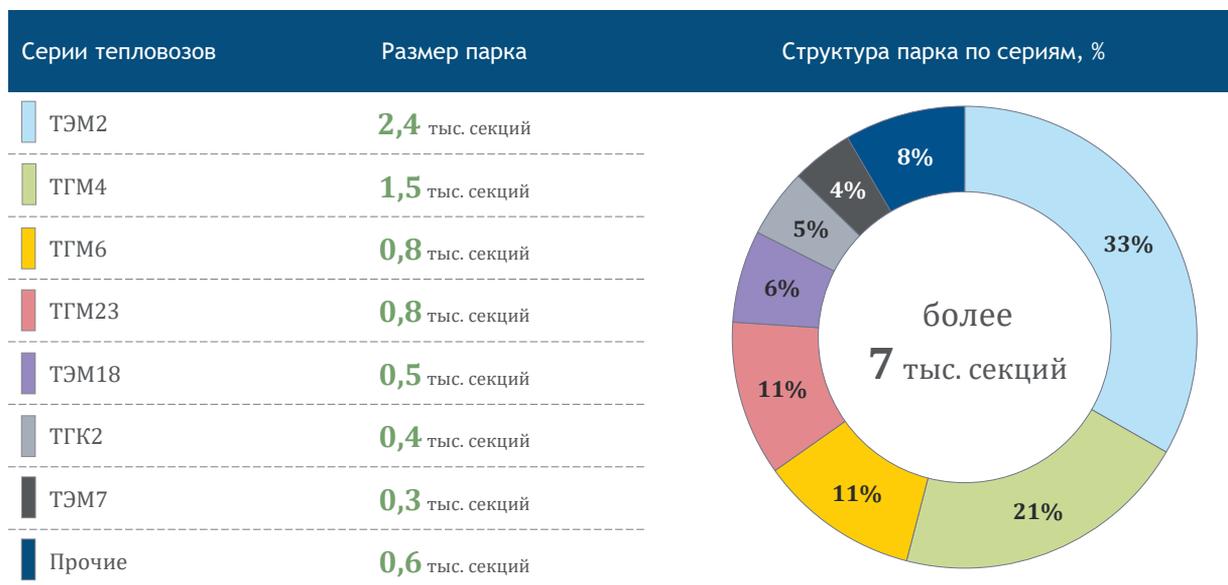
При этом если с покупкой новых маневровых локомотивов проблем нет, то возможности модернизации и ремонта оказались сильно ограничены после начала СВО на Украине, следует из презентации ИПЕМ. Их модернизацию сейчас осуществляет только одна российская компания - Шадринский автоагрегатный завод. Польские NEWAG S.A., Rail Polska и латвийские Даугавпилсский ЛРЗ и LDZ ушли из России после введения санкций.

Чуть лучше обстоит ситуация с ремонтом этих тепловозов. Такие работы могут выполнять, по данным ИПЕМ, девять предприятий в России и два в Казахстане. Пять компаний с Украины и из Латвии больше не работают на российском рынке.

МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ: СОСТОЯНИЕ ПАРКА И РЕМОНТНЫХ МОЩНОСТЕЙ

Владимир Савчук

Структура парка маневровых локомотивов на путях необщего пользования



Возрастная структура парка маневровых локомотивов на путях необщего пользования



Средний возраст маневровых локомотивов на путях необщего пользования – 34 года



Доступные мощности для модернизации тепловозов существенно сократились

Общие сведения о рынке модернизации тепловозов		Наименование предприятия	Расположение
 5 предприятий, осуществлявших модернизацию тепловозов по сериям в 2019 году		Шадринский автоагрегатный завод (АО «ШАА3»)	 Россия
Более недоступные рынки			
ТЭМ2 3 из 5		NEWAG S.A.	 Польша
М62 3 из 5		Rail Polska	 Польша
ТГМ4Б, ТГМ6 1 из 5		LDZ	 Латвия
ТЭМ7 1 из 5		Даугавпилсский ЛРЗ	 Латвия
ТГМ23В 1 из 5			
ЧМЭ3 1 из 5			
ТГК2В 1 из 5			

Доступные мощности для ремонта тепловозов сократились

Общие сведения о рынке ремонта тепловозов		Наименование предприятия	Расположение
 16 профильных предприятий на постсоветском пространстве, имевших сертификаты на ремонт отдельных серий локомотивов ¹ в 2019 году		Астраханский ТРЗ (Желдорреммаш)	 Россия
ТЭМ2 10 из 16		Уссурийский ЛРЗ (Желдорреммаш)	 Россия
ТЭМ7 5 из 16		ЛокоТех-Сервис	 Россия
ТЭМ14 3 из 16		Асбестовский РМЗ	 Россия
ТЭМ18 7 из 16		Бородинский РМЗ	 Россия
ТГМ4 и ТГМ6 2 из 16		Милорем	 Россия
ТГМ23, ТГМ40 1 из 16		СТМ-Сервис	 Россия
ЧМЭ3 4 из 16		Уфимский ТРЗ	 Россия
		Шадринский ААЗ	 Россия
		ЛРЗ Алга А (Павлодар)	 Казахстан
		Камкор Локомотив	 Казахстан
Более недоступные рынки			
		Гайворонский ТРЗ	 Украина
		Днепропетровский ТРЗ	 Украина
		Ивано-Франковский ЛРЗ	 Украина
		Полтавский ТРЗ	 Украина
		Даугавпилсский ЛРЗ	 Латвия

