



ДЕПО

3(148) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

март

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 4

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 7 - 9

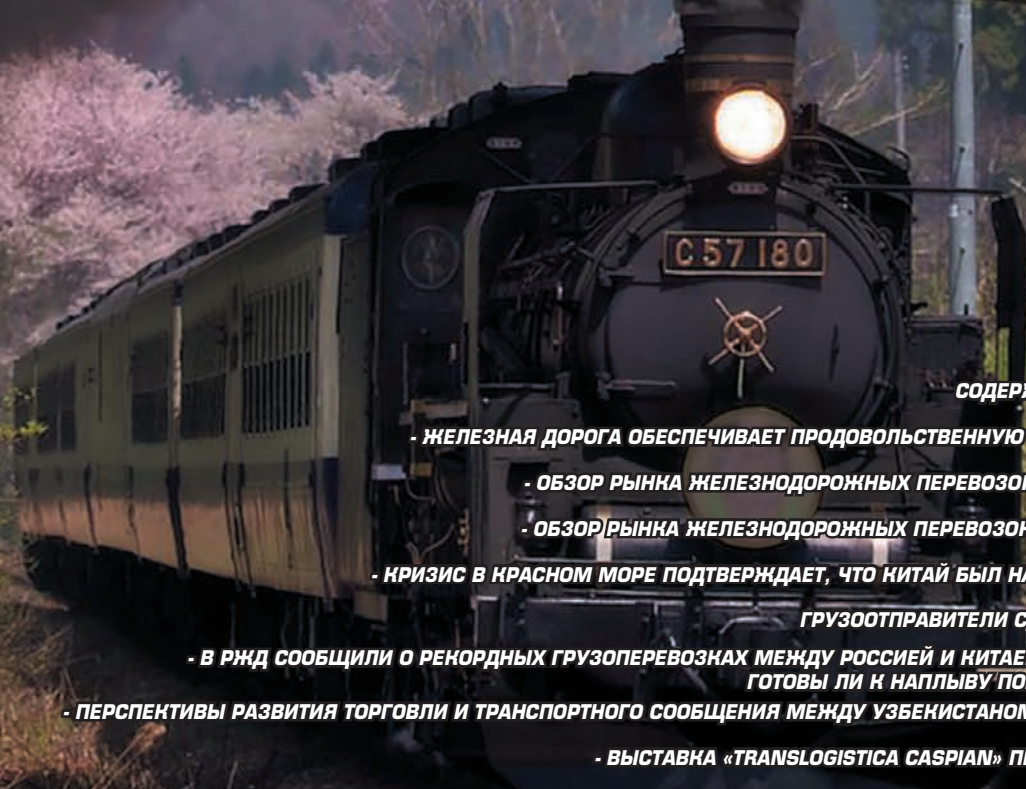
Материалы и оборудование для ВСП

стр. 11 - 12

Справочная информация

стр. 1, 15 - 40

**С Праздником
8 марта!**



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПРОДОВОЛЬСТВЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

стр. 15

- ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ЯНВАРЬ 2024

стр. 16

- ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ФЕВРАЛЬ 2024

стр. 17

- КРИЗИС В КРАСНОМ МОРЕ ПОДТВЕРЖДАЕТ, ЧТО КИТАЙ БЫЛ НА ШАГ ВПЕРЕДИ

стр. 18

ГРУЗОТРАНСПОРТНИКИ СДЕЛАЛИ ВЫБОР

стр. 19

- В РЖД СООБЩИЛИ О РЕКОРДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ЗА 2023 ГОД: ГОТОВЫ ЛИ К НАПЛЫВУ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ

стр. 20 - 21

- ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И БЕЛАРУСЬЮ

стр. 22 - 33

- ВЫСТАВКА «TRANSLOGISTICA CASPIAN» ПРОЙДЕТ В ИЮНЕ

стр. 34 - 35

ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 36 - 37

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40



Translogistica

Ural

Выставка-форум по логистике
и коммерческому транспорту

3 дня
работы

**30 октября –
01 ноября
2024**

Екатеринбург,
МВЦ
«Екатеринбург-
ЭКСПО»

+ 1 000
ЛОГИСТОВ
Урала

2 потока
мероприятий
деловой
программы

Транспортно-
логистические
услуги и
коммерческий
транспорт

Организатор



Международная
Выставочная
Компания

+7 (343) 226-04-29
tl-ural@mvk.ru

Подробнее о выставке
translogistica-ural.ru



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAURAL				2-я сторона обл.
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 4
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	2
Россия / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 48-89-89, +7 (951) 409-04-33	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	3
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	3
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	4
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2024				5
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2024				6
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	7
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	8
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	9
ВЫСТАВКА «МЕТАЛЛУРГМАШ. ЛИТМАШ. МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ»				10
ВЫСТАВКА МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ «МЕТАЛЛООБРАБОТКА. СВАРКА – УРАЛ»				11
Россия	Пермь	МСУ PRO EXPO	+7 (342) 264-64-64	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				12 - 13
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	12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	13
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	13
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	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
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПРОДОВОЛЬСТВЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ				15
ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ЯНВАРЬ 2024				16
ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ФЕВРАЛЬ 2024				17
КРИЗИС В КРАСНОМ МОРЕ ПОДТВЕРЖДАЕТ, ЧТО КИТАЙ БЫЛ НА ШАГ ВПЕРЕДИ				18
ГРУЗОТРАНСПОРТИСТЫ СДЕЛАЛИ ВЫБОР				19
В РЖД СООБЩИЛИ О РЕКОРДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ЗА 2023 ГОД: ГОТОВЫ ЛИ К НАПЛЫВУ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ				20 - 21
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И БЕЛАРУСЬЮ				22 - 33
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
ВЫСТАВКА «TRANSLOGISTICA CASPIAN» ПРОЙДЕТ В ИЮНЕ				34 - 35
АЗЕРБАЙДЖАН	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				36 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
21-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				3-я сторона обл.
АЗЕРБАЙДЖАН	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	

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.



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

Стоимость такого модуля

всего

11 550 руб.



+7(980)187-10-55

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) думпкара	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/в)	Ш2В-90 (106)	шт	770,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Закладная 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
Плита фитинговая с упорами	31 901-Нсб ГОСТ 977-88	шт	5 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33



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



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
 БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ
 ОСНОВАНИЕ И ТЕСТИРОВАНИЕ



tdbzbo.ru

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

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



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

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



ЛИТМАШ



МЕТАЛЛУРГИЯ

**04-06 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ**

2024

Место проведения:



12+

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



04-06
июня 2024

Москва
ЦВК «Экспоцентр»



АРСС

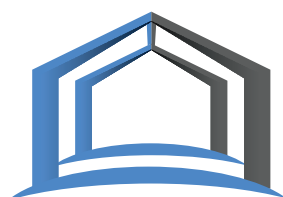
При поддержке:
Ассоциация развития
стального строительства



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

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 М 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



ЖЕЛДОРМАРКЕТ
 железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU



ТрансЭнергоТрейд

Надёжность! Доверие! Успех!

Мы говорим "НЭТ" просто вагонов без дела!

Пишите: info@transenergytrade.ru Звоните: +7 (812) 677-95-02 Смотрите: <https://transenergytrade.ru/>

Наименование	Компания	Телефон
Наименование	ООО «ТЭТ»	ЗВОНИТЕ! + 7 (812) 677-95-02 ПИШИТЕ! info@transenergytrade.ru СМОТРИТЕ! transenergytrade.ru
Колесные пары б/у, СОНК, НОНК		
Боковые рамы и наддресорные балки, новые и б/у		
Крытые вагоны, модель 11-270, 1991-1994г. – 30 шт.		
Крытые вагоны, модель 11-280, 1991-1992г. – 20 шт.		
Полувагоны, модель 12-132, 2001-2002 гг. – 50 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-401, 1980-1984гг. – 20 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-4012, 1989-91гг. – 10 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-2114, 2007 г. – 5 шт.		
Платформы-лесовозы, модель 13-401-20, 1975-1980 гг. – 50 шт.		
Фитинговые платформы, модель 13-2116, 2014 г. - 5 шт.		
Фитинговые платформы, модель 13-9744-03, 2012 г. - 2 шт.		
Хоппер-зерновозы, модель 19-752 и 19-3054, 1993 г. – 10 шт.		
Хоппер-дозаторы, модель 20-Х351-02, 1987 – 1989 гг. – 8 шт.		
Цистерны для вязких НП, модель 15-021-02, 1999г. - 12шт.		
Краны ж/д, мод. КЖС-16, КЖ-561 (25т), КЖ-662 (32т), 2005-2007гг.		
Кран ж/д Сокол 80.01 (80тн), 2001г.		
Кран укладочный, мод. УК-25/9-18, 1982-83гг.		
Выправочно-подбивочные машины, мод. ВПО-3000, ВПРС-10, ВПРС-500, ВПРС-03.		
Маневровые локомотивы, ТГМ-4, ТЭМ2.		

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

16+

металлургмаш. литмаш. металлоконструкции

Екатеринбург,
12–15 марта 2024

выставка технологий и оборудования
для металлургии, литейной промышленности
и готовой металлопродукции



(342) 264-64-24
bav@expoperm.ru
metalmash.expoperm.ru

16+

Металлообработка. Сварка — Урал Екатеринбург

12–15
марта
2024

международная выставка технологий,
оборудования, материалов для машиностроения,
металлообрабатывающей промышленности
и сварочного производства

крупнейший специализированный
региональный проект в России



(342) 264-64-27
egorova@expoperm.ru
metal-ekb.expoperm.ru

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 (напролон) 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)
- эмальированные 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 (напролон) 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

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 старогодных материалов, прошедших тщательную сортировку и имеющих необходимые рабочие характеристики для повторной укладки в путь. Для контроля качества старогодных материалов у нас заключен договор на осуществление выходного/выходного контроля материалов для повторного использования с аттестованной лабораторией.



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Рельсы старогодние			ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,45-12,5 износ до 4/4 мм	т	65 000	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 12,40-12,44 износ до 4/4 мм	т	62 500	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,00-12,39 износ до 4/4 мм	т	60 500	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 10,00-11,99 износ до 4/4 мм	т	55 500	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Рельсы новые			ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р-65 ДТ 350 12,5 м. 2022 год	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р-65 ДТ 350 25 м. 2022 год (отгрузка на сцепе)	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Элементы скрепления старогодние			ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Накладка 2Р65 с/г	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Подкладка КБ65 с/г	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40

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
- Противоугон П65, П50 - Клемма ПК, КС - Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

- Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки
- Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика
- Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, бу.**
- Комплект ЖБР, АРС и комплектующие к ним - Комплекты бруса на дерево и ж/б - Шпала деревянная и ж/б
- Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП362, ЦП74
- Колесные пары НОНК, СОНК, колеса 957х175, 957х190, 1058х202, 1050х172, 710х145
- Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.
- Бандажи 1060х143х98, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
- Колодки локомотивные, гребневые - Колодки композиционные

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.bcn23.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, Противоугон 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

17-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского
транспорта и транспортной инфраструктуры



2024

26-28 июня
Москва
Экспоцентр

ERA

Eurasian Rail Alliance Index

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПРОДОВОЛЬСТВЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Сегодня маршруты «Евразийского агроэкспресса» работают в регулярном сообщении с Китаем и странами Юго-Восточной Азии, идёт раскатка восточного маршрута МТК Север – Юг. Проект находится в постоянном развитии. Все страны – участницы Евразийского экономического союза (ЕАЭС), с которыми у России есть прямое железнодорожное сообщение, в той или иной степени вовлечены в проект. К проекту присоединились Узбекистан, Таджикистан и Туркмения.

