




ДЕПО

9(154) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

октябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 6

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 9 - 12

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 15 - 16

Справочная информация

стр. 1, 18 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА

стр. 18 - 29

- РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В АВГУСТЕ: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

стр. 30 - 33

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 34 - 37

- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40

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 ГК
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

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Россия / Кировская область	Киров	АО "ВМП "АВИТЕК"	+7(8332) 740-543, +7(8332) 740-733	2 - 3
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	4
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	4
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	6
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2025				7
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				8
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				9 - 12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	10
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "НД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	10
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО НПФ "ЛОКОТРЕЙД"	+7 (351) 777-93-16, +7 (951) 256-36-68, +7(993) 503-55-02	11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	12
ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAURAL				13
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	
27-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"				14
КАЗАХСТАН	Астана	Itesa Алматы	+7 (7272) 58-34-34	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				15 - 16
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	15
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСП33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	16
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	16
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	16
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				17
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 18 - 40
КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА				18 - 29
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В АВГУСТЕ: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				30 - 33
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
10-Я ЮБИЛЕЙНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» 2024				3-я сторона обл.
Россия	Санкт-Петербург	Организатор - компания MVK	+7 (812) 401 69 55	
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ - 2024				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «ЛидерКонгресс»	+7 (499) 940-42-48	



КРЕСЛА МАШИНИСТА КЛ-7500М БОЛЕЕ 20 ЛЕТ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.

Кресла машиниста играют важную роль в обеспечении комфорта и безопасности работы локомотивных бригад.

Машиностроительное предприятие «АВИТЕК» основанное в 1931 году, более 20 лет выпускает кресла машиниста серии КЛ-7500М и его модификации, предназначенные для оборудования кабин локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава различного назначения. Это изделие стало общеизвестным брендом, защищенным авторскими правами. Ежегодный прирост объемов производства данной продукции показывает увеличение спроса и доверие потребителей.

АО «Вятское машиностроительное предприятие «АВИТЕК» - одно из крупнейших в России с уникальной производственной базой и высоким научно-техническим потенциалом. Приоритетными направлениями политики качества АО «ВМП «АВИТЕК» являются: выпуск конкурентоспособной продукции, оперативное реагирование на изменение требований и ожиданий потребителей.

Кресла машиниста серии КЛ-7500М имеют технические условия согласованные с Дирекцией тяги и Проектно-конструкторским бюро локомотивного хозяйства - филиалами ОАО «РЖД», применение продукции на объектах железнодорожного транспорта согласовано с Управлением Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту.

Высокое качество и надежность выпускаемой продукции обеспечиваются внедренной на предприятии системой менеджмента качества ГОСТ Р ИСО 90001-2015. Вся продукция проходит 100% контроль качества на протяжении всего технологического процесса. Выпускаемая продукция регулярно проходит квалификационные и периодические испытания в соответствии с утвержденными графиками.

Кресла машиниста серии КЛ-7500М соответствуют требованиям Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и имеют Декларацию о соответствии Евразийского Экономического Союза ЕАЭС N RU Д-РУ. ЖТО2.В.00738/21 от 26.07.2021г.

В качестве стандарта при подтверждении соответствия был использован ГОСТ 33330-2015 «Кресло машиниста (оператора) железнодорожного подвижного состава. Технические условия».

Кресла машиниста КЛ-7500М имеют ряд модификаций: «О2» - с ручной регулировкой по массе машиниста, «О3» - с автоматической регулировкой по массе машиниста, «О2-О1» и «О3-О1» - кресло с заголовником, «У» - узкое, имеющие меньшие габариты по ширине.





Кресла машиниста КЛ-7500М.0-02 устанавливаются на различный подвижной состав: ВЛ85, 2ТЭ116У, 2ТЭ116УД, 3ТЭ116У, 2ТЭ116УД, 3ТЭ116У, ТЭМ18В, ТЭМ18Д, ТЭМ18ДМ, ТЭМ7А, ТЭП70БС, ТЭП70У, ЭП2К, Э5К, ЭП1, ЭЭС4К, МКТ-1П, КШ-971, КШ-1471, ВПРС-03 и др. Кресла машиниста с обозначением «У» (узкое), предназначены для электровозов ВЛ10, ВЛ10У, ВЛ11, ВЛ80.

Также на предприятии разработано кресло КЛ-7500М.0-03, отличие заключается в применении в подвеске кресла тарельчатых пружин, выполняющих функцию виброгасящего элемента. Благодаря этим пружинам сокращается время на настройку кресла в кабине локомотива перед началом работы путем исключения необходимости регулировки подвески под массу машиниста. Учитывая, что кресло машиниста КЛ-7500М.0-03 располагает такими же габаритными и установочными размерами, как и кресло КЛ-7500М.0-02, его можно устанавливать на весь подвижной состав, где применяются кресла серии КЛ-7500М.

Для повышения функционала кресел серии КЛ-7500М, на предприятии изготавливаются дополнительные элементы позволяющие обеспечить установку кресел на необходимой высоте или обеспечивающие перемещение кресел в кабине машиниста для удобства обслуживания.

Существенное преимущество кресел машиниста серии КЛ-7500М, производства АО «ВМП «АВИТЕК»,



над креслами других производителей по критериям - «качество» и «надежность» подтверждает анализ, проведенный «Дирекцией тяги» ОАО «РЖД», за период с 2015г. по 2022г.,

С течением времени производство кресел машиниста серии КЛ-7500М увеличивалось, появлялись новые модификации. Сегодня кресла машиниста серии КЛ-7500М и их модификации продолжают успешно использоваться в железнодорожной отрасли и обеспечивают комфорт и безопасность работы машинистов.

Предприятие не стоит на месте и постоянно развивает и совершенствует выпускаемую продукцию, в т.ч. кресла машиниста, следуя за современными тенденциями и разработками в железнодорожной отрасли. В настоящее время на предприятии разрабатываются кресла машиниста на пневматической подвеске с новым дизайном. Новинка должна занять достойное место на рынке и составить

конкуренцию ведущим производителям аналогичной продукции.