Примечание
¹ В соответствии с данными Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РС ФЖТ) и Регистра сертификатов соответствия Системы сертификации ЖД РЕГИСТР

Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 3(138))

В конце 2001 года в Казахстане был принят рыночный закон «О железнодорожном транспорте». Он закреплял магистральную железнодорожную сеть за государством, однако не запрещал иметь в частной собственности другие железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, а также подвижной состав. Закон разграничил деятельность железнодорожного транспорта на монопольный, монопольно-конкурентный и конкурентный секторы. При этом было предусмотрено формирование национальной железнодорожной компании, деятельность которой охватывает первый и часть второго сегментов. За данной структурой закреплялись следующие функции: содержание магистральной железнодорожной сети; деятельность оператора магистральной сети (управление перевозочным процессом и оказание услуг инфраструктуры); перевозочная деятельность. Наряду с этим предусматривалось и наличие независимых перевозчиков, пользующихся услугами магистральной сети на равных условиях и конкурирующих друг с другом. Таким образом, закон официально признавал как необходимость государственного регулирования на железнодорожном транспорте, так и развитие конкурентной среды непосредственно в сфере перевозок. В 2004 году в него были внесены изменения и дополнения, в частности, даны разъяснения по таким субъектам рынка перевозочных услуг, как национальный перевозчик, оператор вагонов (контейнеров), оператор локомотивной тяги, участник перевозочного процесса, экспедитор.

Также в 2001 году было принято Постановление Правительства № 756, утвердившее Программу реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001–2005 гг. В ходе ее реализации 27 апреля 2002 года было учреждено принадлежащее государству ЗАО «Национальная компания «Казакстан темір жолы». В 2003-м на базе его локомотивного парка было образовано АО «Локомотив», предоставляющее услуги локомотивной тяги. В том же году создали акционерное общество «Казжелдортранс» (с февраля 2007-го переименовано в «Казтеміртранс»), 100% акций которого принадлежало ЗАО «НК «Казакстан темір жолы». Ему передали практи-

чески весь инвентарный парк вагонов в количестве 60 тысяч единиц (работающих 46 тысяч). При этом предполагалось, что новая компания станет национальным перевозчиком, но не сразу, а с начала 2007 года (затем с 2009-го). До этого же времени им останется «Казакстан темір жолы», а «Казжелдортранс» будет работать как оператор вагонов, обеспечивая порядка 70% общего объема перевозок. Важно подчеркнуть, что в Казахстане первоначально планировали осуществить полное разделение инфраструктуры и перевозок, хотя и в пределах одного холдинга, уже в 2007 году.

Кроме того, было создано акционерное общество «Пассажирыские перевозки» и акционированы все дочерние государственные компании, занятые во вспомогательной и обеспечивающей деятельности.

В это же время стал активно развиваться институт частных операторов подвижного состава. В 2002 году Агентством по регулированию естественных монополий в тарифе на перевозку была выделена вагонная составляющая и применяющиеся для нее понижающие коэффициенты в отношении вагонов, принадлежащих юридическим лицам. (До этого перевозка в частном подвижном составе стоила больше, чем в инвентарном парке.) В дальнейшем получила развитие и работа по формированию грузового тарифа с выделением в нем отдельных составляющих. Идеология предусматривала сохранение государственного регулирования на инфраструктурную часть и, по мере создания соответствующих условий, дерегулирование перевозочной части, включающей вагонную и локомотивную составляющие.

Предоставление операторских тарифных скидок дало возможность развивать перевозки в частном подвижном составе, численность которых в 2006 году достигла 30 тысяч единиц с долей в общей работе 31%. В 2007 году собственный вагонный парк имели 180 компаний, у 40 из которых он насчитывал более 200 единиц. В 2004-м была создана Казахстанская ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров). Возглавивший ее Нигматжан Исингарин указывал, что КазАПО «была об-

разована прежде всего для содействия развитию конкуренции в сфере перевозок грузов на железнодорожном транспорте». В 2007 году в нее входило около 20-ти крупных компаний.

В 2004 году в Республике Казахстан была принята новая Программа реструктуризации железнодорожного транспорта на 2004–2006 гг., предусматривающая, в частности, создание конкурентного рынка перевозчиков, финансовое разделение оператора магистральной сети и национального перевозчика, продажу пакетов акций дочерних компаний. В том же году власти официально объявили о создании «первых независимых перевозчиков на базе крупных предприятий металлургической и угольной отраслей». При этом первый вице-министр транспорта и коммуникаций Юрий Лавриненко констатировал: «Таким образом, на сегодняшний день начато формирование конкурентной среды, в которой функционируют ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» как оператор магистральной железнодорожной сети и как перевозчик (в лице АО «Казжелдортранс») и владельцы частного грузового парка вагонов как частные перевозчики».

Затем еще какое-то время в Казахстане продолжали считать, что активно строят рынок именно перевозчиков. Так, председатель комитета железнодорожного транспорта Минтранса Нуржан Байдаулетов в 2005 году указывал: «Дальнейшая перспектива для развития операторских компаний – это прежде всего полноценный перевозочный бизнес. Именно операторы, расширяя сферу предоставляемых услуг, могут стать полноправными перевозчиками, принимая на себя всю ответственность перед грузоотправителями за своевременные и сохраненные перевозки».