Масштабирование сервиса

В начале прошлого года главы правительств – стран ЕАЭС поддержали предложение ЕЭК по включению в совместный интеграционный проект «Евразийский агроэкспресс» перевозок, осуществляемых по МТК Север – Юг в направлении Туркменистана, Ирана, Объединённых Арабских Эмиратов и Индии. Планируется, что объёмы агропродукции, следующие по новому логистическому каналу, к 2025 году увеличатся до 150–200 тыс. тонн и до 600 тыс. тонн к 2030 году.

Участием в проекте заинтересовалась и Турция. В начале 2024 года дирекция проекта подписала с турецкими логистическими и торговыми компаниями соглашение о сотрудничестве и взаимодействии при перевозках продовольственных грузов.

Кроме того, уже проведены тестовые поставки вьетнамских грузов транзитом через Китай, ведутся переговоры о поставках экспортных объёмов продовольственных товаров и фармацевтической продукции. Проработаны форматы поставок с Малайзией и Индонезией. Проведены рабочие переговоры с участием послов и торговых представителей этих стран для определения перспективной грузовой базы. Это морепродукты, фармпродукция, косметическая продукция, пальмовое масло. Планируемые объёмы могут составить до 35–40 тыс. тонн в месяц.

В планах проекта – к 2030 году нарастить объёмы ускоренных перевозок агропромышленной продукции до 1 млн тонн в год при полной сохранности качества доставляемого товара и обеспечении продовольственной безопасности России и стран ЕАЭС.

Наращивание потенциала

Для дальнейшего развития проекта и наращивания грузовой базы в России и странах ЕАЭС необходимо строительство современной агрологистической инфраструктуры, а именно консолидационных складов агропродукции, агрохабов и агрокластеров.

Дирекция проекта – АНО «Евразийская агрологистика» – ведёт планомерную работу в этом направлении и уже добилась определённых результатов.

В прошлом году Дирекцией проекта определены механизмы и согласованы рабочие инструменты проектирования и строительства агрокластеров и хабов с функционалом транспортно-логистического центра (ТЛЦ) или сухого порта в регионах России и стран ЕАЭС.



Например, идёт проектирование оптово-распределительного центра (ОРЦ) с функционалом ТЛЦ в Уфе (Башкортостан). Также подписан ряд соглашений с регионами стран ЕАЭС о присоединении к проекту в части формирования инфраструктурных агрологистических объектов. Сейчас проводятся маркетинговые исследования и определение грузовой базы для включения в проект новых маршрутов.

В конце 2023 года в Джизакской области Узбекистана открыта первая очередь узбекско-российского предприятия – агрологистический комплекс BMB-NRC Agrologistics. Планируется, что в этом году он будет полностью задействован в организации отправок ускоренных железнодорожных поездов и мультимодальных перевозок сельхозпродукции и продовольствия «Евразийский агроэкспресс».

Российское предприятие АО «Славтранс-сервис» совместно с BMB-NRC Agrologistics изучают возможности по созданию транспортного коридора для экспортно ориентированной продукции агрохолдингов Московской области и импорта из Узбекистана. Этот маршрут имеет все шансы стать закольцованным и транспортировать из России замороженную мясную продукцию, кондитерские изделия, масложировую и молочную продукцию, из Узбекистана – свежие фрукты и овощи, сухофрукты и орехи.

В прошлом году 87% экспорта продукции российского АПК приходится на дружественные страны. В частности, экспорт в Китай в этом году увеличился на 58%, в Египет – на 19%, в Индию – на 56%. Всего РФ поставляет продукцию АПК в 150 стран мира.

Источник. 1520international.com

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ЯНВАРЬ 2024

Транзитное время и возможные транспортные коридоры по маршруту Китай – Европа – Китай

Направление Китай – Европа

По направлению Китай – Европа – ограниченное количество мест в связи с кризисом на Красном море. Время транзита по скоростной железной дороге от терминала до терминала составляет 13-14 дней в Польшу, 18-20 дней в Германию и 20-26 дней от двери до двери из Китая в Европу. Есть скоростной поезд Сиань с 13-дневным временем в пути до Дуйсбурга; новый скоростной поезд Иу с 14-дневным временем в пути до Дуйсбурга. Имеется контейнерное оборудование в Китае и Европе. Поезда курсируют бесперебойно и безопасно от границы с Китаем через Казахстан, Россию и Белоруссию до границы с Польшей в течение 6-8 дней.

Направление Европа – Китай

По направлению Европа – Китай – ограниченное количество мест в связи с сокращением отправок поездов в восточном направлении. Транзитное время из Германии в Китай – 12-15 дней. Возможно быстрое бронирование до времени отправления поезда: отправление поезда в течение 7-12 дней с даты бронирования, встреча груза в течение 1-2 дней после даты бронирования. Существуют также железнодорожные / короткие морские перевозки из Франции, Испании, Португалии, Италии, Венгрии, Скандинавии, Великобритании с европейскими транспортными узлами.

DHL Multimodal Ocean Express о кризисе в Красном море

Существуют доступные решения для увеличения пропускной способности Ocean Express. Суда в настоящее

время курсируют через Африну, и решение о маршруте будет приниматься индивидуально для каждого рейса. Время в пути вокруг мыса Доброй Надежды увеличено в среднем на 10 дней. Когда маршрут в западном направлении будет изменен, первым портом захода будет Барселона, следующим – Копер.

Основные железнодорожные и мультимодальные коридоры

DHL Global Forwarding предлагает 4 основных железнодорожных и мультимодальных маршрута:

1) Продолжительность Западного коридора составляет 20-26 дней. Маршрут пролегает через Китай – Казахстан – Россию – Белоруссию – Польшу.

2) Продолжительность Северного коридора составляет 20-26 дней. Маршрут пролегает через Китай – Россию – Белоруссию – Польшу.

3) Продолжительность Среднего (Транскаспийского) коридора составляет 50-60 дней. Маршрут пролегает через Китай – Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузию – Турцию.

4) Продолжительность Южного коридора составляет 28-35 дней. Маршрут пролегает из Китая в Европу через Суэцкий канал. Из-за кризиса на Красном море маршрут пролегает вокруг мыса Доброй Надежды и увеличивается на 10 дней.

**Оригинал статьи доступен
на английском языке.
www.dhl.com**

**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!

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ФЕВРАЛЬ 2024**Транзитное время и возможные транспортные коридоры по маршруту Китай – Европа – Китай****Китай-Европа в восточном и западном направлениях**

Пространство ограничено из-за внезапного перехода объемов на железную дорогу, вызванного кризисом в Красном море и пином сезона китайского Нового года. Показатели времени прохождения поездов из Китая характеризуются задержками из-за погодных условий в Казахстане. Среднее время прохождения поезда через терминал: 13-14 дней из Китая в Польшу, 18-20 дней в Германию. Различные экспресс-поезда продолжают курсировать из Германии в Китай со временем доставки 12-15 дней. Доступны железнодорожные/морские фидерные соединения из Франции, Испании, Португалии, Италии, Венгрии, Скандинавии, Великобритании с европейскими узлами отправления.

Китай-Турция и Центральная Азия

Доступны рейсы из Китая/Европы в Казахстан, Центральную Азию и Южный Кавказ. Прямое западное и восточное сообщение между Китаем/Европой и Турцией – по запросу; альтернативное сообщение с Турцией через Западный коридор и Польшу/Венгрию – регулярно. Средний коридор (2 моря через Каспийское и Черное море) – доступен по запросу; поезда запланированы на конец февраля – начало марта.

DHL Multimodal Ocean Express: Обновление ситуации в Красном море. Доступны решения для создания дополнительных мощностей Ocean Express. Суда продолжают следовать через мыс Доброй Надежды. Решение о маршруте принимается индивидуально для каждого рейса с учетом последней ситуации. Время транзита увеличилось в среднем на 10 дней из-за изменения маршрута через мыс Доброй Надежды.

Обзор рынка: 2023 год

По данным Китайских железных дорог, в 2023 году будет назначено более 17 500 поездов Китай-Европа. По

сравнению с 2022 годом общее количество поездов в 2023 году выросло на 6 %. Общий объем контейнеров вырос на 18 %. Точное количество поездов в 2023 году составило 17 523. Общий рост объема перевозок до 2023 года был обусловлен в основном объемами перевозок из Китая в Россию. По сравнению с 2022 годом количество поездов между Китаем и Германией, Польшей и другими странами ЕС сократилось на 49 % и составило лишь 1/3 от объема 2021 года. Особенно резким было падение железнодорожного экспорта из Китая в некоторые страны ЕС. С началом кризиса в Красном море в декабре 2023 года железнодорожные перевозки по всем коридорам между Китаем и Европой вновь станут пользоваться большим спросом у грузоотправителей, которым требуется более быстрое время транзита. По сравнению с морскими перевозками железнодорожные ставки более стабильны и в 2024 году выросли лишь незначительно. Помимо железнодорожных альтернатив, все больший интерес вызывают мультимодальные маршруты, обеспечивающие устойчивость цепочек поставок.

Основные железнодорожные и мультимодальные коридоры, соединяющие Европу и Азию:

- Западный коридор: 22-26 дней
- Северный коридор: 22-26 дней
- Железнодорожный средний коридор: 50-55 дней
- Автодорога по Западному/Среднему коридору: 20-22 дня / 30-35 дней
- Южный коридор через Суэц: 28-30 дней
- Южный коридор через COGN: 44-45 дней
- Через Дубай: 29-30 дней
- Через Лонг-Бич: 18-23 дня

Оригинал статьи доступен на английском языке.
www.dhl.com

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

КРИЗИС В КРАСНОМ МОРЕ ПОДТВЕРЖДАЕТ, ЧТО КИТАЙ БЫЛ НА ШАГ ВПЕРЕДИ

Инициатива «Один пояс – один путь» не была зловещим заговором. Это был пример подхода, который необходимо применить каждой стране в эпоху неопределенности и разрушений

За последние два месяца внезапный всплеск атак мятежников Хуситов в стратегически важном Баб-эль-Мандебском проливе заставил крупнейших мировых судоходных перевозчиков на несколько недель приостановить транзит через Суэцкий канал, а еще большее количество судов перенаправить свои маршруты, поскольку США и Великобритания начали наносить удары по Йемену и ситуация обострилась.

Геополитические потрясения, вызванные морским терроризмом в Красном море и войной между Россией и Украиной, привели к росту логистических издержек и цен на продовольствие, в то время как мировая экономика с трудом восстанавливается после финансовых потерь, вызванных пандемией COVID-19.

У мира, пораженного непредсказуемыми кризисами, есть только один способ принятия значимых коллективных мер – создание дополнительных путей удовлетворения спроса за счет предложения. Решение проблемы перебоев с поставками – это увеличение количества цепочек поставок.

Китай – единственная страна, которая знала об этом и действовала в соответствии с этой идеей на протяжении многих лет. Однако большинство западных лидеров с неприязнью отнеслись к этому плану как к скрытому намерению подорвать возглавляемый Западом международный порядок, с целью разместить Китай в центре глобальных торговых сетей.

С практической точки зрения инициатива «Один пояс – один путь» представляет собой то, что все страны должны предпринимать в своих собственных интересах.

Необходимость такого подхода стала очевидной в 2021 году, когда огромный контейнеровоз Ever Given сел на мель в Суэцком канале, прак-



Вид с высоты птичьего полета показывает застрявшие суда, ожидающие пересечения Суэцкого канала у его южного входа недалеко от портового города Суэц на Красном море, Египет, 27 марта 2021 года. МАХМУД ХАЛЕД/AFP ЧЕРЕЗ GETTY IMAGES

тически заморозив торговлю между Европой и Азией как раз в тот момент, когда мир пытался восстановить торговлю в условиях экономического спада в связи с COVID-19.

