



ДЕПО

6(161) 2025

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

июнь - июль

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 9

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 10 - 11

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 12 - 13

Справочная информация

стр. 1, 14 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЯ 2025 ГОДА
- ЭВОЛЮЦИЯ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ И ПОДДЕРЖКИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В 2005-2025 гг.
- ВРЕМЯ БАМА: КОГДА СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ ОПРАВДАНЫ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЭФФЕКТАМИ
- ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ФЕВРАЛЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ
- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ
- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ
- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 1

стр. 14 - 17

стр. 18 - 21

стр. 22 - 24

стр. 25 - 34

стр. 35 - 37

стр. 38 - 39

стр. 40

25–29 июня
2025 года
СПб, Хошимин



Выставочный
центр
«SKY EXPO»

**VI МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА
И БИЗНЕС-ФОРУМ**

EXPO-EURASIA VIETNAM

В РАМКАХ

VIETBUILD 2025



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ:

- машиностроение, промышленное и гражданское строительство, металлургия, металлообработка и металлоконструкции;
- архитектура;
- строительные материалы, инструменты и оборудование;
- строительная техника;
- строительство оборудование и эксплуатация и энергетических объектов;
- управление технологическими процессами;
- информационно-коммуникационные технологии;
- строительство и эксплуатация транспортных путей и сооружений, систем хранения и логистики;
- электротехника;
- приборостроение;
- охрана окружающей среды и энергосбережение;
- водоочистка и водоподготовка;
- лесоматериалы;
- пожарная безопасность;
- инженерные системы эксплуатации зданий;
- спецодежда;
- бытовая техника, мебель, интерьеры и дизайн;
- все виды отделочных материалов;
- инвестиции и страхование, наука и образование.

ОРГАНИЗАТОР:

АО «Зарубеж-Экспо»



+7 495 721-32-36

info@zarubezhexpo.ru

www.ExpoEurasia.org

www.zarubezhexpo.ru



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

Бизнес-форум,
тематические круглые столы,
биржа контактов

Ежегодная международная выставка VIETBUILD объединяет на площади 42 000 м² более 3 000 участников и 50 000 посетителей из более чем 50 стран мира. Организатор участия в выставках компаний из стран СНГ – АО «Зарубеж-Экспо».

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

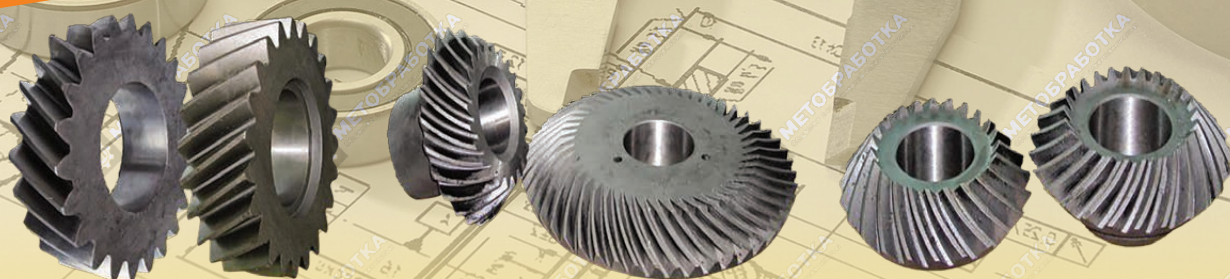
СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА И БИЗНЕС-ФОРУМ «EXPO EURASIA VIETNAM 2025»				2-я сторона обл.
Россия	Москва	Оргкомитет выставки: АО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 9
Россия / Свердловская область	Ревда	ООО "Метобработка"	8+7397) 3-33-37, 3-43-44, +7 982 62 000 57	2 - 3
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод систем охлаждения"	+7 (499) 963-53-43, +7 (499) 963-53-52, +375 (17) 362-91-91	4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	5
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	6
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	6
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	7
Россия	Москва, Зеленоград	ООО "НПК "ТЕХНОВОТУМ"	+7 (495) 662-59-38	7
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	8
Россия / Саратовская область	Энгельс	ООО "ВСН"	+7 902 717-16-96, +7(8452) 42-16-96	8
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	9
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				10 - 11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	10
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	11
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				12 - 13
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	12
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	12
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	12
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	13
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 14 - 40
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЯ 2025 ГОДА				14 - 17
ЭВОЛЮЦИЯ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ И ПОДДЕРЖКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В 2005-2025 ГГ.				18 - 21
ВРЕМЯ БАМА. КОГДА СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ ОПРАВДАНЫ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЭФФЕКТАМИ				22 - 24
ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ФЕВРАЛЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ				25 - 34
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				35 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
31-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «МЕТАЛЛ-ЭКСПО»				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
28-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА»				4-я сторона обл.
Россия	Москва	Оргкомитет выставки: АО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36	



МЕТОБРАБОТКА

Общество с ограниченной ответственностью

Россия, 623281, Свердловская обл., г. Ревда, ул. Клубная, 8
Телефоны: 8 (34397) 3-33-37, 3-43-44, 3-53-80, 6-21-92, 6-21-93
<https://uralmetobrabotka.ru/>
E-mail: info@uralmetobrabotka.ru



ПРОИЗВОДСТВО НЕСТАНДАРТНЫХ ИЗДЕЛИЙ ИЗ МЕТАЛЛА

КОМПАНИЯ ООО «МЕТОБРАБОТКА» — ЭТО НАДЕЖНЫЙ ПОСТАВЩИК НЕСТАНДАРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПО ЧЕРТЕЖАМ ЗАКАЗЧИКА

Изделия, заготовки из различных материалов (чугун, сталь, цветные сплавы — литьё, поковки, прокат и т.д.) различной степени сложности и конфигурации, с механической и термической обработкой.

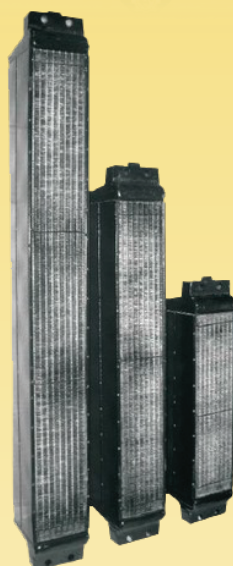
А также цветного и черного металлопроката, широкой номенклатуры.

Принимаем заказы на изготовление различных изделий из металла и наши предложения выгодно отличаются по цене, качеству.

ООО «Метобработка» более 10 лет является официальным эксклюзивным дилером АО «Ишимский механический завод» с правом проведения маркетинга, коммерческих переговоров, заключения контрактов и поставки производимой им продукции.

Имеем опыт поставок секций радиаторов в системы охлаждения; дизелей тепловозов большой мощности всех типов, компрессорных станций, блочно-транспортных электростанций, трансформаторов, тяговых агрегатов, автономных энергоагрегатов, буровых установках и буровых насосах, дизель-генераторов, силовых агрегатов — на крупные промышленные комбинаты, заводы и локомотиворемонтные депо, а также ремонтные организации по всей России и за рубежом.

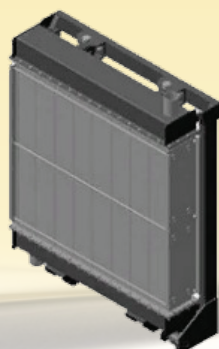
Секции водовоздушного радиатора отличаются высокими теплотехническими характеристиками и аэродинамическими показателями, что подтверждено сравнительными испытаниями, проведенными ОАО «ВНИИКИ». Это обусловлено изготовлением охлаждающих пластин из медной ленты МЗ и применением в производстве метода окунания секции в расплавленный припой для пайки охлаждающих пластин с трубками радиатора.



СЕКЦИИ
ВОДОВОЗДУШНОГО
РАДИАТОРА
(УНИФИЦИРОВАННЫЕ)
7317.000 7317.100
7317.200 СБ



СЕКЦИИ
ВОДОВОЗДУШНОГО
РАДИАТОРА 9717.000 СБ,
9717.100 СБ, 9717.200 СБ



**МЫ РАДЫ ПРЕДЛОЖИТЬ ВАМ ДОЛГОСРОЧНОЕ
И ПЛОДОТВОРНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО!**

Наименование товара / Наименование услуги	Цена руб.	Компания	Телефон
Изготовление обечаек. Минимальный диаметр гибки от 400мм. Длина рабочей части вальцев 2,2 метра. Толщина листа до 10 мм.	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Гидрореза сталь, латунь, алюминий, стекло, резина.	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Поковка Цилиндры Dmax 400 мм. Раскатные кольца Dmax 900 мм. Hmax430 мм. Диски, нубики, пластины Dmax (Bmax) 700 мм. Smin35 мм. Валы Dmax 300 мм. Lmax2500 мм. Полукольца Dmax 1800 мм. Smax 140 мм. Hmax330 мм. Изготовление из металлов марки 20ХН3А, 20Х, 12ХН3А	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Лазерная резка метал до 20 мм, латунь до 3 мм, медь до 3 мм алюминий до 8 мм .	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Динамическое напыление металлов (устранение повреждений, зазоров, нанесение покрытия из алюминия, цинка, меди, олова, свинца, баббитов, никеля. Нанесение металлических покрытий не только на металлы, но и на стекло, керамику, камень, бетон.	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Припой ПОССу 18-2, ПОССу 30-2, ПОССу 40-2. Баббиты: Б88, Б83, Б83С, Б16, БН, БС6. Свинец, ОО, С1С, С1, С2С, С2, С3С. Припой оловянно-свинцовый бессурьмянистый ПОС 90, ПОС 61, ПОС 10, ПОС 40. Припой оловянно-свинцовые малосурьмянистый ПОССу 61-0,5, ПОССу 40-0,5, ПОССу 30-0,5, ПОССу 18-0,5.	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Плазменная резка метал до 40 мм	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Изготовление металлических (штучных) конструкций по чертежам.	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Чугунное литье отливки: СЧ 10, СЧ 15, СЧ 20, СЧ 25, СЧ 30, СЧ 35, ВЧ40, ВЧ45, ВЧ50, ЧХ16М2.	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Штамповка заготовок шестерни, клин тягового хомута, вал шестерен. Изготовление из металлов марки 20ХН3А, 20Х, 12ХН3А	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-37
Цветное литье. Втулки, круги. БРАж, ОЛС, БрНХН, М1/2.	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397)6 -21-93, 3-33-38
Секция масляного радиатора 0404.000СБ (Т33.02.005)	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Секция масляного радиатора 0404.100СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Секция масляного радиатора 0404.200СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Секция водовоздушного радиатора 7317.000 СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Секция водовоздушного радиатора 7317.100 СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Секция водовоздушного радиатора 7317.200 СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Секция водяная 9717.000СБ (Р.62.131.000)	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Секция холодильника 9717-100	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Секция водяная 9717.200 (Р.62.240.000)	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Секции охлаждения ДП253.80.00.00-03СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Прокладка секции ТЭМ1.10.30.120	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Сердцевина калорифера ТЭ2.47.15сб	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Нагревательная Секция калорифераТЭМ18.10.70.030СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Нагревательная Секция калорифераТЭМ18.10.70.025СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Секция калорифера 027.10.73.050 сб	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Секция калорифера 2ТЭ116.10.70.025	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Секция нагревательная 2ТЭ10Л.10.72.020 сб	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Секция радиатора 13Т306.00.000СБ	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Шестерня 328.37.10.01	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Шестерня 2ТЭ10Л.30.58.123	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Шестерня 2ТЭ10Л.30.58.123-01	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Шестерня 2ТЭ10Л.30.58.123-02	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Шестерня 2ТЭ10Л.85.15.133	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Шестерня 8ТН.240.108	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Шестерня 8ТН.240.109	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Шестерня 8ТН.240.217	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Шестерня 8ТН.240.218	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44
Шестерня 8ТН.240.234	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 982 62 000 57
Шестерня 8ТН.240.235	по запросу	ООО "Метобработка"	+7 (34397) 3-33-37, 3-43-44