Однако в 2007 году официальная позиция Минтранса и Казахстанских железных дорог состояла уже в том, что создание института независимых перевозчиков, которые работали бы по свободным тарифам на основе контрактного права и конкурировали с публичным государственным перевозчиком, повлечет за собой резкое нарушение устойчивости железнодорожного транспорта и ограничение его доступности, а посему не представляется возможным. Президент ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» Ерлан Атамкулов так определял статус своей корпорации в обозримом будущем: «Компания будет являться холдингом, обеспечивающим технологическую целостность и координацию перевозочного процесса, оставаясь при этом оператором магистральной сети. С этой целью у нее будут сконцентрированы все активы, связанные с допуском на магистральную сеть и контролем безопасности движения по ней. «Казахстан темір жолы» остается единственным перевозчиком, с которым и производятся все взаиморасчеты. В обозримой перспективе она останется единственным публичным перевозчиком, который призван обеспечивать требования международных соглашений».

Таким образом, можно констатировать, что к 2008

году в Казахстане из сферы перевозок была выведена в конкурентный сектор только услуга по предоставлению подвижного состава, или операторская деятельность. Также нельзя пока сказать, что здесь преодолены многие из тех недостатков прежней социалистической системы, о которых говорилось выше, – дефицит подвижного состава, большой износ основных фондов, недостаточное качество услуг, затратность общего механизма работы и др. Наряду с этим Атамкулов так оценивал в 2007 году промежуточные итоги реформирования: «В результате реструктуризации основная деятельность была отделена от вспомогательной и обеспечивающие предприятия перешли в конкурентный рынок. Была достигнута главная цель, которую мы ставили, а именно созданы условия для конкуренции в перевозочной деятельности»¹.

Однако основные надежды на развитие конкурентной среды в ближайшей перспективе в Казахстане связывают все-таки с операторской, а не перевозочной деятельностью. В этой связи были предприняты попытки развития правовой базы в данной сфере. Так, еще в 2004 году были разработаны и утверждены Правила деятельности операторов вагонов (контейнеров), определяющие взаимоотношения операторской компании и ее партнеров – грузовладельцев и перевозчиков. Однако при этом целый ряд вопросов данного сегмента рынка остался неурегулированным. По мнению Исингарина, в Правила необходимо включить «предложенные Ассоциацией положения и определения, конкретизирующие деятельность операторов вагонов, основные формы их участия в перевозочном процессе, договорные отношения с грузоотправителем, перевозчиком, принципы формирования доходов операторов вагонов, международное сотрудничество, информационное обеспечение и др.».

При этом Исингарин выступает сегодня против формирования создания рынка независимых перевозчиков, считая, что эта сфера на данный момент очевидно еще не готова для реформирования. «Даже для деятельности независимых перевозчиков во внутреннем сообщении (не говоря уже о международном) ни в России, ни в Казахстане должны организационно-технические условия еще не созданы. Для этого нужны новые системы документирования, информационного обслуживания, расчетов за перевозки и многое другое. Эта часть реформирования – переход к непосредственному формированию рынка независимых перевозчиков – сегодня, по нашему мнению, должна попасть под действие, как мы – железнодорожники – говорим, красного сигнала»², – считает один из идеологов железнодорожной реформы в Казахстане.

В царской России строительство коммерческих железных дорог началось вскоре после смерти Николая I, который, почитая создание стратегической линии Санкт-Петербург – Москва за великое благо, тем не менее повелел на этом и остановиться. Однако уже в 1857 году было образовано Главное общество российских железных дорог

¹ Гурьев А. Либерализация сложна, но неизбежна // РЖД-Партнер. 2007. № 9.

² Исингарин Н. Призываю к благоразумию! // РЖД-Партнер. 2007. № 7. (Самый свежий анализ реформы в Казахстане и ее перспектив см.: Исингарин Н. К. Реструктуризация железнодорожного транспорта Казахстана: требуется продолжение. Алматы, 2007.)

(учредителями выступили в основном европейские банкиры), которое построило в 1862 году Московско-Нижегородскую и Петербурго-Варшавскую линии. В 60-е годы XIX века возникают уже десятки акционерных компаний, организующих строительство, а затем и эксплуатацию новых «чугунок».

Важнейшей особенностью железных дорог России того времени была их ориентация на экспортные перевозки зерновых грузов. Тарифы определялись эмпирическим путем, на договорной основе. В расчет брались прежде всего спрос на перевозку и цена товара, а также учитывались цены конкурентов, расстояние и объемы груза, другие факторы. Принцип, при котором в основе цены перевозки лежит платежеспособность товара, в тарифной практике того времени было модно обозначать латинским термином *ad valorem* (то есть платеж исчисляется не за единицу груза, а в процентах от его цены). Правда, при этом верхний предел ставок в России с 1859 года все-таки ограничивался уровнем, зафиксированным в Уставе Главного общества, а нижний регулировался только коммерческими соображениями перевозчика.

Очень важна для понимания той модели железнодорожного транспорта следующая деталь. Чтобы добиться массового привлечения частных инвестиций в железнодорожное строительство, правительство гарантировало акционерным обществам фиксированный доход (четыре-пять процентов) на вложенный капитал в течение определенного времени. Правительство полагало, что помимо развития сети путей сообщения этим шагом достигается и другая цель: облегчение для российского производителя экспорта своих товаров. Таким образом, государство достаточно сильно вмешивалось в экономическую жизнь строительства и эксплуатации железных дорог с целью регулирования хозяйственной жизни. Дело в том, что хлеб в то время играл в России практически ту же роль, что сегодня нефть – то есть товара, формирующего макроэкономические показатели страны. За 70–80-е годы зерновой экспорт вырос в три раза, достигнув уровня 20% от общего сбора урожая. Соответственно и тариф на хлебные перевозки стал иметь не только коммерческое, но и государственное стратегическое значение.

