




ДЕПО

10(145) 2023

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

ноябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 4

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 6 - 9

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 11 - 13

Железнодорожный инструмент, аппаратура

стр. 13

Справочная информация

стр. 1, 15 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- В МОСКВЕ ПРОШЛИ ВЫСТАВКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

стр. 15 - 19

- ОБЗОР И ПРОГНОЗ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2023 ГОДА

стр. 20

- ГОДОВЩИНА ИНИЦИАТИВЫ "ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ": РАЗВИТИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ

стр. 21

- СИАНЬ И ЧИСТЫЙ РАЗУМ: КАК ЖИВЁТ ГЛАВНЫЙ ГОРОД "ПОЯСА И ПУТИ"

стр. 22

- АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

стр. 23 - 28

- ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ МЕНЬШЕ, НО ДЕФИЦИТА НЕТ

стр. 29 - 30

- 9 И 10 КОНТЕЙНЕРОВ ПО МАРШРУТУ КИТАЙ-ЕВРОПА ПЕРЕВОЗЯТСЯ АО "ОТЛК ЕРА"

стр. 30

- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР БУДЕТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ДО 10% ГРУЗОПОТОКА МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ

стр. 30

- ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ - ЕС ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2023 ГОДА

стр. 31

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 32 - 37

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40

При поддержке:



07-10 НОЯБРЯ 2023

МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



**29-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ
ВЫСТАВКА**



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2023



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2023



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2023

**МЕТАЛЛ
ЭКСПО
2023**



Организатор:



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

www.metal-expo.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
29-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2023				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	3
Россия / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 48-89-89, +7 (951) 409-04-33	3
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	4
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	4
Международная специализированная выставка МеталлоКонструкции'2023				5
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				6 - 9
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	6
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	7
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	8
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	8
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "Промышленная экология и безопасность"	+7 (473) 260-40-02, 260-40-03	9
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2023				10
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				11 - 13
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСП33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	11
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	11
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	11
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	12
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	13
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ИНСТРУМЕНТ, АППАРАТУРА				13
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	13
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				14
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 15 - 40
В МОСКВЕ ПРОШЛИ ВЫСТАВКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ				15 -19
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ОБЗОР И ПРОГНОЗ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2023 ГОДА				20
ГОДОВЩИНА ИНИЦИАТИВЫ "ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ": РАЗВИТИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ				21
СИАНЬ И ЧИСТЫЙ РАЗУМ: КАК ЖИВЁТ ГЛАВНЫЙ ГОРОД "ПОЯСА И ПУТИ"				22
АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА				23 - 28
ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ МЕНЬШЕ, НО ДЕФИЦИТА НЕТ				29 - 30
9 И 10 КОНТЕЙНЕРОВ ПО МАРШРУТУ КИТАЙ-ЕВРОПА ПЕРЕВОЗЯТСЯ АО "ОТЛК ЕРА"				30
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР БУДЕТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ДО 10% ГРУЗОПОТОКА МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ				30
ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ - ЕС ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2023 ГОДА				31
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				32 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
EXPO-RUSSIA VIETNAM				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2023 - XVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988-28-01	

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

**ООО «КСД» РАЗРАБОТАН
СБОРНЫЙ УНИФИЦИРОВАННЫЙ
НАСТИЛ С РЕЗИНОВЫМИ
УПЛОТНИТЕЛЯМИ
МАРКИ 4ПЖД.**

**Патент на изобретение
ФСИС РФ №2676772**

В эксплуатации с 2003 года



Стальпром-Омск

Литейное производство в Омске

ООО СТАЛЬПРОМ-ОМСК

sp55.ru | zakaz@sp55.ru | 8(3812) 48-89-89 |

8-951-409-04-33 | 644035, г.Омск, Овощной проезд, 7

**Запчасти для грузовых вагонов и локомотивов ВЗТ.
К тележкам, кузовам, автосцепному,
По чертежам и ТУ Заказчика
Мелкое и среднегабаритное литьё, из нелегированной
и легированной стали, чугуна.
Термообработка.
Своя лаборатория (хим.анализ, твердость)
Мелкая и крупная серия.
Сертификация ИСО, РОСС RU**



Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Балочка авторежима опорная	100.41.020-1	шт	2 470,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Балочка (люлька) думпнара	2.13.70.03 (V904) ГОСТ 977-88	шт	6 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Болт стяжной (поковка с м/о)	Ш2В-90 (106)	шт	770,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Закидка люка (с отверстием)	296.45.102-01	шт	790,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Борт платформы продольный	401.01.040 (31646-Н)	шт	24 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Борт платформы торцевой	401.01.110 (31658-Н)	шт	21 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Корпус поглощающего аппарата	Ш2Т-110 (518)	шт	16 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Крышка-заглушка сливного прибора (без колец)	1443.01.300	шт	2 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Подвеска маятниковая думпнара	2.13.70.07 (V904) ГОСТ 977-88	шт	1 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Плита фитинговая с упорами	31 901-Нсб ГОСТ 977-88	шт	5 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33

ТОРГОВЫЙ ДОМ

РТИ

www.tdrti.ru
rti76@mail.ru
+7(4852) 94-12-21

- Железнодорожные настилы
- Резиновые покрытия
- Детали для подвижного состава

Доставка РФ и СНГ



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: kll40@list.ru, kll40@mail.ru,
http://snabrzd.ru/

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



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

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

Наименование	Цена руб. без НДС	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
ДИСК С МЕТАЛЛОКЕРАМИКОЙ 50-330А-82	2300	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР.М	260 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-83А	1600	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 550 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	12 500
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	4 650 000
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2), 14.03.00.000	2 700 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-00НТ 14.50.01.000НТ)	43 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГНУ 5.00.24.200)	30 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УК 25/9-18 97.80.02.100	55 000	НАСОС ОТКАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	45 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	85 000
РЕССОРЫ НА УК25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	75 000	ПЛАТЫ АКИС..... 1023 (АНАЛОГОВЫЕ)	По запросу
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) „ГП 300	180 000		

Вся продукция сертифицирована SNABRZD.RU

04-06
июня 2024

Москва
ЦВК «Экспоцентр»



При поддержке:

АРСС

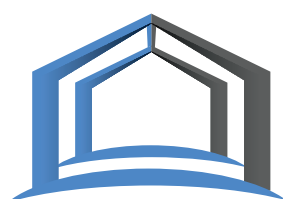
Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

9-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2024



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru
+7 [495] 734-99-66

ТрансЭнергоТрейд

Комплексные скоростные решения в области ж/д подвижного состава



Продажа и аренда грузовых вагонов ✓
 Продажа тепловозов и путевой техники ✓

Поставка запчастей ✓
 Плановый и текущий ремонт вагонов ✓
 Отстой и утилизация вагонов ✓

Звоните и пишите:

8(812)677-95-02

pr@transenergytrade.ru

Мы работаем по РФ, странам СНГ и Прибалтики

Наименование	Компания	Телефон
Полувагоны, модель 12-132, 2001-2002 гг. – 50 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	ЗВОНИТЕ! 8 (812) 677-95-02 ПИШИТЕ! PR@transenergytrade.ru СМОТРИТЕ! www.transenergytrade.ru
Крытые вагоны, модель 11-270 (122м3), 1991-1994г. – 30 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Крытые вагоны, модель 11-280 (138м3), 1993-1994г. – 10 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Платформы-лесовозы, модель 13-42114П, 2007 гг. – 14 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Универсальные платформы, модель 13-2114, 2007 г. – 5 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы 60-фут, модель 13-2116, 2014 г. — 5 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы 40-фут, модель 13-9744-03, 2012 г. — 2 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-зерновозы, модель 19-752 и 19-3054, 1993 г. – 10 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-дозаторы, модель 20-Х351, 1988 – 1989 гг. – 30 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Думпнары, модель 31-673, 1990г. – 10 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Краны ж/д, мод. КЖ-561 (25т), КЖ-662 (32т), КЖ - Сокол (80т).	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Укладочные краны, мод. 25/9-18.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Снегоборочная машина, мод. СМ-2, 1982 г.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Выправочно-подбивочные машины, мод. ВПО-3000, ВПРС-10, ВПРС-500, ВПРС-03.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Маневровые тепловозы, мод. ТГМ-4б, ТЭМ-2.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Ёмкости (нотлы) из-под ж/д цистерн объем 73-85м3.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Каркасы из-под ж/д платформ 13,4-18,6м.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Колесные пары б/у, СОНК, НОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Боковые рамы новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Надрессорные балки новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

- ремонт путевой техники (МПП-4, МПП-6, АДМ, АДГ, ДГКу)
- финансовая аренда (лизинг) путевой техники
- запасные части производства ОАО "Тихорецкий машиностроительный завод им. В.В. Воровского" по цене завода
- продукцию к железнодорожной технике, оборудование для тепловозов, вагонов и путевой техники

ООО Авант

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, г. Ижевск, Воткинское шоссе, дом. 204Б, оф.5

Тел: +7 (499) 550-50-65, +7 (925) 940-05-10

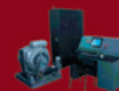
E-mail: avant-torg@bk.ru

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

Э ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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



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



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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



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



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

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



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

ООО «ПРОМЫШЛЕННАЯ ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ»



394033, г. Воронеж, Ленинский пр-т, 119А,
тел./факс (4732) 604-002, 604-003

ООО «ПЭБ» осуществляет:

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

Текущий ремонт, модернизацию установок УДП-2001СМ, УДП-2001С, УДП-85, находящихся в эксплуатации в вагоноремонтных предприятиях.
ooo_peg@mail.ru



Стоимость такого модуля всего **11550** руб.

+7(980)187-10-55



ЖЕЛДОРМАРКЕТ

железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU



ЛИТМАШ



МЕТАЛЛУРГИЯ

**04-06 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ**

2024

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2024**



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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955 91 99



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

ООО ВСП33 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.
 Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
 Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,
 Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18
 Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)
 Гайки М27, М24, М22 Шайбы М27, М25, 24, М22 Шайба М25(двухвитковая)
 Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 -АППАТЭК, Пластрон
 Противоугол П65, П50 Клемма ПК, КС Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
 Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки
 Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика
Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, пежалую, 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.
 Бандажки 1060х143х83, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
 Колодки локомотивные, гребневые Колодки композиционные

ООО «ЛСК97»
 +7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, ooolsk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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

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

ООО «ВСП23»
 Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735
 www.vsp23.ru, www.vcn23.pф, vsp@vsp23.ru

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

ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

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

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/>

Готово изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

- Упор тоннельный Р-50 и Р-65 по черт. ПП-5.268.00.000СБ (22 наименования нестандартных изделий)- комплект
- Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежными деталями - комплект
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом - комплект
- Прокладки полиэтиленовые для узла крепления контактного рельса
- Прокладки под кронштейн
- Втулки 48x26x23 из армлена (капролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы 55x2x6 оцинкованные, шайбы 20 квадратные и стопорные
- Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- скобы контактного рельса — предохранительные и с фиксатором
- указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- эмалированные таблички на металле с обжигом и другое...

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный Р-50 и Р-65 по черт. ПП-5.268.00.000СБ (22 наименования нестандартных изделий)	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 полиэтиленовые 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 (капролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы 55x2x6 оцинкованные, шайбы 20 квадратные и стопорные	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
Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)	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 обжигом	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

ЖЕЛДОРУЗЕЛ
железнодорожная компания

115419, Г.МОСКВА, ВН.ТЕР.Г. МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ОКРУГ ДОНСКОЙ,
ПРОЕЗД 2-Й ВЕРХНИЙ МИХАЙЛОВСКИЙ, Д. 9, СТР. 5
+7 495 733-91-63, zhduzel@gmail.com, uzeldgd@gmail.com, https://zheldoruzel.ru/



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

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

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



Наименование	Ед.изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Рельсы старогодние			000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P65 с/г длина 12,45-12,5 износ до 4/4 мм	т	65 000	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P65 с/г длина 12,40-12,44 износ до 4/4 мм	т	62 500	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P65 с/г длина 12,00-12,39 износ до 4/4 мм	т	60 500	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P65 с/г длина 10,00-11,99 износ до 4/4 мм	т	55 500	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Рельсы новые			000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P-65 ДТ 350 12,5 м. 2022 год	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P-65 ДТ 350 25 м. 2022 год (отгрузка на сцене)	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Элементы скрепления старогодние			000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Накладна 2P65 с/г	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Подкладна КБ65 с/г	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40

железнодорожный инструмент, аппаратура

В ПОМОЩЬ РЕМОНТНИКУ

ПРОВЕРКА СИЛОВЫХ ТИРИСТОРОВ И ДИОДОВ

Переносные стенды «Крона-902» используются для проверки тиристоров, диодов, а также силовых модулей и других силовых полупроводниковых приборов (СПП) в соответствии с ГОСТ 24461-80.

Стенды "Крона-902" позволяют проверять основные электрические параметры СПП при нормальной температуре, а совместно со блоком "Крона-904" (обеспечивающим предварительную токовую электротермотренировку СПП) — и в нагретом состоянии.

Стенд позволяет определять класс прибора, обеспечивая подачу на проверяемый СПП повторяющееся прямое или обратное импульсное напряжение, постоянный ток управления.

При этом осуществляется контроль повторяющегося импульсного тока в закрытом состоянии, обратного тока и постоянного напряжения управления.



ПРОВЕРКА АВТОМАТИЧЕСКИХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ

Переносные приборы серий «Крона-601» и «Крона-603» служат для контроля время-токовых характеристик автоматических выключателей на переменном токе, тепловых, электромагнитных и полупроводниковых расцепителей, а также тепловых реле, реле тока и т. п.

Особенностью системы от ряда аналогов, является проверка автоматических выключателей на синусоидальном переменном токе (до 4000А), чем гарантируется достоверность контроля. Имеется два режима проверки выключателей: кратковременный (0,02 - 0,5 с, проверка электромагнитной отсечки); и длительный (0,5 - 3600 с, проверка тепловой отсечки). Прибор позволяет проверять каждый полюс выключателя отдельно.

Контроль времени срабатывания производится с проверяемого в данный момент полюса, либо непосредственно с проверяемого полюса.



ИЗГОТОВИТЕЛЬ ПРИБОРОВ — НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС «КРОНА», ЗАНИМАЮЩИЙСЯ РАЗРАБОТКОЙ И ПРОИЗВОДСТВОМ КОНТРОЛЬНО-ДИАГНОСТИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЭНЕРГЕТИКИ И ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ. БОЛЕЕ ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРИБОРАХ (В Т.Ч. ФОТО, ВИДЕО, РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ) РАЗМЕЩЕНА НА САЙТЕ WWW.NPK-KRONA.RU.