Трудно поспорить с тем, что Инициатива была преобразующей. С 2013 года в страны-участницы поступило около 1 трлн долларов в виде строительных проектов и нефинансовых инвестиций.

Западные дипломаты и аналитики больше не отвергают китайскую инициативу, но все еще не до конца понимают лежащий в ее основе контекст.

Тогда западные и союзные державы начали принимать контрмеры. Были разработаны многочисленные программы, призванные убедить страны брать кредиты по льготным ставкам у многосторонних, а не китайских кредиторов или заключать контракты на строительство сетей 5G или интернет-кабелей с западными, а не китайскими фирмами.

Гонка вооружений в области инфраструктуры уже идет полным ходом. Следует отдать должное Китаю

за то, что после десятилетий пренебрежения со стороны западных держав он включил инфраструктуру в глобальную повестку дня.

Способность спонтанно переключить судоходство с Суэцкого канала на евразийские железные дороги или даже более быстрый арктический морской переход – пример того, как глобальная экономика может стать более устойчивой к потрясениям. Уже только на этом основании инфраструктурно сверхсвязанный мир является более предпочтительным и превосходит нашу нынешнюю систему.

Он также необходим для выживания цивилизации в условиях ускоряющегося изменения климата, который – климатический стресс, вероятно, приведет к миграции миллиарда или более людей в этом столетии. Поэтому создание необходимой инфраструктуры является жизненно важным. Эти инвестиции – часть великой глобальной перестройки, которая способствует развитию мировой экономики.

Оригинал статьи доступен на английском языке. foreignpolicy.com

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ГРУЗОТПРАВИТЕЛИ СДЕЛАЛИ ВЫБОР

В первый месяц 2024 года в контейнерах перевезено 6,5 млн тонн грузов, что на 7,9% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, эксперты рынка прогнозируют дальнейший рост отправок грузов в контейнерах

В январе по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения перевезено 621,1 тыс. гружёных и порожних ДФЭ (20-футовый эквивалент), что на 8,7% больше, чем за аналогичный период 2023 года. Из них количество гружёных контейнеров составило 442,3 тыс. ДФЭ – это на 6,5% превышает показатели января прошлого года. Всего перевезено 6,5 млн тонн грузов.

Факторы роста

Директор по стратегии и развитию Транспортной группы FESCO Максим Шишков связывает увеличение контейнерных перевозок с расширением географии поставок при запуске новых логистических цепочек, а также с ростом транзита грузов из Белоруссии через Россию.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры как в портах, так и внутри страны также способствует контейнеризации, считает директор по грузовому транспорту и логистике Центра экономики и инфраструктуры Игорь Смирнов.

Ключевыми остаются номенклатуры грузов минувшего года: зерно, строительные грузы, химические и минеральные удобрения.

Так, например, экспорт зерна в КНР за 2023-й увеличился почти в два раза. «Удвоение отправок произошло в адрес Китая, это обеспечивалось как раз за счёт контейнерных отправок зерна в портовые зоны его переработки в КНР – порты Тяньцзынь и Циндао», – заявил «Гудку» вице-президент – председатель Комитета по сельскому хозяйству Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» Сергей Соколов.

В январе текущего года по железным дорогам уже перевезено 12,9 тыс. контейнеров с зерном.

Наиболее заметный рост демонстрируют перевозки химических и минеральных удобрений – в январе транспортировано 40,7 тыс. ДФЭ, что в 1,9 раза больше по сравнению с январём 2023 года. «Увеличение перевозок удобрений в контейнерах связано с переключением транзитных потоков из Беларуси в Китай через порты Балтийского бассейна на прямые железнодорожные перевозки через территорию России», – объясняет Игорь Смирнов.

Кроме того, в январе в полтора раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросли перевозки строительных грузов, они составили 19,2 тыс. ДФЭ.

Во внутреннем сообщении, по данным ОАО «РЖД», отправлено 255 тыс. ДФЭ (на 16,7% больше, чем в 2023-м). «Рост внутренних перевозок вызван резким подорожанием перевозок на автотранспорте, особенно на коротком плече», – считает Максим Шишков.



Прогнозы на год

По мнению управляющего партнёра ООО «Инфра Проекты» Алексея Безбородова, по итогам 2024 года прирост в сегменте контейнерных перевозок составит около 15%. Рост объясняется спросом на внутренние перевозки, который диктуется увеличением объёмов отечественного производства, и необходимостью отправки экспорта.

«Даже с учётом существующих инфраструктурных ограничений в этом году мы прогнозируем прирост в 10%», – отмечает исполнительный директор Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок Сергей Авсейков. По его мнению, важным для участников остаётся восточное направление.

«Мы считаем, что контейнерные перевозки могут вырасти к 2030 году на 45% относительно сегодняшнего дня при сохранении существующего запроса бизнеса и государства на развитие экономики России», – отметил он.

По прогнозу Игоря Смирнова, в базовом сценарии рост контейнерных перевозок на железнодорожной сети может сохраниться на уровне 9–10% и по итогам года рынок достигнет показателя 8 млн ДФЭ.

Источник. gudok.ru

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

В РЖД СООБЩИЛИ О РЕКОРДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ЗА 2023 ГОД: ГОТОВЫ ЛИ К НАПЛЫВУ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ?

В 2023 году объем перевозок грузов в сообщении с КНР составил 161 млн тонн. Это на 36% больше, чем в 2022 году. Да и вообще рекорд, сообщил на итоговом заседании правления РЖД гендиректор холдинга Олег Белозеров. В свою очередь, эксперты по международной логистике подтверждают, что пользование именно ж/д перевозками – тренд сегодняшнего дня. Но справляются ли с рекордами и активностью грузоотправителей инфраструктура и, в частности, погранпереходы?

Перевозки в цифрах

По планам, заявляют в холдинге, 2023 год должен был дать прирост в перевозках Россия – КНР 10%. Как отметил глава РЖД, одним из факторов роста объемов перевозок стала работа железнодорожных погранпереходов.

«В частности, „перешел в стадию активной эксплуатации“ новый переход Нижнеленинское – Тунцзян. По нему перевезено уже свыше 3 млн т», – цитируют Белозерова в РБК.

Согласно информации РЖД, перевозки грузов в КНР через ж/д погранпереходы Дальнего Востока выросли на 22,8% (с января по ноябрь в экспортно-импортном сообщении отправили 13,2 млн тонн). Наибольший объем (7,5 млн тонн, +1,2%) проследовал через погранпереход Гродеково (РФ) – Суйфэньхэ (КНР): рост показали уголь, руда, хлебные грузы.

По железнодорожному мосту Нижнеленинское – Тунцзян экспортные перевозки составили почти 2,9 млн тонн: 2,2 млн тонн угля и 623 тыс. тонн руды. Напомним, что первый грузовой состав через мост был отправлен 16 ноября 2022 года.

Перевозки через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия выросли на треть в 2023 году. В обоих направлениях по железной дороге передано 22 млн тонн грузов (это +32% к 2022 году), в том числе 550 тыс. контейнеров ДФЭ (+15%). В декабре 2023 года перевозки выросли на 32,5%, до 1,86 млн тонн. На экспорт через Забайкальск в КНР направили 19,5 млн тонн различных грузов (+37%), среди них 5,9 млн тонн угля (рост в 2 раза), 4,1 млн тонн железной руды (рост в 1,6 раза), 1,9 млн тонн бумаги (+19%).

По новому трансграничному железнодорожному мосту Нижнеленинское – Тунцзян в обоих направлениях передано 3,3 млн тонн (в 2022 г. – 80 тыс. тонн). В основном это российский уголь и руда, а также грузы в контейнерах.

Всего через железнодорожные погранпереходы Дальнего Востока (на границе с Китаем и Монголией) в обоих направлениях перевезено 43,9 млн тонн грузов (+26%), в том числе 1 млн 161 тыс. контейнеров ДФЭ (+26%). На экспорт отправлено более 38 млн тонн грузов (+25%), в основном каменный уголь, пиломатериалы, железная руда, бумага, зерно, удобрения.

Популярность ж/д познают погранпереходы.

В 2023 году с Китаем и Монголией также были согласованы увеличенные нормы передачи поездов: в совокупности с развитием погранпереходов с российской стороны это помогло увеличить объемы перевозок грузов, говорят в холдинге.

Эксперт по международной логистике, ведущий специалист операционного отдела Novelco Алина Чепурная, комментируя для РЖД-Партнера тему ж/д перевозок, отметила, что в 2023 году вновь подтвердилось, что ж/д перевозки – наиболее надежный способ вывоза и ввоза грузов между Россией и Китаем: он приемлем по ценам и менее зависим от погодных условий, чем, к примеру, доставка морем.

«Неустойчивая погода в портах может внести коррективы в планирование доставки – суда подолгу могут стоять на рейдах. Особенно актуальна эта проблема в зимний период. Да и в другие – незначительное штормовое предупреждение с закрытием порта на 2–3 дня может существенно повлиять на работу грузополучателя. Зима сезона 2022–2023, когда суда стояли на рейде во Владивостоке более месяца, „заставила“ клиентов переориентироваться на ж/д отправки, увеличив грузопоток на этом виде транспорта примерно на 30%. Расписание ж/д достаточно стабильно. Поезда выходят из многих городов Китая в сторону РФ. Так же привлекательна и цена. Если сравнивать перевозку из Китая в Москву мультимодальным маршрутом (море + ж/д) и прямым ж/д сообщением, то стоимость второго будет даже ниже», – комментирует А. Чепурная.

Но и ж/д отправки не без проблем. Главные из них, по мнению эксперта, – необходимость найти свободные «места» на интересующие грузовладельцев/грузоотправителей даты, а также ограничения по номенклатурам, которые можно отправить железной дорогой. Однако переход на железную дорогу при экспортно-импортных отправлениях между РФ и Китаем – однозначный тренд. Это подтверждают эксперт и цифры, приведенные выше.

По словам нашей собеседницы, к возникающему наплыву железная дорога не всегда оказывается готова, как с российской, так и с китайской стороны: «При наплыве



КЖД, например, начинает сокращать план и смещать график выхода поезда. Однако такие сдвиги не существенны, занимают в среднем 5–10 дней. Китайская сторона, как и российская, старается как можно быстрее освободить станции от привезенных туда для отправки контейнеров для новых прибытий или отправок».

Сложнее, по словам А. Чепурной, ситуация складывается на погранпереходах в сторону РФ. С Китаем их три: Забайкальск, Монголия, Казахстан.

«Инфраструктура на погранпереходах не была готова к

такому резкому наплыву перевозок. Ограниченность подвижного состава для перегруза с китайской колеи на российскую и наоборот затормаживает процесс. В сезон с декабря по март время перегруза может увеличиться в разы и составить порядка 2–4 недель», – уточняет эксперт.

При этом, по ее мнению, сейчас ситуация выправляется: идет модернизация Восточного полигона, создаются новые пути, расширяются и модернизируются уже существующие, обновляется парк локомотивов и вагонов.

Источник. www.rzd-partner.ru

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ



ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И БЕЛАРУСЬЮ

ВВЕДЕНИЕ

В связи с принятыми странами Европы торговыми санкциями Беларусь ведет работу по перестраиванию своей внешнеторговой логистики. Если раньше в распоряжении Беларуси были рынки, расположенные в непосредственной близости и готовые импортировать белорусскую продукцию, то в настоящее время из-за международно-политической обстановки Беларуси приходится искать новые рынки сбыта. Правительством страны было принято решение интенсифицировать сотрудничество с теми странами, куда уже поставляется белорусская продукция и есть перспективы увеличения объема поставок.