Однако сам способ строительства дорог – с гарантией правительства последующих компенсаций до уровня минимальной рентабельности – приводил к тому, что дороги строились по принципу «где бы ни строить, лишь бы взять подряд». Совершенно закономерно коррупция при этом развилась до величин сверх всяких приличий. Вот как описывал, например, тогдашнюю ситуацию в данной сфере князь Владимир Мещерский: «Эта железнодорожная вакханалия была курьезом... потому что главными воротилами являлись люди, про которых всякий спрашивал: что общего между ними и железными дорогами? И действительно, никто не мог понять, почему такие люди, как фон Мэк, Дервиз, Губонин, Башмаков и проч. и проч.,

которые не имели... никаких инженерных знаний, брались за концессии, как ни в чем не бывало, и в два-три года делались миллионерами... Я помню младшего брата Дервиза, моего товарища, Ивана – бедным чинушкой в Сенате, а затем проходит несколько лет, и этот бедный чинушка меня принимает во всем блеске своего железнодорожного величия в роли кесаря Рязанской железной дороги. ... Ответ, как оказалось, весьма простой: концессионеры прибегали к крупным взяткам, и эти-то взятки и были главной причиной крупных и баснословных нажив... этих монте-кристо железнодорожной вакханалии!»³

В начале 1880-х протяженность российских железных дорог составила 22 тысячи верст, а количество частных железнодорожных компаний достигло пятидесяти. Они начали было уже конкурировать между собой. Важнейшими источниками данной конкуренции прежде всего выступали черноморские и балтийские порты, а также внутренние водные пути сообщения. Перед производителями зерна центрального и восточного районов стоял постоянный выбор способа и направления отправки товара в Европу, поэтому частные железные дороги стремились привлечь максимальное количество грузов на свои пути. Подчеркнем, в России, где развитость сети была далека от американской, существовал вариант так называемой географической конкуренции железных дорог. Производители зерна в черноземных районах могли выбирать, как везти свой продукт на экспорт в Западную Европу – через балтийские или черноморские порты. При этом северо-западные и юго-западные железные дороги, являвшиеся самостоятельными акционерными обществами, конкурировали между собой и боролись за клиента. Это достигалось снижением тарифных ставок, благо правительственные компенсации позволяли не настолько задумываться об издержках, как в свободном рынке. Но, как и в Америке, непредсказуемость ценовых колебаний по времени и участкам пути крайне нервировала российских помещиков, производящих зерно.

В этих условиях дороги стали договариваться между собой о поддержании ставок на определенном уровне на основе раздела либо районов зарождения грузопотоков, либо чистой прибыли от разницы в объемах перевозок. Частично проблема согласования тарифов решалась на проводимых с 1869 г. Общих съездах железных дорог. Первую же попытку настоящего картельного соглашения предприняли в 1878 году Юго-Западная, Варшаво-Тереспольская и Привисленская железные дороги, заключившие договор об общем финансовом фонде.

Практика образования картелей чередовалась с настоящими тарифными войнами. Крупнейшая началась в 1884 по инициативе Лозово-Севастопольской дороги – из-за хлебных грузов центрально-черноземных губерний. За три года она охватила едва ли не всю железнодорожную сеть России, что привело к неоднородной ломке хлебных тарифов. В результате в стране нарушились нормальные

³ Цит. по: Радзинский Э. Александр II. Жизнь и смерть. М., 2007. С. 300–301.

⁴ Гурьев А. Тариф в России – больше чем тариф // РЖД-Партнер. 2002. № 7.

условия сбыта зерна, а над рядом районов нависла угроза разорения. Чтобы разобраться в ситуации, Александр III был вынужден даже высочайше учредить специальную правительственную «Комиссию по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения».

В результате тарифного кризиса середины 80-х назрел вопрос о создании согласованной системы тарифов на железных дорогах России: 15 июля 1887 года Государственный совет официально констатировал необходимость непосредственного руководства железнодорожными тарифами правительством Империи. В следующем году состоялся первый Общий тарифный съезд, в котором помимо руководителей железнодорожных компаний участвовали представители министерств путей сообщения и финансов. Съезд установил Единую шкалу тарифов на хлебные грузы прямого сообщения к портам и пограничным станциям, с разбивкой от различных пунктов отправления. В основу положили величину конечной стоимости товара в Лондоне и долю фрахтовых расходов. Всего было учтено 1218 железнодорожных станций, для чего утвердили 5103 фиксированные ставки⁴. В итоге установилась такая разница провозных плат по доставке грузов в северные и южные порты, которая не влекла понижения тарифов и не угрожала снижению объемов перевозок.

Между тем компании, у которых заканчивались сроки твердых правительственных выплат, зачастую оказывались банкротами. А поэтому государство стало активно выкупать частные железные дороги в казенную собственность. Это ускорило процесс введения системы регулируемых тарифов: 8 марта 1889 года правительство утвердило Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам. Главной задачей реформы провозглашалось обеспечение централизованного руководства действиями железных дорог по установлению тарифов – с целью «ограждения интересов» населения, промышленности, торговли и казны. Для разработки государственной тарифной политики и надзора за ее выполнением были учреждены тарифный комитет и департамент железнодорожных дел в составе министерства финансов. МПС надлежало заниматься эксплуатацией и техническими вопросами.

Образованные регулирующие органы должны были заботиться, прежде всего, о соблюдении баланса между доходностью железных дорог и созданием благоприятных условий для товаропроизводителей. При этом, как известно, наибольший вклад здесь внес Сергей Витте, издавший в 1883 году книгу «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». (Хотя нельзя забывать и о его предшественниках Д. Журавском, А. Чупрове, И. Блюхе и др.)