ЗАВОД СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ

БЛОКИ СЕКЦИЙ РАДИАТОРА ДЛЯ ТЕПЛОВЗОВ



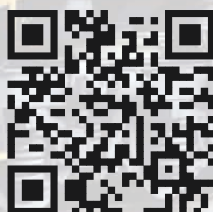
+375 17 362 91 91
+7 4832 58 08 11



crm@radsystem.ru



radsystem.ru



Российские
железные дороги



ОБЪЕДИНЕНИЕ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ

ISO 22163

НАДЕЖНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

НАИМЕНОВАНИЕ ИЗДЕЛИЯ	ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ
Блок секций левый 3ТЭ25KM.010.30.040	Магистральный тепловоз 2ТЭ25KM
Блок секций правый 3ТЭ25KM.010.30.041	Магистральный тепловоз 2ТЭ25KM
Блок секций левый 3ТЭ25KM.010.30.040-01	Магистральный тепловоз 2ТЭ25KM
Блок секций правый 3ТЭ25KM.010.30.041-01	Магистральный тепловоз 2ТЭ25KM
Блок левый ТЭМ28.010.30.011	Маневровый тепловоз ТЭМ28
Блок правый ТЭМ28.010.30.012	Маневровый тепловоз ТЭМ28
Блок секций левый 3ТЭ25K2M.010.30.020	Магистральный тепловоз 3ТЭ25KM
Блок секций левый 3ТЭ25K2M.010.30.020-01	Магистральный тепловоз 3ТЭ25KM
Блок секций правый 3ТЭ25K2M.010.30.021	Магистральный тепловоз 3ТЭ25KM
Блок секций правый 3ТЭ25K2M.010.30.021-01	Магистральный тепловоз 3ТЭ25KM
Секция радиатора 7317.000	Тепловозы: ТЭЗ, 2ТЭ10Л, 2ТЭ116, М62, ТЭМ7, ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ2, ТЭМ15, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ и др. Тяговый трансформатор ОДЦЭ-8000
Секция радиатора 7317.000-10	Тепловозы: ТЭЗ, 2ТЭ10Л, 2ТЭ116, М62, ТЭМ7, ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ2, ТЭМ15, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ и др.
Секция радиатора 7317.011-003.01 (7317.000-11)	Маневровые тепловозы: ТЭМ7, ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ15, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ и др.
Секция радиатора 7317.000-21	Маневровые тепловозы: ТЭМ7, ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ15, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ и др.
Секция радиатора 7317.100	Тепловозы: ЧМЭЗ (переделанная шахта), 2ТЭ25А (БМЗ)
Секция радиатора 7317.200	Тепловозы: 2ТЭ10Л, ТГМ40 Тяговый трансформатор ОДЦЭ-4350
Секция радиатора 7317.300	Тепловоз ЧМЭЗ (для оригинального)
Секция радиатора Р62.131.000-04	Дизель-генераторные установки (ДГУ)

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

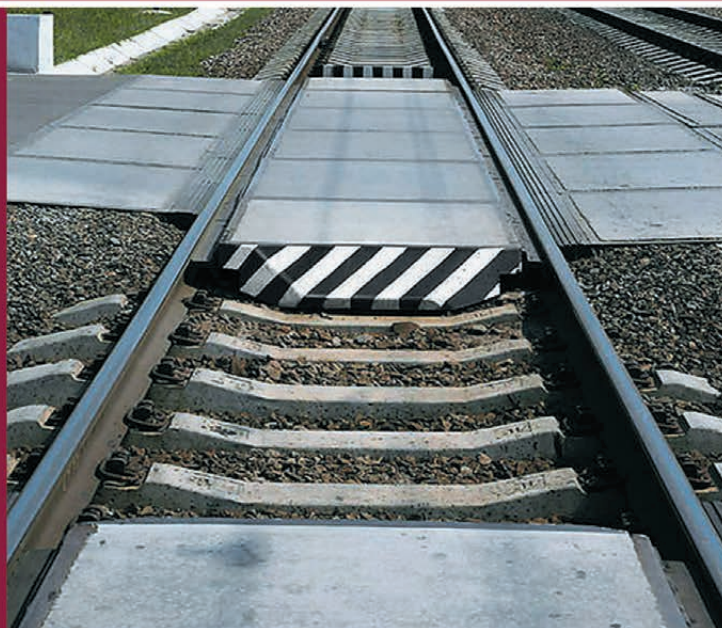
ООО «КСД» г. Воронеж

<http://oooksd.ru>, ksd-vrn@yandex.ru, +7(473) 207-06-10, +7(473) 207-06-12

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

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

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



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ
ОСНОВАН В 1948 ГОДУ



tdbzbo.ru

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

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Вкладыш моторно-осевого подшипника (МОП)	8ТХ.263.178/8ТХ.263.179	пара	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
	Всех модификаций и чертежей	пара	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	2ТЭ116.10.35.025/026/027/028	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	2ТЭ116.10.35.013/014/015/016;	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Насос водяной	1-DV 126028/G	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Насос шестеренный	2ТЭ116.30.58.022	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Болт кордовый	M24-8gx50 / M27-8gx50	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Пружина вагонная	БЗ50.2011.002/БЗ50.2011.004	компл.	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Валик люка полувагона	БЗ 83.457.127-071 КЛВ	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175
Кольцо лабиринтное	100.10.007-0	шт	по запросу	ООО ТД "БЗБО"	+7(499)70-35-175

**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://snabrdz.ru/**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**

- К гидropередачам УГП 230, 300, 1200/750, ГП 300
- К путевым машинам ВПР(С)-02, ВПРС-03, ЩОМ, СМ-2
- Дрезинам МПТ 4(6), АДМ, ДГКУ
- Импортные комплектующие к Duomatic, Unimat
- кранам УК25/9-18 КПБ
- Печатные платы АКИС, MaT, аналоговые 1023
- Карданные валы

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

Техновотум
Технологии неразрушающего контроля

ДИСТАНЦИОННЫЕ ОБУЧАЮЩИЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ

- Дефектоскопист по магнитному и ультразвуковому контролю (УЗК, МПК, ФЗК, ВТК деталей и составных частей вагонов)
- Вибродиагностика подшипников и буксовых узлов вагонных колесных пар

Преимущества наших курсов

- Актуальные знания и практические навыки от опытных специалистов
- Гибкий график занятий, адаптированный под ваш рабочий режим
- Возможность получить сертификат, подтверждающий квалификацию
- Поддержка преподавателей на всех этапах обучения

дистанционный формат
БЕЗ ОТРЫВА ОТ РАБОТЫ

+7 926 042 33 42
sales@votum.ru



Стоимость такого модуля всего

12 700 руб.



+7(980)187-10-55

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

ЭЛЕКТРОМАШ



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



ООО «ВСК» ПОКУПАЙТЕ У ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

**Действующие сертификаты
на нашу продукцию и паспорта качества!**
Работа с НДС и индивидуальный подход
к клиенту.
**РАЗЛИЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ: ГИЛЬТИНЫ
(ДО 16 мм), ГИБКА, ТПА, ПЛАЗМЕННАЯ
РЕЗКА И Т.Д.
ИЗГОТОВЛЕНИЕ МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ
РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ И ХАРАКТЕРИСТИК.
ИЗГОТОВЛЕНИЕ РАЗЛИЧНЫХ ДЕТАЛЕЙ
ИЗ ПЛАСТИКА И МЕТАЛЛА ПО ЧЕРТЕЖАМ
ЗАКАЗЧИКА И ИЗ ДАВАЛЬЧЕСКОГО СЫРЬЯ.**
Тел: 8 902 717 16 96 Александр Юрьевич
E-mail: sat2005@inbox.ru, https://vksaratov.ru/



Наименование	Ед.изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Путевой рельсовый упор типа Р-50	шт	120 000,00	ООО "ВСК"	+7 (902) 717-16-96
Путевой рельсовый упор типа р-65	шт	135 000,00	ООО "ВСК"	+7(8452) 42-16-96
Внутри цеховой упор	шт	80 000,00	ООО "ВСК"	+7 (902) 717-16-96
Соединитель рельсовый СРС-6	шт	60,00	ООО "ВСК"	+7(8452) 42-16-96
Втулка ОП - 142	шт	4,50	ООО "ВСК"	+7 (902) 717-16-96
Прокладка упругая ЦП 369.104	шт	12,00	ООО "ВСК"	+7(8452) 42-16-96
Самолетик ПС 65 8мм	шт	13,00	ООО "ВСК"	+7 (902) 717-16-96
Шайба скоба ЦП 138 4 мм.	шт	9,20	ООО "ВСК"	+7(8452) 42-16-96
Шайба скоба ЦП 138 5 мм.	шт	10,50	ООО "ВСК"	+7 (902) 717-16-96
Шайба скоба ЦП 138 6мм.	шт	11,60	ООО "ВСК"	+7(8452) 42-16-96


ТомИндуктор
 инновации и технологии
 + 7 (3822) 231-251
 info@tominductor.ru

**ПРОМЫШЛЕННОЕ
ИНДУКЦИОННОЕ
НАГРЕВАТЕЛЬНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ**

- Горячий съем и посадка деталей
- Ручной нагрев заготовок и пайка
- Кузнечный нагрев перед ковкой
- Термообработка сварных соединений
- Закалка зубчатых колес, шестерней, валов и других деталей



tominductor.ru

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

вам нужно просто позвонить по телефону:

+7(980)187-10-55

или отправить запрос: post@depo-magazine.ru,

**depo-magazine@yandex.ru Разместившим рекламу в журнале –
бесплатная интернет-поддержка!**



ЖЕЛДОРМАРКЕТ

железнодорожная торговая площадка



**Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU**



ООО "Авант"

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

Компания Авант предлагает рассмотреть возможность применения в эксплуатации заготовки:

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

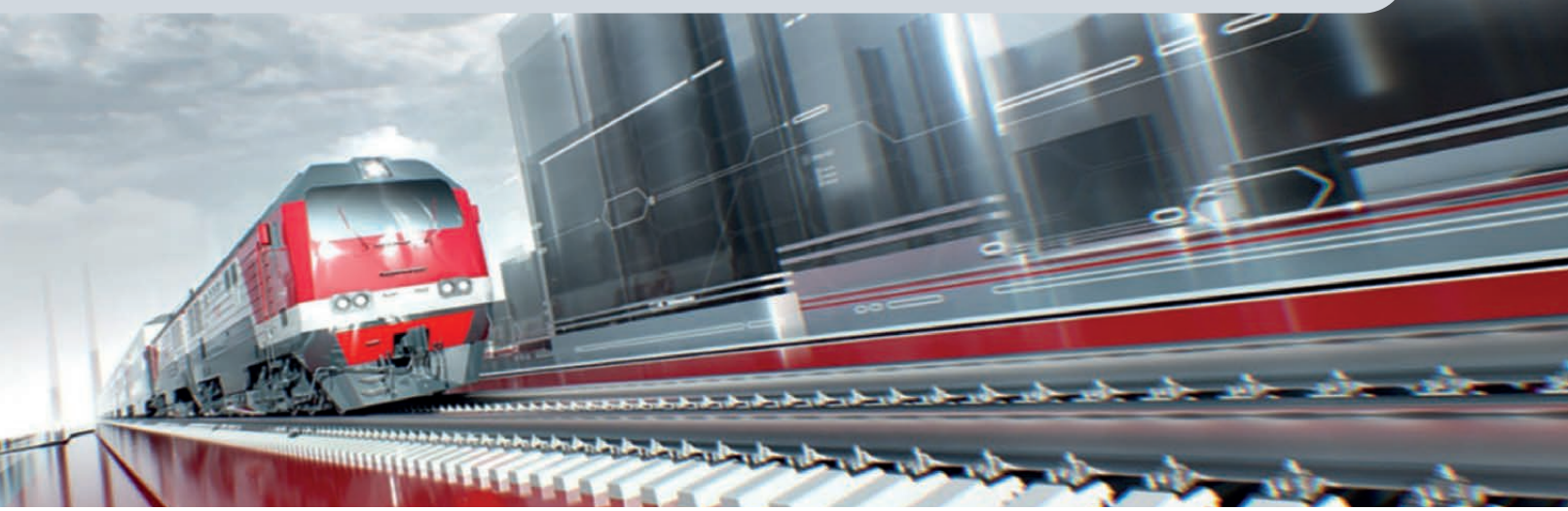


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

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

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

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





ТрансЭнергоТрейд

Надёжность! Доверие! Успех!

Мы говорим «НЕТ» просто вагонов без дела!