ТЕЛ./ФАКС: (841-2) 444-709, 444-291. EMAIL: KRONA@NPK-KRONA.RU

17-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского
транспорта и транспортной инфраструктуры



2024

23-25 апреля
Москва
Экспоцентр

+7 (495) 287-44-12

info@e-transport.ru

www.e-transport.ru

В МОСКВЕ ПРОШЛИ ВЫСТАВКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

27-29 сентября 2023 года в Москве, в Экспоцентре на Красной Пресне прошли специализированные выставки «ЭлектроТранс», «Электроника-Транспорт», «Транспортная Светотехника», «CityBus». Мероприятия уже третий год подряд проводятся в рамках Российской недели общественного транспорта и городской мобильности

Выставочная и деловая программа «Недели» была организована при поддержке Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, Комитета Государственной Думы ФС РФ по энергетике, Министерства транспорта РФ, Правительства Москвы в лице Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры, ведущих перевозчиков: ГУП «Московский метрополитен», СПб ГУП «Петербургский метрополитен», ГУП «Мосгортранс», АО «Мострансавто», СПб ГУП «Горэлектротранс», СПб ГУП «Пассажиравтотранс», Московской торгово-промышленной палаты, отраслевых ассоциаций, профсоюзов, ведущих университетов - РУТ МИИТ, МАДИ, МЭИ, МВТУ, МИЭТ, НГЭУ, МФТИ, ВШЭ, ТулГУ, УрФУ, Тюменский индустриальный университет, ЯрГУТ, Пензенский государственный университет.

Председатель Комитета Государственной Думы ФС РФ по энергетике П.Н. Завальный в своем приветствии гостям и участникам «Недели» отметил: «Развитие экологически чистого транспорта является одной из приоритетных задач государства. Большая роль в данном вопросе отводится выставке «ЭлектроТранс», где ежегодно обсуждаются современные тенденции в машиностроении, внедрение инновационных технологий, проводятся демонстрации новых перспективных разработок, что, несомненно, оказывает позитивное влияние на развитие отрасли».

Москва остается безусловным лидером в области создания комфортной городской среды. Правительство Москвы, поддерживая проведение выставок «Недели», охотно делится опытом с транспортниками из других регионов. «Улучшение экологической ситуации в городе и повышение комфорта поездок пассажиров – приоритетное направление работы Правительства Москвы, поэтому сегодня столица – не только лидер по использованию электрического транспорта, но и центр разработки и внедрения самых инновационных моделей и технологий, - отмечается в приветствии Заместителя мэра в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры М.С. Ликсутова. Выставка «ЭлектроТранс» - это отличная площадка для обмена идеями, поиска новых деловых партнеров и вариантов сотрудничества, а проекты, предложенные здесь, обязательно найдут применение в транспортных системах нашей страны».

Президент Союза Транспортников России, депутат Государственной думы ФС РФ Ефимов В.Б. в своем приветствии уточнил, что «В 2020-2022 годах были приняты концептуальные документы в сфере транспорта, которые

определяют вектор и основные ориентиры интенсивного развития систем общественного транспорта на ближайшее десятилетие. Основной из таких документов – Транспортная Стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Для пассажирских перевозок важнейший акцент в Стратегии делается на развитии магистрального пассажирского каркаса с целью сокращения доли поездок на личных автомобилях. Национальная цель «Комфортная и безопасная среда для жизни», предусмотренная Указом Президента Российской Федерации В.В. Путина «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, принятая в 2021 году, ставят перед нами на задачи, связанные с глубокой технической и технологической модернизацией общественного транспорта и снижением выбросов загрязняющих веществ».

ГУП «Мосгортранс» всегда поддерживал проведение выставки «ЭлектроТранс». Говоря о выставке и московском транспорте, Генеральный директор предприятия Н.А. Асаул подчеркнул: «ГУП «Мосгортранс» постоянно обновляет подвижной состав, совершенствует инфраструктуру для расширения маршрутной сети и улучшения условий труда работников. Все это напрямую влияет на качество обслуживания пассажиров. В 2023 году мы открыли уже второй в России и в Москве электробусный парк «Митино». Он рассчитан на 300 единиц техники, внутри созданы все условия для комфорта водителей. «ЭлектроТранс 2023» — площадка для обмена профессиональными мнениями, она создана для интеграции смелых идей и практических решений в сфере пассажирских перевозок».

Вопросы развития метрополитенов, которые являются основным перевозчиком пассажиров в мегаполисах, уделяется значительное место в тематике выставок и деловой программы. В своем приветствии начальник Московского метрополитена В.Н. Козловский отмечает «высокий уровень подготовки мероприятий выставок», а руководитель метрополитена Санкт-Петербурга Е.Г. Козин подчеркивает, что «На выставке «Электротранс» демонстрируется инновационная продукция, востребованная различными службами метрополитенов. Ежегодное проведение выставки способствуют выявлению перспективных технологий, методов и инструментов эффективного управления и эксплуатации метрополитенов в городах России».

Генеральным партнером выставки «ЭлектроТранс 2023» в этом году выступила компания Encore Engineering

(«ТрансЭнергоСнаб»), г. Москва. EPC-подрядчик Epcore Engineering с 2004 года реализует комплексные проекты по проектированию, строительству, реконструкции и цифровизации объектов транспортной инфраструктуры, таких как метрополитен и городской электротранспорт, а также поставляет высокотехнологичное отечественное оборудование для железных дорог. Epcore располагает широкой сетью филиалов и представлена в 8 субъектах России. Следуя тренду цифровой трансформации, Epcore Engineering применяет прогрессивные решения в своих проектах, что позволяет внедрять инновационные технологии в транспортную инфраструктуру страны.

Компания «ЭЛБИУС», г. Москва, стала официальным партнером выставки «Электроника-Транспорт 2023». «ЭЛБИУС» – это масштабируемая цифровая платформа, позволяющая автоматизировать сбор и учёт выручки пассажирского транспорта на основе облачных технологий. Она подходит как для малых транспортных предприятий, так и для создания единых региональных систем, поддерживает все современные и инновационные способы оплаты, выпуска, доставки и валидации электронных билетов, позволяет снизить затраты, увеличить рентабельность перевозок, оптимизировать бюджетные расходы, повысить качество транспортного обслуживания пассажиров. В разработке использованы отечественные технологии выпуска виртуальных транспортных карт, внедрения безвалидаторных систем, открытых стандартов.

Официальным партнером выставки «ЭлектроТранс 2023» выступила компания «ПН Транспортные системы». Российский разработчик и производитель современного городского электрического транспорта представил рестайлинговую версию троллейбуса «Адмирал» 6281.01 с увеличенным автономным ходом. Обновленная версия троллейбуса «Адмирал» сохранила яркий узнаваемый дизайн, при этом, с учетом опыта эксплуатации, была переработана эргономика салона и места водителя. Выразительные линии кабины и кузова подчеркнуты контурно подсветкой. Троллейбус создан с учетом разных климатических зон. Благодаря применению современных комплектующих, температурный режим, при котором троллейбус сохранит работоспособность, составляет от +40 до -40 градусов. Запас автономного хода, в зависимости от погодных и дорожных условий, будет составлять минимум 20 километров. В то же время, процесс подключения и отключения троллейбуса от контактной сети, благодаря российской системе штангоуловителя, занимает всего несколько секунд. При этом важно отметить, что при обустройстве специальных мест контактной сети участие водителя больше не потребуется.

«Стильный дизайн и яркий внешний вид делают наш троллейбус визитной карточкой любого города. Интерьер «Адмирала» традиционно выполнен из алюминиевых сплавов с элементами трудногорючих композитных материалов, что делает его пожаробезопасным. Еще одно





его важное достоинство – комфорт. Стопроцентная низкопольность салона, большое количество посадочных мест, а также зона для пассажиров с ограниченными возможностями делают поездку в нашем троллейбусе удобной для каждого. И самое важное, что мы всегда учитываем пожелания пассажиров и анализируем опыт эксплуатации наших троллейбусов для того, чтобы сделать «Адмирал» еще более комфортным, удобным и при этом соответствовать самым современным техническим требованиям», - подчеркнул Генеральный директор «ПК Транспортные системы» Александр Дубровкин.

Одним из знаковых событий выставки «ЭлектроТранс 2023» стала демонстрация троллейбуса КАМАЗ 62825. Троллейбус является разви-

тием линейки модельного ряда электротранспорта КАМАЗ. В отличие от классического троллейбуса, он оснащается накопителями энергии, позволяющими автономно передвигаться до 30 км. Зарядка батарей происходит от контактной сети во время движения.

Троллейбус КАМАЗ 62825 соответствует всем требованиям к качеству оказываемых услуг, комфорта пассажиров и доступной среды: низкий уровень пола, увеличенный проем средней двери, просторная накопительная площадка с мягкими упорами для стоящих пассажиров, комфортная пневмоподвеска, система книнлинг, которая позволяет наклонять кузов троллейбуса для удобной посадки и высадки пассажиров, механическая аппарель для беспрепятствен-

ного въезда в салон маломобильных пассажиров, оборудован системой информирования пассажиров. Общая пассажировместимость – 85 человек, включая 34 посадочных места.

Инжиниринговая компания ООО «Электрогород» (г. Уфа, Республика Башкортостан) представила новую разработку собственного производства - электробус УТТЗ-624201 «Электрогород» с ночной подзарядкой. Емкость батареи 438 кВт обеспечивает запас хода 250 км.

На экспозиции выставки «CityBus-2023» Группа компания «Транспортный Центр» представила новинку сезона 2022 года - автобус YUTONG ZK 6127 HQ. Туристический междугородний автобус с увеличенной пассажировместимостью – 56 посадочных мест + 1 место гида + 6 мест





для пассажиров, едущих стоя. Данная модель автобуса оснащена самыми современными на сегодняшний день решениями: надежным и качественным дизельным двигателем Cummins с мощностью 340 л.с., эргономичной цифровой приборной панелью нового поколения. Ручка управления КПП вынесена на торпедо, применена мультимедийная система нового поколения с сенсорным управлением и интегрированной камерой заднего хода и средней двери. Интерьер и внешний вид автобуса также обновлены: передняя и задняя оптика нового поколения, большое сквозное багажное отделение объемом 8,5 куб.м, комфортабельные пассажирские сиденья туристического класса с инерционными ремнями безопасности, ручки расположены по проходу для удобства передвижения пассажиров, дополнительные поручни на багажных полках для стоячих пассажиров.

Также ГК «Транспортный Центр» предлагает городским и междугородним перевозчикам электробус YUTONG ICE 12. Данная модель оснащена мощным двигателем, работающим на электрической тяге, КПД которого достигает 95%. Установлена батарея класса LiFePO4 объемом 258 кв/ч (заряда хватает на расстояние в 300 км). Салон оборудован удобными анатомическими креслами и вмещает до 61 пассажира. Отдельное внимание заслуживает оснащение: независимая пневматическая подвеска, система ECAS, системы ABS и ESC, боковые двойные стеклопакеты, зер-

кала заднего вида с электроподогревом и мощный кондиционер Kelin. Для комфорта водителя установлено кресло с массажёром нового образца.

В рамках экспозиции выставки «ЭлектроТранс» компания «Гримм Электро» представила универсальную платформу с электрическим приводом, на базе которой в Калининграде выпускаются как грузовики массой 5т, так и различные варианты коммунальной и коммерческой техники. АО «Сарапульский электрогенераторный завод» презентовал электромобиль с подъемным кузовом, который найдет применение на промышленных, строительных площадках, а также в городском, парковом хозяйстве. Специальный, служебный и коммунальный электротранспорт был представлен на стендах компаний «Спецавтоинжиниринг», «Туламашзавод», МАДИ, «Априорные решения машин», компания Frank Auto представила ряд электромобилей премиум класса.



Зарядную инфраструктуру для электротранспорта и накопители энергии демонстрировали компании «Парус Электро», Завод «Инвертор», Корпорация ПСС, Enyu, ORBIS, АО «ГРПЗ», «Интермобилити.ЕВА», НПП «Энергия», «Системы Автономной Энергетики», «ТехноСпарк», «Техмейк Лаб», «Электробаланс», «ЭЛСИЭЛ», АО «Энергия», АХУ Motors, «Пандора», Sitronics Electro, «ХАЙТРЕЙД».

В экспозиции выставки «Электротранс-Транспорт» системы управления движением, железнодорожной автоматики, оплаты проезда, учета пассажиропотока, навигации и диспетчеризации, диагностики транспортных средств и инфраструктуры представили компании «1520 Сигнал», НПЦ «Инфотранс», «Автокондуктор», IТLINE, Rstat, TransNetIQ, «Диполь», SIMETRA, «ИМСАТ», «МСД Холдинг», «Автоинформатор», «РЭТРА», «ТАНСКОМ», «ТМХ Интеллектуальные системы», Системы Shield, «ЕМ Инжиниринг», «ШТРИХ-М» и другие компании.

Светотехническая продукция для транспортных предприятий была представлена в экспозиции и докладах компаний «ЛидерЛайт Трейд», «Пандора», «Светосервис ТМ», «Нулоспецтехника», «Хайтрейд».

В рамках деловой программы выставок было проведено 34 мероприятия: конференции, семинары, круглые столы, основные из которых: открытое заседание Общественного совета при Министерстве транспорта РФ, конференция ООО «ТрансНет»: «Транспортное моделирование как инструмент стратегического развития российских городов», всероссий-

ская конференция «Развитие электрического транспорта и сопутствующей инфраструктуры: диалог бизнеса и власти», дискуссионный клуб «Приоритетные направления развития мобильности населения и повышения качества услуг: мультимодальность, экология, цифровизация», чайный клуб «Россия электромобильная. Что даст электромобилизация людям и бизнесу?», круглый стол «Преференции испытаниям колесного транспорта на Севере - драйвер проекта «Наука и инжиниринг экстремально холодных территорий». В работе мероприятий приняли участие более 400 специалистов.

В этом году во второй раз был проведен Молодёжный Форум специалистов ГЭТ и студентов транспортных специальностей высших и средних специальных учебных заведений, в работе которого приняли участие 26 молодых специалиста-транспортника с предприятий ГЭТ Москвы, Санкт-Петербурга, Омска, а также студенты РУТ (МИИТ), МАДИ, Государственного университета управления, Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения им. Императора Александра I, Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета. В ходе форума участники не только доложили о своих планах и достижениях, но и имели возможность познакомиться друг с другом, пообщаться с коллегами, посетить ЦОДД г. Москвы, Музей транспорта Москвы (площадку на ВДНХ), испытательный полигон НАМИ в Дмитровском районе.