Страны Центральной Азии, в частности Узбекистан, активно включились в формирование новых транспортных маршрутов для привлечения дополнительного экспортно-импортного и транзитного потока товаров по своей территории.

Фундаментальным документом торгово-экономического взаимодействия Беларуси и Узбекистана является дорожная карта сотрудничества двух стран, принятая в ноябре 2018 года и насчитывающая 158 мероприятий по развитию сотрудничества в ключевых сферах экономики.

Немаловажным фактором поступательного развития экономических отношений Беларуси и Узбекистана является членство двух стран в Содружестве Независимых Государств (СНГ), прежде всего участие в Соглашении о создании зоны свободной торговли в рамках СНГ для экономической интеграции. Кроме того, с 2020 года Узбекистан является государством-наблюдателем при ЕАЭС. В 2021 году был подписан Меморандум о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Правительством Республики Узбекистан, утвержден план совместных мероприятий.

В данном обзоре рассматриваются основные аспекты торгово-экономических отношений между Беларусью и Узбекистаном, а также преимущества и риски для двусторонней торговли, возникающие в связи с развитием транспортного сообщения в регионе.

ДУВУСТОРОННИЕ ОТНОШЕНИЯ

Узбекистан – один из ключевых торговых партнеров Беларуси в Центральной Азии, что декларируется правительствами государств, а также находит свое отражение в статистических показателях.

13 сентября 2018 года вступил в силу Договор между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о социально-экономическом сотрудничестве на 2019–2023 годы, который во многом способствовал углублению и диверсификации двусторонних

связей между странами, а также росту показателей взаимной торговли и инвестиций.

Основным драйвером развития двусторонних отношений выступает промышленная кооперация, осуществляемая посредством реализации совместных проектов, в частности, в таких отраслях, как машиностроение, легкая промышленность, сельское хозяйство, фармацевтика. На сегодняшний день в Беларуси создано 117 организаций, учредителями которых являются узбекские юридические и физические лица. На территории Узбекистана действуют 186 предприятий с участием белорусского капитала. Среди них – совместные сборочные производства белорусской сельхозтехники – «Амкодор-Агротехмаш», «УзБелАгромаш» и другие. Продолжается кооперационное сотрудничество ОАО «МАЗ» и ООО «KRANTAS GROUP», ОАО «МТЗ» и АО «Узавтосаноат» в области производства автотехники и тракторов. На территории Узбекистана действует производство сварочных электродов с участием ООО «Светлогорский завод сварочных электродов», реализуются совместные проекты по производству лекарственных средств. Также продолжается кооперационное сотрудничество ОАО «МАЗ» и ООО «KRANTAS GROUP» в области производства спецавтотехники. В конце 2022 года в Ташкенте учреждено совместное предприятие по производству молочной продукции с участием ОАО «Лунинский молочный завод».

В 2021 году было объявлено о создании совместного предприятия между узбекской компанией Uzbekneftegaz и белорусской Belorusneft для разработки углеводородных месторождений в Узбекистане и интенсификации добычи нефти и газа в стране.

Колоссальный потенциал сотрудничества заключается в объединении ресурсной базы и технологий легкой промышленности двух стран. Так, сегодня в Узбекистане работает крупное предприятие по производству обуви UzShoes, учрежденное белорусским холдингом «Марко». В 2023 году представителями производственных предприятий подписано соглашение о намерении создать совместное предприятие по выделке овчинно- мехового, каракулево-смушного, пушно-мехового сырья.

Платформой развития и координации взаимной торговли и инвестиций выступает Межправительственная комиссия по сотрудничеству между Республикой Беларусь и Республикой Узбекистан. В рамках мероприятий Комиссии в настоящее время разрабатываются механизмы поставок в Узбекистан белорусской сельхозтехники в виде комплексного технологического решения с использованием различных финансовых инструментов, а также механизмы осуществления взаиморасчетов между субъектами хозяйствования двух стран. Дальнейшая работа Комиссии будет сфокусиро-

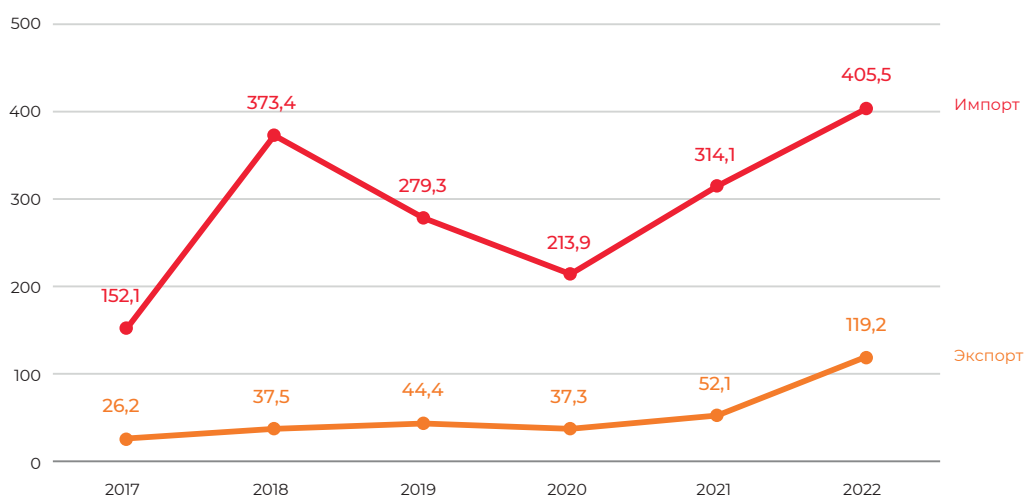
ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ

вана на сотрудничестве в сфере сельского хозяйства, промышленности, медицины и фармацевтики, строительства, легкой промышленности, деревообработки, лесного и водного хозяйства.

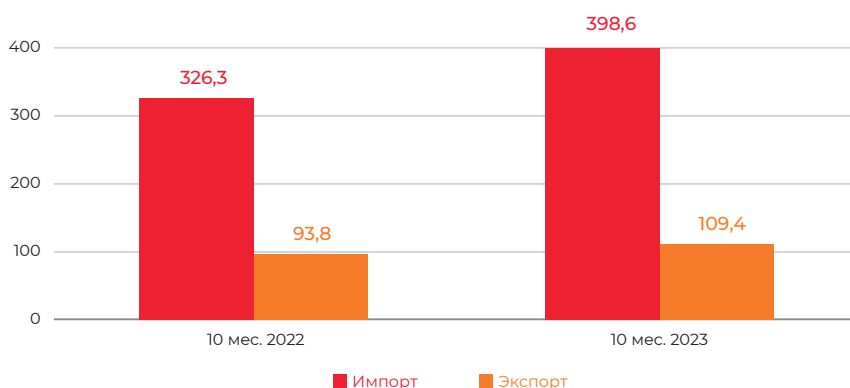
В декабре в Самарканде прошел узбекско-белорусский бизнес-форум, на котором представители делового сообщества обсуждали проекты взаимовыгодного партнерства. Помимо двустороннего взаимодействия, Узбекистан представляет интерес для бизнеса Беларуси как точка выхода на рынки третьих стран, в том числе посредством открытия оптового логистического центра. Это касается в первую очередь продукции белорусской деревообработки, машиностроения, легкой промышленности – как готовой продукции, так и промежуточной группы товаров, а также сырья.

Узбекистан является вторым по объему товарооборота партнером Беларуси в Центральной Азии после Казахстана. За последние три года товарооборот между странами увеличился почти вдвое, достигнув в 2022 году рекордного уровня в 500 млн долларов.

В течение последних семи лет взаимная торговля между Узбекистаном и Беларусью имела переменную динамику. В 2018 году товарооборот стремительно вырос на 130% и составил 411 млн долларов. Снижение объемов торговли в период пандемии 2020 года оказало существенное влияние на товарооборот, однако планомерное восстановление в 2021 году привело к рекордному показателю товарооборота Узбекистана и Беларуси в 2022 году

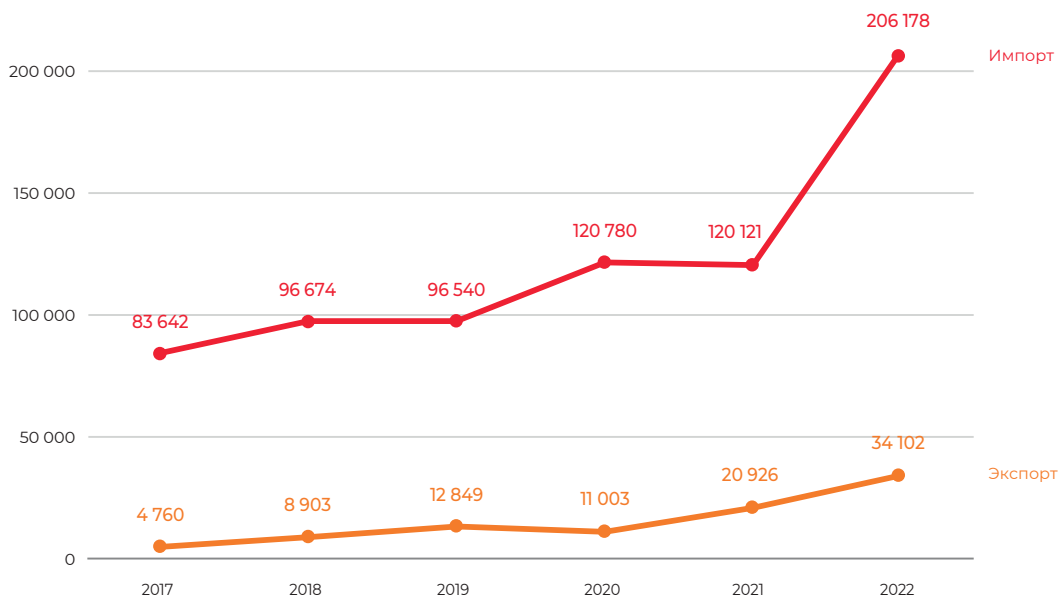
ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ УЗБЕКИСТАНА С БЕЛАРУСЬЮ, МЛН ДОЛЛ.

Источник: Trade Map

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ УЗБЕКИСТАНА С БЕЛАРУСЬЮ В 2022–2023 ГГ., МЛН ДОЛЛ.

Источник: Агентство статистики при Президенте Республики Узбекистан

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ УЗБЕКИСТАНА С БЕЛАРУСЬЮ, ТОНН



Источник: Trade Map

– 525 млн долларов. При этом экспорт узбекских товаров в Беларусь в 2022 году вырос на 128,8%, до 119,2 млн долларов, а импорт – на 29,3%, до 405,5 млн долларов.

Также на протяжении всего рассматриваемого периода у Узбекистана сохраняется отрицательный торговый ба-

ланс: стоимостный объем импорта из Беларуси превышает экспорт Узбекистана более чем в шесть раз.

По данным Агентства, за десять месяцев 2023 года импорт из Беларуси увеличился на 22% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года, достигнув 398,6 млн

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ ПО ОТРАСЛЯМ, 2022, ТОНН



Источник: Trade Map

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ В 2022 ГОДУ ПО УРОВНЯМ ПЕРЕДЕЛА



Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

долларов. Вместе с тем экспорт узбекских товаров в Беларусь рос немного менее интенсивно, увеличившись на 16% до уровня 109,4 млн долларов.