Пишите: info@transenergytrade.ru Звоните: +7 (812) 67-95-02 Смотрите: <https://transenergytrade.ru>

Наименование	Компания	Телефон
Крытые вагоны 11-280, 11-6874, 11-2163, 11-2135, 1991-2023 г.в.	ООО «ТЭТ»	Звоните! + 7 (812) 677-95-02 Пишите! info@transenergytrade.ru Смотрите! transenergytrade.ru
Цистерны 15-1547, 15-150, 15-1443, 15-1230, 15-1566 1992-1993 г.в.		
Хоппер-цементовозы 19-3018, 2008г.в.		
Платформы-универсальные 13-6887-03, 13-401, 13-4012, 1980-1991 г.в.		
Платформы-универсальные 13-2114, 2007 г.в.		
Фитинговые платформы 40 фут. 13-9744-06, 2018 г.в., 60 фут. 13-2116 новые		
Хоппер-зерновозы 19-7016, 19-3054 и 19-3058, 1995-2021 г.в.		
Хоппер-дозаторы ВПМ-770 2024г.в. и 20-Х351-02, 1987 г.в.		
Думпкары 31-673, 31-638 и 31-675-01, 1990-2006 г.в.		
Краны ж/д мод. КЖС-16, КЖ-561 (25 т), КЖ-662 (32 т), 2005-2007 г.в.		
Кран укладочный мод. УК-25/9-18, 1982-1983 г.в.		
Выпрочно-подбивочные машины мод. ВПРС-02, ВПО-3000, ВПРСп, 2015 г.в.		
Маневровые локомотивы ТГМ-4, ТГМ-23, ТЭМ2		
Ёмкости (резервуары) от ж/д цистерн		
Каркасы от ж/д платформ длиной 13,4-18,6 м.		
Колесные пары б/у, СОНК, НОНК		
Боковые рамы, надрессорные балки новые и б/у		
Оформление, сопровождение и отправка путевой техники		
Отстой и аренда вагонов		
Корпуса бункс, новые		

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

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

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

Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки

Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика

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

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

ЛСК97
000 «ЛСК97»
+7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, 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 закупает в любом кол-ве материалы всп новые и бу для собственных нужд - **накладки, комплектующие АРС и ЖБР, подкладка, рельсы, прокладки резиновые**
Готовы рассмотреть любые варианты, по кол-ву, цене, форме оплаты

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

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

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

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
АППАТЭК, Пластрон, Противоугон П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 ВСП33	+78009300227
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ВСП33	+78009300227
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 ВСП33	+78009300227
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башманы	000 ВСП33	+78009300227
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 ВСП33	+78009300227
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 ВСП33	+78009300227
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 ВСП33	+78009300227
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Шпала деревянная и ж/б	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 АРС, ЦП638	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 ВСП23	8 800 350 15 04

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

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

- Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для депокских путей, имеет более 32 сборочных единиц)
- Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежом
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом
- Прокладки для узла крепления контактного рельса
- Прокладки под кронштейн
- Втулки 48x26x23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пжимные, шайба-скоба для изовтулки)
- Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- Скобы узла крепления контактного рельса (Скоба для изолятора с фиксатором, цинк, чертеж ПП-5.701.02.100, Скоба предохранительная контактного рельса, цинк, чертеж ПП-5.701.02.005)
- Эмалированные таблички на металле с обжимом
- Изоляторы керамические контактного рельса
- Короба защитные контактного рельса - КЗ, КЗУП, КЗТС, КЗПТ

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для депокских путей, имеет более 32 сборочных единиц)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежными деталями	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Компенсаторы контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Соединители контактного и ходового рельсов, в т.ч. ЭТС-250	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки для узла крепления контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки под кронштейн	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Втулки 48x26x23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пжимные, шайба-скоба для изовтулки)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Скобы контактного рельса – предохранительные и с фиксатором	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Кронштейны контактного рельса Р-50 и Р-65	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Детали контактного рельса (отводы концевые 1/25, 1/30, противоугоны, накладки стыковые)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Эмалированные таблички на металле с обжимом	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Гальваника деталей и другое...	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15

МЕТАПРОМ.RU

**КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ**



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ФЕВРАЛЯ 2025 ГОДА

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

Индекс ИПЕМ-производство в феврале 2025 года вырос на 2,6% относительно февраля 2024 года (+1,5% за январь-февраль 2024 года) с учетом обеспечения сопоставимости данных по электропотреблению и количества дней в високосном году. О методологии расчета индексов – в справочной информации.

Индекс ИПЕМ-спрос в феврале 2025 года снизился на 0,6% относительно уровня февраля 2024 года (+1,0% за январь-декабрь 2024 года) с учетом обеспечения сопоставимости данных и количества дней в високосном году.



Основные выводы

Итоги развития промышленности в феврале 2025 года (к февралю 2024 года):

индекс ИПЕМ-производство **2,6%** (+1,5% за период январь – февраль 2024 года)
индекс ИПЕМ-спрос **-0,6%** (+1,0%)

Динамика индексов развития промышленности



Институт проблем естественных монополий

Февраль 2025

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

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

Открытие новых крупных производств в феврале 2025 года

Среднетехнологичные отрасли

- состоялся запуск производства косметической продукции в Московской области (инвестиции в проект 0,7 млрд руб.).

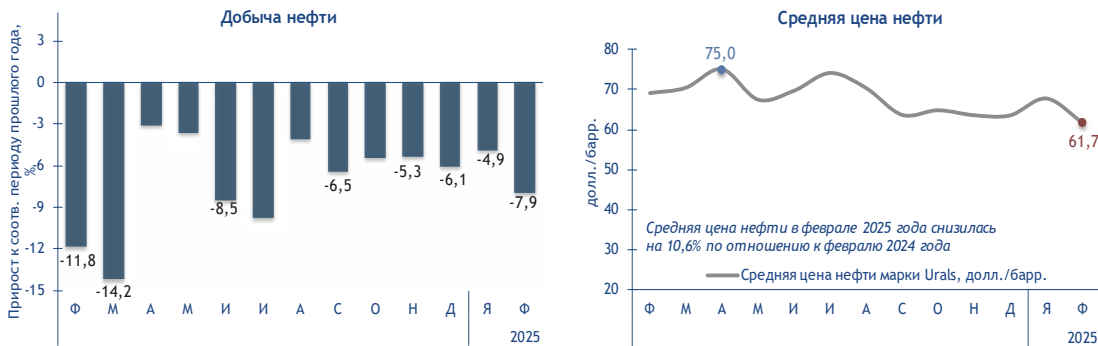
Высокотехнологичные отрасли

- состоялся запуск производства кабельной продукции и щитового оборудования в Московской области (инвестиции в проект 0,5 млрд руб.);
- производство ракетных двигателей открыто в Пермской области.

Институт проблем естественных монополий

Февраль 2025

Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	февраль 2025		январь – февраль 2025	
	млн т	к февралю 2024	млн т	к январю – февралю 2024
Добыча нефти	н/д	-7,9%	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	33,7	-1,5%	71,0	-6,8%
сырой нефти	20,3	-4,7%	41,5	6,7%
нефтепродуктов	9,7	4,3%	21,3	-9,8%

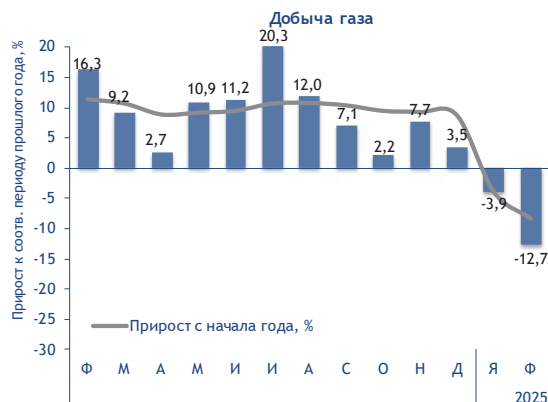
по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий

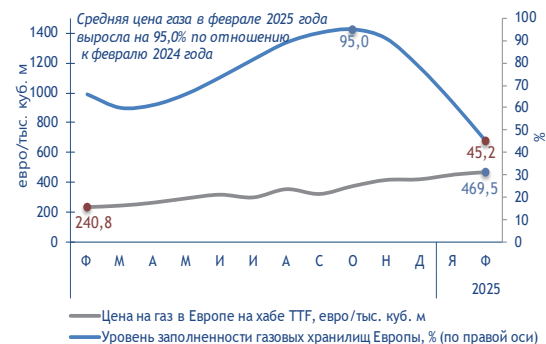
Февраль 2025



Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	февраль 2025		январь – февраль 2025	
	млрд м³	к февралю 2024	млрд м³	к январю – февралю 2024
Добыча газа, млрд м³	47,4	-12,7%	101,0	-8,3%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	3,0	7,1%	6,4	4,1%

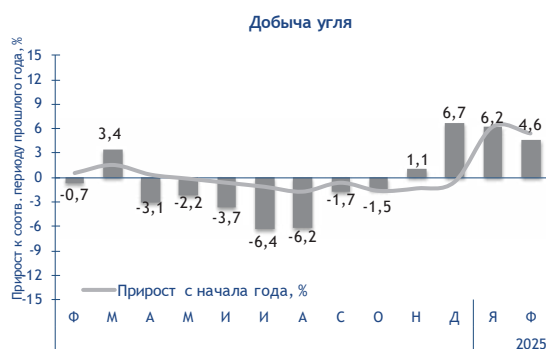
по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий

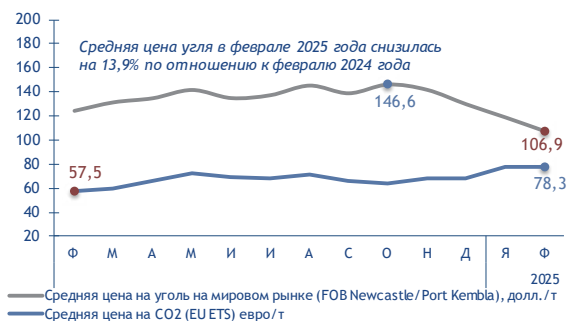
Февраль 2025



Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Цена энергетического угля



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	февраль 2025		январь – февраль 2025	
	млн т	к февралю 2024	млн т	к январю – февралю 2024
Добыча угля	36,2	4,6%	73,7	5,4%
Перевалка угля в российских портах	13,9	-4,1%	29,2	1,2%

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

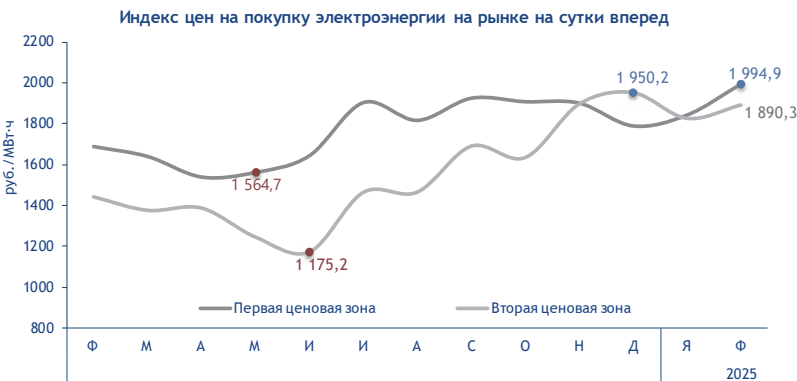
Институт проблем естественных монополий

Февраль 2025

 Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	январь 2025	январь 2025/ январь 2024
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	-8,8°С	0,6°С↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 994,9	18,0%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 890,3	31,0%



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

Институт проблем естественных монополий

Февраль 2025

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

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

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

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

ЭВОЛЮЦИЯ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ И ПОДДЕРЖКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В 2005-2025 гг.

Ежегодное (очередное) Общее собрание членов Ассоциации «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ)

Саакян Юрий Завенович, вице-президент ОПЖТ

Предложения по дополнению перечня профильных мер поддержки железнодорожного машиностроения



Субсидирование содержания рабочих мест предприятиям сферы производства, эксплуатации и обслуживания подвижного состава

По состоянию на начало 2025 г. наблюдается дефицит персонала как в сфере производства, так и в сфере эксплуатации и обслуживания подвижного состава. Для решения кадрового вопроса в отрасли целесообразно рассмотреть возможность субсидирования содержания рабочих мест предприятиям. Аналогичная мера действует в сфере **автомобилестроения**, производителям колесных транспортных средств компенсируется часть затрат на выплату заработной платы сотрудникам, отчисления на социальное страхование и отчисления на медицинское страхование. Всего в 2020-2024 гг. на реализацию данной меры выделено 239,2 млрд руб., в 2025-2026 гг. планируется предоставить ещё 40 млрд руб.



Субсидирование разработки, производства и приобретения подвижного состава на газомоторном топливе и водородной тяге

В соответствии с «Концепцией развития рынка газомоторного топлива в РФ на период до 2035 года», проходящей межведомственное согласование в Правительстве РФ, к 2035 г. планируется строительство 149 магистральных и маневровых локомотивов на СПГ. Также на Сахалине планируется реализация проекта эксплуатации **пассажирского подвижного состава на водородной тяге**. В условиях развития рынка альтернативных видов топлива целесообразно рассмотреть возможность субсидирования данного направления. Аналогичная мера, направленная на поддержку приобретения техники на газомоторном топливе, действует в сфере автомобилестроения. Производителям автотранспортных средств предоставляется компенсация в размере сделанной покупателю скидки, в 2020-2024 гг. на реализацию данной меры выделено 19,2 млрд руб., еще 11,4 млрд руб. планируется предоставить в 2025-2026 гг.



Субсидирование обновления парка маневровой тяги на путях необщего пользования

По состоянию на начало 2025 г. на рынке наблюдается **нехватка маневровой тяги** при осуществлении **вывозной работы с/на пути необщего пользования**. У промышленных предприятий, ППЖТ и прочих владельцев путей необщего пользования имеется собственный парк маневровых локомотивов, однако в соответствии с действием ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава» **локомотивам, прошедшим процедуру продления срока службы без сертификации, запрещен доступ на пути ОАО «РЖД»**. Выйти из ситуации возможно посредством обновления парка маневровых тепловозов частных компаний, однако для большинства из них прямая закупка техники является затруднительной. В данном случае целесообразным является предоставление субсидии либо на прямое приобретение, либо на приобретение в лизинг тягового подвижного состава

В 2005-2025 гг. профильными отраслевыми документами целеполагания для железнодорожного машиностроения России были следующие документы:

1) Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года (утв. в 2007 г.);

2) Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года (утв. в 2017 г.);

3) Стратегия развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения (утв. в 2017 г.).