28 сентября был организован технический визит на Демиковский машиностроительный завод АО «Трансмашхолдинг», который был посвящен знакомству с производством современного подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения. В рамках визита был проведен выездной круглый стол «Вопросы интеграции железнодорожного и городского пассажирского транспорта. Импортзамещение и поиск путей комплектации производства на заводах транспортного машиностроения в условиях западных санкций». Также группы специалистов посетили филиал «Центральный» ГУП «Мосгортранс» и электробусный парк «Митино» ГУП «Мосгортранс».

Ожидаемой традицией для выставок «Недели» стало проведение конкурса перспективных разработок «Зелёный Свет». За более чем десятилетнюю историю через конкурс

прошли сотни разработок промышленных предприятий, получивших путёвку в жизнь от признанных экспертов отрасли. В этом году дипломами конкурса были удостоены разработки компаний «Артэкс-Трансхолд», «ЭЛБИУС», «СИДМАШ», НПП «ЭТНА ПЛЮС», «ТАКСКОМ», Системы Shield, ВНИИЖТ, ENGY, ITLINE, НПО «КАСКАД».

Информационную поддержку мероприятий обеспечили более 40 отраслевых журналов, газет, веб-порталов. К мероприятию выпущены информационный сборник «Российский общественный транспорт и городская мобильность 2023» и 7-ой экспертный номер газеты «Евразия Вести», посвящённый развитию Московского метрополитена и всего рельсового транспорта Московского транспортного узла.

Проведение выставок Российской недели общественно-городского транспорта и городской мобильности показало, что в нашей стране выпускается современный подвижной состав, информационные системы, билетные решения, технологии электроснабжения и энергосбережения, оборудование для обеспечения безопасности, диагностики, ремонта и обслуживания транспортных средств и транспортной инфраструктуры. В отраслевом сообществе и властных институтах формируется понимание того, что последовательное развитие электрического транспорта общего пользования, инфраструктуры для служебного, коммерческого, коммунального и индивидуальной электротранспорта – необходимые элементы экологически чистой, устойчивой транспортной среды современного города.

В условиях непрекращающихся западных санкций очные встречи специалистов стали важной составляющей поступательного развития отрасли «городская мобильность». За 3 дня работы экспозицию посетили более 3200 специалистов из 70+ городов нашей страны, а также из Белоруссии, Молдавии, Армении, Казахстана, Китая, Турции, Германии. В мероприятиях приняли участие 134 организации (82 со стендом).

В следующем году выставки Российской недели общественного транспорта и городской мобильности возвращаются в весенний деловой сезон и пройдут 23-25 апреля 2024 года.

Объединённая дирекция выставок:
+7(495) 287-4412

**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!

ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

ОБЗОР И ПРОГНОЗ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2023 ГОДА

Рекордный приток объема контейнерных перевозок создает большие нагрузки на рынок

Прогнозируется, что глобальные объемы контейнерных перевозок вырастут на -0,5%-0,5% в 2023 году и на 3,0%-4,0% в 2024 году. Ожидается, что рост объемов перевозок по главным торговым путям и региональным торговым путям в диапазоне от 0,0% до 1,0% в 2023 году и от 3,5% до 4,5% в 2024 году. Экономический рост остается ключевым фактором спроса на рынке контейнеров. Предполагается, что восстановление объемов во многих ключевых торговых отраслях будет отложено до 2024 года из-за тяжелой финансовой ситуации для бизнеса и потребителей. Международный валютный фонд (МВФ) прогнозирует глобальный экономический рост до 3,0% в 2023 году и сохраняя его на уровне 3,0% в 2024 году. Однако существуют риски снижения роста из-за более сложных финансовых условий. Повышение в 2023 году в основном затрагивает Европу и Средиземное море, Северную Америку, Южную и Центральную Америку.

Производственный сектор испытывает затруднения, указывающие на снижение активности. Несмотря на некоторое улучшение потребительского доверия в ЕС и США и окончание ограничений COVID в Китае, розничные продажи пока не показали значительного улучшения. В ЕС и США розничные продажи до сих пор остаются ниже уровня 2022 года. Рост личных накоплений в США подчеркивает, что высокие процентные ставки и инфляция по-прежнему оказывают влияние на потребителей.

Такие регионы, как Восточная и Юго-Восточная Азия, Европа, Средиземное море и Северная Америка, которые составляют 75% от общего объема, оказались ниже ожиданий. Во втором квартале 2023 года объемы перевозок были на 5,4% ниже, чем годом ранее.



Одновременно регионы Индийского субконтинента, Ближнего Востока, Южной и Центральной Америки и регионы Южной части Сахары продемонстрировали устойчивый рост.

В целом, прогнозируется рост объемов контейнерных перевозок, но сохраняется неопределенность из-за экономического риска и изменчивости рынка.

Поставки

Ожидается, что размер флота контейнерных судов увеличится на 7,9% в 2023 году и на 7,8% в 2024 году. Ожидается, что объем поставки судов достигнет новых рекордов как в 2023, так и в 2024 году, составляя соответственно 2,3 и 2,7 миллиона TEU. Поскольку развитие утилизации судов проходит медленно, оценка прогноза утилизации на 2023 год — 200 тысяч TEU, в 2024 году — 600 тысяч TEU.

Предстоящие морские поставки могут позволить линейным операторам снизить скорость движения путем добавления судов к уже существующим. Это должно привести к снижению выбросов парниковых газов и улучшению рейтинга CII (Carbon Intensity Indicator) для судов.

Баланс спроса и предложения

Ожидается рост показателя предложения на 10,9% в 2023 году и на 2,8% в 2024 году. Низкая скорость движения судов снижает рост предложения по сравнению с ростом флота в оба года. Однако стабилизация портовых пробок способствует росту предложения в 2023 году по сравнению с предыдущим годом.

Ухудшение баланса предложения и спроса уже повлияло на ставки по грузоперевозкам и аренде судов. В результате, ставки фрахта в июне 2023 года снизились на 61% по сравнению с предыдущим годом. Ставки фрахта снизились по всем направлениям, но особенно пострадали на экспорт из Азии.

Несмотря на прогноз роста спроса быстрее, чем предложение, в 2024 году, рынки все равно будут испытывать давление из-за значительного избытка мощности, который продолжит нагружать рынок.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

<https://index1520.com>

ООО «МТИ», 127018, Россия,

Москва, ул. Советской Армии, д. 3.

+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru

ГОДОВЩИНА ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»: РАЗВИТИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ

Вопреки представлению инициативы «Один пояс — один путь» как о стратегии сверху вниз для распространения геополитического влияния Китая, влияние концепции за первое десятилетие распространяется «из центра на периферию» снизу вверх посредством транспортных коридоров, охватывающих множество регионов внутри и между национальными территориями

2023 год — десятилетняя годовщина концепции «Один пояс — один путь» трансконтинентального проекта, запущенного Китаем в 2013 году для развития инфраструктуры и роста торговли, а также для содействия международному сотрудничеству, включая культурный обмен. В свою очередь Запад трактует Инициативу как стратегию китайского правительства по проектированию геополитического влияния, даже с целью получения преимущества в разработке инфраструктурных проектов через так называемую «долговую ловушку».

Вопреки представлению инициативы, как о стратегии сверху вниз для распространения геополитического влияния Китая, влияние концепции за первое десятилетие распространяется «из центра на периферию» снизу вверх посредством транспортных коридоров, охватывающих множество регионов внутри и между национальными территориями.

Учитывая относительную новизну инициативы «Один пояс — один путь» становится ясным, что она явным образом сформировала шесть основных экономических коридоров, простирающихся от различных точек или регионов внутри Китая к его соседним азиатским территориям с целью достижения Европы и Ближнего Востока (Евразийский маршрут, коридор Китай — Монголия — Россия, коридор Китай — Центральная Азия — Западная Азия, коридор Китай — Индокитайский полуостров, коридор Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма и Китайско-Пакистанский экономический коридор).

Первое десятилетие инициативы совпадает с отправлением первого поезда Китай-Европа, который совершил свое первое путешествие из Чунцина в Дуйсбург в 2011 году. Изначально это был единственный маршрут, осуществляющий перевозку Китай — Европа. В 2013 году по маршруту ходило около 80 поездов, из которых только один шел из Европы обратно в Китай. В 2022 году количество поездов достигло 16 тысяч, с общим числом поездов с 2011 года, составившим 73 000. В июле 2023 года было перевезено 6,9 млн контейнеров с грузами стоимостью более 400 миллиардов долларов, охватывая более 50 000 видов товаров.

В качестве препятствий отмечаются нарушения цепей поставок, вызванные пандемией, периодические пробки на некоторых ключевых пограничных переходах, таких как Малашевичи в Польше, а также отставание логистической инфраструктуры. Самое серьезное испытание возникло с началом военных действий на Украине. Введение западных санкций в отношении России, включая желез-

ные дороги, повысило риски, что привело к прекращению перевозки для некоторых европейских и американских производителей, базирующихся в Китае.

Ранее грузовые поезда между Китаем и Центральной Азией в основном ходили из Китая в Европу и обратно через Казахстан. Недавно же, грузовые поезда между Китаем и Центральной Азией расширились в двух направлениях. Во-первых, они стали охватывать другие страны Центральной Азии, включая Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. Во-вторых, использование интермодальных перевозок из различных китайских городов появилось на дополнительных маршрутах и пограничных переходах. В июле 2023 года южный китайский город Гуанчжоу запустил интермодальную службу «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» из Великой Бухты в Ташкент через Кыргызстан.

По мере расширения грузовых поездов между Китаем и Центральной Азией, другая новая железнодорожная линия вдоль Экономического коридора «Китай-Индонезийский полуостров» создала быстрорастущие перевозки между Китаем и Лаосом, а также более широко — с Юго-Восточной Азией в целом. К июню 2023 года, через 18 месяцев после запуска этого коридора, общий объем грузов превысил 12 млн тонн.

С увеличением числа поездов грузовиков между Китаем и Европой, Центральной Азией, и Лаосом с расширением до Юго-Восточной Азии, экономические и логистические коридоры становятся частью нового сухопутно-морского коридора через Западный Китай, связывающего потоки грузов через множество внутренних и международных границ. В первой половине 2023 года перевез 424 тысячи контейнеров, что на 10,5% больше, чем в первые шесть месяцев 2022 года. Путем связи более чем 200 городов по всей Евразии и за ее пределами, которые иначе не были бы связаны таким образом, «коридоризация» позволила осуществлять большие торговые и грузовые перевозки между более широким кругом участников и мест. Это отклоняет некоторые потоки от более медленных, но более дешевых морских маршрутов.

Источник: The World Financial Review

Оригинал статьи доступен на английском языке.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

<https://index1520.com>

ООО «МТИ», 127018, Россия,

Москва, ул. Советской Армии, д. 3.

+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru

СИАНЬ И ЧИСТЫЙ РАЗУМ: КАК ЖИВЕТ ГЛАВНЫЙ ГОРОД «ПОЯСА И ПУТИ»

В этом году исполняется 10 лет предложенной Китаем инициативе «Один пояс — один путь» — платформе глобального сотрудничества, в рамках которой Пекин активно создает и развивает морские и сухопутные маршруты в Азию, Африку и Европу. Отправной точкой этого грандиозного проекта стал город Сиань, из которого брал начало еще древний Шелковый путь.

Город Сиань был столицей сразу 13 китайских династий, включая одну из самых прославленных — Тан. В историческом центре традиционная китайская специфика и былая «столичность» Сианя предстают во всей красе. Но главным знаком взаимосвязи времен и центрального места в ней Сианя служит масштабная инициатива «Пояс и путь», реинкарнированная из древнего Шелкового пути — торгового маршрута из Китая на Запад, начинавшегося в Сиане тогда и берущего свое начало отсюда и сейчас.

Инициатива родилась в 2013 году — с визитом в Казахстан, председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул идею совместного строительства Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века. Первый трансконтинентальный маршрут должен был соединить Китай с Центральной Азией, Россией и Европой по суше, тогда как второй — морской — стать связкой между прибрежными районами Китая с Юго-Восточной и Южной Азией, южной частью Тихого океана, Ближним Востоком, Восточной Африкой и Европой.

Первые грузовые поезда в Европу ушли из Сианя, который многие местные чиновники не без гордости называют «передовым краем открытости Китая в западном направлении», еще в 2013 году. В общей сложности за всё десятилетие грузовые железнодорожные перевозки из Сианя на Запад поездами «Чанъань», ставшими флагманским элементом «Пояса и пути», составили свыше 16 тыс. рейсов. При этом более чем из 4630 рейсов за весь прошлый год львиная доля — почти 2,6 тыс. грузовых поездов — пришлось на Россию и Белоруссию. В первом же квартале этого года при общем росте в 20% числа грузоперевозок из Сианя по всем направлениям грузопоток в РФ и РБ вырос еще внушительнее — на 39,6%.

На фоне интенсификации торговых потоков китайская сторона задумалась о том, чтобы построить в сухом порту Сиань (как официально именуют местный торгово-логистический хаб) отдельный грузовой терминал для грузов в направлении Москвы и Минска. Помимо прочего Россия и Китай обсуждают возможность инвестиций со стороны КНР в объекты инфраструктуры в российском Забайкальске.

Главная суть всей китайской инициативы «Пояс и путь» изначально сводилась к инвестициям в развитие инфраструктуры портов, автомобильных и железных дорог, аэропортов, а также электростанций, нефтепроводов и телекоммуникационных сетей. В период 2013–2022 годов КНР вложила в свою масштабную инициативу порядка \$962 млрд — преимущественно в виде кредитов. Одна-



Погрузка контейнера на платформу грузовика-контейнеровоза на станции Селятино у рефрижераторного товарного поезда с агропродукцией, который отправляется в Китай по прямому сухопутному транспортному коридору

ко по мере возвышения Китая на мировой арене «Пояс и путь» стали всё чаще рассматривать как инструмент внешней политики, вина страны в создании «долговых ловушек».

Для Китая Европа стала одним из важнейших географических направлений задолго до появления концепции нового Шелкового пути. С 2000 года китайские компании приобрели доли примерно в 15 портах Европы, которые в совокупности обрабатывают более 10% контейнерных перевозок между КНР и Европой. Одними из самых резонансных стали приобретение компанией China Ocean Shipping Company (COSCO) 67% акций греческого порта Пирей — третьего по величине среди портов в Средиземном море, а также сделка по покупке терминала в Зебрюгге — втором по величине порту Бельгии.

Однако за последние годы отношение европейцев к КНР и «Поясу и пути» обросло заметным негативизмом. В начале августа министр обороны Италии признал, что правительство ищет пути выхода из четырехлетнего членства в китайской инициативе.

Впрочем, в последнее время наблюдается и положительная перспектива в отношении инициативы — в июне 2023 года было подписано соглашение с Аргентиной о кооперации в продвижении строительства «Один пояс — один путь».