В научных разработках по тарифному делу деятельность железных дорог рассматривалась в первую очередь с точки зрения предоставления коммерческой услуги по перемещению груза. По Витте, каждая сделка перевозчика с владельцем того или иного груза является индивидуальной, где стороны сами договариваются о цене перевозки. Заинтересованность грузоотправителя тем выше, чем больше разница цены на товар в местах его производства и потребления. По отношению к различным грузам в силу

существующей конъюнктуры этот показатель сильно колеблется, а значит, цена перевозки тех или иных товаров будет также различной. Витте всесторонне обосновал высказанную уже до него точку зрения, что «в области тарификации перевозок существует только одно разумное правило: нужно, чтобы товар платил за перевозку все то, что он может заплатить».

Витте признавал, что кроме платежеспособности товара на величину тарифа оказывают влияние и многие другие факторы, в том числе себестоимость перевозки, транспортальность груза и т. п. Однако все они имеют подчиненное значение и должны приниматься в учет в зависимости от степени их влияния на размеры эксплуатации.

Большое внимание он уделил вопросу зависимости прибыли железной дороги (получение которой он считал единственно надежным двигателем ее работы) от соотношения провозной платы и объемов перевозок. Его расчеты показали: чем более употребителен товар – тем железной дороге выгоднее снижать на него тариф; в частности, именно так следует перевозить дешевые грузы. А вот дорогие товары рациональнее транспортировать по более высокому тарифу, поскольку здесь скидки не дадут эффекта быстрого увеличения продаж и максимизации прибыли. Важно отметить, что Витте считал государственное вмешательство в работу железных дорог необходимым, но не беспредельным, а принципы тарифообразования на частных и государственных дорогах – практически одинаковыми.

Идеи Витте легли в основу проводимой правительством вплоть до падения Империи тарифной политики. К 1913 году две трети железных дорог России были казенными, остальные – частными. Тарифная система содержала свыше ста классов и дифференцированных тарифных схем для отдельных категорий грузов. Сотни исключительных и льготных тарифов были заключены в своды Тарифных руководств. В системе нашла свое выражение единая для сети дифференциация тарифов по родам грузов, расстоянию и направлению перевозок. В местном сообщении руководители дорог имели достаточно большую свободу действий: главным принципом их тарифной политики по-прежнему был *ad valorem*.

В 1918 году железные дороги России были национализированы советским правительством, и рынок железнодорожных перевозок закончился, так и не успев дозреть до потребности в своей истинной либерализации.

В итоге, если говорить о типах конкурентных моделей на железных дорогах мира, то можно четко выделить два варианта. Первый – конкуренция между самостоятельными верти кально интегрированными железнодорожными компаниями, сочетающими в своей деятельности функции как владельца инфраструктуры, так и перевозчика. Второй – существование единой инфраструктуры, которая предоставляется в пользование на недискриминационной основе конкурирующим между собой перевозочным компаниям, владеющим подвижным составом.

Первый вариант имеет две модификации. Одна из них свойственна, в частности, для Северной Америки, где из одного пункта в другой можно проехать по двум или даже более линиям, принадлежащим разным компаниям. Эта

модель требует очень развитой железнодорожной сети и сильных традиций частного предпринимательства.

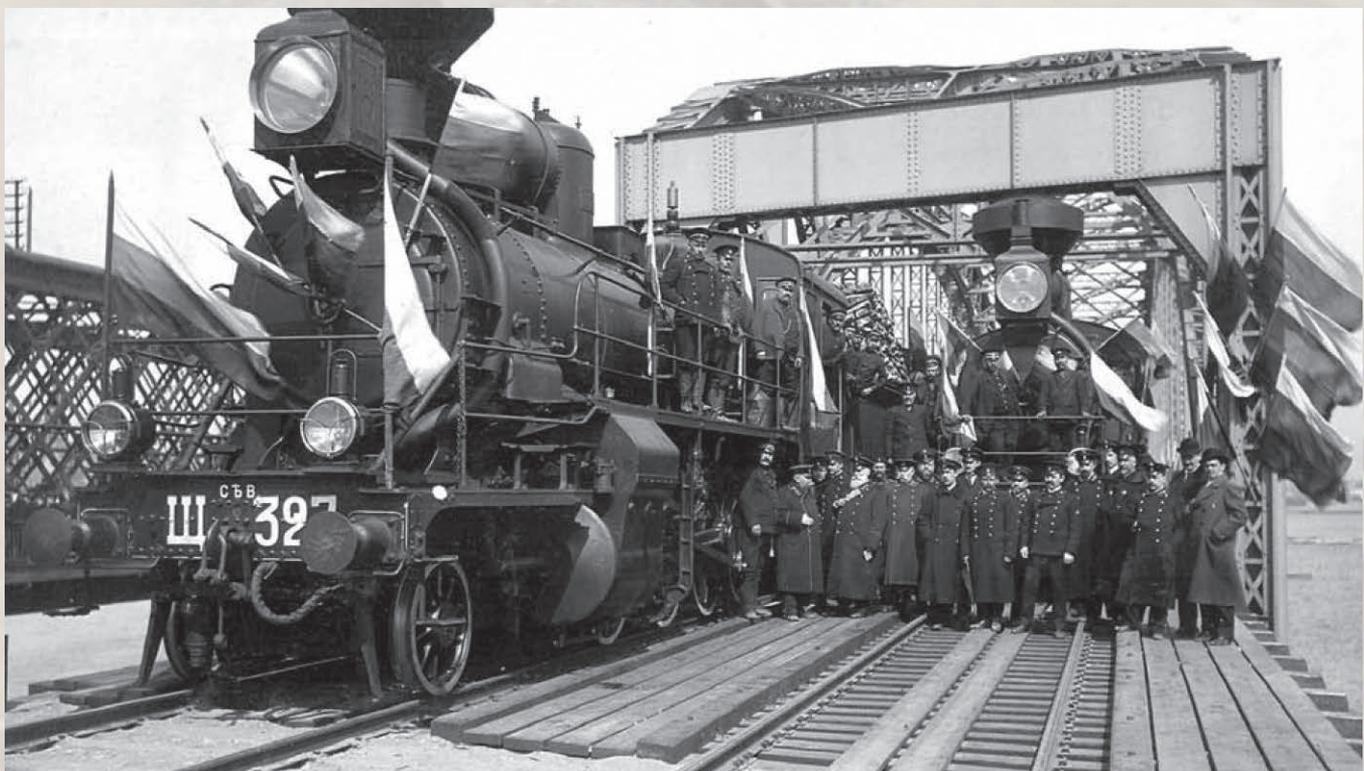
Другая модификация первой модели используется в странах Латинской Америки (в Мексике, Аргентине, Бразилии и других), а также начинала уже выкристаллизовываться в царской России. Ее суть заключается в том, что вертикально интегрированные компании работают в разных регионах, но у грузовладельца есть выбор направления для своего груза.