Разработку проектов указанных документов осуществлял Институт проблем естественных монополий.

Реализация Стратегии транспортного машиностроения до 2015 г. была направлена на решение следующих задач:

-развитие внутреннего рынка за счет перехода к практике заключения долгосрочных (на 5-7 лет) договоров поставки подвижного состава;

-развитие экспортных рынков за счет возмещения производителям части затрат на уплату процентов по экспортным кредитам и расширения перечня стран, экспорту в которые оказывается господдержка;

-повышение конкурентоспособности российской продукции за счет реализации инвестпроектов по разработке новых видов подвижного состава и новых комплектующих (одно- и двухсистемные локомотивы с асинхронными тяговыми приводами, локомотивы с гибридными силовыми установками, новые дизели, силовые преобразователи, кассетные подшипники и т.д.);

-стимулирование инвестиционных процессов в железнодорожном машиностроении посредством финанси-

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

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

ния НИОКР (в соответствии с данным документом в 2007-2015 гг. было направлено на финансирование НИОКР порядка 2,5 млрд руб.) и создания совместных предприятий с иностранными компаниями на условиях максимальной локализации производства комплектующих.

В обновленной Стратегии до 2030 г. в список задач также вошли:

- развитие тяжеловесного движения;
- разработка собственного высокоскоростного подвижного состава.

Стратегия развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения отмечала необходимость реализации следующих мероприятий, направленных на стимулирование экспортной деятельности предприятий отрасли:

- субсидирование государством процентных ставок по кредитам на производство экспортоориентированной продукции;
- компенсация части затрат на транспортировку экспортируемой продукции;
- создание системы послепродажного обслуживания продукции на иностранных рынках;
- компенсация затрат производителей на участие в выставочных мероприятиях за рубежом и сертификацию продукции для иностранных рынков.

Поддержка исполнения положений отраслевых документов целеполагания обеспечивалась Государством как за счет общеотраслевых, так и за счет профильных мер поддержки. В 2005-2025 гг. можно выделить следующие укрупненные направления субсидирования:

- субсидирование инновационной и инвестиционной деятельности;
- субсидии на приобретение подвижного состава: грузовых вагонов, пассажирского подвижного состава (вагонов локомотивной тяги, магистрального моторвагонного подвижного состава, трамваев, маневровых локомотивов);
- субсидирование экспорта;
- поддержка деятельности предприятий в пандемию коронавируса;
- поддержка предприятий в условиях санкционного давления

В рамках субсидирования инновационной и инвестиционной деятельности предприятиям ЖД машиностроения в 2009-2017 гг. предоставлялась профильная мера – компенсировались 2/3 затрат (но не более 2/3 ставки ЦБ) на уплату процентов по кредитам на технологическое перевооружение (10,5 млрд руб. в 2009-2017 гг.).

С 2013 г. действует общеотраслевая мера – компенсация до 70% затрат на НИОКР на разработку высокотехнологичной продукции (70,4 млрд руб. в 2013-2024 гг., 50 млрд руб. в 2025-2026 гг.).

С 2008 г. промышленным предприятиям (в том числе ЖД машиностроения) обеспечивалось снижение базы по налогу на прибыль за счет включения расходов на НИОКР в состав расходов, принимаемых с коэффициентом 1,5 (в 2024 г. коэффициент увеличен до 2). Для ЖД машиностроения субсидия распространялась на создание гибридных силовых установок тягового подвижного состава, линейного тягового привода, а также силовых установок

тягового подвижного состава на газовом топливе. После принятия в 2017 г. Стратегии развития транспортного машиностроения на период до 2030 года в субсидию были внесены корректировки – вместо вышеуказанных технологий снижение налогооблагаемой базы распространяется на проекты разработки высокоскоростного подвижного состава, а также комплектующих к нему.

С 2022 г. введена Промышленная ипотека – организациям приоритетных отраслей промышленности предоставляются льготные кредиты на создание объектов недвижимости с целью организации в них промышленного производства. С 2023 г. с помощью данного механизма появилась возможность модернизировать уже существующие объекты промышленной инфраструктуры. В 2022-2024 гг. на реализацию данной меры было выделено 1,9 млрд руб., в 2025-2026 гг. планируется значительное увеличение субсидирования до 17,9 млрд руб.

Также на отрасль железнодорожного машиностроения в анализируемый период распространялись такие общепромышленные субсидии, как комплекс мер по стимулированию развития на территории Российской Федерации индустриальных парков и технопарков и «Фабрика проектного финансирования».

В рамках субсидирования приобретения грузовых вагонов:

- в 2013-2017 гг., с целью поддержки производства инновационных грузовых вагонов Государством было принято решение о предоставлении скидки с тарифа на порожний пробег данного подвижного состава. Данная мера просуществовала вплоть до конца 2021 г.
- в 2014-2018 гг. был принят ряд мер по стимулированию спроса на инновационные вагоны – инструменты субсидирования включали в себя компенсацию части затрат покупателей на прямое приобретение, компенсацию части затрат производителей на производство, компенсацию лизинговых платежей, а также компенсацию части первого взноса при заключении договора лизинга. Всего в 2014-2018 гг. на реализацию данных мер было выделено 21,4 млрд руб.

В рамках субсидирования приобретения пассажирского подвижного состава в 2016-2020 гг. компенсировалась часть затрат на прямую закупку вагонов дизель- и электропоездов, пассажирских вагонов локомотивной тяги и трамваев.

В начале 2020 г. был осуществлен переход от поддержки прямого приобретения городского электротранспорта и вагонов МВПС к приобретению в лизинг – принята Единая лизинговая субсидия, в рамках которой были упразднены сразу несколько мер поддержки приобретения наземных и водных транспортных средств, а также продукции специального, тяжелого и энергетического машиностроения. Субсидирование приобретения перечисленной продукции с января 2020 осуществлялось на основании указанной субсидии. В 2020 г. на реализацию Единой лизинговой субсидии было выделено 9,8 млрд руб.

Действие Единой лизинговой субсидии распространялось на железнодорожный подвижной состав (пригородный и городской рельсовый транспорт) только до сентября

2020 г. С 02.09.2020 г. действие субсидии не распространяется на продукцию железнодорожного машиностроения в связи с внесением данной продукции в список субсидируемых товаров меры «Субсидирование кредитов на приобретение спецтехники и деревянных домов». При этом на текущий момент субсидия на спецтехнику фактически не действует, по состоянию на 2024 г. на её реализацию было выделено только 50 млн руб. Всего в 2020-2024 гг. на меру было выделено 8,4 млрд руб.

Поддержка экспорта в 2015-2016 гг. распространялась на компенсацию части затрат производителей на регистрацию объектов интеллектуальной собственности за рубежом, сертификацию продукции на внешних рынках при реализации инвестиционных проектов, транспортировку экспортной продукции по территории Российской Федерации, а также предоставление льготных кредитов на создание, либо развитие производства высокотехнологичной экспортоориентированной продукции.

В 2019-2021 гг., в том числе на основании положений, прописанных в Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения, был принят целый комплекс общеотраслевых экспортных мер:

- финансирование части затрат экспортеров на продвижение российской продукции за рубежом;
- предоставление льготных кредитов, выданных российским производителям на организацию производства за рубежом, либо создание экспортно-ориентированных производств в РФ;
- возмещение части затрат экспортеров, связанных с участием в международных выставочно-ярмарочных мероприятиях;
- компенсация части затрат на проведение НИОКР или омологацию промышленной продукции для внешних рынков;
- компенсация части затрат на создание и поддержание системы послепродажного обслуживания продукции за рубежом.

В пандемию COVID-19 на предприятия транспортного машиностроения распространялись общеотраслевые меры поддержки, направленные на сохранение работоспособности организаций промышленности в условиях замедления темпов экономики: «налоговые каникулы», мораторий на банкротство предприятий и предпринимателей, беспроцентные кредиты на выплату заработной платы и сохранение рабочих мест.

Кроме общеотраслевых субсидий были разработаны профильные меры поддержки железнодорожного транспорта – на протяжении 2020 г. пригородным пассажирским компаниям компенсировались затраты на уплату платежей по договорам лизинга подвижного состава с целью предотвращения массовых неплатежей и возврата подвижного состава лизинговым компаниям, обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта и сохранения размеров движения пригородных поездов. Позднее, в 2021 г., пригородным перевозчикам также начали компенсировать часть расходов на аренду, эксплуатацию, обслуживание и ремонт подвижного состава, понесенных в 2020 г.

Предоставленные субсидии позволили пригородным пассажирским компаниям закончить 2021 г. с положительной динамикой – общая выручка ППК составила 91 млрд руб., что на 34,6% больше, чем в кризисном 2020 г. (67,6 млрд руб.). Чистая прибыль ППК в 2021 г. составила 5 млрд руб. против чистого убытка 11,7 млрд руб. годом ранее.

С началом специальной военной операции были сформированы новые подходы к обеспечению промышленной безопасности Российской Федерации. Достижение технологического суверенитета осуществлялось в несколько этапов.

В первую очередь Правительством был утвержден комплекс нефинансовых мер, направленных на смягчение налоговой и бюрократической нагрузки на промышленность – предоставлена отсрочка по исполнению обязательств по субсидиям для промышленных организаций, пострадавших от деятельности недружественных стран, организации (за отдельными исключениями) освобождены от плановых проверок госконтроля, сроки уплаты страховых взносов производителей автоматически продлены на 12 месяцев, начиная с апреля 2022 г.

С мая 2022 г. утвержден перечень приоритетной для импорта продукции, куда в том числе вошли комплектующие для тягового и моторвагонного подвижного состава. Для приобретения, либо лизинга продукции, указанной в перечне, были предоставлены льготные кредиты (не более 30% ключевой ставки ЦБ). С февраля 2023 г. субсидии в виде льготных кредитов предоставляются уже на производство приоритетной для импорта продукции.

В апреле 2023 г. сформирован перечень приоритетных направлений проектов технологического суверенитета и проектов структурной адаптации экономики Российской Федерации, в который в том числе вошло железнодорожное машиностроение. Для приоритетных проектов в том числе утверждены особые подходы банков при одобрении кредитов, пониженная процентная ставка и более активное участие институтов развития.

Помимо существующих мер поддержки, которые в основной массе носят общеотраслевой характер, целесообразно рассмотреть возможность применения профильных мер поддержки, направленных на развитие непосредственно сферы производства, эксплуатации и обслуживания подвижного состава.

Субсидирование содержания рабочих мест

На начало 2025 г. наблюдается дефицит персонала как в сфере производства, так и в сфере эксплуатации и обслуживания подвижного состава. Как заявляют участники рынка, проблема заключается не столько в поиске нужных сотрудников, сколько в их удержании. Для решения кадрового вопроса в отрасли целесообразно рассмотреть возможность субсидирования содержания рабочих мест предприятиям сферы производства, эксплуатации и обслуживания подвижного состава.

Аналогичная мера действует в сфере автомобилестроения, производителям колесных транспортных средств компенсируется часть затрат на выплату заработной платы сотрудникам, отчисления на социальное страхование и

отчисления на медицинское страхование. Всего в 2020-2024 гг. на реализацию данной меры выделено 239,2 млрд руб., в 2025-2026 гг. планируется предоставить еще 40 млрд руб.

Субсидирование разработки, производства и приобретения подвижного состава на газомоторном топливе и водородной тяге

В соответствии с «Концепцией развития рынка газомоторного топлива в РФ на период до 2035 года» к 2035 г. планируется строительство 149 магистральных и маневровых локомотивов на СПГ. Также на Сахалине планируется реализация проекта эксплуатации пассажирского подвижного состава на водородной тяге. В условиях развития рынка альтернативных видов топлива целесообразно рассмотреть возможность субсидирования данного направления.

Аналогичная мера, направленная на поддержку приобретения техники на газомоторном топливе, действует в сфере автомобилестроения. Производителям автотранспортных средств предоставляется компенсация в размере сделанной покупателю скидки, в 2020-2024 гг. на реализацию данной меры выделено 19,2 млрд руб., еще 11,4 млрд руб. планируется предоставить в 2025-2026 гг.

Субсидирование обновления парка маневровой тяги на путях необщего пользования

На начало 2025 г. на рынке наблюдается нехватка маневровой тяги при осуществлении вывозной работы с/на пути необщего пользования. У промышленных предприятий, ППЖТ и прочих владельцев путей необщего пользования имеется собственный парк маневровых локомотивов, однако в соответствии с действием ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава» локомотивам, прошедшим процедуру продления срока службы без сертификации, запрещен доступ на пути ОАО «РЖД».