Учитывая накопленный опыт в создании кресел различного назначения, предприятие готово к разработке новых вариантов кресел для различной техники по техническому заданию Заказчика.

«Коллектив АО «ВМП «АВИТЕК» уважает труд железнодорожников, поэтому продолжает поставлять для них продукцию качественную, надежную, обеспечивающую комфортную и безопасную работу в любых условиях» (Генеральный директор АО «ВМП «АВИТЕК» - Иванов Александр Владимирович).

По вопросам приобретения кресел обращайтесь:
АО «ВМП «АВИТЕК», Отдел гражданской продукции
тел. +7(8332) 740-543, 740-733,
эл. почта: market@vmpavitec.ru, info@vmpavitec.ru
Сотрудничество с нами – движение к Вашему успеху!



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

<http://oooksd.ru>, ksd-vrn@yandex.ru, +7(473) 207-06-10, +7(473) 207-06-1

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
 ОСНОВАН В 1978 ГОДУ



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 нордовый	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

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

RAILWAYMARKET.RU

Железнодорожный рынок
России — специализированная
торгово-информационная площадка



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

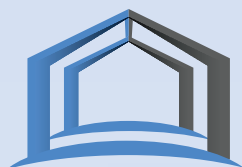
Железнодорожные запчасти

- 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



03–05 июня 2025

Москва, ЦВК «Экспоцентр»

Организатор:



При поддержке:



Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков металлопродукции

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



10-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2025

12+

+7 (495) 734-99-66 WWW.MC-EXPO.RU





03-05 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2025

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2025**



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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955-91-99



ТрансЭнергоТрейд

Надёжность!

Доверие!

Успех!



Мы говорим "НЕТ" просто вагонов без дела!

Пишите:
info@transenergytrade.ru

Звоните:
+7 (812) 677-95-02

Смотрите:
<https://transenergytrade.ru/>

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары б/у, СОНК, НОНК	ООО «ТЭТ»	<p>Звоните! + 7 (812) 677-95-02</p> <p>Пишите! info@transenergytrade.ru</p> <p>Смотрите! transenergytrade.ru</p>
Боковые рамы и надрессорные 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. УН-25/9-18, 1982-83гг.		
Выправочно-подбивочные машины, мод. ВПО-3000, ВПРС-10, ВПРС-500, ВПРС-03.		
Маневровые локомотивы, ТГМ-4, ТЭМ2.		

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

Э ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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

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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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





ООО «КД-Сервис»

454053, Челябинская область, г. Челябинск, тракт Троицкий, д.11Л, офис 904
Тел: +7-932-309-26-88; +7-919-123-24-24, e-mail: kd-service74@mail.ru, www.kds74.ru

Грузоперевозки по РФ и СНГ

(собственный автотранспорт)

ПОСТАВЩИК ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПО РФ И РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Компания осуществляет продажи и поставки запасных частей (колесных пар, надрессорных балок, боковых рам и др.) для собственников подвижного состава, операторов грузовых железнодорожных перевозок и вагоноремонтных предприятий.

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары (отремонтированные)	ООО "КД-Сервис"	8 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88, kd-service74@mail.ru www.kds74.ru
Колесные пары (ремонтпригодные)		
Боковые рамы		
Надрессорные балки		
Автосцепные устройства СА-3		
Поглощающие аппараты и др.		
Купим ЖД запчасти (колесные пары, литые детали), ЖД лом по РФ и СНГ. Рассмотрим все предложения		8-932-309-26-88



ООО НПФ "ЛОКОТРЕЙД"

620142, Россия, обл. Свердловская,
г. Екатеринбург, ул. Машинная, дом 3а, пом. 232-1
+7 993 503-55-02
e-mail: Info@locotreid.ru, zakaz@locotreid.ru

**Продам новую автосцепку
усиленную СА-3М**
(черт. 518.01.000-8СБ)



Территориально находится в Челябинске.
В наличии более 100 штук.
Возможен торг при хорошем объеме

ВНИМАНИЕ!

Рекламодатели получают
дополнительное продвижение
в социальных сетях:



ЖЕЛДОРМАРКЕТ

железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU



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

Компания Авант предлагает рассмотреть возможность применения в эксплуатации заготовки:

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

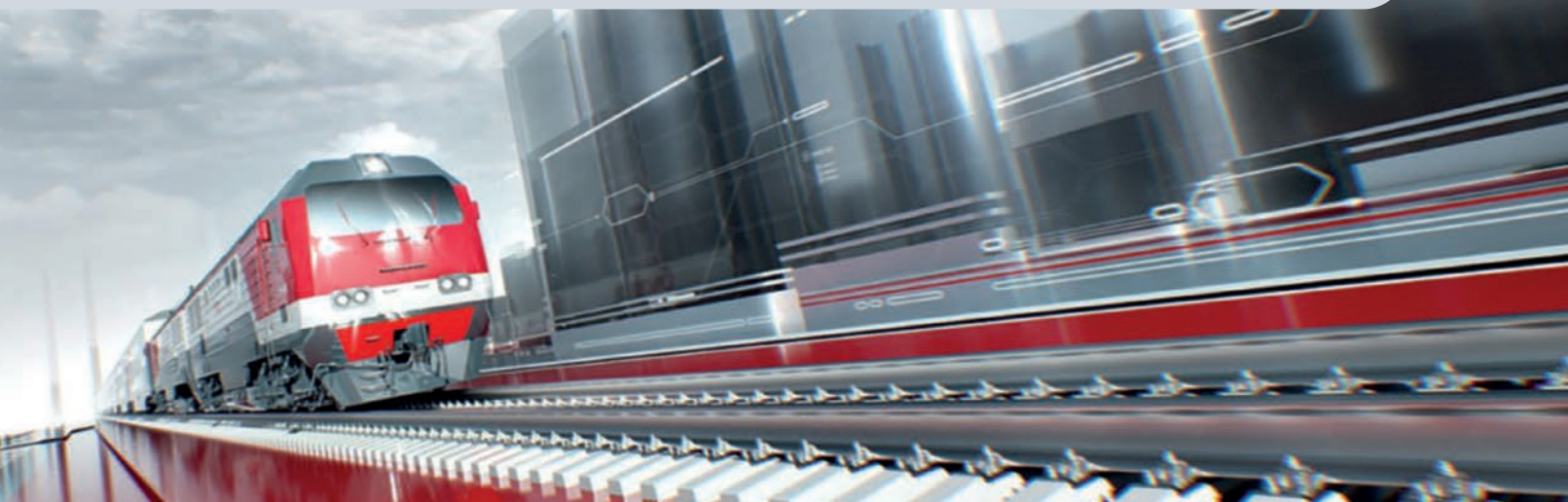


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

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

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

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





Translogistica Ural


Выставка-форум по логистике
и коммерческому транспорту



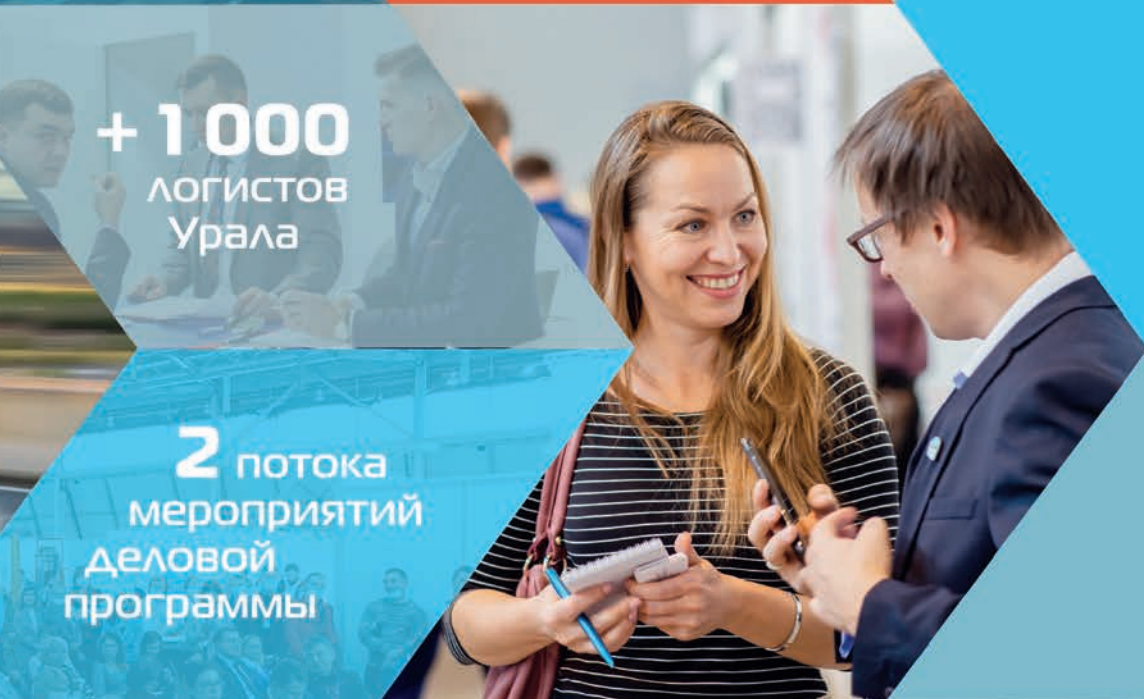
3 дня
работы

**30 октября –
01 ноября
2024**

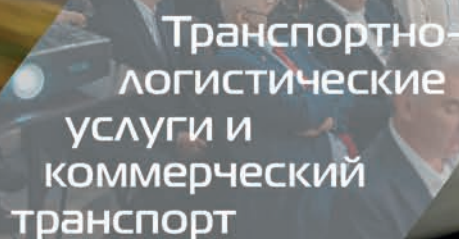
Екатеринбург,
МВЦ
«Екатеринбург-
ЭКСПО»



+ 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



TransLogistica

KAZAKHSTAN

27-я Казахстанская международная выставка

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



www.translogistica.kz

9 - 11 октября 2024

Астана, Казахстан

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
Республики Казахстан



Тел.: +7 727 258 34 34

E-mail: mk@iteca.events



КазАПО



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



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

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

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

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

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

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ



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

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

- Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, Р150, Р65, Р165, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,
- Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18
- Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)
- Гайки М27, М24, М22 - Шайбы М27, М25, 24, М22 - Шайба М25(двухвитковая)
- Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) - Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 - АППАТЭК, Пластрон
- Противоугол П65, П50 - Клемма ПК, КС - Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

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

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

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

ЛСК97
000 «ЛСК97»
 +7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, ooosk33@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, комплекующие АРС и ЖБР, подкладка, рельсы, прокладки резиновые**
 Готовы рассмотреть любые варианты, по кол-ву, цене, форме оплаты

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

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

ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, Р150, Р65, Р165, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Гайки М27, М24, М22 - Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
АППАТЭК, Пластрон, Противоугол П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 ВСП33	+78009300227
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ВСП33	+78009300227
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 ВСП33	+78009300227
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башманы	000 ВСП33	+78009300227
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 ВСП33	+78009300227
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 ВСП33	+78009300227
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 ВСП33	+78009300227
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Шпала деревянная и ж/б	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 АРС, ЦП638	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 ВСП23	8 800 350 15 04

18-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского
транспорта и транспортной инфраструктуры



2025

23-25 апреля
Москва
Экспоцентр

+7 (495) 287-44-12

info@e-transport.ru

www.e-transport.ru

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

**КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ
В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА****ВВЕДЕНИЕ
ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РЕЛЬСЫ**

В первом полугодии 2024 года по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай — Европа — Китай было перевезено 189 тыс. ДФЭ, что на 66% больше показателя за аналогичный период 2023 года. Основным фактором наращивания транзитного объема по евразийскому ж/д маршруту стала дестабилизация морского фрахта из-за атак на суда в Красном море. На этом фоне крупнейшие линии приостановили перевозки по кратчайшему морскому пути через Суэцкий канал и перенаправили свои суда в обход Африканского континента. Маршрутный путь через мыс Доброй Надежды увеличил время морской транспортировки, что привело к росту ставки морского фрахта из-за дополнительных издержек на доставку грузов. Необходимость в быстрой доставке и стабильной стоимости стала фактором переориентации европейских и китайских грузоотправителей с моря на железную дорогу.