Физические грузопотоки экспорта и импорта также показывают переменную динамику, но с тенденцией к росту. На протяжении всего исследуемого периода Узбекистан имел дефицит в торговле с Беларусью: вплоть до 2022 года грузопоток по направлению из Беларуси в Узбекистан значительно превышал встречный поток. Кроме того, в 2022 году объем поставок в Узбекистан увеличился в четыре раза по отношению к 2021 году и достиг 206 тыс. тонн.

Несмотря на пандемию, в 2020 году грузопоток из Беларуси в Узбекистан увеличился на 25% – абсолютный прирост составил 24 тыс. тонн. Основными его составляющими выступили:

1. Тростниковый сахар – импорт сахара вырос на 31,6 тыс. тонн в 2020 году. В 2017 году сахарные заводы Узбекистана «Хорезм Шакар» и «Ангрен Шакар» прак-

тически приостановили работу после девальвации сума, в связи с чем резко вырос импорт сахара, в 2019 году заводы возобновили работу. В январе 2020 года импортный сахар начали облагать акцизом в 20%, но в апреле из-за пандемии акциз отменили. К тому же, летом 2020 года сахарные заводы снова приостановили производство из-за отсутствия сырья, что привело к росту импорта.

2. Мясо крупного рогатого скота – импорт из Беларуси увеличился на 5,6 тыс. тонн в 2020 году. Узбекистан является нетто-импортером мясной продукции. В 2020 году Беларусь была основным поставщиком мяса и сформировала 51% от общего импорта Узбекистана.

В 2022 году грузопоток из Беларуси в Узбекистан увеличился на 70% – рекордный за последние пять лет абсолютный прирост составил 86 тыс. тонн. Основными составляющими данного прироста стали:

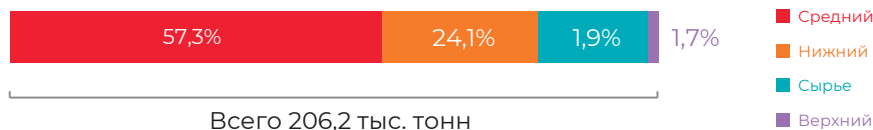
1. Изделия из древесины – импорт из Беларуси увеличился на 68 тыс. тонн. В последние годы белорусская

СТРУКТУРА ИМПОРТА УЗБЕКИСТАНА ИЗ БЕЛАРУСИ ПО ОТРАСЛЯМ, 2022 Г., ТОНН



Источник: Trade Map

СТРУКТУРА ИМПОРТА УЗБЕКИСТАНА ИЗ БЕЛАРУСИ В 2022 ГОДУ ПО УРОВНЯМ ПЕРЕДЕЛА



Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

древесина и продукция деревопереработки активно экспортировалась в страны Евросоюза, однако санкции ЕС привели к развороту лесной отрасли с Запада на Восток, в том числе в Узбекистан.

2. Нефтепродукты – прирост в 16 тыс. тонн. Основным импортируемым продуктом из Беларуси был бензин, в отношении которого также ЕС наложил санкции.

В грузопотоке из Узбекистана в Беларусь преобладает продукция сельского хозяйства, представленная такими категориями товаров, как фрукты и овощи. Всего товары сельского хозяйства составляют 69% физического грузопотока. Следующие 18% грузопотока составляет легкая

промышленность, а именно хлопчатобумажная пряжа и ткани. Из товаров химической промышленности (6,5%) среди поставок преимущественно выделяются синтетические волокна, карбонат и мыло.

Большая часть товаров в структуре экспорта Узбекистана в Беларусь (71,3%) относится к нижнему уровню передела, например плодоовощная продукция. Продукция среднего уровня передела составляет 18,5% – текстильные материалы и изделия, химические вещества и материалы.

Структура импорта Узбекистана из Беларуси не отличается высокой степенью диверсификации. Так же, как и в

Таблица 1.

ДИНАМИКА ФИЗИЧЕСКОГО ЭКСПОРТА УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ ПО АБСОЛЮТНОМУ ПРИРОСТУ В 2021–2022 ГГ., ТОНН

№	Категории продукции	2021	2022	Абсолютный прирост	Относительный прирост
	Всего	20 926	34 102	13 176	63%
1	Съедобные корнеплоды	446	4 018	3 572	801%
2	Капуста	2 951	5 493	2 542	86%
3	Виноград и изюм	3 664	6 151	2 487	68%
4	Синтетические волокна	200	1 184	984	492%
5	Бахчевые культуры	1 445	2 362	917	63%
6	Прочие свежие фрукты	797	1 487	690	87%
7	Лук и чеснок	1 913	2 600	687	36%
8	Хлопчатобумажная пряжа с более 85% хлопка	3 609	4 139	530	15%
9	Соки фруктовые, овощные	178	579	401	225%
10	Отходы хлопкового волокна	62	307	245	395%
11	Продукты из фруктов	4	197	193	4 825%
12	Орехи	132	266	134	102%
13	Оксиды и гидроксиды железа	40	140	100	250%
14	Изделия из углерода и прочих минеральных веществ	113	206	93	82%
15	Хлориды, бромиды	80	160	80	100%
	Прочие	5 292	4 813	-479	-9%

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

Таблица 2.

**ДИНАМИКА ФИЗИЧЕСКОГО ИМПОРТА УЗБЕКИСТАНА ИЗ БЕЛАРУСИ
ПО АБСОЛЮТНОМУ ПРИРОСТУ В 2021–2022 ГГ., ТОНН**

№	Категории продукции	2021	2022	Абсолютный прирост	Относительный прирост
	Всего	120 121	206 178	86 057	72%
1	Древесно-стружечные плиты	16 091	44 122	28 031	174%
2	Нефтепродукты	1 661	18 101	16 440	990%
3	Пиломатериалы	20 240	34 941	14 701	73%
4	Древесно-волоконистые плиты	1 415	13 907	12 492	883%
5	Бумага и картон мелованные	2 852	6 228	3 376	118%
6	Тракторы и тягачи	2 995	5 364	2 369	79%
7	Немелованная графическая бумага и картон	1 527	3 807	2 280	149%
8	Говядина свежая	16 560	18 721	2 161	13%
9	Компоненты молока и продукты из них	2 186	4 120	1 934	88%
10	Готовые продукты из мяса	636	1 813	1 177	185%
11	Облицованная плитка и схожие изделия	1 670	2 501	831	50%
12	Жгут синтетических нитей	20	779	759	3 795%
13	Сульфатная целлюлоза	2 353	3 095	742	32%
14	Поликарбоновые кислоты и их производные	3	604	601	20 033%
15	Полиацетали, полиэферы, поликарбонаты	291	852	561	193%
	Прочие	41 684	39 214	-2 470	-6%

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

структуре экспорта, выделяются две крупнейшие категории – лесная промышленность и сельское хозяйство, 57% и 20% соответственно.

Крупнейшие товарные позиции категории «лесная промышленность» – древесина и изделия из нее, в то время как рост категории сельского хозяйства обеспечивается за счет импорта мяса, а именно мяса крупного рогатого скота, и молочной продукции.

Рост импорта лесной продукции обоснован развитием строительной индустрии в Узбекистане. Кроме того, введенные ЕС санкции в отношении белорусской древесины привели к пересмотру экспортной стратегии лесной отрасли и тем самым открыли для Беларуси новые рынки на Востоке.

Беларусь является основным поставщиком животноводческой продукции и продолжает наращивать поставки, тем самым закрывая до 82% импорта мяса Узбекистаном.

В структуре импорта Узбекистана преобладают товары среднего уровня передела (продукция из древесины и мясные изделия) – 57,3% и товары нижнего уровня передела (пиломатериалы) – 24,1%. На сырье приходится 16,9%, куда входят нефтепродукты и древесное сырье.

Товарная структура прироста экспортного физического грузопотока раскрывает лидирующие категории товаров – различные виды плодоовощной продукции и текстильные изделия. Значительный рост показала категория съедобных корнеплодов, в которую входят морковь, репа, свекла и сельдерей. Кроме того, вырос физический экспорт химических веществ и материалов, а именно оксиды и гидроксиды железа, изделия из углерода, хлориды, бромиды.

Товарная структура импортного физического грузопотока характеризуется приростом продукции из дерева (ДСП, ДВП, пиломатериалы) и переработанным топливом. Кроме того, значительно вырос физический импорт автотехники (тракторы и тягачи), продукции животноводства и изделий из минералов.

В Беларуси имеется устойчивый спрос на поставки из Узбекистана хлопчатобумажной пряжи и трикотажа, необходимых для белорусской легкой промышленности; надстроек для спецтехники; металлопрокатной продукции; виноматериалов. Определенный потенциал расширения имеют поставки мясомолочных и других продовольственных товаров, продукции деревообрабатывающей, нефтехимической и фармацевтической отраслей, дорожно-строи-

тельной, коммунальной и грузовой техники, медицинских препаратов и техники. В течение 2022 года узбекским предприятием «Литейно-механический завод», входящим в состав АО «Узбекистон темир йуллари» (Узбекистанские железные дороги, УТЙ), были заключены контракты на поставку литейно-запасных частей и боковых рам грузовых вагонов в Беларусь. Белорусский рынок также заинтересован в расширении закупок свежей плодоовощной продукции, орехов и сухофруктов из Узбекистана.

На территории Узбекистана активно развивается сеть розничной торговли белорусскими товарами, планируется открытие торговых объектов продукцией пищевой, легкой и деревообрабатывающей промышленности, прорабатывается создание распределительного центра мясомолочной продукции. Узбекистан, со своей стороны, также заинтересован в развитии сети сбыта продукции, в частности посредством открытия в Беларуси представительств экспортных компаний и объектов розничной торговли для продвижения узбекской продукции.

Для того чтобы ориентировать расширяющиеся грузопотоки из Узбекистана в Беларусь на транспортировку по железной дороге, усилиями четырех государств, через территорию которых проходит основной железнодорожный маршрут, создаются финансовые стимулы для грузоотправителей. Так, со стороны Казахстана предоставляются льготы на транспортировку по железной дороге из Узбекистана в Россию, Украину и Беларусь пряжи (ГНГ 5205-5207) и полипропилена (ГНГ 3901, 3902) в приватном¹ универсальном крупно-тоннажном контейнере на приватной платформе в размере 35% от тарифа на перевозку. Со стороны России предоставляется льгота для перевозки плодоовощной продукции, классифицируемой кодами номенклатуры ГНГ 0701-0710, 0803-0810, 12129100, из Узбекистана в Беларусь в рефрижераторном подвижном составе принадлежности АО «УТЙ» в размере 50% от тарифа на перевозку по территории России при условии освобождения ОАО «РЖД» от платы за пользование подвижным составом АО «УТЙ».

Успехи всех вышеприведенных форм сотрудничества Узбекистана и Беларуси, позитивная динамика взаимной торговли и инвестиций после 2018 года говорят о планомерном укреплении двусторонних отношений и наличии долгосрочной перспективы их развития.

ПОТЕНЦИАЛ РАСШИРЕНИЯ ГРУЗОПОТОКА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Для оценки смещения грузопотока в пользу железнодорожной контейнерной перевозки был проведен анализ всех товарных позиций физического экспорта и импорта Узбекистана из Беларуси в 2022 году на предмет того, подлежат ли они контейнеризации. Каждой товарной по-

зиции была присвоена оценка текущего объема грузопотока в эквиваленте ДФЭ2.