Второй вариант был использован в последние два десятилетия в Европе. Это, повторим, конкуренция перевозчиков при единой инфраструктуре. Если говорить о преимуществах двух моделей, то конкуренция вертикально интегрированных компаний представляется не просто более качественным вариантом, а несоизмеримо более качественным. Дело в том, что реформа европейской железнодорожной системы уже сегодня обнаружила ряд существенных недостатков. Во-первых, здесь нет конкуренции железнодорожных инфраструктур между собой, а экономическое соревнование с другими видами транспорта – водным, автомобильным, трубопроводным и т. д. – далеко не всегда дает столь же эффективный результат. События рассматривать инфраструктурный вид деятельности не как бизнес, а как социально-политический инструмент, при такой модели по-прежнему весьма велик. А значит, вместо того что-бы эффективно снижать издержки, думать о диверсификации коммерческой деятельности, вводить более качественные услуги, железная дорога по-прежнему будет стремиться выбивать как можно больше всяческих государственных и местных дотаций, раздувать в отчетности расходы, требовать более высокого уровня индексаций тарифов и т. д. Уже одно то, что инфраструктурные ставки устанавливаются государством и методики для этого при-

думывают чиновники, а не сам рынок, говорит о заведомой сравнительной неэффективности такого предприятия.

Основная цель – добиться более эффективной экономической деятельности с помощью естественных рыночных механизмов – здесь достигается только в части деятельности подвижного состава. Кроме того, при данной модели сложнее обеспечить безопасность движения поездов, так как утрачивается единый контроль за всем сложным железнодорожным хозяйством. Хотя в целом многие эксперты считают, что если невозможно всю отрасль преобразовать в полноценный конкурентный рынок, целесообразно это сделать хотя бы в части подвижного состава и других конкурентных бизнесов, например ремонта, строительства, поставок оборудования и др. Однако факт остается фактом: на сегодняшний день практически все национальные железнодорожные инфраструктуры Европы дотируются из государственных бюджетов в размерах, ничего общего не имеющих с понятием хоть какой-то хозяйственной самостоятельности (до 80%). При этом доля железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок, по данным Сообщества европейских железных дорог, составляет сегодня 10–14%, в то время как в 1970 году она доходила до 32%.

В целом же следует констатировать: в последней трети XX века железнодорожный транспорт ведущих государств в соответствии с общим направлением мировой экономики начал свой путь к либерализации и дерегулированию. Процессы глобализации захватили его хоть и в меньшей степени, чем другие отрасли, но вопрос, тем не менее, был поставлен до-вольно жестко: или эффективный железнодорожный бизнес, или постепенный уход с исторической арены.



ГЛАВА III ОТ «ЛИБЕРМАНИЗАЦИИ» К ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

Всякое шатание вызывает такие гибельные последствия, что даже переход от дурной системы к хорошей часто не обходится без важных затруднений.

Жан-Батист Сэй

Понять суть реформы на железнодорожном транспорте России, которая проводится с 1997 года, можно лишь рассматривая эти процессы как органичную часть общего перехода страны от социализма к рынку, или капитализму. Во-первых, только так возможно разобраться с такими вопросами, как причины, цели, средства и возможности данных преобразований. Во-вторых, не зная общего контекста железно-дорожной реформы, не выстраивая исторических параллелей, легко сойти с почвы реализма и оказаться в плену отраслевого эгоизма, прожектерства и демагогии.

Попытки провести модернизацию построенного в СССР социализма за счет использования элементов рынка начались практически сразу после смерти Сталина. Но наиболее примечательной в этом отношении стала дискуссия о возможности использования прибыли в качестве критерия эффективности работы социалистического предприятия, развернувшаяся после статьи профессора Евсея Либермана в «Правде» от 9 сентября 1962 года «План, прибыль, премия». На Западе был даже пущен в оборот термин «либер-манизация России».