Китай и ЕС выступают основными торговыми партнерами друг для друга, поэтому устойчиво функционирующая и бесперебойная транспортная коммуникация является приоритетом для обеспечения грузопотока между странами. Кризис в Красном море раскрыл слабое место морского транспорта — отсутствие альтернативных морских маршрутов, которые способны были бы функционировать на таком же уровне, как маршрут через Суэцкий канал. Сбои в расписании, скопление судов, прибывающих в порт одновременно, а также нехватка контейнерного оборудования — все это стало побочным эффектом рейсов по альтернативному маршруту через мыс Доброй Надежды. Дополнительная нагрузка была вызвана резким спросом на перевозки со стороны грузовладельцев, которые стремились раньше обычного отправить груз, учитывая новый маршрут и новые сроки грузоперевозок.

Во избежание длительного морского маршрута участники грузоперевозок в сообщении Китай — Европа — Китай активно начали использовать альтернативные способы транспортировки грузов. Альтернативами прямому морскому фрахту стали мультимодальная схема перевозки (авиа- и морской транспорт) через Дубай и континентальные грузоперевозки. Наибольший спрос среди континентальных перевозок после начала кризиса в Красном море пришелся на евразийский железнодорожный маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь. Низкая волатильность ставок, регулярность перевозок, высокая скорость доставки грузов в купе с минимальным риском по его сохранности стали основными причинами для китайских и европейских грузоотправителей, чтобы перестроить свою логистику в сторону континентальных железнодорожных грузоперевозок.

Международно-политическое давление в виде санкций в отношении некоторых стран — участниц евразийского маршрута снижает в некотором роде привлекательность сухопутного ж/д маршрута. Однако высокий спрос среди европейских и китайских грузоотправителей в первом полугодии 2024 года на ж/д грузоперевозки по маршруту говорит о том, что санкции отходят на задний план, когда появляется альтернатива в виде быстрой и доступной доставки груза.

РЕЗЮМЕ

1. Евразийский железнодорожный транзитный маршрут через территории стран ЕАЭС — Казахстан, Россию, Беларусь — сохраняет свою лидирующую роль в железнодорожных грузоперевозках в сообщении Китай — Европа — Китай. Согласно статистике по погранпереходам, в первом полугодии 2024 года на евразийский маршрут (погранпереходы Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос) пришлось 91,5% континентального транзитного контейнеропотока.

2. По итогам первого полугодия текущего года по евразийскому ж/д маршруту совокупно проследовало 362 тыс. ДФЭ, что на 11,3 тыс. ДФЭ больше, чем за аналогичный период 2023 года. При этом на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай пришлось 189 тыс. ДФЭ, или 52% всех перевезенных по маршруту грузов. Дестабилизация морского фрахта привела к увеличению транзитного потока между Китаем и Европой на 66% по сравнению с первым полугодием прошлого года.

3. В первом полугодии 2024 года продолжилась тенденция сокращения товарооборота между Китаем и ЕС — снижение на 7% до 290,9 млрд евро. С января по май 2024 года отрицательное сальдо торгового баланса ЕС в торговле с Китаем сократилось до 108,7 млрд евро преимущественно благодаря снижению импорта из Китая. В то же время дефицит ЕС в торговле с Китаем продолжает осложнять балансировку грузопотоков. Так, грузопоток в направлении Китай — ЕС преобладает над грузопотоком ЕС — Китай.

4. Растущий спрос, сокращение перевозочных мощностей и побочные эффекты кризиса в Красном море — перенаправление судов через мыс Доброй Надежды и перегруженность портов в Азии — все эти факторы привели к тому, что показатель морского фрахта WCI на конец первого полугодия 2024 года зафиксировался на отметке 5085 долл. за СФЭ. При этом значение для WCI Шанхай — Роттердам подскочило до 6720 долл. за СФЭ по итогам июня. В то же время индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, продемонстрировал низкую волатильность и закрепился на уровне 3289 долл. за СФЭ.

5. Благодаря эффективному использованию подвижного состава удалось снизить среднее количество поездов в сутки с 11,9 в 2023 году до 11,7 в текущем году, а также увеличить загрузку поездов до 127 ДФЭ. После пиковых отметок в 2023 году удалось сократить среднее время в пути от границы до границы с 7,72 до 6,98 суток. Одновременно с этим средняя скорость контейнерных поездов возросла до 781 км в сутки в сравнении с 707 км в сутки в аналогичный период прошлого года.

6. В первом полугодии 2024 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 86 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков. На триаду основных товаров — электроника, механическое оборудование и автотехнику — пришлось 42% грузов, что на 7 п. п. меньше, чем в прошлом году.

7. За первые шесть месяцев текущего года евразийские контейнерные ж/д перевозки сохранили тенденцию к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, сохранилась на уровне прошлогоднего показателя в 3%.

8. В рамках евразийского ж/д маршрута основными маршрутами в западном направлении стали Сиань — Малашевиче, Чунцин — Малашевиче и Чэнду — Малашевиче. В западном направлении таковыми стали Дуйсбург — Иву, Дуйсбург — Сиань и Лодзь — Чэнду. На маршруты из Китая в ЕС приходится 87,1% контейнеропотока, в то время как из ЕС в Китай — 12,9%.