Проведенный анализ показал, что из 206 178 тонн белорусского экспорта в Узбекистан 204 525 тонн являются контейнеропригодными грузами. С учетом товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуется около 18,2 тыс. ДФЭ в год, при этом наибольший объем приходится на такие товары, как древесностружечные плиты, пиломатериалы, нефтепродукты. На продукцию животноводства (свежее и замороженное мясо и птица) приходится 15% общего объема контейнеропригодных товаров. Для их транспортировки потребуются рефрижераторные контейнеры – 3,5 тыс. ДФЭ в год. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

Из 32 102 тонн белорусского импорта из Узбекистана почти все товарные позиции являются контейнеропригодными – 31 688 тонн (98%). С учетом текущей товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуется около 4,5 тыс. ДФЭ в год. Расчеты потенциального объема поставок по товарам в ДФЭ демонстрируют, что продукция сельского хозяйства является наиболее перспективным направлением грузопотока. Узбекистан в большом объеме поставляет плодоовощную продукцию (свежие овощи, фрукты и ягода) – 19 тыс. тонн (60%). Исходя из этого, для маршрута Узбекистан – Беларусь для транспортировки плодоовощной продукции потребуются рефрижераторные контейнеры – 2,7 тыс. ДФЭ в год. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ

Ввиду отсутствия у обеих стран прямого выхода к морским портам основными видами транспортного сообщения выступают железнодорожные и автомобильные грузоперевозки. Железнодорожное сообщение в Узбекистане набирает обороты, но недостаточный уровень цифровизации и транспарентности усложняет создание эффективной железнодорожной инфраструктуры. Значительную часть в объеме перевозки грузов занимает автомобильный транспорт – 55%, железнодорожный транспорт – 35%.

Один из основных сухопутных внешнеторговых маршрутов Узбекистана в северо-западном направлении, связывающий его с Беларусью, – это МТК Ташкент – Нунград – Бейнеу – Саратов – Смоленск – Брест. Расстояние от Ташкента до Минска в 4 421 км преодолевается за 9-10 дней. Согласно Министерству транспорта Узбекистана, средняя стоимость перевозки автотранспортом 20-22 тонн груза составляет 2 200 – 2 400 долларов (в одну сторону), рыночная стоимость варьируется от 2 700 до 3 700 долларов.

В августе 2022 года на заседании Евразийского межправительственного совета в Киргизии были одобрены несколько транспортно-логических проектов в странах ЕАЭС, которые должны усилить транзитный потенциал в границах коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг», в

¹ Приватный контейнер – контейнер, не принадлежащий железнодорожным администрациям (Железным дорогам) государств – участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики, имеющий маркировочный код, соответствующий принятой системе нумерации или международному стандарту.

Таблица 3.

**ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА
ИЗ БЕЛАРУСИ В УЗБЕКИСТАН В ДФЭ**

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2022, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	204 525		18 209
1	4410	Лесная промышленность	Древесно-стружечные плиты	44 122	12,57	3 510
2	4407	Лесная промышленность	Пиломатериалы	34 941	12,59	2 775
3	0201	Сельское хозяйство	Говядина свежая	18 721	9,80	1 910
4	2710	Топливо	Нефтепродукты	18 101	12,4	1 460
5	4411	Лесная промышленность	Древесно-волоконные плиты	13 907	12,36	1 125
6	8701	Машиностроение	Тракторы и тягачи	5 364	7,25	740
7	0207	Сельское хозяйство	Мясо и субпродукты птицы	2 040	3,60	567
8	4403	Лесная промышленность	Круглый лес	8 058	15,5	520
9	0202	Сельское хозяйство	Говядина мороженая	6 025	11,90	506
10	1602	Сельское хозяйство	Готовые продукты из мяса	1 813	3,60	504
11	4810	Лесная промышленность	Бумага и картон мелованные	6 228	12,59	495
12	0404	Сельское хозяйство	Компоненты молока и продукты из них	4 120	11,65	354
13	0802	Сельское хозяйство	Орехи, кроме кокосовых, бразильских и кешью	3 807	11,13	342
14	4703	Лесная промышленность	Сульфатная целлюлоза	3 095	13,06	237
15	6907	Прочие	Облицовочная плитка и схожие изделия	2 501	12,48	200
16	0305	Сельское хозяйство	Рыба сушеная, соленая и копченая	44	0,23	193
17	0402	Сельское хозяйство	Молоко и сливки концентрированные	2 179	12,7	172
18	2707	Топливо	Ароматические продукты переработки топлива	973	8,88	110
19	0701	Сельское хозяйство	Картофель	697	7,8	89
20	0406	Сельское хозяйство	Сыры и творог	1 063	11,95	89
			Прочие	26 726		2 313

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь». Со стороны Беларуси в перечень мероприятий вошла реконструкция автомобильной дороги М1/Е30 Брест – Минск – граница России, а со стороны России – строительство и модернизация участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту Европа – Западный Китай. Дан-

ные реновации отдельных участков трансконтинентальных торговых маршрутов могут оказать положительный эффект на сообщение между Узбекистаном и Беларусью.

В ноябре 2023 года в рамках Транспортного форума стран – членов Шанхайской организации сотрудничества было достигнуто важнейшее для евразийской логистики соглашение – Меморандум о взаимопонимании о созда-

Таблица 4.

**ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА
 ИЗ УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ В ДФЭ**

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2022, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	31 688		4 467
1	0806	Сельское хозяйство	Виноград и изюм	5 151	7,0	736
2	0813	Сельское хозяйство	Сухофрукты, смеси орехов и фруктов	1 753	2,43	721
3	0704	Сельское хозяйство	Капуста	5 493	8,0	687
4	5205	Легкая промышленность	Хлопчатобумажная пряжа с более 85% хлопка	4139	8,61	481
5	0706	Сельское хозяйство	Съедобные корнеплоды	3 018	7,80	387
6	0807	Сельское хозяйство	Дыни, арбузы и папайя	2 162	6,0	360
7	0703	Сельское хозяйство	Лук и чеснок	2 400	7,80	308
8	0810	Сельское хозяйство	Прочие свежие фрукты	1 487	6,80	219
9	5503	Химическая промышленность	Синтетические волокна	1184	11,46	103
10	2001	Сельское хозяйство	Флодоовощные консервы с уксусом	48	0,83	58
11	2009	Сельское хозяйство	Соки фруктовые, ореховые и овощные	579	11,50	50
12	2008	Сельское хозяйство	Прочие приготовленные фрукты и орехи	539	12,48	43
13	7411	Металлургическая промышленность	Медные трубы	358	11,18	32
14	8418	Машиностроение	Холодильное оборудование	346	12,63	27
15	0802	Сельское хозяйство	Орехи, кроме кокосовых, бразильских и кешью	266	11,13	24
16	6302	Легкая промышленность	Белье постельное, столовое, туалетное и кухонное	232	11,38	20
17	8704	Машиностроение	Грузовые автомобили	214	10,68	20
18	8450	Машиностроение	Стиральные машины	199	10,68	19
19	6815	Прочие	Изделия из углерода и прочих минеральных веществ	206	11,68	18
20	2007	Сельское хозяйство	Джемы, желе, пюре и схожие продукты из фруктов	197	11,96	16
			Прочие	1 717		137

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

нии и развитию международного транспортного коридора (МТК) Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан. Новый коридор делает путь из Европы в Южную Азию дешевле и короче альтернативных проектов: он на 900 км короче, чем самая короткая – западная – ветвь МТК «Север – Юг». Кроме того, подписание в на-

чале ноября 2023 года Меморандума о взаимопонимании о формировании и развитии мультимодального МТК Россия – Каспийское море – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан можно расценивать как потенциальную возможность появления еще одной транспортной артерии для Беларуси. Мультимодальный маршрут должен проходить

АВТОМОБИЛЬНЫЕ МТК, СВЯЗЫВАЮЩИЕ УЗБЕКИСТАН И БЕЛАРУСЬ



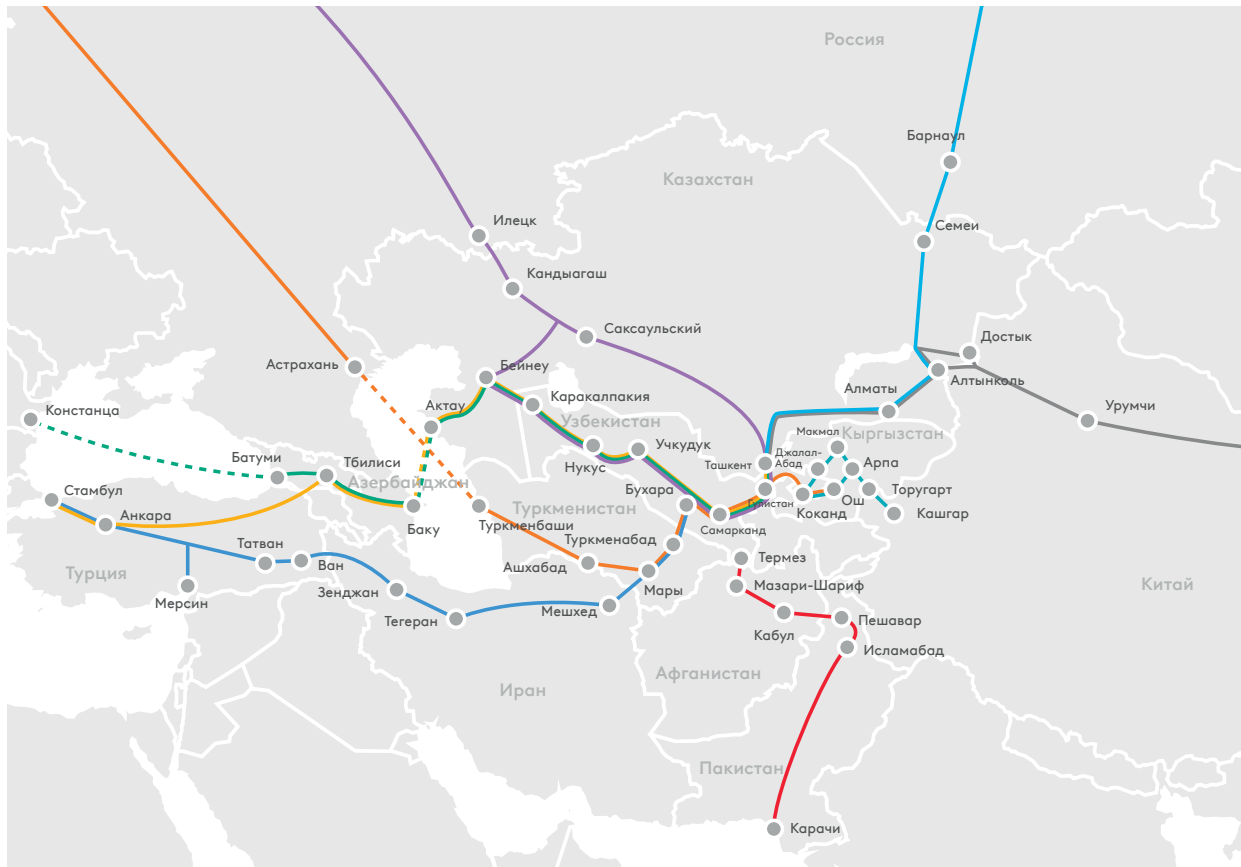
Источник: [Министерство инвестиций, промышленности и торговли Республики Узбекистан](#)

НОВЫЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ МТК С УЧАСТИЕМ УЗБЕКИСТАНА И ПОРТОВ КАСПИЙСКОГО МОРЯ



Источник: Sputnik

АРХИТЕКТУРА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ УЗБЕКИСТАНА



- Трансафганский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Афганистан — Пакистан) [на стадии разработки]
- Южный транспортный коридор (Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия) [меморандум]
- Транскаспийский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция) [на стадии разработки]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Кыргызстан — Китай» [строительство]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция» [протокол о создании МТК]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС» [действует]
- Коридор «Восточные порты Китая» (Узбекистан — Казахстан — Китай) [действует]
- Коридор «Порт Находка» (Узбекистан — Казахстан — Россия) [действует]
- Транскавказский транспортный коридор (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия) [действует]

Источник ERAI

с юга Кыргызстана в Узбекистан, далее в Туркменистан, в порт Туркменбаши на Каспийском море и направиться на север, в Астрахань.