Для большинства компаний прямая закупка техники является затруднительной, целесообразным является предоставление субсидии либо на прямое приобретение, либо на приобретение в лизинг тягового подвижного состава.

Целесообразность поддержки обновления парка маневровых тепловозов на путях необщего пользования заключается и в необходимости защиты данного рынка от импортной продукции. Ничто не мешает эксплуатантам приобретать маневровые тепловозы иностранного производства (например, китайские) с использованием дешевых кредитов. Потеря данного рынка может стать существенной для отечественных производителей.

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»

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

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

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

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

E-mail: ipem@ipem.ru

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/




**Стоимость такого модуля
всего 12700 руб.**

+7(980)187-10-55

Время БАМа

Когда стратегические цели оправданы экономическими эффектами

Ю.З. Саакян, генеральный директор АНО «ИПЕМ»,
вице-президент ОПЖТ, заместитель главного редактора
журнала «Техника железных дорог»

Экономическая эффективность БАМа ставилась под сомнение на протяжении всей его истории. С самого начала было понятно, что строительство и дальнейшая эксплуатация железной дороги в глубине неосвоенной человеком, сейсмоопасной территории с исключительно суровым климатом, сложным рельефом и вечной мерзлотой обойдется экономике страны колоссальными затратами.

Но те, кто настаивал на необходимости строительства дороги, руководствовались стратегическими целями — смотрели на десятилетия вперед.

Сегодня центр тяжести экономического роста окончательно сместился в Азиатско-тихоокеанский регион (АТР), и разворот российской экономики и внешнеполитических усилий на Восток из стратегически важной долгосрочной цели превратился в задачу сегодняшнего дня. В систе-

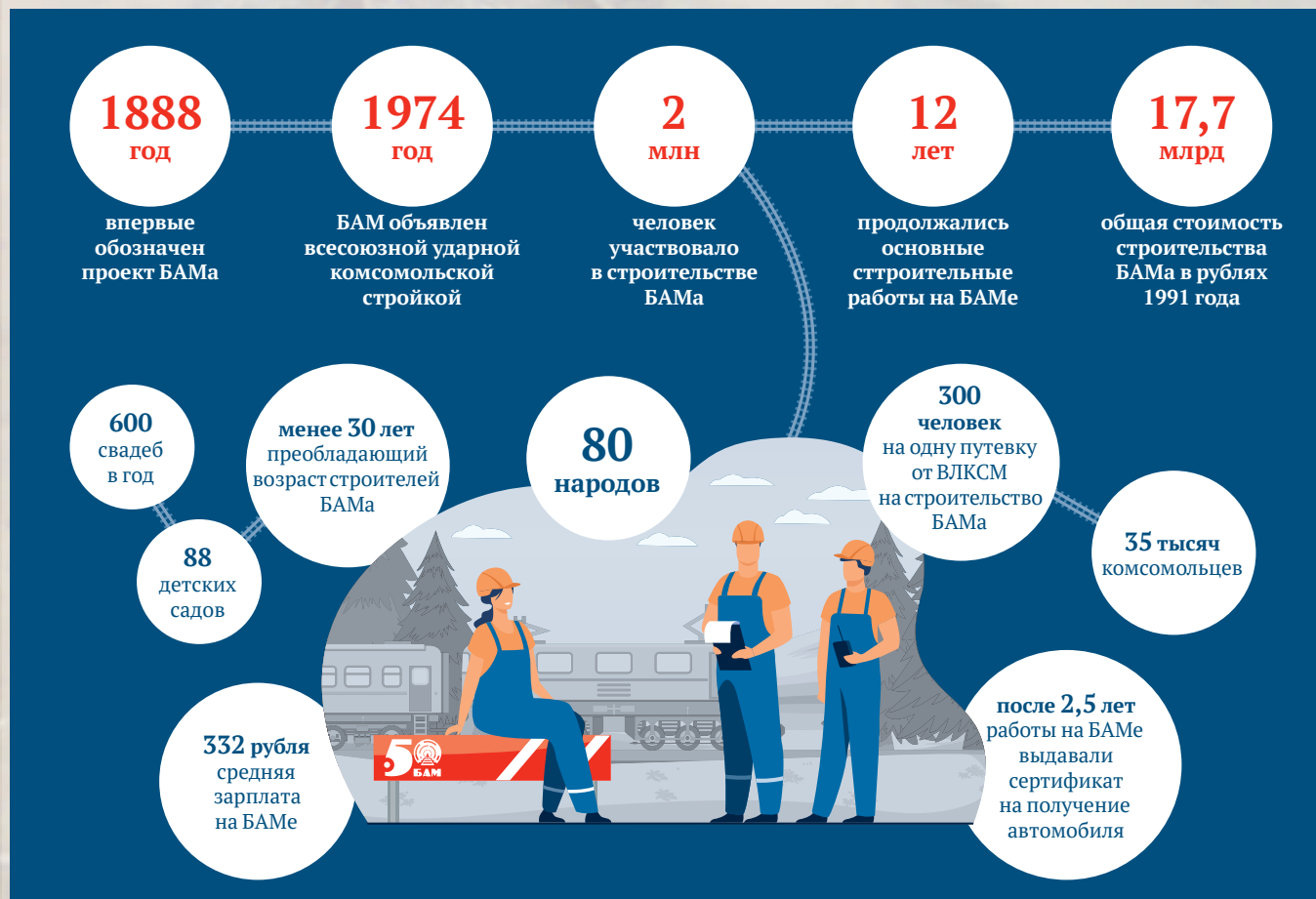
ме транспортных коридоров, связывающих европейскую часть России с АТР, БАМ — это самый короткий путь к Тихому океану, а вместе с Транссибирской магистралью в составе Восточного полигона сети РЖД — самый развитый транспортный коридор восточного направления,

БАМ в цифрах и фактах



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

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





полностью проходящий внутри страны, объемы перевозок по которому стабильно растут. Поэтому в логике первоочередного развития того, что уже хорошо работает, по поручению Президента России в юбилейный для БАМа год запущен третий этап его модернизации.

В рамках проекта стоимостью 3,7 трлн рублей, утвержденного распоряжением Правительства РФ от 20 апреля 2024 года №981-р, провозная способность БАМа и Транссиба должна быть увеличена со 180 млн т по итогам 2024 года до 210 млн т по итогам 2030 и до 270 млн т к концу 2032 года. Для этого будут построены дублеры Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей, мост через речку Амур, обход Хабаровского транспортного узла, модернизирован Находкинский транспортный узел и проложены вторые главные пути на ряде участков.

Помимо увеличения грузопотока, модернизация БАМа и Транссиба обеспечит устойчивость инфраструктуры и новые возможности для промышленности регионов, через которые проходят дороги. Модернизация БАМа улучшит транспортную доступность месторождений и обрабатывающих предприятий Иркутской области, Бурятии и Якутии,

Забайкальского и Хабаровского краев, свяжет их с дальневосточными портами и промышленными центрами Западной Сибири и европейской части России.

Если стратегические эффекты от реализации инфраструктурных проектов по большей части неизмеримы, что предоставляет широчайшее поле для словесных манипуляций и критики колоссальных капитальных затрат, то для оценки экономических эффектов существует научно обоснованный и прошедший проверку на практике инструментарий. Расчеты ИПЕМ по методике межотраслевого баланса показывают, что совокупный эффект на ВВП России от реализации второго этапа модернизации Восточного полигона составит 9,8 трлн рублей, а инвестиции в проект вернутся в ВВП страны в пятнадцатикратном размере.

БАМ будет достроен, и даже если в какой-то период за пределами горизонта планирования дополнительные мощности не будут загружены в силу очередных изменений конъюнктуры на мировых рынках, эти мощности всегда будут в стратегическом запасе. Страшно себе представить наше нынешнее положение, если бы тогдашние критики проекта победили, и БАМа у нас не было бы вообще.

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»

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

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

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

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

E-mail: ipem@ipem.ru

ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ФЕВРАЛЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ

Погрузка в феврале 2025 года по данным ОАО «РЖД» сократилась на 9,5%, а с исключением 29 високосного дня в феврале 2024 года сокращение погрузки составило 6,3%.

При этом погрузка всех трех тарифных классов сократилась (здесь и далее с исключением високосного дня): низкодоходные грузы сократились на -5,9%, среднедоходные грузы – -5,4%, высокодоходные грузы – -8,9%.

Наибольшее падение наблюдается у зерна -29,7% по причине слабого предъявления груза к перевозке из-за ограниченного урожая в 2024 году.

Снижение перевозок лома -26,7% связано как со снижением спроса вследствие падения выпуска металлов, а также наличием устойчивого снежного покрова, ограничивающего ломозаготовку.

Снижение стройгрузов на 22,3% связано с дефицитом вагонов под погрузку, трудностями с приемом вагонов с грузом на сеть, затовариванием забракованными вагонами путей предприятий. По погрузке щебня невыполнение плана отгрузки по ряду компаний, также как и в январе 2025 года составило около 20%. В январе 2025 года снижение погрузки стройгрузов составило 27,2%. Снижение цемента на 17% в феврале и на -10,2% в январе 2025 г. связано в значительной степени с проблемами с обеспечением парка вагонов под перевозку.

Снижение погрузки черных металлов -16,3% связано как со снижением выпуска, так и с проблемами с парком вагонов под перевозки.

Погрузка руды сократилась на 3,7% против роста в январе 2025 на 3,9%. Сокращение погрузки в феврале связано с сокращением погрузки, прежде всего, на внутренний рынок.

Прирост погрузки в феврале произошел только по двум группам грузов. Рост удобрений на 11,2% связан с продолжающимся ростом спроса на внешних рынках и наличием логистических возможностей по росту перевозок на экспорт на железнодорожном транспорте и портовой инфраструктуре.

Рост погрузки угля составил 0,2% к низкой базе февраля 2024 года. В январе 2025 рост составил 2,1%. Погрузка угля на экспорт продолжает играть роль стабилизирующего груза, характеризующего одними из самых минимальных расходов на перевозки за счет своей высокой технологичности.

Результаты опросов компаний свидетельствуют о продолжающемся серьезном влиянии на снижение погрузки трудностей с обеспечением парком грузовых вагонов под перевозки, приемом вагонов с грузом на сеть, избытком порожних вагонов на станциях выгрузки, а также избытком забракованных вагонов на станциях погрузки. У разных компаний могут доминировать отдельные перечисленные факторы, в зависимости от логистики и технологии. Однако, компаний, у которых нет трудностей с согласованием или выполнением перевозок железнодорожным транспортом выявить не удалось.

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

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

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»

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

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

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

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

E-mail: ipem@ipem.ru

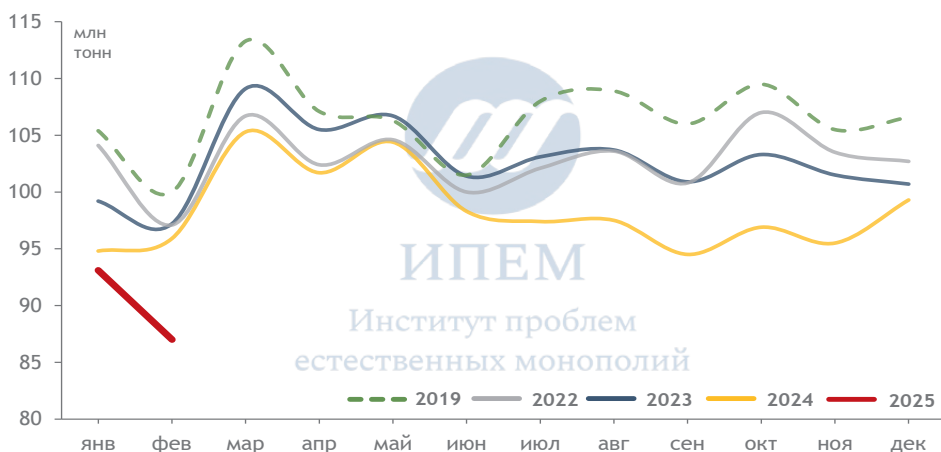
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

87,0 млн т | **-9,3%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

0,2 млрд т | **-5,6%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

1,4 млн ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Все грузы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