9. Согласно Счетчику выбросов CO2 портала ERAI, железнодорожный транспорт сохраняет за собой статус наиболее экологичного вида транспорта по прямым выбросам. В ЕС продолжается реализация программ по сокращению выбросов CO2: помимо прочего, с января 2024 года выбросы морского транспорта включены в систему ограничения выбросов и торговли ими Европейского союза (EU ETS).

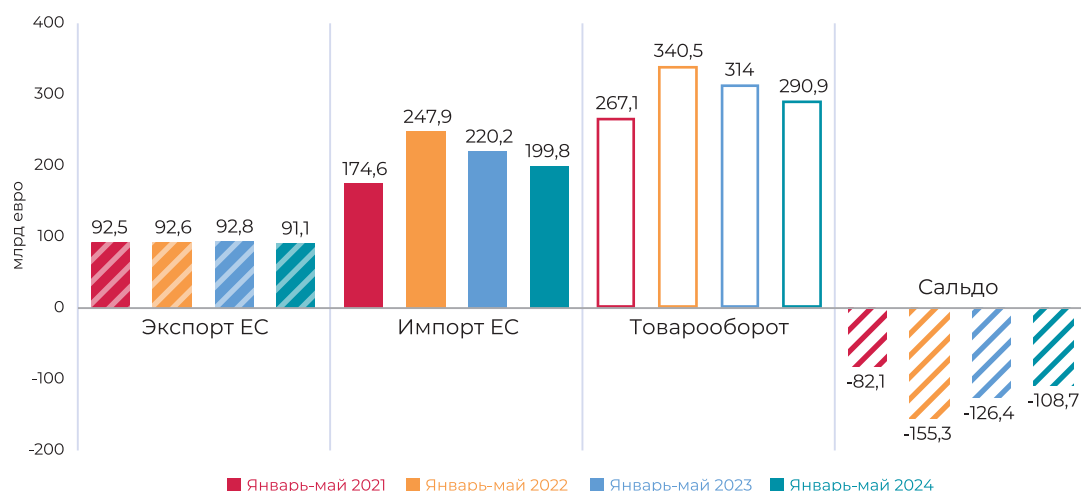
ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Товарооборот ЕС — Китай планомерно сбавляет темп

После пикового значения в 2022 году началась тенденция сокращения товарооборота между Китаем и ЕС, которая продолжилась и в 2024 году. Взаимная торговля между странами сократилась с 314 млрд евро за первые пять месяцев 2023 года до 290,9 млрд евро за аналогичный период 2024 года. При этом экспорт ЕС в Китай по итогам первых пяти месяцев 2024 года незначительно сократился до 91,1 млрд евро (-3%), а импорт ЕС из Китая снизился на 10% до 199,8 млрд евро. В первые пять месяцев текущего года ЕС сокращал импорт со многими ключевыми партнерами, однако наиболее существенное сокращение было зафиксировано с Китаем, что может быть связано с повесткой ЕС о снижении зависимости от Китая. Как следствие, отрицательное сальдо торгового баланса ЕС в торговле с Китаем сократилось со 126,4 млрд евро в период с января по май 2023 года до 108,7 млрд евро преимущественно благодаря снижению импорта из Китая.

Торговые отношения между Китаем и ЕС характеризуются глубокой взаимозависимостью. Однако в последнее время в торгово-экономических отношениях между партнерами появилась напряженность, которая усилилась после введения ЕС в действие тарифов в размере от 17,4% до 37,6% (сверх стандартной 10%-ной пошлины) на импорт электромобилей китайского производства. Временные импортные пошлины были введены после завершения антидемпингового расследования в отношении продукции китайского автопрома. Расследование началось в связи с субсидированием китайского автопрома со стороны властей Китая, что привело к тому, что цены на китайские электромобили оказались на 20% ниже европейских. В качестве ответной

ДИНАМИКА ТОРГОВЛИ ЕС-27 С КИТАЕМ



Источник: расчеты авторов на основе данных International Trade Center (ITC)

меры Китай начал свое антидемпинговое расследование в отношении поставок свинины из ЕС.

Морские перевозки в кризисном режиме

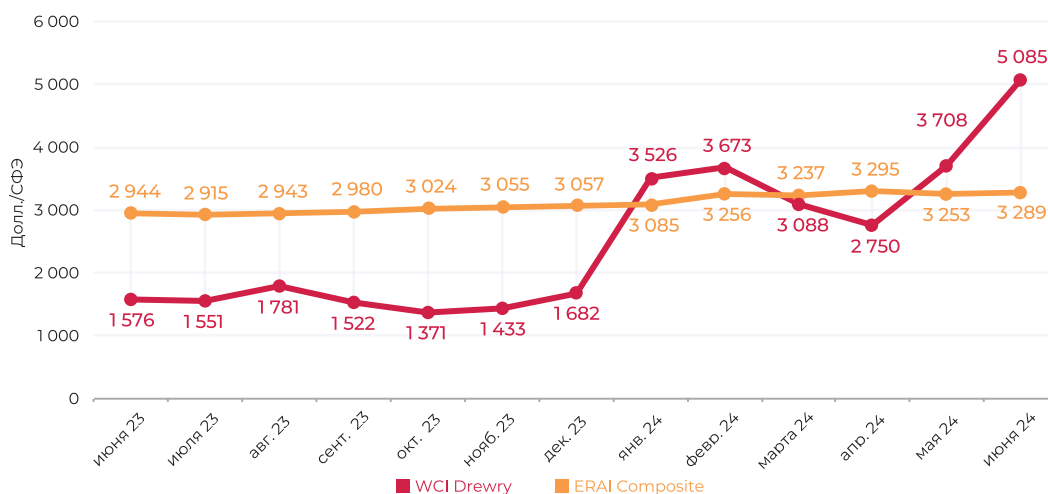
В транспортно-логистическом контексте торговля между Китаем и ЕС входит в число основных направлений для грузоперевозок, поэтому устойчивость транспортной системы в сообщении Китай — Европа — Китай особенно важна.