Источник: Известия
<https://index1520.com>
ООО «МТИ», 127018, Россия,
Москва, ул. Советской Армии, д. 3.
+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в Европу. ТМТМ является мультимодальным маршрутом, в котором задействованы два вида транспорта: железнодорожный и морской

ВВЕДЕНИЕ

В условиях глобальной информатизации транспортных процессов и развития международных транспортных отношений возникает необходимость налаживания стабильных транспортных связей между различными участниками международных экономических отношений. Транспортная логистика ведет к техническому и технологическому сближению участников транспортного процесса и к гармонизации их экономических интересов. Создание транспортных систем обеспечивается в том числе с помощью международных транспортных коридоров (МТК).

МТК, будучи элементом процесса глобализации торговых и транспортных рынков, способствуют развитию международного сотрудничества и углублению производственной кооперации стран. Особое значение МТК имеют в Евразии, где сформировались два экономических полюса – Китай и Европейский союз (ЕС), что вызвало лавинообразный рост объемов товарооборота между Европой и Азией.

Международный транспортный коридор «Восток — Запад» (МТК «Восток — Запад») имеет стратегически важное значение для развития международной экономической деятельности и сферы транзитных услуг в связи с востребованностью данного маршрута при осуществлении транзитных грузоперевозок между Китаем и ЕС. Этот коридор представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки грузов из Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал в Европу.

МАРШРУТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «ВОСТОК — ЗАПАД»

Основу МТК «Восток — Запад» составляет Транссибирская магистраль (Транссиб), которая пересекает территорию России с выходом на востоке на сеть железных дорог Кореи, Китая, Монголии и Казахстана, а на западе — в европейские страны, обеспечивает транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с европейскими странами.

Большинство существующих маршрутов МТК «Вос-

ток — Запад» в той или иной степени задействуют Транссиб: северные маршруты через пограничные переходы Дальнего Востока с выходом на Китай напрямую и через Монголию (Наушки), евразийский маршрут через Казахстан. При этом основной артерией для транзита товаров железнодорожным транспортом между Китаем и ЕС является евразийский маршрут (Казахстан, Россия, Белоруссия), на который приходится порядка 90% транзитного контейнеропотока, идущего по железной дороге в сообщении Китай — Европа — Китай.

По территории государств-членов евразийского маршрута проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров в автомобильном и железнодорожном сообщениях, обеспечивающая грузопоток в сообщении Восток — Запад. Маршрут пролегает между станциями на границе ЕАЭС с Евросоюзом (Брест, Брузги, Свислочь, станции Калининградской области) и пограничными станциями Достык и Алтынколь в Казахстане на границе с Китаем.

АРХИТЕКТУРА ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Новые государства Центральной Азии и Закавказья стремятся к оптимизации своих коммуникаций для доступа к внешним рынкам. В связи с этим они развивают альтернативу существующему северному маршруту. Интерес западных государств к подобным транспортным проектам обусловлен, в числе прочего, стремлением диверсифицировать пути доставки грузов и стимулировать развитие альтернативных транспортных коридоров. Аналогичной стратегии придерживается и Китай, реализующий инициативу Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Очевидно, что одной из целей ЭПШП является стимулирование развития центральных и западных провинций КНР, которые, в том числе, испытывают потребность в поставках сырья из Центральной Азии и Закавказья.

Еще одним перспективным проектом в регионе явля-

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ



Источник: Middle Corridor Trans-Caspian International Transport Route <https://middlecorridor.com/ru/marshrut>

ется Лазуритовый коридор, который объединяет транспортно-логистические инфраструктуры Азербайджана, Грузии, Турции, Туркменистана и Афганистана. Коридор пролегает от афганской провинции Герат до Ашхабада, затем через Тбилиси до Анкары с ответвлениями в Потти и Батуми и от Анкары до Стамбула с дальнейшим маршрутом в страны Европы. Препятствием для фактической реализации данной концепции является политическая нестабильность в странах вдоль пути.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в Европу. Помимо стратегически перспективного евразийского маршрута, ТМТМ стал для Казахстана интересным коридором, соединяющим железнодорожную инфраструктуру, морское сообщение, сухой порт. ТМТМ является мультимодальным маршрутом, в котором задействованы два вида транспорта: железнодорожный и морской.

Создание и становление Транскаспийского международного транспортного маршрута

Начало проекту ТМТМ было положено 7 ноября 2013 года в Казахстане в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый шелковый путь», на котором АО «НК «Казахстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и АО «Грузинская железная дорога» подписали Соглашение об учреждении Комитета по развитию проекта ТМТМ. В 2014 году к проекту присоединились АО «НК «Актауский международный морской торговый порт», ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство», ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» и ООО «Батумский морской порт». Особую поддержку проекту оказыва-

ли Китай и ЕС в части составления технической документации. После создания контейнерного сервиса «Nomad Express» было организовано три пилотных контейнерных поезда:

- 28.07.2015 г.: Шихэцзы (Китай) — Кишлы (Азербайджан);
- 29.11.2015 г.: Ляньюньган (Китай) — Стамбул (Турция);
- 15.01.2016 г.: Ильичевск (Украина) — Достык (Казахстан).

В 2015–2016 гг. Украина проявила заинтересованность в таком маршруте для перевозок растущего импорта из Китая, а также для экспорта в КНР дорожающей железной руды. Впрочем, в последнем случае препятствием для украинских экспортеров стало фактическое отсутствие современного вагонного парка, что лишает Украину весомых экспортных доходов. В феврале 2018 года к ТМТМ присоединились и Турецкие железные дороги.

Следующим шагом на пути развития маршрута стало создание Международной ассоциации «ТМТМ», которая является объединением юридических лиц, осуществляет свою деятельность в соответствии с Конституцией Республики Казахстан и располагается на территории Республики Казахстан. Штаб-квартира находится в Астане. Ассоциация занимается привлечением транзитных и внешнеторговых грузов на ТМТМ, развитием интегрированных логистических продуктов по маршруту, проводит эффективную тарифную политику и оптимизацию издержек, создает единую технологию перевозочного процесса, а также содействует снижению административных барьеров (пограничные и таможенные процедуры, переработка грузов и контейнеров в портах и стыковых станциях).

Статистика грузопотока по ТМТМ

ТМТМ начал функционировать в 2017 году. Протяженность маршрута составляет 11 тыс. км. Текущая пропуск-

ная способность — 6 млн тонн в год. К 2025 году планируется достигнуть уровня в 10 млн тонн в год.

Мультимодальный транспортный сервис по маршруту Китай — Курык/Актау — Баку/Алят — Батуми/Поти и далее в третьи страны, в том числе через новую линию Баку — Тбилиси — Карс, был налажен в 2017 году. В год открытия объем контейнерных перевозок составил только 8,9 тыс. ДФЭ (по территории Казахстана — 0,3 тыс. ДФЭ), однако в следующем году перевозки выросли уже до 15,2 тыс. ДФЭ (по территории Казахстана — 3,9 тыс. ДФЭ).

В конце 2018 года состоялся запуск первого контейнерного поезда из казахстанско-китайского логистического терминала в порту Ляньюньган (КНР), который проследовал по ТМТМ через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию до конечного пункта назначения — Стамбул. Первый состав включал двадцать один 40-футовый контейнер и транспортировал такие грузы, как машины и оборудование, электронику, а также товары народного потребления.

В 2019 году объем грузооборота на ТМТМ увеличился еще практически в два раза и составил 26 тыс. ДФЭ (по территории Казахстана — 7,4 тыс. ДФЭ). Рост был обусловлен предоставлением оператором «Казахстан темір жолы» (КТЖ) благоприятных тарифов на транспортировку нефтепродуктов, зерновых и бобовых культур, минеральных удобрений, картофеля, мяса, сахара, цветных и черных металлов, хлопка, масла растительного, сахара-сырца, свежей плодоовощной продукции, мяса птицы, текстиля, полипропилена, а также налаживанием транзитного потока в Узбекистан и обратно.

В результате кризиса, вызванного пандемией коронавируса в 2020 году, грузопоток снизился на 26% к показателю 2019 года и составил 21 тыс. ДФЭ. Однако, по

данным КТЖ, в 2020 году пандемия не оказала существенного сдерживающего влияния на экспедирование контейнерных перевозок в транзитном сообщении, хотя и замедлила его рост до плюс 9% по сравнению с показателем 2019 года, или 8,1 тыс. ДФЭ.

В общей сложности за четыре года — с 2017 по 2020 годы — по всей протяженности маршрута было перевезено более 71 тыс. ДФЭ, или 3,9 млн тонн, внешнеторговых грузов, где 2,1 млн тонн пришлось на казахстанские экспортные грузы.

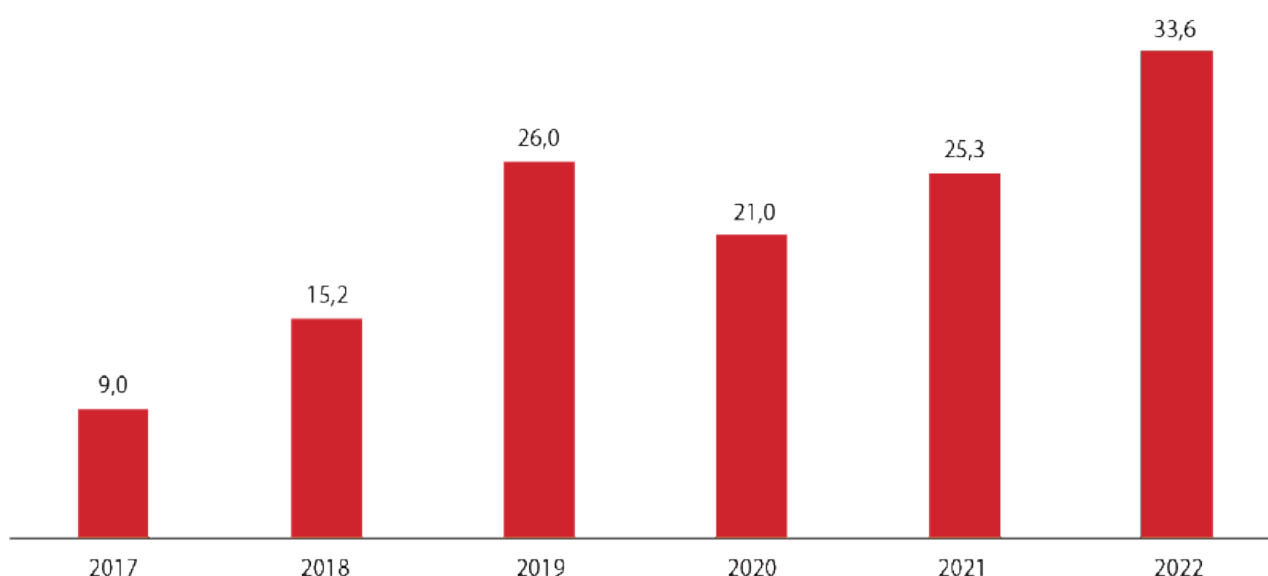
В 2021 году грузоперевозки на маршруте ТМТМ вновь оживились. За полный 2021 год экспедирование контейнерных перевозок в транзитном сообщении, по данным КТЖ, составило 14,7 тыс. ДФЭ, а объем — 266,9 тыс. тонн (по всему маршруту ТМТМ — 25,3 тыс. ДФЭ и в объеме — 586,2 тыс. тонн). Экспорт из Казахстана составил 135,2 тыс. тонн.

В 2022 году объем грузоперевозок по маршруту ТМТМ увеличился в 2,5 раза и достиг 1,48 млн тонн. По маршруту было перевезено 33,6 тыс. ДФЭ — это на 33% превышает показатель прошлого года. Экспорт казахстанских грузов увеличился в 6,5 раза в сравнении с 2021 годом и составил 891 тыс. тонн. Однако в 2022 году произошел спад объема транзитных перевозок на 3,5%, до 257,5 тыс. тонн, а также и контейнерных — на 25% с конечным объемом в 11 тыс. ДФЭ.

Операторы ТМТМ

Операторы ТМТМ, а именно ADY Container (Азербайджан), ACSC Logistics (Азербайджан), Alliance Logistics (Азербайджан), GR Logistics & Terminals (Грузия) и KZ Express (Казахстан), входят в Международный тран-

ГРУЗОПОТОК ПО ТМТМ, ТЫС. ДФЭ



Источник: <https://trans.info/ru/obyem-gruzoperevozok-po-transkaspiskomu-koridoru-353419>

каспийский транспортный консорциум. Из них ADY Container занимается контейнерными платформами и железнодорожными контейнерными перевозками, ACSC Logistics реализует морские грузоперевозки, Alliance Logistics специализируется на железнодорожных и морских транспортировках, GR Logistics & Terminals осуществляет железнодорожные перевозки и владеет крупными контейнерными терминалами, KTZ Express занимается железнодорожными контейнерными перевозками.

ТРАНЗИТ ГРУЗОВ ПО МАРШРУТУ ТМТМ ПО ТЕРРИТОРИИ КАЗАХСТАНА

Нарастающее противостояние между глобальными центрами силы вынуждает страны Центральной Азии к диверсификации логистических маршрутов. Так, Казахстан активно инвестирует в один из ключевых портов страны на Каспии — Актау.

По данным КТЖ, через Актауский морской торговый порт за первое полугодие 2023 года перевалено более 2,6 млн тонн сухих и нефтеналивных грузов, что на 24% выше уровня соответствующего периода прошлого года.

За семь месяцев 2023 года порт обработал 142 тыс. тонн зерна, 114 тыс. тонн металла, свыше 13 тыс. ДФЭ. На 58% выросла перевалка нефти к показателю 2022 года, до 2,1 млн тонн, за счет переориентации экспорта казахстанской нефти на маршрут Баку — Тбилиси — Джейхан через порт Актау. На 87% увеличилась перевозка металла из-за роста экспорта цветных металлов через порт Актау.

Общая фактическая пропускная способность порта Актау составляет 11,8 млн тонн. В порту функционируют три нефтяных причала годовой мощностью 7,5 млн тонн, три универсальных сухогрузных причала для обработки генеральных, тарноштучных и негабаритных грузов, причал для перегрузки зерна и паромный причал с пропускной способностью 2 млн тонн в год, а также зерновой терминал мощностью 800 тыс. тонн в год.

В 2025 году на территории морского порта будет сдан в эксплуатацию контейнерный хаб. Проект позволит оказывать полный спектр услуг по перевалке контейнеров (до 300 тыс. ДФЭ в год). Также будет предпринят ряд мер для увеличения мощностей сухогрузных причалов.