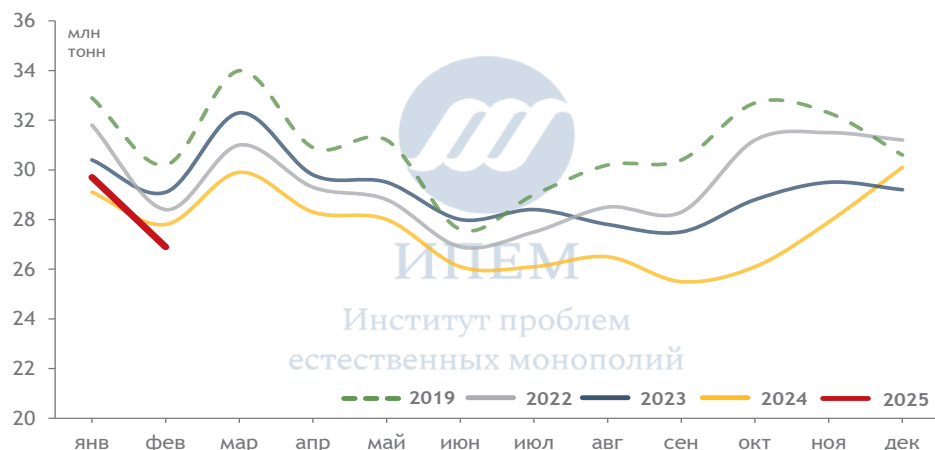
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

26,9 млн т | **-3,2%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

56,6 млн т | **-0,4%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

691,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Каменный уголь



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

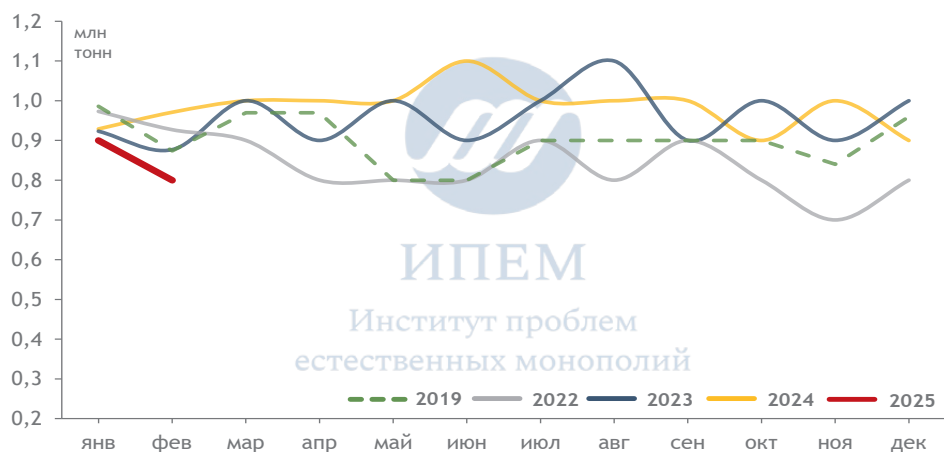
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

0,8 млн т | **-17,6%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

1,7 млн т | **-8,9%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

16,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Кокс



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

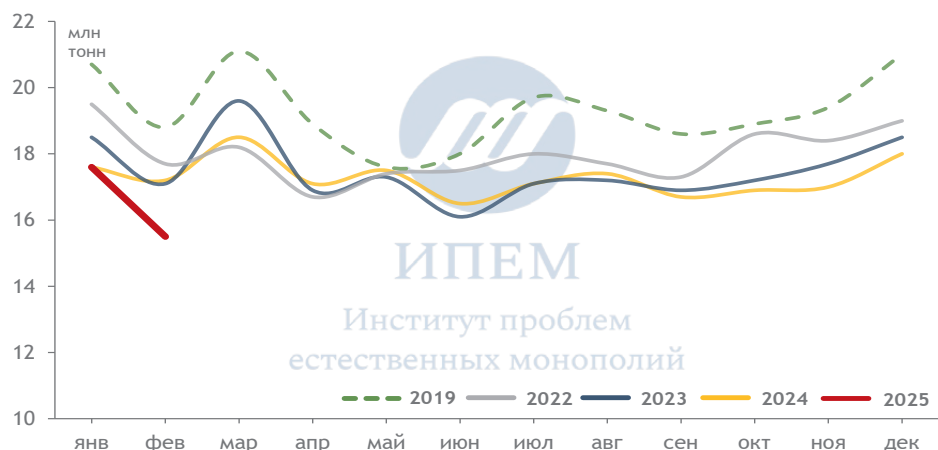
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

15,5 млн т | **-9,9%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

33,1 млн т | **-4,9%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

266,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Нефть и
нефтепродукты



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

8,0 млн т | **-7,0%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

Железная руда

16,8 млн т | **-1,5%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.



115,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

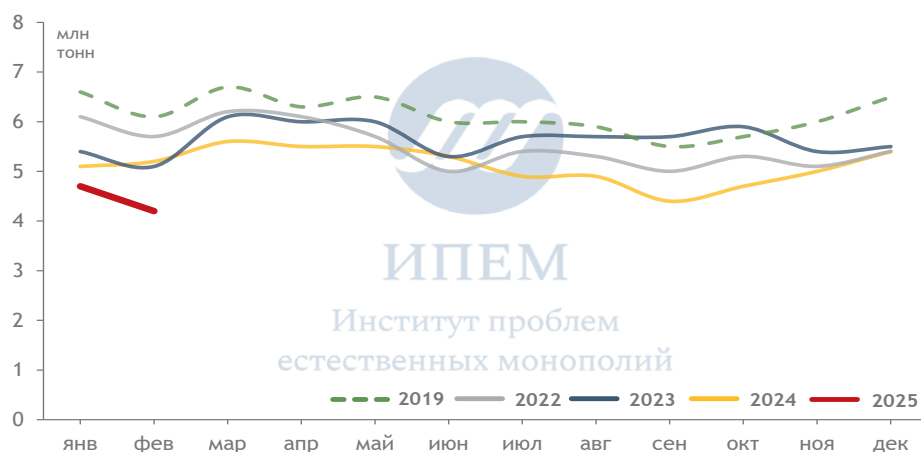
4,2 млн т | **-19,2%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

Черные металлы

8,9 млн т | **-13,1%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.



66,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

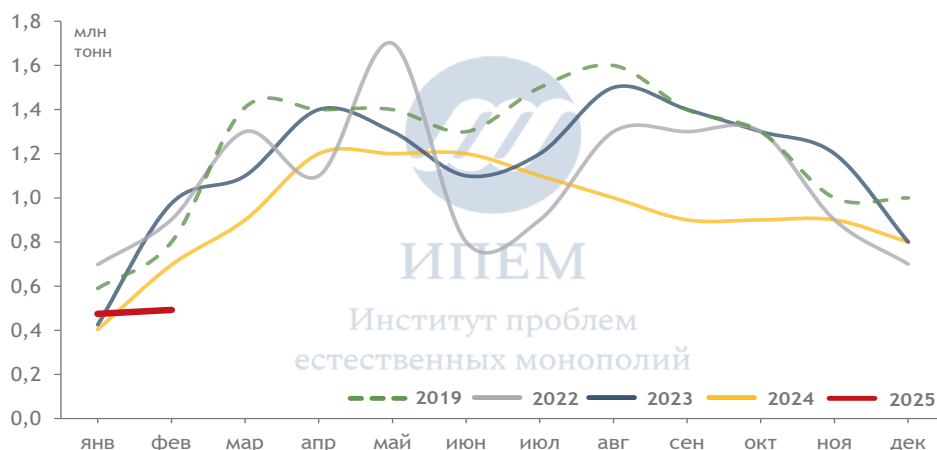
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

0,5 млн т | **-29,2%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

1,0 млн т | **-10,1%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

9,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Лом черных металлов



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

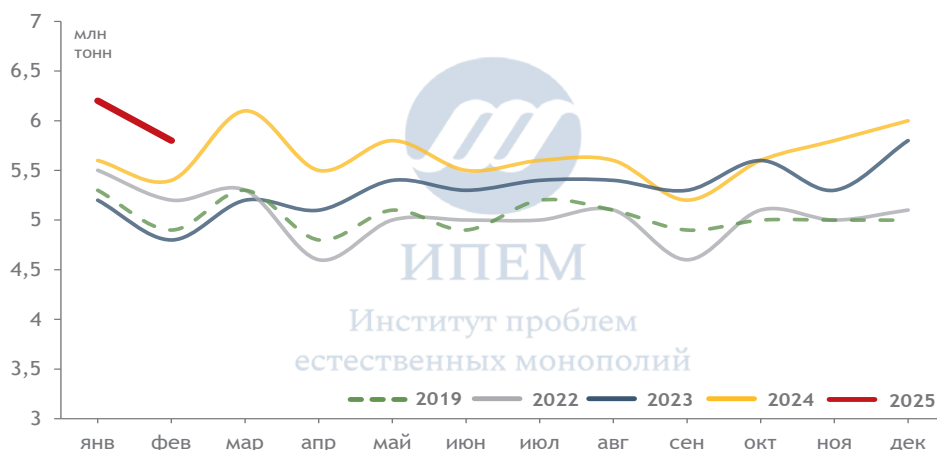
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

5,8 млн т | **+7,4%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

12,0 млн т | **+8,9%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

84,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Удобрения



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

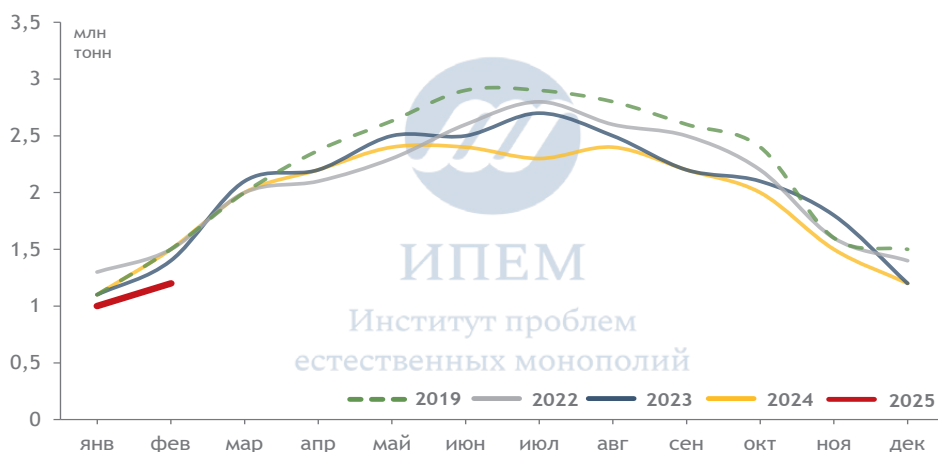
1,2 млн т | **-20,0%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

Цемент

2,2 млн т | **-15,6%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.



18,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

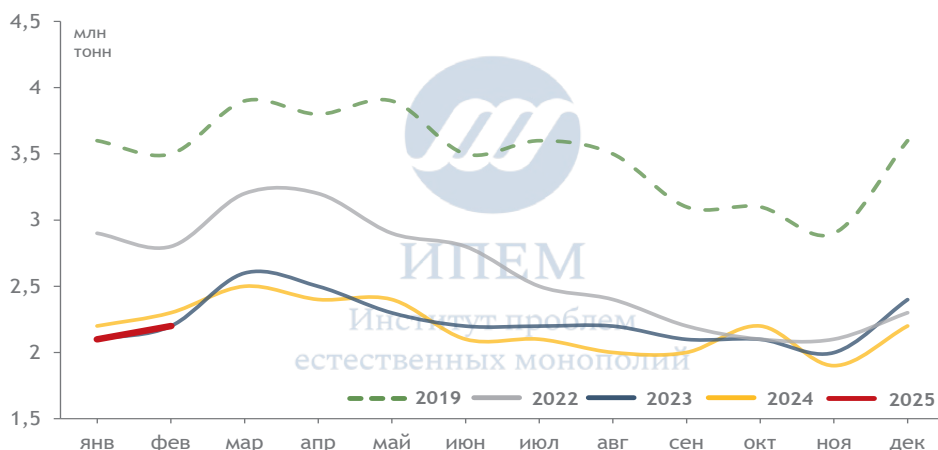
2,2 млн т | **-4,3%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

Лесные грузы

4,3 млн т | **-4,0%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.