Морские грузоперевозки через Суэцкий канал переживают кризис из-за обстрелов судов йеменскими хуситами в Красном море. Вынужденное перенаправление контейнеровозов на маршрут вокруг Африки через мыс Доброй Надежды существенно повысило издержки на перевозку. В совокупности с высоким спросом на перевозки в преддверии Китайского Нового года в начале 2024 года стоимость морских контейнерных перевозок на направлении Китай — Европа — Китай выросла, согласно индексу WCI от Drewry,

до 3 673 долл. за СФЭ. После, казалось, рекордной ставки морского фрахта в феврале стоимость снизилась до 2 750 долл. за СФЭ в апреле — чтобы затем начать восхождение к новым рекордным показателям. В июне 2024 года стоимость морского фрахта достигла 5 085 долл. за СФЭ. При этом значение для WCI Шанхай — Роттердам подскочило до 6 720 долл. за СФЭ по итогам июня. Такой рост был вызван совокупностью различных факторов: растущий спрос, сокращение перевозочных мощностей и дефицит контейнерного оборудования, а также неблагоприятные погодные условия в Азии в начале мая, которые затрудняли судоходство, поскольку суда останавливались в портах или на рейдах в ожидании захода.

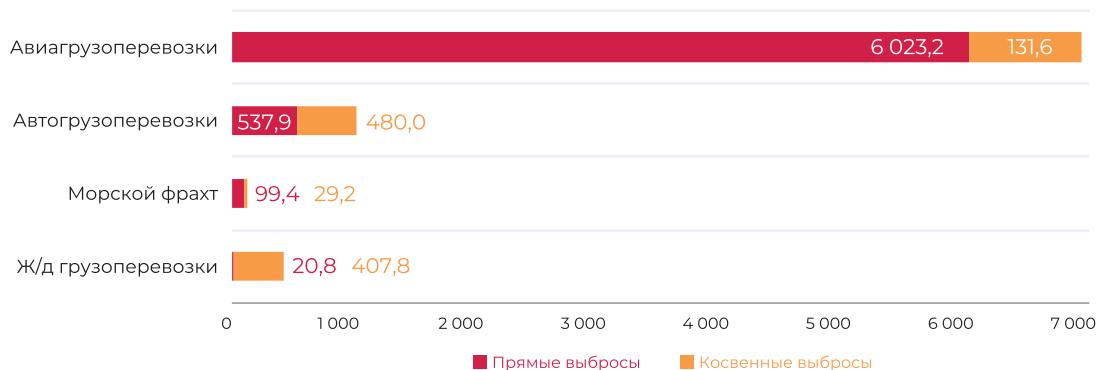
На фоне нарушения морского сообщения благоприятные условия на евразийском ж/д маршруте привели к значительному перетону «с моря на рельсы». Повышенная нагрузка из-за существенного количества груза способствовала не-

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY



Источник: индекс ERAI

ВЫБРОСЫ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ Ж/Д МАРШРУТУ С СРАВНЕНИЕМ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА (ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2024 ГОДА)



Источник: индекс ERAI

значительному росту индекса ERAI, отражающему стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы. Так, показатель индекса с начала 2024 года вырос на 6,6% и к июню достиг 3 289 долл. за СФЗ.

В перспективе ставки морского фрахта, по всей видимости, начнут движение вниз до следующего пика спроса, однако ставка вряд ли опустится ниже апрельского значения, учитывая эскалацию конфликта на Ближнем Востоке.

Кризис в Красном море спровоцировал сдвиг модальности в том числе в сторону авиаперевозок. Согласно данным Baltic Exchange Air Freight Index (BAI), в декабре 2023 года в разгар эскалации в Красном море стоимость авиаперевозок на маршруте Гонконг — Европа достигла пикового значения — 5,36 доллара за килограмм груза, однако уже в январе 2024 года показатель снизился до 4,12 долл. за кг. В марте текущего года ставка авиаперевозки опустилась до 3,92 долл. за кг, преимущественно в связи со снижением спроса на грузоперевозки по завершении Китайского Нового года, но уже к июню 2024 года восстановилась до 4,56 долл. за кг.

Воздушные грузоперевозки остаются перспективной альтернативой морскому фрахту, а также железнодорожным грузоперевозкам, особенно в условиях мировой турбулентности, оказывающей влияние на стабильность транспортного сообщения. Однако в разрезе воздействия на окружающую среду авиагрузоперевозки на сегодняшний день выделяются как вид транспорта с самыми высокими выбросами CO₂.

Согласно Счетчику выбросов CO₂ портала ERAI, накопленный с января по июнь 2024 года объем прямых и косвенных выбросов диоксида углерода от перевозки грузов по евразийскому ж/д маршруту составил 428,6 тыс. тонн CO₂, при этом на прямые выбросы от ж/д перевозки пришлось лишь 20,8 тыс. тонн. Для перевозки аналогичного объема грузов воздушный транспорт произвел бы 6 935 тыс. тонн прямых и кос-