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев заявил, что к 2030 году грузопоток по транскаспийскому маршруту будет увеличен до 500 тыс. контейнеров в год.

Для этих целей в порту Актау инициирована реализация проектов, направленных на расширение пропускной способности порта. Среди них проект создания контейнерного хаба на базе специальной экономической зоны «Морпорт Актау», который улучшит транспортную связанность на маршруте ТМТМ.

В мае 2023 года в рамках казахстанско-сингапурского бизнес-форума АО НК «Казакстан темір жолы» (КТЖ) и сингапурская компания PSA International (PSA), один из крупнейших в мире операторов контейнерных портовых терминалов, подписали соглашение о создании совместного предприятия, которое будет способствовать разви-

тию ТМТМ и расширению торговых потоков Юго-Восточной Азии и Китая в Европу через Казахстан. Портфель портовых и грузовых решений PSA включает более 60 глубоководных, железнодорожных и внутренних терминалов в 160 точках в 42 странах, включая два ведущих портовых предприятия в Сингапуре и Бельгии, а также дочерние предприятия в области управления цепочками поставок, логистики, морских и цифровых услуг.

В октябре 2023 года казахстанская транспортно-логистическая инвестиционная компания PTC Holding начнет строительство контейнерного терминала в грузинском порту Поти на побережье Черного моря для увеличения объемов грузовых перевозок на ТМТМ с планом введения в эксплуатацию в первом квартале 2024 года. Поти — один из крупнейших портов Грузии и важнейший перевалочный пункт на Черном море для транспортировки грузов по ТМТМ. Контейнерный терминал позволит Казахстану участвовать в формировании грузовых потоков. Гавань является конечной точкой транспортировки грузов по ТМТМ на Черном море. Согласно PTC Holding, общая сумма инвестиций в проект оценивается в 15-20 млн долларов. Терминал будет расположен на площади в 8 гектаров, его максимальная мощность с учетом технологии работы составит 450 тыс. ДФЭ в год. Ожидается, что в первые годы эксплуатации в рамках маршрута ТМТМ терминал позволит переработать 80 тыс. ДФЭ в год с дальнейшим наращиванием объемов.

По проекту, терминал сможет доставлять контейнеры с порта на терминал и в обратном направлении, доставлять контейнеры с других терминалов и в обратном направлении, формировать шаттл-поезда по направлению Поти — Алят — Поти, осуществлять перетарку грузов с универсальных вагонов и автотранспорта в контейнеры и наоборот, обрабатывать негабаритные грузы.

Порт Курык является еще одним ключевым звеном ТМТМ. За первые шесть месяцев 2023 года перевалка грузов превысила 1 млн тонн, что на 18% больше аналогичного показателя предыдущего года. Согласно прогнозам ТОО «Порт Курык», по итогам 2023 года ожидается рост на 20%.

Во втором полугодии на территории порта планируется ввод в эксплуатацию зернового терминала мощностью 1 млн тонн в год с единовременным хранением 25 тыс. тонн зерновых культур.

К 2025 году в порту планируется строительство многофункционального морского терминала «Саржа», включающего зерновой и универсальный терминалы, терминалы наливных и генеральных грузов, а также транспортно-логистический центр.

Вслед за портом Актау порт Курык получил сертификат Системы экологической экспертизы портов и статус EcoPort от Европейской организации морских портов. Сертификат дает возможность для расширения взаимоотношений с европейскими портами, а также стимулирует улучшение экологической ситуации в Каспийском регионе.

Помимо портов Казахстан активно занимается развитием железнодорожного сообщения. В регионе ведется

строительство вторых железнодорожных путей на участке Достык — Мойынты и обводной железнодорожной линии станции Алматы, что позволит увеличить пропускную способность казахстанско-тайского транспортного коридора в пять раз — с 24 до 120 поездов в неделю, а также повысить скорость контейнерных поездов до 1500 километров в сутки.

В рамках ТМТМ транзитное время прохождения грузов через Казахстан по сравнению с 2022 годом уменьшилось в два раза и стало составлять шесть дней вместо двенадцати. По словам премьер-министра Казахстана, данный показатель планируется сократить еще на сутки к концу 2023 года.

ТЕКУЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Грузоперевозки по ТМТМ

За семь месяцев 2023 года объем грузоперевозок по ТМТМ увеличился на 86% в сравнении с аналогичным периодом 2022 года и составил 1,6 млн тонн. При этом на долю экспорта из Казахстана по ТМТМ пришлось 1,2 млн тонн (рост в 2,5 раза). В 2023 году показатель перевозки контейнеров прогнозируется на уровне 53 тыс. ДФЭ. Статистика включает в себя данные по транзиту Китай — Европа — Китай, а также по перевозке между странами внутри коридора ТМТМ.

По данным КТЖ, номенклатура транзитных контейнерных грузов из Китая в Южную Европу и Турцию включает в себя химикаты, оборудование, продовольствие и др., тогда как из Казахстана по ТМТМ идут цветные металлы, ферросплавы, продовольствие (зерновые, чечевица).

Тарифные ставки маршрута ТМТМ

Регулярный мультимодальный транспортный сервис по маршруту ТМТМ осуществляется по утвержденным комплексным тарифным ставкам. Страны — участницы проекта рассматривают и утверждают их на предстоящий фрахтовый год, после чего ставки становятся обязательными для исполнения всеми операторами перевозок.

В рамках перевозки по маршруту ТМТМ тарифные ставки ранжируются в зависимости от перевозки грузов повагонными отправками, перевозки универсальных контейнеров с участием фидерного судна через порт Баку (Алят), через порт Баку Говсан, а также перевозки универсальных груженых контейнеров с участием парома.

В номенклатуру на перевозку грузов повагонными отправками входят уголь, кокс каменноугольный, цветные металлы, СУГ, сера, ферросилиций, зерновые, масличные и бобовые культуры, сахар-сырец, жмых.

Самым длинным маршрутом является Жана Караганды — порт Батуми/Поти (3550 км за 17 суток). Наивысшая тарифная ставка приходится на перевозку цветных металлов (груз. — 106,48 долл./тн, порожн. — 31,23 долл./тн).

При перевозке универсальных контейнеров через порт Баку (Алят) самым дорогим маршрутом является Алтынколь — Актау — Баку (Алят) — Беюк-Кясик — Гардабани — Батуми — Констанца с тарифными ставками 2247 долл./ДФЭ и 3768 долл./СФЭ. Ставки за перевозку по этому же маршруту, но через порт Говсан вместо Баку (Алят), еще выше: 2273 долл./ДФЭ и 3797 долл./СФЭ.

Сроки доставки грузов

В июне 2023 года Грузия и Казахстан подписали соглашение о создании логистической компании для ТМТМ, тем самым присоединившись к ранее достигнутым договоренностям между Казахстаном и Азербайджаном о развитии транспортного коридора. Трехстороннее соглашение раскрывает вопросы развития транспортной инфраструктуры, цифровизации грузопотока и создания единого логистического оператора на ТМТМ. В задачи оператора должны будут входить вопросы тарифной политики, обработки грузов и упрощения транспортных процессов на Транскаспийском маршруте.

По данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана, ранее сроки доставки грузов из Китая до портов на Черном море по ТМТМ составляли 53 дня. В настоящее время грузы проходят маршрут в срок от 18 до 23 дней. По словам министра транспорта Казахстана, благодаря соглашению к концу 2023 года планируется достичь показателя в 18 дней, а затем снизить его до 10-15 дней.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

На фоне санкционных ограничений в отношении Российской Федерации стремление стран вдоль Транскаспийского маршрута использовать альтернативные пути доставки товаров из Китая в Европу объяснимо. Однако три основных порта на Каспийском море — Актау, Баку и Туркменбаши — имеют недостаточные мощности, как и порт Констанца в Румынии, через который идет европейский транзит. Проекты по развитию главных каспийских портов пока еще находятся в стадии разработки, и сроки их реализации, учитывая международно-политические изменения, могут колебаться. Еще одной проблемой является нехватка грузовых кораблей на Каспии (контейнеровозов). Для решения этого вопроса необходимо привлечение инвестиций или развитие сотрудничества между европейскими и китайскими компаниями.

Перевозки по ТМТМ имеют мультимодальный характер: транспортировка производится разными видами транспорта (в случае с ТМТМ — железнодорожным и паромным сообщениями). Наличие двух морских переправ и необходимость перевалки в четырех портах сказываются на затратах и времени транспортировки грузов, особенно с учетом фактора погодных условий. Кроме того, ограниченность железнодорожного сообщения в виде разной ширины колеи также приводит к дополнительным затра-

там времени на перевалку (как известно, ширина колеи в Казахстане, Азербайджане и Грузии составляет 1520 мм, а в Турции и ЕС — 1435 мм).

Устойчивый рост рынка зависит от степени прозрачности и открытости, поэтому постоянный доступ к актуальной информации жизненно необходим для участников рынка. Слабость маршрута ТМТМ заключается именно в этом — в отсутствии единого логистического оператора для объединения тарифов и обработки всех грузов по направлению Китай — Европа. Только летом текущего года было подписано трехстороннее соглашение между Казахстаном, Азербайджаном и Грузией о создании такого оператора.

В настоящее время грузоотправитель может узнать комплексную тарифную ставку на перевозку контейнера из документов, утвержденных странами — участниками ТМТМ на весь год. Так, например, утвержденная ставка с 1 января по 31 декабря 2023 года по маршруту ТМТМ Алтынколь — Актау — Говсан — Беюк-Кясик — Гардабани — Батуми — Констанца составляет 3797 долл./СФЭ.

В качестве сравнения грузоотправители могут использовать индекс ERAI, предоставляющий легкий доступ к актуальной стоимости сервисов железнодорожного транзита по евразийскому маршруту. Так, по данным на август 2023 года, показатель индекса ERAI для транзита по маршруту Достык / Алтынколь — Брест / Брузги / Свислочь / Калининград был равен 2943 долл./СФЭ.

Стоимость транзита по евразийскому маршруту на 30% ниже стоимости грузоперевозки по ТМТМ, что является, несомненно, важным фактором для грузоотправителей. В части сроков доставки грузов ТМТМ также уступает евразийскому маршруту, по которому транзитное время в сообщении Китай — Европа — Китай составляет от 5 до 7 дней. За это же время по ТМТМ грузы из Китая будут доставлены только в Азербайджан. Мультимодальная перевозка со сменой видов транспорта между железнодорожным, автомобильным и паромным приводит к увеличению затрат, рисков и безопасности груза, а также замедляет его обработку, в сравнении с железнодорожной перевозкой по евразийскому маршруту.

Сохраняющаяся привлекательность ТМТМ для Китая обусловлена его стремлением развивать свои западные провинции и обеспечить им доступ на региональные рынки сбыта. В то же время нельзя сделать вывод о способности ТМТМ «перетянуть» на себя весь объем грузов для доставки в Европу. Китай ориентируется на данный маршрут при условии его экономической эффективности.

Страны ЕС сейчас крайне заинтересованы в развитии маршрута, так как рассматривают этот транспортный коридор как один из основных для доставки грузов из Китая, поскольку он идет в обход России.

Турция, Азербайджан и Казахстан в равной степени проявляют интерес к маршруту по своим собственным причинам. В контексте развития ТМТМ Азербайджан видит возможность усилить свою транзитную роль и стать крупнейшим транспортным хабом. Турция, в свою очередь,

продолжает распространять свое влияние на Азербайджан и Среднюю Азию. Развитие ТМТМ способствует также увеличению объемов поставок между тремя странами. Благодаря транспортному коридору казахстанское зерно в больших объемах будет поставляться в Азербайджан и Турцию, азербайджанские фрукты и овощи — в Казахстан.

Такие коридоры, как ТМТМ и Лазуритовый коридор, повышают связанность стран региона Средней Азии и Ближнего Востока. Основополагающая цель транзита по маршруту сменяется возможностью для отдельных участников усилить свое выгодное геостратегическое расположение.

Для Казахстана развитие ТМТМ важно в контексте диверсификации экспортных поставок нефти, так как сейчас 80% приходится на Каспийский трубопроводный консорциум (КТК), контроль над которым у России. Снижение роли России в поставках нефти из Казахстана также выгодно ЕС в условиях общей политической напряженности.

Подписание в феврале 2023 года меморандума о сотрудничестве по развитию транспортных маршрутов между ТМТМ и ТРАСЕКА (программа международного сотрудничества между ЕС и странами-партнерами по организации транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия») привело к привлечению инвестиций со стороны международных финансовых институтов. Согласно исследованию Европейского банка реконструкции и развития, по предварительным оценкам, улучшение бесперебойных поставок по ТМТМ потребует инвестиций в размере 18,5 млрд евро, значительную часть которых готовы будут взять на себя страны ЕС.

В настоящее время перевозка через ТМТМ осуществляется без какой-либо единой цифровой платформы, через которую грузоотправители и другие заинтересованные стороны получали бы доступ к обновляемым в режиме реального времени сведениям о том, в какой части коридора находятся их контейнеры. На данный момент этот недостаток компенсируется самими клиентами путем установки системы слежения на базе GPS, однако это требует дополнительных затрат.

Несмотря на то, что железнодорожные операторы ТМТМ создали несколько рабочих групп для перевода в цифровой формат документооборота по ЦИМ/СМГС, цифровые решения в масштабах коридора по-прежнему не внедрены.

Транскаспийский маршрут относительно новый, а его транзитный потенциал ограничен. Для развития транспортной и логистической инфраструктуры потребуются еще много времени и средств, однако высокая стоимость интермодального маршрута без компенсации приемлемой скорости транзита может склонить китайских и европейских грузоотправителей к использованию альтернативных маршрутов.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

<https://index1520.com>

ООО «МТИ», 127018, Россия,

Москва, ул. Советской Армии, д. 3.

+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ МЕНЬШЕ, НО ДЕФИЦИТА НЕТ

Если контейнерные перевозки по сети РЖД вырастут на 11%, то имеющегося объема фитинговых платформ хватит, чтобы выполнить задачи, которые стоят перед РЖД, об этом сегодня топ-менеджер РЖД заявил на заседании экспертного клуба Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок. Однако ряд участников клуба на этот счет имеют собственное мнение.

Или дефицит, или профицит

Этот год для участников железнодорожных перевозок стал неожиданным, в этом признается Виктор Марков, первый вице-президент ПАО «ТрансКонтейнер». Внезапно сократилось производство фитинговых платформ. Участник рынка подчеркивает: он в своей статистике учитывает и показатели производства, и число списанных платформ. Итого за минувшие 9 месяцев 2023 года прирост фитинговых платформ составил 3,8%, при этом рынок контейнерных перевозок вырос на 13%.