37,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

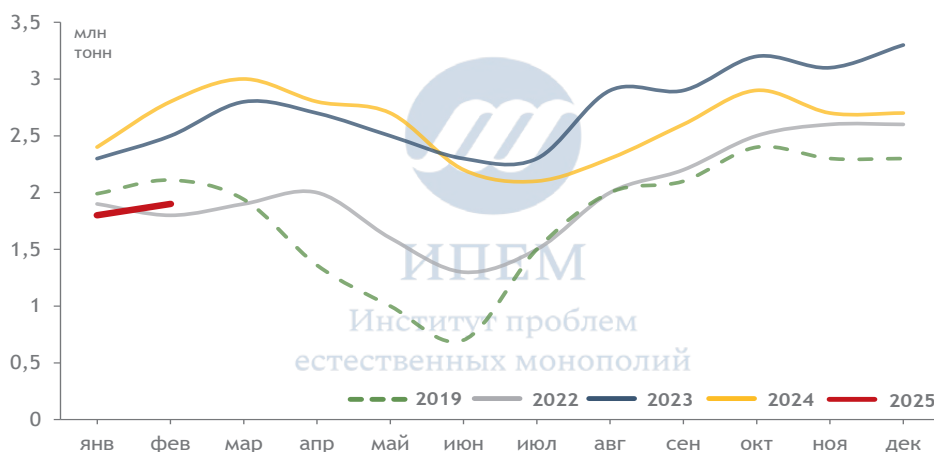
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,9 млн т | **-32,1%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

3,7 млн т | **-28,7%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

28,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Зерно



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

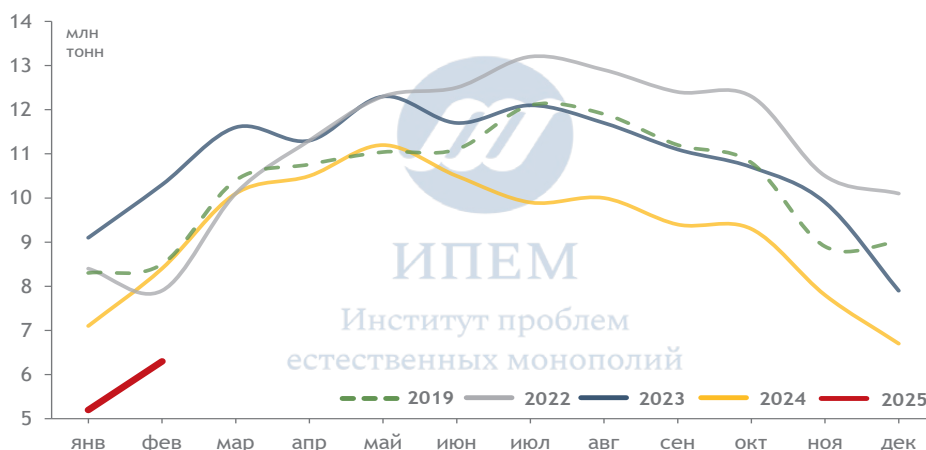
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

6,3 млн т | **-25,0%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

11,5 млн т | **-26,0%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

94,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Строительные материалы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

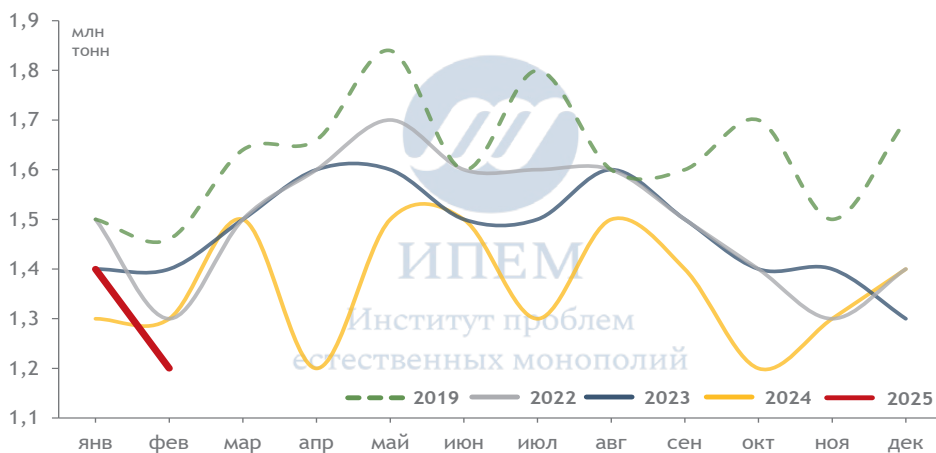
1,2 млн т | **-7,7%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

Цветная руда

2,6 млн т | **-1,1%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.



18,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

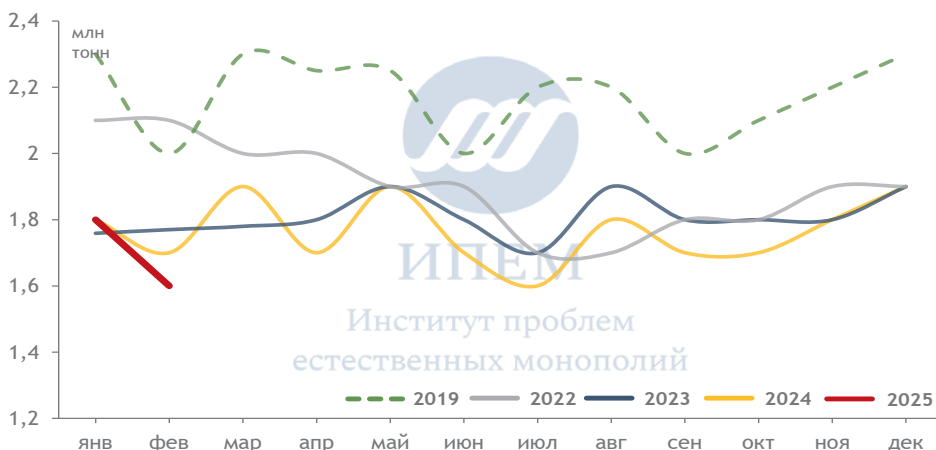
1,6 млн т | **-5,9%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

Химикаты и сода

3,4 млн т | **-2,4%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.



28,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

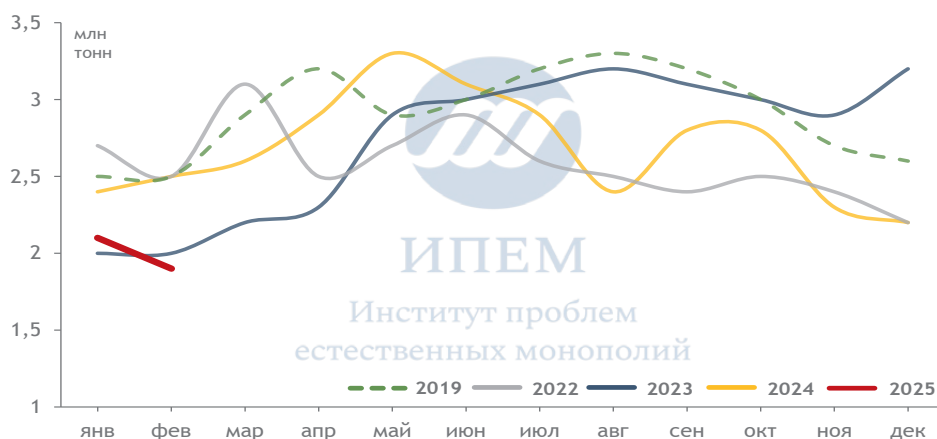
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,9 млн т | **-24,0%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

4,0 млн т | **-18,0%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

29,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Промышленное сырье



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

8,9 млн т | **-6,6%** к февралю 2024 г.
погружено в феврале 2025 г.

18,1 млн т | **-3,4%** к январю-февралю 2024 г.
погружено в январе-феврале 2025 г.

229,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в феврале 2025 г.

Прочие грузы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

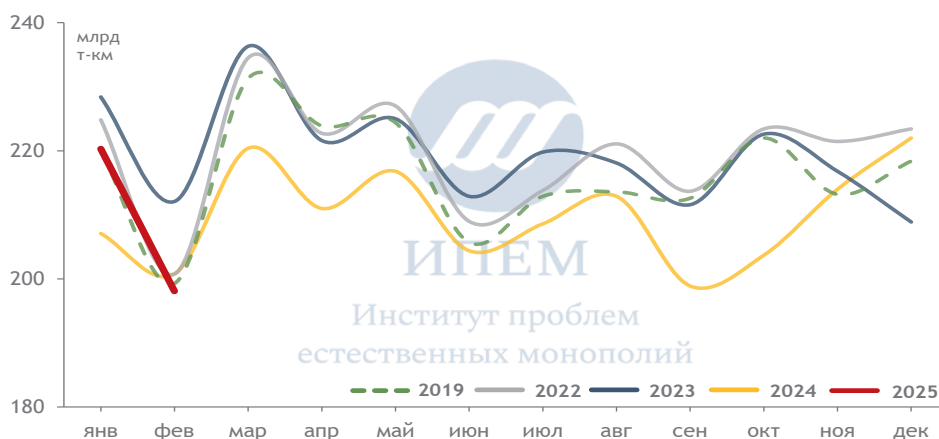
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

[@ipem_research](#)

Тарифный грузооборот на сети ОАО «РЖД»

198,1 млрд т-км | **-1,5%** к февралю 2024 г.
в феврале 2025 г.

418,6 млрд т-км | **+2,5%** к январю-февралю 2024 г.
в январе-феврале 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

ВНИМАНИЕ!

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



**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



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) – 05(160))

По поводу увеличения штатной численности аппарата МПС адвокат сообщила следующее: «Результаты работы железных дорог непосредственно зависят от эффективности управления. Именно поэтому Правительством РФ неоднократно разрешалось создание дополнительных департаментов с условием финансирования их за счет средств железных дорог. Однако следствие полагает, что это само по себе незаконно, поскольку повлекло существенные потери госбюджета. Но на это из бюджета страны не потрачено ни единой копейки. То же самое – с увеличением зарплаты, премиальных и командировочных. Эти выплаты шли исключительно за счет прибыли, приносимой деятельностью железных дорог. Кроме того, это делалось с ведома и одобрения Правительства. По другому и быть не могло: должностной оклад старшего инженера в центральном аппарате МПС – 1500 рублей. Специалист той же категории на железной дороге получает в три раза больше. Как же его заставить перейти работать в Министерство? Как привлечь профессионалов? Кроме того, в обвинении есть просто забавные факты: следствие считает преступлением то, что МПС оплатило командировочные расходы первого заместителя министра экономического развития, который ездил в официальную поездку в составе делегации МПС».

Крылова также отметила, что прокуратура обвинила министра в выплате премий двум его заместителям в размере 60 тыс. и 100 тыс. рублей. Она пояснила, что это были деньги не бюджетные, а из доходов отрасли, и выплачены они были заместителю министра по путевому хозяйству Виктору Семенову по случаю его 60-летия и заместителю министра по локомотивному и вагонному хозяйству Александру Кондратенко в связи с выходом на пенсию. «Это была их первая и последняя крупная премия за все годы службы, а они работали в отрасли с 1955 года. Неужели это предосудительно?» – выразила недоумение адвокат.

По поводу налоговых недоимок Крылова сообщила следующее: «Министра не обвиняют в уклонении от уплаты налогов или сокрытии доходов. Каждая из 17 железных дорог, являющихся, по сути, самостоятельными юридиче-

скими лицами, по тем или иным причинам недоплатила налоги. Вопрос о налоговых недоимках обычно решается в суде: налоговая инспекция подает иск в арбитраж, и суд принимает соответствующее решение. Кроме того, никто не считал, сколько само государство должно железным дорогам. Не исключено, что эта сумма окажется большей, чем налоговые долги МПС». Помимо этого Крылова указала, что по данным МПС его потери от проведенной с 1 августа 2000 года унификации внутренних и внешних железнодорожных тарифов составляют 22 млрд рублей в год.

В целом защитник Ансененно констатировала: «Статья 286, по которой предъявлено обвинение, требует, чтобы министр совершал действия, явно выходящие за пределы его полномочий. Перечисленное выше именно в его полномочия и входит – думать, как оплачивать труд работников, как поддерживать учебные заведения и поликлиники МПС, как развивать отрасль, для чего и требуются инвестиционные проекты. Следствие просто искусственно криминализует обычную деятельность министра, управляющего огромной отраслью». При этом Крылова обратила внимание на явную «скоропалительность» действий прокуратуры. Постановление о возбуждении уголовного дела было вынесено 9 октября. После этого следователи произвели всего две выемки документов в МПС – 17 и 18 октября. Изымались Указы Президента, Постановления Правительства и прочий официоз. А уже 19 октября Ансененно предъявили первое обвинение.

При этом следователи допустили даже юридический казус, по всей видимости, по незнанию. 19 октября они предложили Ансененно дать подписку о невыезде «с места жительства». Однако Ансененно был официально прописан в Санкт-Петербурге, а его фактическое место жительства под Москвой в подписке указано не было. Получалось, что подпиши он бумагу – и тут же его пребывание в Москве на рабочем месте давало бы следствию возможность обвинить его в нарушении закона. Вторая подписка была уже о невыезде за пределы России. В случае необходимости такого выезда Ансененно должен был уведомить следователя.

Крылова официально заявила, что «не видит состава преступления» в действиях Аксененко и «с такими обвинениями дело не имеет ни малейшей судебной перспективы».