Данная работа может служить хорошей иллюстрацией того, в каких искусственных тисках билась экономическая мысль в нерыночном обществе, пытаясь достичь заинтересованности предприятия в снижении издержек, повышении качества, увеличении объемов продукции и внедрении новой техники, то есть в повышении эффективности производства. (Это тем более интересно, что сегодня точно такую же задачу приходится решать экономистам внутри ОАО «РЖД», где принятая система бюджетирования практически воспроизводит основные черты социалистической экономики¹.)

Либерман предложил доводить до предприятия планы только по объему продукции, номенклатуре и срокам поставок. Предприятия на основе полученного объемно-номенклатурного задания должны были получить практически полную самостоятельность в составлении законченного плана, в том числе по производительности труда, численности работающих, заработной плате, себестоимости продукции, накоплениям, капиталовложениям, новой техники и т. д. При этом главное новшество заключалось в том, чтобы увязать фонд поощрения предприятия с достигнутым уровнем рентабельности (прибыль в процентах к производственным фондам), а не с валовыми показателями, как это было раньше. Предлагалось установить специальные шкалы соответствующих ко-эффициентов для различных отрас-

лей и групп предприятий, учитывая в том числе и корректировки размера поощрений в зависимости от удельного веса новых изделий в плане. По мысли Либермана, предприятие будет прямо заинтересовано снижать себестоимость продукции, экономить материальные и человеческие ресурсы, повышать производительность труда, увеличивать сменность и загрузку оборудования, перестанет требовать лишние капиталовложения, избавится от ненужных основных фондов и запасов материалов и т. д. Полученную часть прибыли в виде материального поощрения хозяйствующий субъект будет иметь право потратить по своему усмотрению. «Ясно, что организующая, воспитательная и контролирующая работа партийного и хозяйственного аппарата останется решающей силой. Но эта сила во много раз возрастет, если ее снизу будет подпирать всемерная заинтересованность в успехе дела, и не ради «показателей», а во имя реальной эффективности производства», – провозглашал Либерман. При этом он делал следующие методологические выводы: «Некоторые экономисты говорят, что нельзя слишком выпячивать прибыль, что это-де капиталистический показатель. Неверно это! Наша прибыль не имеет ничего общего с капиталистической. Сущность таких категорий, как прибыль, цена, деньги, у нас совсем иная, и они с успехом служат делу строительства коммунизма. Наша прибыль при плановых ценах на продукты труда и при использовании чистого дохода на пользу всего общества есть результат и в то же время измеритель (в денежной форме) действительной эффективности затрат труда»².

Идеи Либермана были положены в основу экономических преобразований, начавшихся в 1965 году и известных как Ко-сыгинская реформа. (В 2005 году вице-президент ОАО «РЖД» Борис Лапидус говорил, что очень хотел бы использовать этот опыт в своей компании.) Сентябрьский Пленум ЦК КПСС (1965 г.) принял программу мер, призванных создать дополнительные стимулы для работы предприятий промышленности. В частности, Пленум поставил задачу существенно изменить соотношение между административными и экономическими методами управления. Адресное директивное планирование отныне ограничивалось девятью показателями вместо тридцати. Среди них остались такие, как объем реализации продукции, фонд заработной платы, прибыль, рентабельность и др. Выполнение плана теперь выражалось не в валовых показателях, а в объеме реализованной продукции, то есть учитывалось только то, что действительно продано.

Предприятия получили небывалую ранее свободу: они могли самостоятельно планировать темпы роста производительности труда, снижение себестоимости, устанавливать величину средней заработной платы, более свободно распоряжаться прибылью, в том числе использовать ее для повышения заработной платы. По мысли авторов реформы, эти меры должны были создать заинтересованность предприятий в рентабельной работе и улучшении финансово-экономических результатов. Осенью 1965 года 43 предприятия

¹ Правда, сами авторы этой системы бюджетирования с такой постановкой вопроса были не согласны. См.: Гурьев А. Логика реформирования как инструмент для эффективных бизнес-решений : интервью с А. Уваровой // РЖД-Партнер. 2008. № 9.

² Правда. 1962. 9 сентября.

легкой и пищевой промышленности были переведены на эксперимент, а к 1972-му 90% промышленности формально работало в новых условиях хозяйствования.

Поначалу полученные результаты были положительными. Восьмая пятилетка (1965–1970 гг.) оказалась лучшей из послевоенных. Происходившее в предшествующие годы снижение темпов производства было приостановлено. Однако уже в начале 70-х стало ясно, что реформа практически уходит в песок и на практике центральные органы власти вынуждены, прежде всего через партийные комитеты, все так же искать пути усиления административных рычагов управления хозяйственной деятельностью. Дело в том, что, используя новые права, предприятия стали пытаться всячески занижать планы, увеличивать зарплату вне зависимости от роста производительности труда, искать легких путей формального улучшения показателей. В брежневские годы в СССР процветали приписки, очковтирательство, бумаготворчество, производственный бюрократизм и т. д. Кроме того, события «Пражской весны» в 1968 году сильно напугали советское руководство. Было отчетливо видно, что подвижки на пути к рынку приводят к осознанию необходимости восстановления капиталистического строя с господством частной собственности и, естественно, ликвидации коммунистической диктатуры. Косыгинская реформа незаметно сошла на нет.

Не удалась и последовавшая в 1979 и 1983 годах попытка вновь возвратиться к «либермановским» реформам. Напротив, они отчетливо показали, что те или иные варианты модернизации социалистической экономики (хозрасчет, внедрение в систему учета всяческих коэффициентов и др.) по большому счету не срабатывают. Роковой для социализма вопрос: как заставить людей производительно и качественно трудиться без расстрелов и концлагерей, оставался без ответа.