«Только в октябре прирост по 24 дням — более 18%. Получается, рынок растет при крайне низком приросте производства фитинговых платформ», — комментирует он статистику.

Динамику прироста парка фитинговых платформ на железнодорожной сети стран СНГ в 2022-м он сравнивает с 2020 годом. Еще раз, подчеркивает эксперт, прирост фитинговых платформ учитывает и производство платформ, и списание. Получившуюся кривую эксперт сопоставляет со статистикой спроса на фитинговые платформы, которую оценивают как весь объем рынка контейнерных перевозок. Обе кривые — предложения и спроса — показывают интересную картину: в 2021 году производство выросло на 22,9%, а контейнерный рынок в этот период вырос на 12%, на следующий, 2022 год производство платформ увеличилось на 7,4%, а контейнерный рынок так и не вышел из состояния стагнации, он вырос всего 0,3%.

«Но операторы фитинговых платформ в 2022 году не почувствовали профицита фитинговых платформ. И, я в этом уверен, только по одной причине. В 2022 году существенно вырос оборот вагонов», — говорит В. Марков.

По данным эксперта, оборот фитинговых платформ в 2022 году составил 15,2 суток. Для сравнения, годом раньше этот показатель был меньше на двое суток.

Оборот, который тормозит развитие

Герман Маслов, вице-президент по линейно-логистическому дивизиону ТГ FESCO, подтверждает, что замедление оборота платформ ведет к дефициту платформ у операторов и к профициту их на сети. По данным Г. Маслова, оборот по сравнению с 2020 годом вырос на 24%.

«Это значит, необходимо почти 3 тыс. платформ, чтобы нивелировать разницу в скоростях. Но это — только



для FESCO. Для других компаний — это цифры другие, но тоже значительные. Компании вынуждены ставить фитинговые платформы, чтобы сократить замедление оборота на сети», — говорит Г. Маслов.

На 20% медленнее, по сравнению с показателями двухлетней давности, движется фитинговая платформа из Москвы во Владивосток и обратно по железнодорожной сети, до 30 суток.

«Я считаю, что это очень много. Но обвинять и искать причину — сложно. Все мы понимаем проблемы Восточного полигона», — говорит он.

Однако, со слов замглавы РЖД Алексея Шило, «сегодня никакого дефицита фитинговых платформ на сети РЖД точно нет».

«Есть локальные истории, которые возникают в первую очередь из-за дисбалансов грузопотоков на лимитирующих направлениях», — говорит он.

Дефицит есть, но локальный

«В чистом виде — по математике — платформ, если учитывать и объемы списания, и объемы производства, явно не хватает. Да, они сильно сократились по сравнению с тем же 2022 годом, в пользу другого подвижного состава. Мы явно видим: платформ недостаточно», — говорит Вячеслав Сараев, генеральный директор АО «РЖД Бизнес Актив».

Однако он предлагает смотреть на ситуацию с другого ракурса. Решать вопросы дефицита вагонов с учетом задач, которые стоят перед РЖД и операторами. Если ракурс

изменить и вновь произвести математический расчет, то ответ меняется: дефицита платформ нет, а имеющийся парк позволяет выполнить главную задачу — перевести за год 7,3 млн TEU.

«В моменте дефицита нет! Но есть локальные точки, где этот дефицит видим. Это — Сибирь, иногда Москва, иногда — дальний Восток», — говорит он.

Для преодоления локального дефицита необходимо уходить от дисбаланса экспорта и импорта и преодолеть дисбаланс согласования заявок, продолжает В. Сараев. По мнению Г. Маслова, повысить оборот вагонов позволяет рост контейнерооборота в портах Новороссийска и Санкт-Петербурга. РЖД для повышения эффективности перевозочного процесса предлагают также повысить уровень маршрутизации и увеличить длину контейнерных поездов, а также увеличивать пропуск соединенных контейнерных поездов. При

отдельных локальных дефицитах оперативно использовать другие типы подвижного состава (универсальные платформы с фитинговыми упорами, полувагоны). Операторам также предлагают при необходимости работать обезличенным парком. И главное, участники рынка должны сообща работать над снижением порожних пробегов платформ.

«Мы можем вывозить ежемесячно имеющимся парком 730 тыс. ДФЭ (8,8 млн ДФЭ в год). И даже закладывая на следующий год очень оптимистичный прогноз роста контейнерных перевозок в 11%, мы понимаем, что парка нам будет достаточно», — резюмирует Алексей Шило.

Источник: www.rzd-partner.ru

<https://index1520.com>

ООО «МТИ», 127018, Россия,

Москва, ул. Советской Армии, д. 3.

+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru

9 ИЗ 10 КОНТЕЙНЕРОВ ПО МАРШРУТУ КИТАЙ-ЕВРОПА ПЕРЕВОЗЯТСЯ АО «ОТЛК ЕРА»

За первую половину 2023 года компания ОТЛК ЕРА обслужила 350 тыс. TEU грузов по маршруту Китай-Европа. Рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 14%.

Ожидается, что к концу 2023 года объем перевозок компании достигнет 700 тыс. TEU грузов. Основными номенклатурами транспортируемых товаров по-прежнему являются оборудование, бытовая техника, бумага и картон, а также легковые автомобили. Президент компании Алексей Гром подчеркнул, что объем перевозок из Китая в Россию и Белоруссию превысил 130 тыс. TEU грузов, что на 180% больше по сравнению с прошлым годом.

Он также отметил, что в 1-ой половине 2023 года доли импортных и экспортных перевозок по маршруту Китая — Россия и Белоруссия составляли по 30% каждая.

Источник: www.rzd-partner.ru

<https://index1520.com>

ООО «МТИ», 127018, Россия,

Москва, ул. Советской Армии, д. 3.

+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР БУДЕТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ДО 10% ГРУЗОПОТОКА МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ

Первый железнодорожный мост через реку Амур между Россией и Китаем, который возвели весной 2022 года, в ближайшее время будет обеспечивать до 10% всего грузопотока между государствами. Об этом сообщил ТАСС со ссылкой на главу РФПИ Кирилла Дмитриева. По его словам, за последний год ежемесячный грузопоток увеличился в 5 раз.

«Здесь, безусловно, важным примером является мост через реку Амур — это первый железнодорожный мост между Россией и Китаем. И мы вот объявляем о том, что ежемесячный грузопоток увеличился в 5 раз за последний год и мост фактически в ближайшее время будет поставлять до 10% всего грузопотока между Россией и Китаем», — сказал он.

Строительство моста было реализовано в рамках соглашения, заключенного между правительствами Российской Федерации и Китайской Народной Республики в 2008 году. Российский фонд прямых инвестиций совместно с китайскими партнерами профинансировал более 70% от всего бюджета строительства российской части моста.

Инвесторами проекта также выступили государственная корпорация развития «ВЭБ.РФ» и ОАО «РЖД».

Мостовая часть железнодорожного перехода «Нижнеленинское — Тунцзян» имеет протяженность 2,2 км. Мост рассчитан на поочередный пропуск поездов по более двух стандартов шириной 1520 мм (Россия) и 1435 мм (Китай). Максимальная пропускная способность мостового перехода — до 20 млн тонн грузов в год.

Источник: www.rzd-partner.ru

<https://index1520.com>

ООО «МТИ», 127018, Россия,

Москва, ул. Советской Армии, д. 3.

+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ –ЕС ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2023 ГОДА

В первом полугодии 2023 года объем железнодорожных перевозок по евразийскому коридору в сообщении Китай — Европа снизился на 48%, вернувшись к предпандемному показателю 2019 года

За последние три года рынок железнодорожных перевозок грузов между Китаем и странами Европы прошел через череду событий. После экспоненциального роста в 2020 и 2021 годах последовало эскалация конфликта между Россией и Украиной. В условиях тройного стечения обстоятельств — слабого спроса, продолжительности эскалации и обрушения морских ставок фрахта, объемы железнодорожных перевозок грузов между Китаем и Европой по основному Евразийскому коридору сократились на 48% в первом полугодии 2023 года, вернувшись к уровню до пандемии 2019 года.

Геополитическая неопределенность ограничила рынок железнодорожных перевозок грузов между Китаем и Европой, но в то же время привела к увеличению спроса на железнодорожные перевозки грузов между Китаем и Россией. По данным ОТЛК — основного оператора Евразийского коридора, объемы перевозок между Китаем и Россией/Беларусью выросли на 180% в первом полугодии 2023 года. В результате, несмотря на сокращение активности железнодорожных перевозок Китай-ЕС, по заявлению китайского оператора грузовых перевозок (CRE) объемы перевозок между Китаем и Европой увеличились на 30%, достигнув 936 тысяч TEU. Объемы перевозок между Китаем и Россией на железнодорожном направлении занимают сейчас основную долю в CRE.

В отношении железнодорожных грузоперевозок между Китаем и Европой наблюдается как некоторую непрерывность, так и изменения. Несмотря на сокращение спроса, объемы перевозок становятся все более сконцентрированными на одном или двух направлениях — западном (Польша) и восточном (Германия). Однако меняется ха-

рактер перевозимых товаров. Некоторые типы грузов, объемы перевозок которых сильно выросли в 2022 году, не показали такого же положительного результата в 2023 году, такие как химические продукты на западном направлении и молочная смесь на восточном направлении. Однако и в этом году некоторые товары отклонились от этой негативной тенденции.

Развернутое развитие экономики Китая, основанное на потреблении, также создало небольшой спрос на перевозку потребительских товаров железнодорожным транспортом в Китай. Это согласуется с общим тенденциями в торговле между Китаем и ЕС после открытия рынка Китая. Среди потребительских товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, показатели перевозки косметических товаров восстановились и занимают основную часть объемов, с тройным ростом в первые шесть месяцев. Во многом этому росту способствовал переход от авиаперевозок к железнодорожным перевозкам. Ставки авиаперевозок из Европы в Азию снижались за последние несколько месяцев и значительно ниже уровня 2022 года. Однако они все еще выше, чем до пандемии, что делает железнодорожные перевозки более привлекательными.

В направлении на запад, политика Китая, направленная на смягчение регулирования для облегчения перевозки автомобилей на новых источниках энергии железнодорожным транспортом с сентября 2022 года, пока не привела к более динамичному росту объемов, хотя Китай опередил Японию и стал крупнейшим экспортером автомобилей в мире во втором квартале 2023 года. Тем не менее, расширение китайских экспортных поставок автомобилей и ограниченность мощности судов Ro/Ro могут привести к увеличению спроса на перевозку электромобилей железнодорожным транспортом в будущем.

Среди вышеупомянутых трех факторов, вероятно, что геополитическая ситуация и морской рынок не будут испытывать значительных изменений в ближайшие месяцы. Самое важное влияние на развитие рынка железнодорожных перевозок грузов между Китаем и Европейским союзом будет оказывать состояние мировой экономики.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

<https://index1520.com>

ООО «МТИ», 127018, Россия,

Москва, ул. Советской Армии, д. 3.

+7 (495) 120-25-75, info@itandi.ru



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) – 8(143))

Когда случился путч ГКЧП, Матюхин его совершенно явно поддержал, на что Ельцин прямо указал Горбачеву, потребовав отставки министра. Поэтому Матюхин был сначала отстранен от работы, а в конце ноября уволен. Сложилась интересная ситуация: с 1 ноября союзные министерства формально прекратили свою деятельность, а МПС РСФСР еще не существовало. В этих условиях нового министра путей сообщения пока не назначали, и первые заместители Геннадий Фадеев и Владимир Гинько руководили отраслью практически вдвоем в соответствии с кругом своих обязанностей, причем эксплуатационная работа была у Фадеева.

Это было время после V Съезда народных депутатов РСФСР, когда новое Правительство России всецело занималось подготовкой к важнейшим мерам по либерализации экономики и до железных дорог руки практически ни у кого не доходили. Однако преобладающим среди реформаторов было мнение, что функции государственного регулирования железнодорожным транспортом надо передать в созданное уже более года назад Министерство транспорта России, а хозяйственные оставить за железными дорогами. Министр транспорта Ефимов такой план активно поддерживал и делал попытки (правда, недостаточно смелые и напористые) претворять его в жизнь. Его первый заместитель Альберт Бевзенко (ранее заместитель министра путей сообщения СССР) уже занимался вопросами подготовки площадей для железнодорожного департамента Минтранса и даже обращался в МПС для выделения ему там кабинета. «Но я понимал: впустить одного – значит открыть дорогу для всех», – вспоминал впоследствии Фадеев. При этом он утверждал, что Ефимову уже было дано сверху указание «в один из дней опломбировать наше здание, не пускать никого и распустить МПС, но Ефимов просто не рискнул это сделать, понимая, какая ответственность легла бы на его плечи»¹.

По свидетельству Фадеева, в таких условиях в МПС была подготовлена докладная на имя Ельцина о создании российского Министерства путей сообщения. Союзником

железнодорожников выступил глава экспертного совета при Правительстве РСФСР Олег Лобов, имевший доступ к Президенту раз в неделю. В один из таких визитов с Лобовым пошел и Фадеев, который позднее писал: «Лобов сказал мне, что у него к Ельцину много вопросов, просил меня посидеть в приемной: мол, как дело дойдет до вашего министерства, я тебя вызову. Я долго ждал, приглашения не было. Волнение охватило меня: неужели Президент не захочет рассматривать этот вопрос? Или сразу возразит: ведь есть в стране Министерство транспорта, зачем еще Министерство путей сообщения? Мои переживания прервал Олег Иванович, который вышел от Ельцина довольный и сказал, что принято решение и даже есть резолюция [первому заместителю Председателя Правительства] Геннадию Бурбулису и Минтрансу рассмотреть вопрос и дать свои предложения».

Согласно мемуарам Фадеева, далее он в первом часу ночи с Ефимовым и группой начальников дорог (Ф. М. Котляренко, В. Г. Атласов, А. И. Довгяло, О. Х. Шарадзе, А. А. Зайцев и И. Л. Паристый) побывал на приеме у Бурбулиса, который предложил Ефимову докладывать о своем решении. Фадеев писал: «Ефимов говорит: «Геннадий Эдуардович, мы с Геннадием Матвеевичем решили, что докладывать будет он, так как все вопросы мы уже согласовали». Бурбулис сильно удивился этому, ведь поручение Президента было не Фадееву, а Ефимову, но возражать не стал. Я сделал доклад как бы от имени нас обоих, сказав о том, что мы согласовали и как должно идти решение этого вопроса. По ходу доклада я уже чувствовал, что Бурбулис соглашается с моими доводами. По окончании он дал нам понять, что согласен с нашими выводами и представит доклад Ельцину».