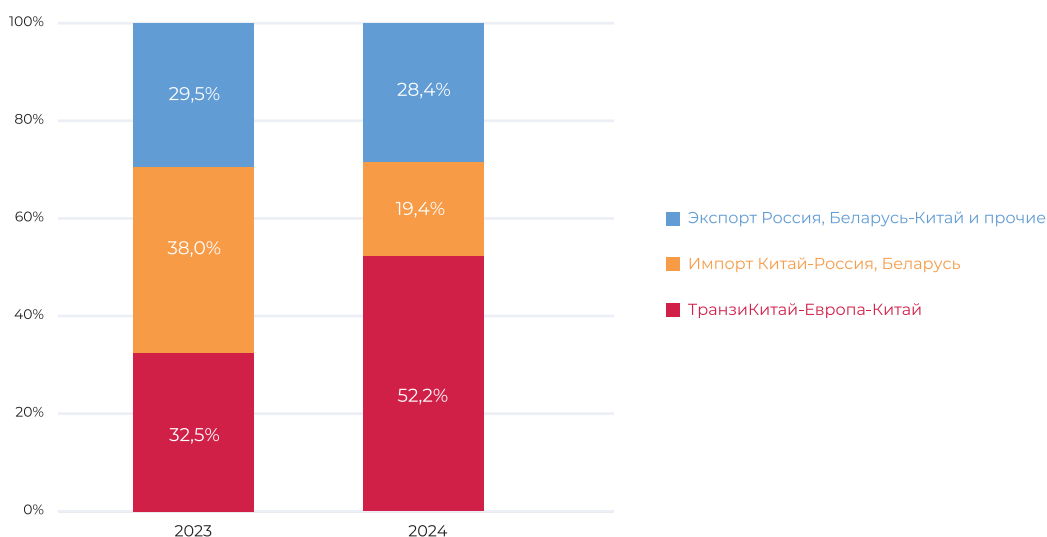
венных выбросов (6 023,2 тыс. тонн прямых), автотранспорт — 1 017,9 тыс. тонн CO₂ (537,9 тыс. тонн прямых). При сравнении прямых выбросов углекислого газа морской транспорт менее экологичен, чем железнодорожный — 99,4 тыс. тонн, однако с точки зрения наименьшего совокупного объема прямых и косвенных выбросов морские грузоперевозки превосходят остальные виды транспорта. По сравнению с аналогичным периодом в 2023 году объем прямых выбросов от морских грузоперевозок вырос в три раза, что связано с изменением маршрута в сообщении Китай — Европа — Китай через мыс Доброй Надежды, который увеличивает продолжительность рейсов на 30%. Контейнеровозам приходится увеличивать скорость для ускорения транзитного времени, в связи с чем растет уровень расхода топлива и, как следствие, уровень выбросов. Помимо прочего, с января 2024 года выбросы морского транспорта включены в систему ограничения выбросов и торговли ими Европейского союза (EU ETS). Включение в программу обязывает судоходные компании, использующие европейские порты, отслеживать свои выбросы и приобретать квоты ЕС (EUAS) на каждую тонну выбросов CO₂.

СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА

Состояние евразийского железнодорожного маршрута в первом полугодии 2024 года

Низкая волатильность ставок и надежность грузоперевозок на фоне нестабильной ситуации в Красном море привели к обновлению рекордного показателя перевозок на евразийском ж/д маршруте. По итогам первого полугодия 2024 года по маршруту совокупно проследовало 362 тыс.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК В РАМКАХ ЕВРАЗИЙСКОГО Ж/Д МАРШРУТА, ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2023 И 2024 ГГ.



Источник: расчеты авторов

ДФЭ, что на 11,3 тыс. ДФЭ больше, чем за аналогичный период 2023 года. При этом на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай пришлось 189 тыс. ДФЭ, или 52% всех перевезенных грузов. Таким образом, транзитный поток между Китаем и Европой увеличился на 66% по сравнению с первым полугодием 2023 года.

Принимая во внимание прирост объемов перевозок, большие усилия направляются на то, чтобы справиться с возросшим спросом со стороны грузоотправителей. В этой связи в первом полугодии 2024 года вновь увеличилась загрузка поездов контейнерами — со 124 до 127 ДФЭ. Такой показатель был достигнут благодаря эффективному использованию подвижного состава, в том числе за счет оптимизации поступающих из Китая в Казахстан контейнеров через схемы объединения поездов (система «2 в 1» и «3 в 2»). Такие технологии привели к снижению среднего количества поездов в сутки, с 11,9 до 11,7.

Санкционное давление со стороны ЕС в отношении России, через которую пролегает евразийский ж/д маршрут, не смогло превзойти растущее напряжение в Красном море, что привело к высокому спросу среди китайских и европейских грузоотправителей на сухопутные грузоперевозки по ж/д коридору.

В первом полугодии 2024 года объем перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай вырос на 65,8%, при этом прирост в первом квартале составил 42,4%, во втором — 91,7%. Начиная с февраля 2024 года росту объема перевозок благоприятствует внешняя конъюнктура: из-за кризиса судоходства в Красном море морские маршруты удлинились и, как следствие, увеличились сроки и стоимость перевозки.

Несмотря на санкции, транзитные сухопутные перевозки контейнеров через территории России, Беларуси и Казахстана по евразийскому ж/д маршруту продолжают расти, особенно в сообщении Китай — Европа. По итогу первого полугодия грузопоток вырос на 121% и достиг 163 тыс.

ДФЭ. Однако грузопоток в обратном направлении, из Европы в Китай, продолжает сокращаться и в первом полугодии 2024 года снизился на 35% до 26,2 тыс. ДФЭ. Такая тенденция негативно влияет на общий показатель балансировки и, соответственно, на себестоимость перевозки, однако волатильность индекса ERAI Composite в пределах от 0,9 до 5,5% говорит, что даже в условиях неопределенности евразийский ж/д маршрут остается стабильным и доступным.