Новые перспективные железнодорожные маршруты через территорию Афганистана, участвующие в формировании восточной ветви МТК «Север — Юг», могут быть задействованы в обеспечении торгово-экономических связей России, Беларуси, стран Центральной Азии (Казахстана, Узбекистана) как с самим Афганистаном, так и с другими странами Южной Азии. Следует также учитывать, что при реализации планов строительства новых железнодорожных линий на территории Афганистана железнодорожная инфраструктура России, Казахстана и Узбекистана полу-

чит дополнительный грузопоток, что может отразиться на пропускной способности железнодорожного сообщения между Узбекистаном и Беларусью.

Согласно Договору о социально-экономическом сотрудничестве на 2019– 2023 годы между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан, в транспортно-транзитной сфере были выделены следующие направления взаимодействия:

1. Совместное участие в реализации инфраструктурных проектов, в том числе использования и расширения транзитных возможностей и потенциалов двух государств.
2. Содействие налаживанию взаимовыгодного сотрудничества между транспортными ведомствами, транспор-

тно-экспедиторскими ассоциациями и предприятиями обоих государств, их участию в международных транспортных конференциях, форумах и других мероприятиях на территориях государств Сторон.

3. Развитие взаимовыгодного сотрудничества в сфере автомобильного, железнодорожного и воздушного сообщения, в том числе обмен опытом в области развития городского пассажирского транспорта.

Геополитическая обстановка оказывает негативное влияние на организацию международных автомобильных грузоперевозок. Для обеспечения бесперебойных поставок возросла актуальность работы по решению оперативных организационных вопросов и развитию альтернативных транспортных коридоров.

Работа по текущим вопросам упрощения процедур и совершенствования логистики ведется в рамках специальной белорусско-узбекской Смешанной комиссии по международному автомобильному сообщению. В частности, достигнуты договоренности об обмене дополнительным контингентом разрешений на двусторонние и транзитные перевозки грузов, а также на перевозки в/из третьих стран для белорусских и узбекских перевозчиков. Ведется работа по развитию альтернативных коридоров для беспрепятственного выхода к странам Европы.

Одним из важнейших достижений работы Комиссии может стать либерализация международных автоперевозок. Так, стороны обсуждают возможность внесения изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 22 декабря 1994 года с целью отмены разрешительной системы на все виды грузовых автомобильных перевозок. К настоящему времени Беларусь уже отказалась от двухсторонних и транзитных «дозволов» с Россией, а разрешения «в/из третьих стран» будут отменены к 2030 году. Беларусь также подписала аналогичное соглашение с Ираном и Кыргызстаном и, помимо Узбекистана, ведет переговоры об отмене разрешительной системы при выполнении автомобильных перевозок с Арменией, Таджикистаном и Сирией.

Помимо двустороннего сотрудничества, Узбекистан и Беларусь располагают доступом к международным форматам взаимодействия, что открывает возможность совместной координации усилий по таким комплексным задачам, как развитие региональных логистических систем. Такой важнейшей многосторонней платформой в настоящий момент выступает Исполнительный комитет СНГ, участниками которого являются обе страны, а также потенциально – Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). Узбекистан является участником ШОС и наблюдателем в ЕАЭС, тогда как Беларусь – наоборот.

Присоединение Беларуси к ШОС находится в завершающей стадии и ожидается в 2024 году. ШОС придает большое значение интеграции в транспортной сфере, а именно эффективности транспортно-логистической стыковки морской и континентальной инфраструктурных составляющих. Таким образом, Беларусь – единственная европейская страна в ШОС – открывает широкое «окно» на

Восток. Вступление Беларуси в ШОС необходимо и даже выгодно по ряду причин самой Организации. Во-первых, Беларусь располагает значительными запасами ископаемых калийных удобрений (Старобинское месторождение). Во-вторых, Беларусь имеет выгодное транзитное положение. Оба пункта привлекательны в первую очередь для локомотива ШОС – России и Китая. По итогам присоединения Беларуси к ШОС, а также к важнейшим для евразийской логистики стратегиям развития, таким как Концепция взаимодействия железнодорожных администраций (железных дорог) государств – членов ШОС от 2 ноября 2019 года, можно прогнозировать значительное продвижение в реализации планов по созданию нового МТК Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан.

РЕЗЮМЕ

Сформированная в советском прошлом структура кооперационных связей и по сегодняшний день обеспечивает взаимодополняемость экономик Беларуси и Узбекистана. Для Беларуси Узбекистан является перспективным партнером в качестве логистического хаба для поставок продукции на другие рынки с точки зрения совместного выпуска продукции и дальнейшего ее экспорта.

Эффективным инструментом расширения торговли может стать открытие производителями и экспортерами двух стран объектов торговой инфраструктуры для представления национальной продукции. Рост взаимной торговли за 10 месяцев 2023 года составил 20% и уже превысил 500 млн долларов, что говорит о хорошей динамике. Рост сбалансированной торговли между странами – результат выстроенных взаимодополняемых товарных потоков.

Сегодня в условиях определенных ограничений Беларусь заинтересована в поставках узбекской продукции (хлопчатобумажная пряжа и трикотаж, продукты питания, плодоовощная продукция), спрос на которую стабилен и достаточно высок. Узбекистан, в свою очередь, наращивает импорт из Беларуси продукции из дерева, переработанного топлива, автотехники и мясомолочной продукции.

Созданию условий для увеличения товарооборота между двумя странами способствует транспортная взаимосвязанность. Развитие альтернативных коридоров и формирование новых логистических цепочек является неотъемлемой частью торгово-экономических отношений. В связи с этим Меморандум о создании транспортного коридора Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан создает перспективы дальнейшего наращивания объема товарооборота Беларуси и Узбекистана. Однако в этой связи для запуска данного МТК в первую очередь необходима скорейшая реализация проекта Трансафганской железной дороги Узбекистан – Афганистан – Пакистан, который позволит связать Беларусь с пакистанскими портами на Аравийском море для экспорта товаров в страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Таким образом, Узбекистан становится стратегическим звеном Центральной Азии в реализации транспортно-логистических проектов региона.

<https://index1520.com>

ВЫСТАВКА «TRANSLOGISTICA CASPIAN» ПРОЙДЕТ В ИЮНЕ АНОНС-РЕЛИЗ

4-6 июня 2024 года в Азербайджане будет организовано важное для региона событие – 21-я Каспийская Международная Выставка «Транспорт, Транзит и Логистика» Translogistica Caspian. Выставка, совпадающая с Бакинской Энергетической Неделей, пройдет в Баку Экспо Центре.

Расположенный в стратегическом положении на пересечении Европы и Азии, Азербайджан является значимым транспортным узлом. На протяжении веков страна играла роль моста, соединяющего многие важные транспортно-логистические маршруты. Традиционная выставка «TransLogistica Caspian» уже много лет фокусируется на основных направлениях транспортно-логистического сектора и еще раз подчеркивает существенную роль страны как транспортного узла.

Помимо Азербайджана, свое участие в трехдневной выставке, которая пройдет в июне, уже подтвердили компании из Германии, Казахстана, Латвии, Объединенных Арабских Эмиратов, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Турция, Украины и Швейцарии. С ростом интереса к успешно организованной выставке в 2023 году, в число стран-участниц в этом году вошли Германия, Латвия и Соединенные Штаты Америки.

Выставка «TransLogistica Caspian» — это эффективная платформа, объединяющая многие направления транспортной сферы. Традиционно в этом году на мероприятии также будут обсуждаться основные направления транспортных отраслей, таких как авиация, железнодорожная инфраструктура, морская отрасль, коммерческий транспорт и транспортно-логистические услуги. Кроме того, выставка охватит ряд новых направлений. Такие темы, как оптимизация логистических процессов, разработка программного обеспечения для среднего и крупного бизнеса

и внедрение ИТ-решений, а также разработка программного обеспечения для автоматизации процессов управления цепями поставок, безусловно, открывают путь к новым и полезным дискуссиям.





Одним из ярких моментов выставки этого года является участие в мероприятии государственных структур наряду с коммерческими компаниями. Выставка предоставляет возможность встретиться с руководителями и экспертами, представляющими государственные транспортные структуры как Азербайджана, так и стран региона, а также продемонстрировать новейшие образцы транспортных технологий, ознакомиться с перспективными государственными инфраструктурными проектами, заключить новые коллаборации, познакомиться с деятельностью новых компаний, получить доступ к потенциальным клиентам а также предлагает множество других уникальных возможностей.

«TransLogistica Caspian» поддерживается Агентством Развития малого и среднего Бизнеса Азербайджанской Республики (HOVIA), Агентством поощрения экспорта и инвестиций Азербайджанской Республики (AZPROMO), Национальной Конфедерацией Организаций Предпринимателей (Работодателей) Азербайджанской Республики (ASH) и Постоянного секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА.

В 2024 году также, как и в прошлом году, выставка активно поддерживается Ассоциацией Организаторов Выставок Азербайджана (ASTA). Организация, отметившая в 2024 году 1 год своей деятельности, уже насчитывает более 40 членов. Компании, входящие в ассоциацию, имеют более чем двадцатилетний опыт проведения крупных международных мероприятий. ASTA активно сотрудничает с государственными учреждениями, бизнес-сектором и общественными организациями для обеспечения высокого уровня организации мероприятий в рамках конгрессно-выставочной деятельности, проводимой в Азербайджане.

В рамках выставки будет организована продуктивная деловая программа, пройдут встречи формата «B2B» и «B2G», различные тематические мероприятия и дискуссии с участием местных и зарубежных компаний. Плани-

руется проведение панельных дискуссий на темы «Страхование международных грузов при перевозке», «Роль железнодорожного транспорта в развитии логистических центров», «Таможенное оформление грузов», «Прозрачность грузоперевозок в рамках транспортной логистики», «Образование в области логистики» и др.

Ряд ключевых аспектов, определяющих роль Азербайджана как транспортного узла, повышают актуальность выставки. Так как, Азербайджан расположен на пересечении Кавказских гор и Каспийского моря и стал важным центром транспортных маршрутов между Европой и Азией. Также Азербайджан, являясь основной частью Транскаспийского международного транспортного коридора, обеспечивает перевозку товаров между Китаем и Европой через Каспийское море. Страна развивает железнодорожную инфраструктуру, в том числе автомагистрали, соединяющие ее с соседними странами, обеспечивает эффективный транзит грузов. Азербайджан имеет развитые порты на Каспии, которые позволяют ему обслуживать морские пути и обеспечивать транзит между регионами. В то же время страна активно инвестирует в проекты развития транспортной инфраструктуры, такие как строительство новых дорог, расширение портов и усовершенствование железнодорожной системы. Самое главное, что Азербайджан имеет развитую инфраструктуру для транзита энергии благодаря своим энергетическим ресурсам, таким как нефть и газ. В связи с этим организация выставки «TransLogistica Caspian» параллельно с Бакинской Энергетической Недели открывает компаниям-участникам путь к широким перспективам и потенциальным возможностям сотрудничества.