Далее, по свидетельству Фадеева, его группа в первых числах января 1992 года побывала у вице-преьера Гайдара. «Помню, застали его уже на выходе из кабинета. Гайдар вернулся с нами в кабинет, бросив на стул верхнюю одежду, внимательно выслушал и согласился с нашими доводами о необходимости единства железных дорог. Такие встречи и беседы шаг за шагом помогали

идти к заветной цели – созданию МПС России. Долгие наши беседы с Ефимовым привели к соглашению о том, что Министерство путей сообщения необходимо создать, но решающая роль в определении тарифной, ценовой политики, технологии всей транспортной системы останется у Минтранса. Я, честно говоря, шел на все, лишь бы было принято решение о создании МПС России».

При этом Фадеев также упоминал, что Председатель Верховного Совета Руслан Хасбулатов сказал ему: «Если Ельцин не примет решение, то мы примем по этому вопросу решение Верховного Совета».

Как писал далее Фадеев, в середине января 1992 года в Межгосударственном экономическом комитете (МЭК), который возглавлял Иван Силаев, прошли выборы министра путей сообщения. «Заседали все начальники дорог бывшего Союза, все члены коллегии Министерства – одним словом, весь аппарат, около 60 человек. А вопрос рассматривался один: кандидатура на пост министра путей сообщения России. После переговоров с Ефимовым я поехал в МЭК к Силаеву и очень удивился такому представительному собранию, так как никто меня о нем не предупреждал. Но времени для рассуждений уже не было. Силаев вошел в зал и сказал, что имеет поручение от Ельцина рассмотреть кандидатуру министра и предлагает провести выборы путем тайного голосования. Услышав это, зал взорвался: все хотели открытости, тайны мадридского двора утомили не только народ, но и таких ответственных работников, как начальники железных дорог. ... На столь высокую должность было два кандидата – Матюхин, бывший министр, и я. Помню, выступили Паристый, Зайцев, Желтоухов, кто-то выступал с Украины и все говорили о том, что тайного голосования не должно быть. Силаев говорит: «Что вы шумите, бюллетени на руках, зачеркните одного или другого – и дело с концом. Пришлось проголосовать тайно. Бюллетени сдали, посидели минут двадцать, нам и говорят: не ждите сейчас результата, вам объявят дополнительно. Поднялся опять шум, гам, общее недовольство. Я вернулся на работу, ко мне заходили те начальники дорог, кто меня поддерживал, говорили, что все будет нормально. Однако волнение не покидало меня, что было вполне естественно. Вдруг, звонок по правительственной связи. Звонит Кулаев, тогда заведующий отделом транспорта в Правительстве, и говорит: «Геннадий Матвеевич, я информирую вас: комиссия произвела подсчет – вы набрали большее количество голосов, поздравляю вас».

А вот как описывал автору впоследствии те же события Эдуард Поддавашкин, который работал тогда начальником Нуйбышевской железной дороги (в 1992–1993 гг. первый заместитель министра путей сообщения РФ): «Когда Силаев объявил о решении избрать министра путей сообщения, мы с группой начальников дорог по моей инициативе пришли в кабинет к Ефимову и попросили его переговорить с Силаевым о том, чтобы на день задержать это совещание и пригласить на него всех начальников железных дорог СССР. Силаев согласился. На совещании было выдвинуто две кандидатуры – Матюхин и Фадеев. Прошло голосование, и с преимуществом в

четыре голоса победу одержал Фадеев. Между тем за нашими спинами продолжался разговор о том, что надо ликвидировать МПС. В этих условиях где-то числа 5–6 января я позвонил Фадееву и сказал, что начальникам дорог необходимо активно включиться в работу по защите МПС. Он спросил, что ты предлагаешь и кого. Я назвал фамилии и говорю: ты подписывай телеграмму, а я их обзвоню, чтобы 8 января все были уже у тебя. Так собралась инициативная группа, в которую входили Фадеев, Зайцев, Паристый, Атласов, Котляренко и я. Мы собрались у Фадеева и начали свой поход. В течение недели наша делегация ходила по инстанциям и встречалась с Хасбулатовым, Лобовым, Гайдаром, Бурбулисом и др. В конечном счете было принято решение о создании МПС России». (Любопытно, что инициатора переговоров Поддавашкина Фадеев в своих мемуарах даже забыл назвать в составе своей команды.)

Также интересны воспоминания о кульминационном эпизоде этой истории ее активного участника Анатолия Зайцева: «Мы считали, что Министерство путей сообщения должно сохраниться, и начали, что называется, хождение по мукам, поскольку министр транспорта Ефимов активно высказывался за план вхождения МПС в Минтранс. Тогда мы стали пробиваться на прием к Гайдару. Однажды я сидел у себя в кабинете в управлении дороги, как вдруг позвонил Фадеев и сказал, что нам назначена встреча у Гайдара, кажется, на 18 часов, давай, мол, прилетай. Я взял портфель с какими-то бумагами, которые там были, прямоком в аэропорт и – в Москву. Помимо меня и Фадеева были еще в нашей группе первый заместитель министра Гинько и ряд начальников дорог. Действительно, Гайдар нас принял, сказал, что он «за», но надо, чтобы с Президентом Ельциным поговорил на эту тему Бурбулис. Мы пошли к Бурбулису, тот нас тоже принял, хотя было уже довольно поздно, и начал было упрекать, говоря: вас же надо в рынок загонять, у вас там нет никаких рыночных отношений и вы об этом и не думаете. И тут я запустил руку в портфель, вытащил лежавшие в нем бумаги и говорю: а это что? Вот у нас есть план перехода на рыночные отношения! Хотя, честно говоря, данные документы прямого отношения к рынку не имели, но надо было как-то парировать. Конечно, Бурбулис не стал эти бумаги смотреть, ну а я, поскольку оказался еще и единственным в железнодорожной форме, видимо, произвел впечатление. (Потом Фадеев уже в неформальной обстановке сказал мне: как ты всегда умеешь вовремя сформулировать ответ таким образом, что, как говорится, крыть нечем!) Но Бурбулис поставил следующий вопрос: а у вас ведь даже министра нет. Я говорю: как нет, вот у нас Фадеев есть, он и должен быть министром. Тогда Бурбулис: а Министерство транспорта его согласует? Но мы тут говорим: а почему оно будет это делать? Президент должен назначить, как глава Правительства. И Бурбулис согласился».

20 января 1992 года был подписан Указ Президента РФ № 28 «Об образовании Министерства путей сообщения Российской Федерации». В нем говорилось: «В целях устойчивого обеспечения потребностей экономики и на-

селения Российской Федерации транспортными услугами постановляю:

1. Образовать на базе упраздняемого Министерства путей сообщения СССР Министерство путей сообщения Российской Федерации, передав ему все структуры, системы управления, предприятия, учреждения и организации МПС СССР, расположенные на территории Российской Федерации, а также находящиеся за рубежом.

2. Назначить Фадеева Геннадия Матвеевича министром путей сообщения Российской Федерации.

3. Министру путей сообщения Российской Федерации Г. М. Фадееву в месячный срок разработать и представить на утверждение согласованное в установленном порядке Положение о Министерстве путей сообщения Российской Федерации».

Таким образом, МПС оттянуло свой уход с исторической арены еще на 12 лет. Как можно оценить этот момент с точки зрения движения к рынку железнодорожных перевозок и вообще в контексте либеральных преобразований в России? Очевидно, теоретически как контруправление или, по крайней мере, торможение. Дело в том, что реализация принципа разделения функций государственного управления и хозяйственной деятельности является буквально краеугольным камнем и самым первым, необходимым шагом в деле формирования нормальных рыночных отношений. Невозможно организовать правильную игру, если один из игроков, наряду со своими действиями на поле, также имеет возможность устанавливать правила и держать в своих руках контроль за их исполнением. Но именно так и получается, когда хозяйствующий субъект одновременно является и органом государственной исполнительной власти (как это было в случае с МПС).

Более того, принятый уже 22 марта 1991 года Закон РСФСР «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» прямо запрещал такое совмещение функций. Его статья 7, в частности, гласила: «Запрещается совмещение функций федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, иных наделенных функциями или правами указанных органов власти органов или организаций с функциями хозяйствующих субъектов, а также наделение хозяйствующих субъектов функциями и правами указанных органов, в том числе функциями и правами органов государственного надзора, за исключением случаев, предусмотренных законодательными актами Российской Федерации».

В случае с железнодорожным транспортом в конце 1991 года открывалась весьма благоприятная возможность в результате упразднения МПС СССР (вместе с самим Советским Союзом и всеми его структурами) не образовывать МПС России, а передать функции государственного регулирования Минтранс с выделением всего хозяйственного комплекса в акционерное общество, в котором бы контрольный пакет акций сохранялся за государством. Это можно было сделать в тот момент быстро, на волне массовых антисоветских настроений, не вдаваясь в непродуктивные дискуссии с растерянной в то время реакцией,

достаточно безболезненно и с пользой как для экономики страны, так и для самой отрасли. «Газпром» появился уже в 1989 году, РАО «ЕЭС России» – в 1992-м, и ничего страшного с ними не случилось, а напротив, уже с этого времени они могли использовать для привлечения инвестиций новые рыночные возможности.

В Казахстане, как уже было отмечено, также раздавались призывы образовать свое МПС, но министр транспорта Нигматжан Исингарин сумел убедить Президента Нурсултана Назарбаева этого не делать, т. к. это был бы шаг назад, а не вперед. И никто впоследствии об этом не пожалел, несмотря на то, что ситуация с основными фондами железной дороги и, главное, их диверсификацией была в Казахстане несоизмеримо хуже, чем в России.

Однако ни психологически, ни идеологически, ни профессионально командный состав МПС в то время к реформам был еще не готов, а получить в своих тылах транспортный саботаж (как это действительно случалось в Февральскую и Октябрьскую революции 1917 года) реформаторам явно не хотелось.

После того как основные рыночные механизмы были запущены и у Правительства появилась, наконец, возможность обратить более пристальное внимание на железнодорожный транспорт, вновь начал муссироваться вопрос о разделении в этой сфере функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности, но было уже поздно. Добившись создания МПС России, железнодорожники поняли, что на данном этапе отстояли свое государство в государстве, и сдвинуть их с места уже не могла никакая реформаторская сила. Фадеев писал: «Помню, пригласил меня к себе Бурбулис и опять повел разговор о необходимости реформирования министерства в дирекцию. Посмотрел я на него тогда – как бритвой полоснул, а он мне потом сказал: «Не зря в Правительстве зовут вас Сибиряком, такого не обойдешь».

И действительно, следующая попытка вернуться к реформе стала возможной лишь в 1997 году, уже без Фадеева.

Глава V

Зайцев: предложение без спроса

В среде самих железнодорожников первые предметные разговоры о необходимости проведения реальной рыночной реформы и, в частности, об акционировании железных дорог появились вскоре после образования МПС России. Инициатором таких планов выступил начальник Октябрьской железной дороги (ОЖД) Анатолий Зайцев. Совместно с рядом профессоров Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (Алексей Ефанов, Владимир Третьяк и др.) он организовал целенаправленное изучение опыта работы российских железных дорог в царское время и 1920-е годы, а также ознакомление с современной зарубежной практикой функционирования железнодорожного транспорта. На Октябрьской магистрали был разработан план изучения командным составом принципов ведения хозяйства в рыночных условиях. В частности, состоялся ряд семинаров, на которых с докладами выступили экономисты, юристы, специалисты в области управления,

народные депутаты.

Сам Зайцев комментировал автору данные инициативы таким образом: «После отпуска цен ситуация пошла, можно сказать, вразнос. Цены на потребляемую железной дорогой продукцию резко стали подниматься вверх, поскольку предприятия могли их сами устанавливать, а наши тарифы по-прежнему регулировались государством. И мы начали бороться за жизнь двумя путями. Первый путь – централизованный. Мы требовали у Правительства, чтобы в соответствии со средневзвешенным ростом цен нам также устанавливали и право повышать тарифы. В конечном итоге было достигнуто соглашение и вышло Постановление Правительства, где говорилось, что по истечении каждого квартала нам разрешалось повышать тарифы на 80% от средневзвешенной цены той продукции, которую в массовом порядке потребляет Министерство путей сообщения. Но при этом мы также понимали, что все время жить с протянутой рукой и ждать, когда тебе дадут право отреагировать на происходящие на рынке явления, нельзя. То есть нужно дать МПС более гибкие, рыночные инструменты. В то же время мы твердо придерживались позиции, что железные дороги должны быть государственными, а поэтому разработали план такого акционирования, когда 100% акций оставалось у государства, и предложили провести эксперимент на Октябрьской железной дороге. Были подготовлены все необходимые документы, включая даже такой, как этика поведения работника».

Поскольку это была первая в постсоветской России программа акционирования железнодорожного транспорта и его перехода к рынку, следует представить ее поподробнее, используя, прежде всего, один из официально подготовленных для членов коллегии МПС докладов Зайцева.

В частности, в документе констатировалось: «Проводимая Президентом и Правительством РФ система экономических реформ, в том числе по разгосударствлению и приватизации предприятий с одновременным снятием ограничений на цены, неизбежно приведет при относительно низком и стабильном уровне тарифов и снижении объемов перевозок к катастрофическим последствиям в экономическом результате работы дороги. При существующем положении дел рассчитывать на поступление дотаций из государственного бюджета нереально. Выход из сложившейся ситуации мы видим в коренном изменении экономико-правового статуса железной дороги, то есть в организации ее в государственную акционерную компанию холдингового типа».

В числе преимуществ новой формы собственности отмечались следующие: безубыточность работы; свобода выбора хозяйственных решений; возможность защиты прав дороги и МПС по владению, пользованию и распоряжению имуществом (в частности, землей) от притязаний местных органов власти; повышение мотивации работы и социальной защиты трудового коллектива за счет частичной приватизации и выкупа акций работниками дороги; создание системы финансового управления и контроля.

Необходимость акционирования железной дороги и пе-

рехода к равноправным с клиентурой и поставщиками рыночным отношениям Зайцев обосновывал катастрофически ухудшающимся финансовым положением ОЖД на протяжении 1991-го и начала 1992 года. Приведя соответствующую статистику¹, он констатировал: «Работая как государственное предприятие в 1992 году, дорога, несмотря на неоднократное увеличение тарифов, не сможет покрыть полученными доходами свои потребности в расходах, так как изменение тарифов не соответствует уровню изменения цен на потребляемые ресурсы. ... При сложившемся положении, а также учитывая то, что в 1991 году дорога получила от государства лишь пятую часть ресурсов, необходимых для обеспечения ее работы, а в 1992 году можно рассчитывать менее чем на 15% от уровня 1991 года, ставится под угрозу ее жизнедеятельность».