Итак, министр ушел в отпуск, предоставив другим решать его судьбу. И. о. министра был назначен его первый заместитель Александр Целько. Общественность занялась пересудами о причинах «наезда» прокуратуры на Аксененко. Разумеется, соображения высказывались самые разные: от дележа железнодорожной собственности до сведения личных счетов. При этом Фадеев, например, по этому вопросу позднее высказывался следующим образом: «Не вдаваясь в политику, я бы сказал, что оснований для возвращения ко мне было более чем достаточно. Ну, судите сами, отрасль задолжала в федеральный бюджет более 100 млрд рублей. Далее, свыше 300 тыс. вагонов было отставлено в резерв, а на самом деле они были неисправные, потому что с них снимали запасные части для ремонта остального парка. А в это время начала подниматься экономика, и заявки на перевозки стали уверенно расти. Также, как известно, в инвестпрограмму на 2002 год закладывались совершенно в тот момент непозволительные для состояния отрасли проекты века – железнодорожный мост на Сахалин, продление Транссиба в Европу, строительство железной дороги к Эльгинскому месторождению угля и др. В целом же финансовая обстановка была явно нездоровой. При этом у начальников дорог в этом смысле практически не было реальных прав, что, конечно, просто отбивало у них «аппетит» к работе».

Наряду с этим интересно отметить, что Фадеев, работая в это время начальником Московской дороги и находясь, что называется, в курсе событий, отставки Аксененко, по его собственным словам, не ожидал, но о многом предупредил министра. В частности, Фадеев рассказывал потом автору: «Мне очень хотелось, чтобы он стал большим руководителем. Но когда я видел то, что уже начинало происходить, я ему говорил: «Николай, не лезь в политику, не будет добра от этого». Ой, как я его уговаривал! Он слушал. Но проводил, тем не менее, ту линию, которая, видимо, его все больше увлекала».

Когда над Аксененко стали сгущаться тучи, все-таки мало у кого были сомнения, что это дело имеет преимущественно политическую подоплеку. С переходом реформы МПС в практическую плоскость вставал вопрос – кто возглавит образуемое ОАО «Российские железные дороги», учитывая его огромное значение для экономики страны. Разумеется, Кремль хотел бы видеть на этом месте полностью своего человека – надежного, лояльного и желательного без «семейного» прошлого.

Мог ли это быть Аксененко? Мог ли он вообще оставаться в этот период во власти в той или иной форме? Общее мнение наблюдателей было таково, что при Путине – далее уже практически не мог. Новый Президент и так слишком долго выжидал и не предпринимал никаких шагов по удалению Аксененко. А удалить его с политической точки зрения было для него необходимо. Во-первых, Аксененко «слишком много знал», мог вести себя слишком самостоятельно на своем огромном хозяйстве, слишком

много имел связей. Во-вторых, он не был обязан Путину своим выдвижением, а это в политике – огромный, очень часто решающий минус. В-третьих, то, что Аксененко так долго сохранял свой пост, служило в глазах власть держащих явной слабостью Путина.

В одной из монографий этот момент был прокомментирован так: «Путин не может сделать полноценную ставку на «старую» элиту. Он не верит в ее полную лояльность и надежность, так как она однажды уже сменила своего политического патрона Ельцина на Путина. Кроме того, «старомосковская» группировка напоминает Путину об обстоятельствах его прихода к власти. Еще одной опасностью являются слишком плотные контакты старой элиты с крупным бизнесом и лоббирование в этой связи модели корпоративного государства, где крупные концерны выступают как политические партнеры власти, что не может устроить Президента»¹.

Кроме того, очень любопытно отметить, что и объективно Аксененко был теперь не полезен, а, напротив, даже вреден самому ходу реформы. Предстояла стадия прохождения железнодорожных законопроектов через Думу, у большинства депутатов которой Аксененко симпатии не вызывал. Это могло серьезно осложнить принятие законов. А ведь реструктуризация и последующая демополизация естественных монополий составляла в то время одно из главных стратегических направлений экономической программы команды Путина. Поэтому у реформаторского крыла окружения Президента была прямая заинтересованность и к этому времени созрела даже практическая необходимость в замене Аксененко на посту руководителя МПС.

«Новая команда избавляется от наследия старого режима. Аксененко – это твердый, харизматичный хозяйственник старого типа, напоминающий Черномырдина и Вяхирева. Он чужой для молодых менеджеров западного типа – питерцев с холодным взглядом. Идет отторжение инородного тела», – комментировал в то время ситуацию глава Института политических исследований Сергей Марков.

«Нынешнему первому лицу в канун реформы естественной монополии с гигантскими оборотами во главе ее хотелось бы видеть «своего» человека. Еще больше, вероятно, этого хотелось бы самим этим самым «своим» людям», – указывали «Известия».

Также ряд комментаторов обращали внимание на значительную заинтересованность в смене Аксененко на более компромиссную фигуру и со стороны большого промышленного бизнеса, завязанного на железнодорожные перевозки своей продукции. «В тот момент, когда реформа была обнародована, накаты на Аксененко в прессе усилились. Заинтересованные бизнес-сообщества посчитали, что министр совсем не хочет делиться. Бизнес пошел в наступление на Аксененко, понимая, что другого удобного случая может не быть. Если Аксененко сядет на запланированное место, его уже не сдвинешь. Сегодня интересы большого бизнеса и Счетной палаты совпали с чаяниями Президента», – констатировала «Общая газета».

При этом важно отметить, что к данному времени у Ак-

сененко практически не осталось за спиной крупных политических сил, которые были бы в нем заинтересованы. Сам Путин никаких личных симпатий к любимцу Ельцина испытывать не мог и изначально лишь терпеливо ждал момента, чтобы освободиться от Аксененко без каких-либо побочных для себя нежелательных катаклизмов. При этом резерв для терпения определенно был очень значительным. Почему?

Дело в том, что Аксененко являлся все-таки очень сильным министром-администратором, причем как бы государственным и рыночником одновременно, хорошим тараном для подготовки структурной реформы возглавляемой им естественной монополии, да и в целом – человеком, определенно пригодным «для службы царской». Был Ельцин – Аксененко верой и правдой служил ему и его окружению. Стал законным «царем» Путин – Аксененко демонстрировал полную лояльность и к нему. При этом можно смело утверждать, что он был совершенно не чужд идей великодержавности (особенно в последний период своей деятельности) и считал, что служит прежде всего делу усиления «великой России».

Разумеется, Аксененко не мог не блюсти при этом и интересы своей отрасли, причем делал это с годами все увереннее. Ведь то, что теперь МПС обвинялось в неуплате налогов, свидетельствовало как раз о силе Аксененко как руководителя. Еще пару лет назад Министерство являлось, напротив, просто неким насосом по выкачке денег с железных дорог для государственного бюджета. Это порождало у железнодорожников досаду и недовольство (что нашло прямое отражение в упоминаемом интервью Виктора Лобко). Однако заботясь о материальном благосостоянии отрасли, Аксененко тем самым вызывал понятное недовольство у макроэкономических органов, стремящихся к балансу интересов, а также промышленников, тянущих одеяло, разумеется, на себя. И тем не менее, как ни велик был у Путина резерв терпеть Аксененко, он все же неуклонно таял.

Летом 2001 года стало очевидным, что глава МПС практически лишился поддержки группировки Александра Волошина, Романа Абрамовича и Олега Дерипаски. Во многом это было связано с тарифной политикой МПС, а также с неуступчивостью Аксененко по допуску олигархов к делу реформирования отрасли. Отношения Аксененко и, например, Дерипаски были столь враждебны, что это дало основания прессе открыто подозревать алюминиевого короля в прямой причастности к заказу уголовного дела Аксененко, от чего, напомним, он вынужден был серьезно публично отречься на пресс-конференции 22 октября 2001 года. И именно в тот день Аксененко сделал свое явно запоздалое предложение по включению представителя РСПП Дерипаски в состав Правительственной комиссии по реформе.

Ничем уже не мог помочь и Борис Березовский. Практически одновременно с началом дела Аксененко стало известно о том, что олигарх объявлен в федеральный розыск по причине его неявок по вызовам в Генпрокуратуру.

Не считали Аксененко своим также и в новой пропутинской партии «Единство», деньги для которой он так добро-

совестно и активно собирал в пору ее формирования осенью 1999 года перед выборами. «Помнится, он начинал свою карьеру дежурным по станции. Видимо, теперь его смена закончилась», – зло шутил, например, и. о. председателя политсовета «Единства» Франц Клинецвич.

Ну а о том, что Аксененко не имел друзей в лице путинских силовиков, – и говорить не приходится. С министром обороны Сергеем Ивановым он постоянно конфликтовал из-за долгов военного ведомства железной дороге, то же самое и с МВД. Отношение Генпрокуратуры известно.

В то же время снимать Аксененко с министерской должности просто так, ни с того ни с сего, было очень опасно. За время своей работы глава МПС давно уже успел назначить на все руководящие посты отрасли людей, обязанных своим карьерным ростом именно ему. Даже 62-летнего Геннадия Фадеева он вернул в строй в 1999 году из «ссылки» в Координационном совете по транссибирским перевозкам, поручив руководить важнейшей Московской железной дорогой, явно с дальним прицелом иметь в его лице политического союзника.

Несогласие руководящего состава МПС и, в частности, начальников дорог с отставкой Аксененко могло привести к их неподчинению Правительству и практически к экономическому и политическому кризису в стране. Это было в то время действительно возможно. Впоследствии в прессе была опубликована информация, что якобы сразу после вызова Аксененко в Генпрокуратуру один из его заместителей сказал: «Если снимут Аксененко, мы повернем поезд вспять».

Более того, как профессионал Аксененко достаточно высоко котирировался даже среди многих своих сугубых оппонентов. Так, например, Георгий Давыдов заявлял: «Что бы ни говорили про нынешнего министра, какие бы ни были у нас с ним трения, надо четко видеть: этот человек адекватен на посту министра путей сообщения. И менять его я смысла не вижу». Аналогичную позицию высказал и вице-президент Международного союза металлургов Алексей Хоружий: «В любом случае я бы не считал полезной для страны и общества отставку Аксененко, учитывая его качества как руководителя с государственным мышлением». А ведь это были практически самые упорные и последовательные критики Аксененко в вопросах отстаивания интересов пользователей услуг железнодорожного транспорта!

То есть задача снятия Аксененко была непростой. Однако время пришло, и первым делом для отставки было необходимо как-то дискредитировать министра в глазах широкой общественности. Компромат по части личной жизни здесь совершенно не подходил, поскольку Аксененко был по натуре исключительным трудолюбом, абсолютно индифферентным к застольям и банно-эротическим развлечениям. «Всякий раз, когда я видел, как человек, выпив, теряет рассудок, мне было противно. По-моему, нетрезвый человек – это оскорбительный вызов окружающим. А кроме того, как можно работать в полную силу, потакая подобным слабостям и допуская их для себя?» – эта фраза Аксененко говорит сама за себя.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

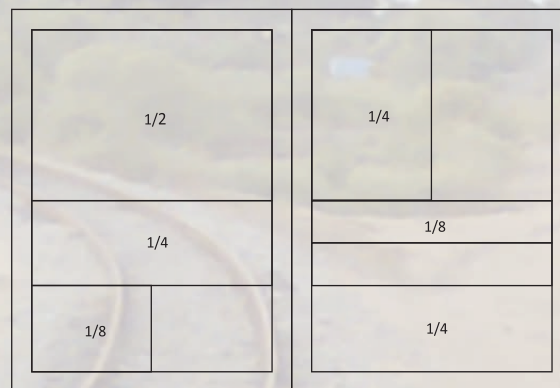
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	7'250	5	900
1/4 полосы	88*122, 180*59	12'700	10	1'000
1/2 полосы	180*122	22'400	20	1'100
Полоса	180*250	39'000	40 + перс. рассылка	1'200

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
2'300	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
4'000	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
5'250	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
6'050	4 еженед. рассылки	1 месяц в ТОПе компаний	

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

Стоимость (руб.)	Скидка	Услуга	В подарок
7'975	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
14'355	10%	2 перс. рассылки	
20'355	15%	3 перс. рассылки	
25'520	20%	4 перс. рассылки	

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

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
21'550	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
38'750	6 перс. рассылок	
54'900	9 перс. рассылок	
68'900	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%

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

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

Стоимость публикаций на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
58100	1/8 полосы + 5 строк	4 / 31 900	-
101 650	1/4 полосы + 10 строк	8 / 63 800	дополнительное продвижение в социальных сетях
179 000	1/2 полосы + 20 строк	12 / 95 700	
312 350	1 полоса + 40 строк	16 / 127 600	

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

- ГК Можгинский литейный завод «Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Альфа-Пьезо» (Ростовская область, г. Таганрог)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП33» (г. Санкт-Петербург)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Завод систем охлаждения» (Республика Беларусь, г. Минск)
- ООО «НД-Сервис» (Челябинская область, г. Челябинск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИИ» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.



При поддержке:



Минпромторг
России



11-14 ноября 2025

Санкт-Петербург, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



МЕТАЛЛ

31-я Международная промышленная выставка

ЭКСПО 2025



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2025



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2025



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2025

Генеральный
информационный партнер:



Металлоснабжение и сбыт

12+

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

www.metal-expo.ru





28-я Казахстанская международная выставка

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



www.translogistica.kz

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

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
Республики Казахстан



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



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



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