К середине 80-х стало совершенно очевидно, что советская экономическая система является нерациональной, затратной, носящей ярко выраженный экстенсивный характер. Вкладываемые деньги не дают отдачи. Новых инвестиций нет. В стране царит дефицит буквально всего – от средств производства до ширпотреба. Растет теневая экономика. Накапливается гигантский неудовлетворенный потребительский спрос. Во многих регионах укореняется фактически картонная система распределения ряда продуктов. Ложь партийной пропаганды о преимуществах социализма становится настолько очевидной, что наиболее жизнеспособное крыло руководства КПСС осознает необходимость коренных перемен.

«Так жить нельзя!» – провозгласил избранный 10 марта 1985 года на Пленуме ЦК КПСС новым Генеральным секретарем Михаил Горбачев, и в то время страна с ним была целиком согласна. Даже ставший очень скоро знаменем реакции член Политбюро Егор Лигачев тоже стоял за реформы.

На апрельском (1985 г.) Пленуме ЦК КПСС был объявлен новый экономический курс. Горбачев поставил задачу «ускорения социально-экономического развития страны», «обогатить и развивая генеральную линию на совершенствование общества развитого социализма».

В 1986 году руководство СССР начало хотеть и бессистемно, но внедрять рынок, понимая ситуацию в целом как аналог Новой экономической политики 1920-х годов. При этом, что очень важно, рыночные отношения начинают

строиться не в самом ядре народного хозяйства – крупной промышленности, а как бы сбоку.

1 февраля 1986 года вышло Постановление Совета Министров СССР о мерах по развитию потребительской кооперации. Отныне можно было легально создавать негосударственные предприятия для улучшения снабжения населения. По сути, этой мерой в ограниченных масштабах была легализована негосударственная торговля – важнейший шаг для развития предпринимательства.

В ноябре того же года был принят Закон СССР «Об индивидуальной трудовой деятельности» (вступил в силу 1 мая 1987 г.). Этот правовой акт означал легализацию кустарей-частников, разрешал создание кооперативов в сфере мелкого производства, торговли и услуг населению.

25–26 июня 1987 года прошел Пленум ЦК КПСС, посвященный вопросам экономики. Председатель Правительства Николай Рыжков представил осторожный план преобразований. Важнейшим их пунктом был одобренный Пленумом закон СССР о государственном предприятии (объединении), который 30 июня был принят Верховным Советом.

В документе указывалось, что деятельность предприятия строится на основе государственного плана экономического и социального развития. При этом «предприятие является социалистическим товаропроизводителем, производит и реализует продукцию, выполняет работы и оказывает услуги в соответствии с планом и договорами, на основе полного хозяйственного расчета, самофинансирования, самоуправления, сочетания централизованного руководства и самостоятельности». Доходы, остающиеся у предприятия после расчета с бюджетом и кредиторами, могли использоваться им по своему усмотрению. Закон провозглашал выборность руководителя предприятия его сотрудниками сроком на пять лет. Создавались также органы самоуправления – Советы трудового коллектива (СТК). Они избирались прямым голосованием и могли решать вопросы структуры управления предприятием, оплаты труда, использования фондов. При этом предприятие оставалось в государственной собственности.

В законе указывалось: «Самоуправление трудового коллектива создает глубокую личную заинтересованность каждого работника в хозяйском использовании общенародной собственности, его органическую сопричастность к делам коллектива и государства».

В целом концепция реформы исходила из того, что как только люди почувствуют себя хозяевами предприятия, они начнут активнее работать. Самоуправление должно было превратить наемных работников в хозяев, заинтересовать их в самоотверженном труде и обеспечить хозяйствование на благо самих сотрудников. По мысли реформаторов, равновесие трех сил (министерство, коллектив, администрация) должно было обеспечить эффективное развитие как предприятия, так и экономики в целом. То есть отныне государство должно было использовать не прямое управление предприятиями, а лишь экономические рычаги: госзаказ, нормативы на производство продукции, лимиты на получение ресурсов, конкурсы на выгодные заказы, кредиты, налоги, регулирование цен. При этом на госзаказ приходилось порядка 85%.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

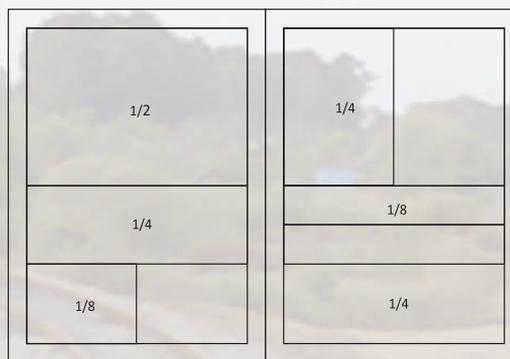
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%

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

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

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

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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

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



**06–08
июня 2023**

Москва
ЦВК «Экспоцентр»



При поддержке:

АРСС

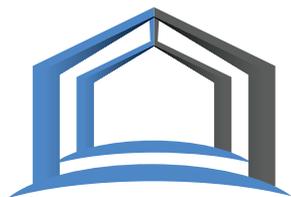
Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

8-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2023



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66



ЛИТМАШ

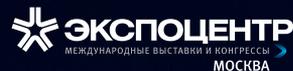


МЕТАЛЛУРГИЯ

**06-08 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ**

2023

Место проведения:



12+

ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция

ТРУБЫ РОССИЯ 2023

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