Кроме того, Зайцев указал на явное несоответствие существующей законодательной базы железнодорожного транспорта стремительно меняющимся в стране экономическим отношениям. В частности, он отмечал, что «нигде не закреплено право железных дорог о широком использовании договорной основы в организации перевозок и, в частности, по срокам доставки грузов, тарифам и другим сборам».

В таких условиях наиболее оптимальным выходом начальник ОЖД считал акционирование железной дороги, что позволило бы в первую очередь повысить ее доходность. При этом указывались следующие открывающиеся возможности: привлечение дополнительных инвестиций за счет выпуска акций, облигаций и других ценных бумаг; введение контрактно-договорных отношений с грузоотправителями, увязывающими уровень тарифов с поставкой выпускаемой ими продукции вплоть до подписания бартерных договоров; получение права на установление уровня транспортных тарифов во всех видах перевозок без согласования с местными органами власти; заключение прямых контрактов на экспортно-импортные перевозки; получение доходов от новых видов услуг грузовладельцам и пассажирам; совершенствование организационных структур; принципиально новая мотивация работников как членов АО; расширение возможностей коммерческой деятельности путем создания новых структур (СП, торговые дома, биржи и т. п.); ликвидация убыточных предприятий вплоть до их продажи.

Экономическая модель предусматривала создание государственной акционерной компании «Октябрьская железная дорога» в виде холдинга, то есть владеющей контрольными пакетами акций других предприятий. Взаимоотношения с МПС России предлагалось строить на основе генеральных соглашений (сроком на 5–10 лет) и ежегодных договоров, базирующихся на законах Российской Федерации. В данных документах должны были фиксироваться взаимные обязательства сторон и их материальная ответственность.

В частности, дорога принимала бы на себя обязательства выполнять государственные заказы на перевозку грузов и пассажиров; указания диспетчерского аппарата МПС; регу-

¹ Отправление грузов в 1991 г. уменьшилось к предыдущему году на 9%. В январе 1992 г. к январю 1991 г. – на 15%. Прибыль по перевозкам за 1991 г. равнялась 89,6 млн руб., что составило к уровню 1989 г. 46%, а к 1990 г. – 21,4%. Прогноз на 1992 г. – убыток в сумме более 3 млрд руб. (с учетом инфляции).

лировочные задания по сдаче порожняка и установленные МПС нормативы эксплуатационной работы; сетевые графики движения и планы формирования поездов; ПТЭ, инструкции по безопасности движения и другие регламентирующие общесетевые документы. Министерство путей сообщения должно было бы при этом выполнять обязательства перед дорогой в части предоставления ей централизованно распределяемых фондов на материально-технические ресурсы и транспортные средства, информационное обеспечение и др.

Предполагалось, что в состав АО войдут промышленные, строительные, торговые, медицинские, учебные, снабженческие и проектно-конструкторские организации, а также вновь создаваемые предприятия коммерческого типа. Отделениям дороги планировалось придать статус дочерних компаний. Деятельность холдинга должна была вестись «на принципах полного хозяйственного расчета». Все имущество, закрепленное за компанией (включая земли под путями и станциями, инфраструктуру и др.), должно было принадлежать ей «на праве полного хозяйственного ведения», а имущество, закрепленное за предприятиями, входящими в АО, находиться в их «оперативном подчинении».

Учредителем АО являлась бы Октябрьская железная дорога, выступающая «от лица государства с контрольным пакетом акций».

Очень важным пунктом проекта являлось наделение компании «правом самостоятельного определения тарифов на все виды перевозок с учетом экономически обоснованных затрат, выплаты налогов, других платежей и изменения цен на все виды потребляемой ею продукции». В подготовленных Зайцевым документах даже уже прогнозировалось, что это позволило бы дороге в 1992 году получить дополнительных доходов на 5 млрд рублей больше, чем в условиях работы в качестве государственного предприятия. В частности, указывалось, что это достигалось бы за счет установления региональных цен на перевозки грузов в прямом сообщении, повышения действующего уровня тарифов на перевозки грузов в местном сообщении, изменения договорных отношений с Министерством обороны, морскими портами, автотранспортными и сельскохозяйственными предприятиями, увеличения пригородных тарифов до рентабельного уровня, установления договорных надбавок за комфортность в пассажирских поездах, снижения штрафов за просрочку в доставке грузов за счет установления своих норм пробега и сроков доставки, установления прямых связей и изменений взаимоотношений с пограничными государствами.

Предполагалось, что для акционирования дороги необходимо специальное решение Правительства или Президента. С момента его выхода все имущество дороги «приобретает особый вид федеральной собственности, иначе, дороге (в лице ее начальника) передаются права на владение, распоряжение и пользование имуществом, в том числе права на проведение акционирования отдельных видов деятельности в пределах дороги от лица государства». Предусматривалось, что высшим органом управления компании будет общее собрание или конференция, а между ними – совет директоров, который избирает председателя.

Рабочим органом должно было стать правление, действующее от имени компании и решающее все текущие вопросы. Ликвидация или реорганизация АО могла быть осуществлена только по решению общей конференции.

В целом в документе констатировалось, что целесообразность реорганизации дороги в акционерную компанию очевидна. И в заключение несколько туманно добавлялось: «Вместе с тем необходимо иметь в виду, что само по себе акционирование неспособно изменить технологических параметров функционирования основной и вспомогательной деятельности. Оно создаст лишь предпосылки для последующего изменения в технологическом процессе, а также приведет к кардинальным изменениям в статусе собственности железной дороги, и уже затем это сможет отразиться на основной и вспомогательной деятельности».

Зайцев обращался к членам коллегии с просьбой поддержать инициативу Октябрьской первой на сети железных дорог России осуществить переход к рынку на новой экономической основе.

После разработки документов по акционированию Зайцев стал предпринимать настойчивые попытки добиться в отрасли общего понимания необходимости движения к рыночным методам работы. С этой целью он вынес эти вопросы на Ассамблею начальников дорог, проведенную 3–6 марта 1992 года в Санкт-Петербурге. Тема была сформулирована так: «Рыночный механизм и маркетинг на транспорте». На Ассамблее были заслушаны следующие доклады: «Маркетинг – рыночная концепция управления экономикой», «Акционирование – эффективный путь развития транспортных организаций», «Железные дороги – деловые партнеры зарубежного бизнеса», «Коммерческие банки и транспорт», «Формы управления государственным имуществом в условиях рыночной экономики» и др. К работе Ассамблеи был выпущен ротапринтный сборник «Магистрالی акционирования», в котором была представлена проделанная в 1990–1992 годах работа по изучению проблем вживания железных дорог в рыночную экономику.

Очень характерно, что сам Зайцев некоторое время спустя вынужден был официально констатировать: «Вопросы для некоторых участников семинара казались нежизненными, преждевременными, просто новыми». Однако, по его мнению, мероприятие одновременно показало всей отрасли, что «уже тогда в Санкт-Петербурге фактически возродилась школа рыночников на транспорте».

А официальный организатор Ассамблеи Эдуард Поддашкин впоследствии вспоминал: «Когда мы в январе 1992 года с группой начальников дорог ходили по инстанциям и отстаивали существование МПС, то каждый вечер собирались у себя в гостинице «Россия», подводили итоги, обсуждали планы дальнейших действий. При этом у меня родилась идея создать совещательный орган начальников железных дорог, который бы позволил нам в своем кругу, без участия высшего руководства, обсуждать производственные дела, делиться опытом, проговаривать какие-то возникающие предложения. Мысль всем понравилась, и Зайцев предложил назвать такие собрания Ассамблеями начальников дорог и первую из них провести в Санкт-Петербурге. Это было принято, и организатором пер-

вой Ассамблеи поручили быть мне. Повестку предложили Октябрьская дорога и ЛИИЖТ – о рыночных отношениях на железных дорогах. В частности, речь шла о предложениях по акционированию Октябрьской дороги. Как назло, в первый день проведения Ассамблеи на дороге произошло крушение с тяжелыми последствиями. Позвонили Фадееву с вопросом, не отменить ли мероприятие, но он сказал – проводите. Зайцев на заседании присутствовать, естественно, не мог, поэтому с основным докладом выступил кто-то из его заместителей. Надо быть объективным и признать, что идею акционирования раскритиковали и не поддержали. Потом «октябрюта» еще какое-то время свои наработки представляли на других железных дорогах, но вскоре это дело затухло и никаких шевелений в этом плане до 1996–1997 годов уже не было. Кстати, и насчет самих Ассамблей надо сказать, что у нас была мысль обсуждать между собой какие-то текущие дела, и поначалу так оно и было. Но потом в них стали принимать участие руководители МПС, представители главков – и все пошло уже не так, как задумывалось¹.

После Ассамблеи по поводу акционирования Октябрьской железной дороги прошло еще одно совещание в Санкт-Петербурге с участием руководства министерства, но без каких-либо продуктивных последствий. Затем на одной из коллегий МПС 1992 года с участием министра экономики Андрея Нечаева Фадеев дал слово Зайцеву, чем тот мог бы воспользоваться для изложения идей акционирования в отрасли. Однако, по свидетельству очевидцев, начальник Октябрьской дороги начал говорить практически о другом, и, что называется, свой шанс не использовал.

Сам Зайцев спустя полтора десятка лет рассказывал автору следующее: «После того как мы выступили с планами акционирования, Геннадий Матвеевич назначил комиссию МПС во главе с первым заместителем министра Поддавашкиным. При этом он сказал, что если будет обсуждение и вы примете такое решение коллективно, я его подпишу. Но

потом, когда комиссия единодушно признала наши доводы удовлетворительными и я радостный пошел к Фадееву доложить об этом, он сказал: это ты продавил такое решение, но пока я живой, акционирования не будет. Вот так было дело, если уж честно об этом говорить. Затем мы еще раз рассматривали вопросы акционирования на Ассамблее на Сахалине, и тогда уже все делалось для того, чтобы воспрепятствовать этому».

Фадеев оценивал описываемые процессы по-иному. В 2007 году автор задал ему вопрос: «В начале 1990-х годов Зайцев выступал с планом акционирования железных дорог при сохранении их в управлении государства. Вы не поддержали эти идеи и в дальнейшем практически запретили все разговоры на такие темы. Считаете, что было еще слишком рано?» Фадеев ответил: «Хороший вопрос, но Вы здесь неправы в чем? Сам факт выноса предложений Анатолия Александровича на коллегии говорит о том, что я не препятствовал этому и ничего не запрещал. Наоборот, я даже, можно сказать, инициировал рассмотрение данного вопроса, ибо – я люблю инакомыслящих. И этого у меня никто не отнимет. Я всегда говорил: любой руководитель обязан уметь выслушать иное мнение, вне зависимости от того, примет он его потом или нет. Когда Зайцев выступал с идеей акционирования уже довольно долго, я сказал: подготовьте этот вопрос, привлечите консалтинговые компании, и мы проведем коллегию. Состоялось рассмотрение. И все увидели (включая Зайцева), что вопрос совершенно сырой, последствия предлагаемых решений не проработаны и никакого понимания в умах людей не вызывают. Но и тогда эти предложения не были отвергнуты коллегией, а было решено продолжить изучение темы. Мне очень важно было не погасить эти ростки. Ведь отрасль в то время уже оказалась, по сути, в неправовом поле, и я знал, что долго такая ситуация продолжаться не сможет».

Продолжение следует.

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

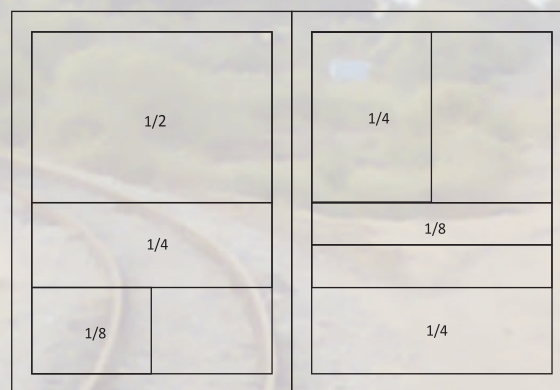
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
19'575	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
35'235	6 перс. рассылок	
49'915	9 перс. рассылок	
62'640	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
36'975	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
66'555	12 перс. рассылок	
94'285	18 перс. рассылок	
118'320	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
69'600	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
125'280	24 перс. рассылки	
177'480	36 перс. рассылок	
222'720	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

При размещении рекламы на год электронные рассылки и 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 публикации на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
52 800	1/8 полосы + 5 строк	4 / 29 000	-
92 400	1/4 полосы + 10 строк	8 / 58 000	дополнительное продвижение в социальных сетях
162 750	1/2 полосы + 20 строк	12 / 87 000	
283 950	1 полоса + 40 строк	16 / 116 000	

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

- при размещении рекламы от 1/4 полосы и выше специальный подарок – 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 «Брянскрезинотехника» (Брянская область, г. Брянск)
- ООО «ВагРемСервис» (Брянская область, г. Новозыбков)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорюзел» (Московская область, г. Мытищи)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «МЕТАКОМ» (Свердловская область, г. Арамиль)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИИ» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПО «ЗНСП» (Завод новых синтетических продуктов) (Ростовская область, г. Волгодонск)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)
- TOO «Vagon Service Almaty» (Казахстан, г. Алматы)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.





V МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO-RUSSIA VIETNAM 2023 EXPO EURASIA 2023 VIETNAM

ХАНОЙСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

Энергетика, машиностроение, транспорт, металлургия и металлообработка, горнодобывающая и нефтегазовая промышленность, химическая промышленность, строительство, медицина и фармацевтика, сельское хозяйство и пищевая промышленность, информационно-коммуникационные технологии, образование и наука.

**6–8 ДЕКАБРЯ
2023**

ВЬЕТНАМ, ХАНОЙ

INTERNATIONAL CENTER
FOR EXHIBITION (I.C.E)

No. 91 Tran Hung Dao, Hoan Kiem – Hanoi

www.zarubezhexpo.ru

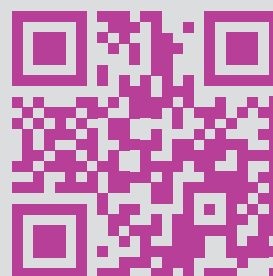
www.ExpoRF.ru

www.ExpoEurasia.org

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

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






МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

TRANSPORT OF RUSSIA | INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

14-16 НОЯБРЯ | NOVEMBER 2023

 Москва, Гостиный Двор
Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ БАНК-ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЕЧЕРНЕГО ПРИЕМА



РЕКЛАМА

СПОНСОР



ПАРТНЕР
ДЕЛОВОГО ФОРМАТА



ПАРТНЕР
ДЕЛОВОГО ФОРМАТА



СПОНСОР



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