Организатор мероприятия является компания «Caspian Event Organisers».

Подробнее информацию о выставке «TransLogistica Caspian» можно получить на сайте <https://transLogistica.az> и в социальных сетях.

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) – 2(147))

Тем не менее на Октябрьской железной дороге планы по акционированию еще какое-то время активно муссировались, что можно охарактеризовать даже как некую «рыночную фронтду» Зайцева. Помимо всяческих устных закулисных разговоров на эту тему, открыто печатались регулярные материалы в дорожной газете «Октябрьская магистраль» (их автором был, как правило, молодой журналист Александр Ретюнин, в будущем ставший главным редактором журнала «РЖД-Партнер»).

Например, 13 августа 1993 года в материале «К вопросу об акционировании отрасли: пока не поздно», в частности, говорилось: «В прошлом году руководством Октябрьской достаточно активно ставился вопрос об акционировании на железнодорожном транспорте как об одном из способов приведения в действие внутренних резервов внутри самой отрасли и привлечения инвестиций извне. ... Тем не менее в МПС, отбив наступательный порыв петербуржцев, похоже, вместе с конкретной инициативой решили похоронить и саму идею. Во всяком случае сегодня обсуждение этой проблемы не поощряется наверху не только в практическом, но и в теоретическом плане. Но, как считает целый ряд специалистов и показывает опыт ведущих капиталистических стран, жизнь заставит вернуться к этому вопросу. Однако упущенное время может сказаться, поскольку проблему придется решать в других, скорее всего, менее благоприятных условиях. А это значит, что само решение будет иметь более болезненный характер».

17 августа 1995 года в России приняли закон «О естественных монополиях», в соответствии с которым «железнодорожные перевозки» были отнесены к отраслям естественных монополий. Закон объективно консервировал монополизм железнодорожного транспорта и не содержал в себе никаких положений о необходимости и механизмах процесса его демонополизации и приватизации.

А 25 августа 1995 года был, наконец, принят и Закон № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте», закреплявший железные дороги России в государственной собственности и практически в социалистическом экономическом состоянии. В статье 1 значилось: «Железнодорожный транспорт составляет основу транспортной систе-

мы Российской Федерации и призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать во внутреннем и в международном железнодорожном сообщении потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ними услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности. Государство осуществляет регулирование и контроль за деятельностью железнодорожного транспорта, развитие его материально-технической базы, а также удовлетворяет основные потребности в составе государственных нужд. Железнодорожные перевозки относятся к естественной монополии, что определяет особые условия развития и функционирования железнодорожного транспорта».

Статья 4 указывала, что «имущество предприятий, учреждений и объекты железнодорожного транспорта относятся исключительно к федеральной собственности. ... Железные дороги, а также объекты и иное имущество железнодорожного транспорта, непосредственно обеспечивающие перевозочный процесс и осуществление аварийно-восстановительных работ, не подлежат разгосударствлению и приватизации. Приватизация других предприятий, объектов и иного имущества железнодорожного транспорта с определением сроков и условий их проведения допускаются в порядке, определяемом законодательством Российской Федерации».

Сам Фадеев рассказывал об этом периоде следующим образом: «С момента образования МПС России в январе 1992 года вопрос его приватизации практически не снимался с повестки дня, и самым острым был период с 1992 по 1995 год. Мы три года работали над законом «О федеральном железнодорожном транспорте». Это же было просто мучение! Пришли молодые реформаторские силы – и что им там Фадеев, что эти «державные» методы управления! Они господствовали на заседаниях Правительства, на всех совещаниях. Словом, очень трудно было в такой обстановке разработать и провести через Правительство такой закон. Зато когда в 1995 году я вышел с этим законопроектом на трибуну Государственной думы, зал зааплодировал, и я предложил принять его сразу в двух чтениях. Так и сделали.

Вообще тот период был наполнен такими событиями, когда, образно говоря, все висело на волоске. Я расскажу об одном из них. В 1995 году Россия брала большие займы в Международном валютном фонде. Но эти деньги давались только под определенные обязательства. И вот однажды на заседании Правительства рассматривался очередной заем. Документы выдали уже в ходе заседания. Я открываю этот большой доклад в интересующем меня разделе и читаю: начать приватизацию железнодорожного транспорта с сентября 1995 года. Чем дальше читаю, тем больше ужасаюсь и не нахожу себе места. Председательствующий Черномырдин говорит, что, дескать, времени мало, над этим документом много работали все министерства, есть все согласования и поэтому предлагается принять без обсуждения. Я поднимаю руку. Зная меня, премьер мне слова не дает. Тогда я встал и начал громко говорить. Он мне: «Ты что там кричишь?». А я: «Виктор Степанович, буду кричать, чтобы стенографисты не пропустили ни одного слова. Я выскажу свое мнение, ибо речь идет о развале железных дорог страны». Он говорит: «О каком развале ты говоришь?». А я: «Вы сами-то читали этот документ? Откройте страницу, где написано, что нужно начать приватизацию железных дорог. Чернила закона еще не высохли! Мы же сталкиваем Думу с Правительством. Я категорически против!» В результате документ отправили на доработку. ... Запад же просто «угорал», оттого что я держу железные дороги в руках государства».

Интересно, что в апреле 1996 года Министерство экономики РФ, возглавляемое в то время Евгением Ясиным, выдвинуло предложение создать Федеральную железнодорожную службу, действующую на коммерческой основе. Фадеев назвал этот проект попыткой развалить государственную систему железнодорожного транспорта. «Идея акционирования и приватизации российских железных дорог исходит от западных кредиторов и МВФ, а определенные силы в Правительстве их опрометчиво поддерживают», – заявил он. Кстати, этой «силой» выступал тогда вице-премьер Владимир Каданников. На заседании оперативной правительственной комиссии по совершенствованию системы платежей он заявил, что «работа МПС взяла за горло всю экономику страны» и «узел проблем, связанный с монополией МПС, развязать невозможно – его необходимо разрубить»¹.

В ответ на подобные «происки» Фадеев организовал Всероссийский съезд железнодорожников, дабы публично продемонстрировать чего хочет отрасль и чего она не приемлет. Это была крупнейшая пиаркомпания, призванная утвердить проводимый Фадеевым курс, продемонстрировать поддержку руководства страны, поднять престиж отрасли в глазах общественности, а престиж руководства МПС в глазах железнодорожников и сплотить их, как раньше называлось, «в едином порыве». При этом для властей в рамках начавшейся с февраля 1996 года предвыборной борьбы Ельцина за президентский пост съезд был полезен как агитационно-пропагандистское мероприятие.

Форум организовали в полном соответствии с духом советских партийных съездов, когда все должно свидетель-

ствовать о том, что официальная идеология незыблема, единство руководства и народа нерушимо, «наше дело правое – мы победим!» Всех участников съезда наградили знаком «Почетному железнодорожнику» – высшей наградой МПС. Специальное распоряжение о проведении съезда было подписано Председателем Правительства Черномырдиным. Документом предписывалось руководству Минэкономики, Минфину, Госкомимущества, Миннауки, Роскоммашу, а также мэру Москвы Юрию Лужкову и другим принять участие в подготовке вопросов, выносимых на съезд.

Форум прошел в Кремлевском Дворце съездов 17 и 18 мая 1996 года. На него было избрано 3454 делегата от всех железных дорог России, организаций и предприятий отрасли. Также присутствовали многочисленные гости. Все делегаты-железнодорожники были одеты в железнодорожную форму. Ожидалось, что в форуме примет участие и сам Президент Борис Ельцин, но он ограничился присылкой приветствия. Приехал Черномырдин, выступивший с докладом. Также принимали участие спикеры обеих палат Федерального собрания Егор Строев и Геннадий Селезнев, заместитель премьера Алексей Казаков, мэр Москвы Лужков, члены Правительства, руководители ряда субъектов Федерации, представители общественных организаций, ветераны. В прениях выступил даже митрополит Волоколамский и Юрьевский Питирим. Было объявлено, что на съезде присутствуют представители из 30 стран: министры транспорта, генеральные директоры 28 национальных железных дорог и даже Европейского банка реконструкции и развития. Всего насчитывалось 5765 делегатов и гостей².

Президиум олицетворял, зал рукоплескал. Черномырдин в докладе не скупился на такие эпитеты, как «становой хребет» и «кровеносная система». Говоря об экономических реформах в стране и ситуации, в этой связи, на железных дорогах, премьер отметил: «В процессе адаптации к новым рыночным отношениям перед ними открылись два варианта развития – акционирование и приватизация или сохранение государственного статуса. Интересы страны, ее географические габариты и экономическая целесообразность предопределили выбор второго варианта». Премьер говорил о «неделимости железных дорог», о недопустимости возобладания здесь «чьих-то амбиций, локальных интересов, скротечной выгоды», выражал полную уверенность, что «не только сегодня, но и в обозримом будущем федеральный статус и государственная форма собственности на железнодорожном транспорте будут сохранены».

Говоря о решении финансовых проблем МПС, Черномырдин констатировал необходимость дотаций отрасли из федерального и региональных бюджетов. Также он декларировал, что «на пути реформ страна прошла наиболее болезненный этап созидания основ рынка» и Правительство «всегда будет поддерживать железнодорожников в их стремлении к скорейшему завершению реформ, выведению отрасли на самый передовой уровень».

Продолжение следует.

¹ Власть. 2002. 22 января. С. 66.

² Всероссийский съезд железнодорожников. М., 1996. С. 7.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

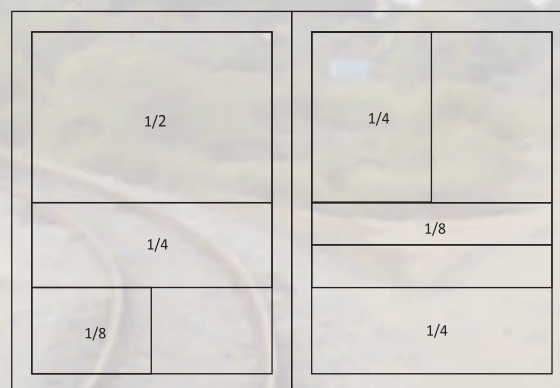
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
2'100	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 публикаций на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
52 800	1/8 полосы + 5 строк	4 / 29 000	-
92 400	1/4 полосы + 10 строк	8 / 58 000	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 «Альфа-Пьезо» (Ростовская область, г. Таганрог)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП33» (г. Санкт-Петербург)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорюзел» (г. Москва)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «НПК «ТЕХНОВОТУМ» (г. Москва, г. Зеленоград)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИИ» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПК «Крона» (Пензенская область, г. Пенза)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.



21-я Каспийская Международная

ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»



TransLogistica
CASPIAN

Организаторы:



Тел : +994 12 404 10 00
: +994 55 224 10 00
E-mail : transport@ceo.az

4 | 5 | 6 ИЮНЯ 2024

БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР / БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

[Facebook](#) TransLogisticaCaspian

[Instagram](#) trans_logistica_caspian

[Twitter](#) #TransLogistica

www.translogistica.az

30 МЕТАЛЛ
ЭКСПО

Место проведения:
ЭКСПОЦЕНТР
Международные выставки и конгрессы
МОСКВА

29 ОКТЯБРЯ - **01** НОЯБРЯ
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

При поддержке:



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2024



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2024



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2024

Генеральный
информационный партнер:



30-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2024

Оргкомитет выставки: тел./факс +7 [495] 734-99-66

www.metal-expo.ru