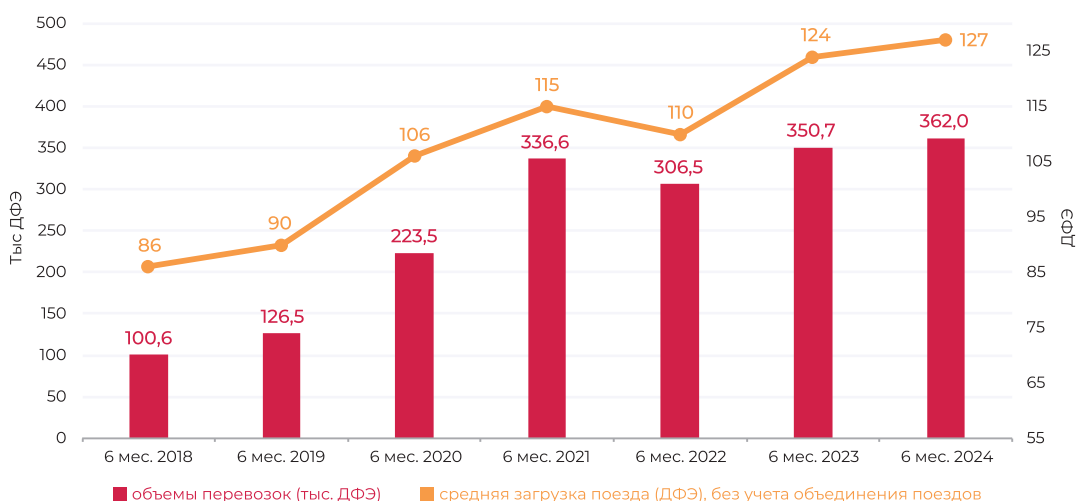
При детальном сравнении месячных показателей объемов перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай в первых полугодиях 2023 и 2024 гг. заметно, как сбой морского судоходства повлиял на привычную динамику. Так, в феврале в связи с празднованием Китайского Нового года объем перевозок в обоих направлениях обычно проседает. Однако в 2024 году был отмечен значительный рост за счет «перетекания» груза «с моря на рельсы».

Тенденция роста объема перевозок в сообщении Китай — Европа наблюдалась на протяжении всего первого полугодия 2024 года, кроме января. Показатель объема перевозок за месяц в среднем был выше на 145% по сравнению со средним значением в 2023 году. В июне 2024 года объем перевозок в западном направлении достиг 33 тыс. ДФЭ.

В то же время более негативную тенденцию демонстрируют транзитные перевозки в обратном направлении, из Европы в Китай. Если в западном направлении объем перевозок в июне достиг своего пика, то в восточном направлении объем снизился на 25% от показателя предыдущего месяца, до 4 тыс. ДФЭ.

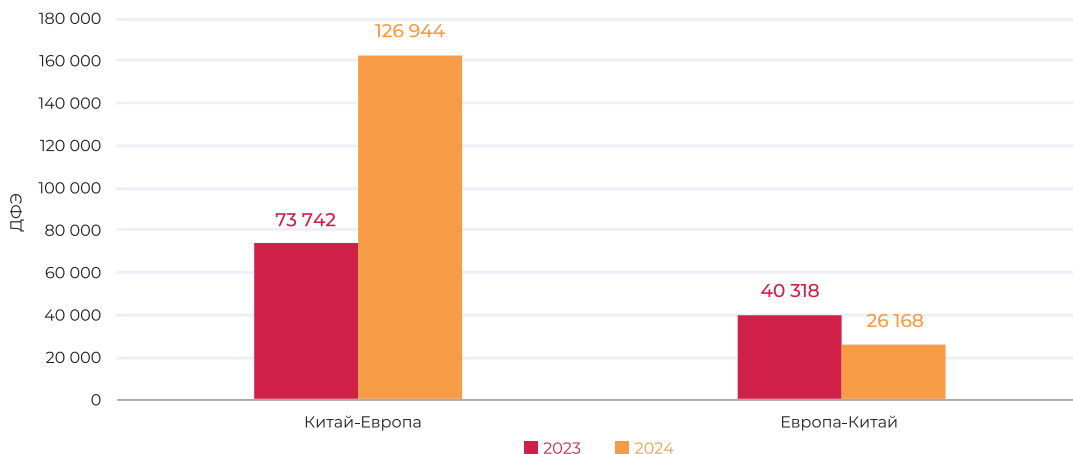
Однако значительный рост в первом полугодии 2024 года показали не все сегменты перевозок по евразийскому ж/д маршруту. В рамках экспортно- импортных перевозок Китая со всеми странами ЕАЭС и по отдельности объем перевезенного груза снизился. Падение грузопотока особенно заметно в импортных поставках в Россию из Китая — 42,7 тыс. ДФЭ (-59,7%). Снижение импорта связано с разными

СУММАРНЫЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПЕЗДОВ



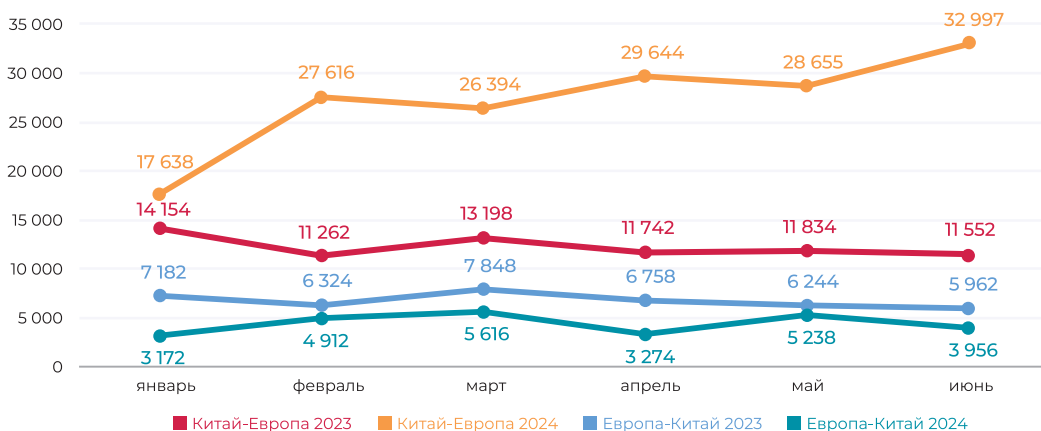
Источник: расчеты авторов

ТРАНЗИТ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ



Источник: расчеты авторов

ТРАНЗИТ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ



Источник: расчеты авторов

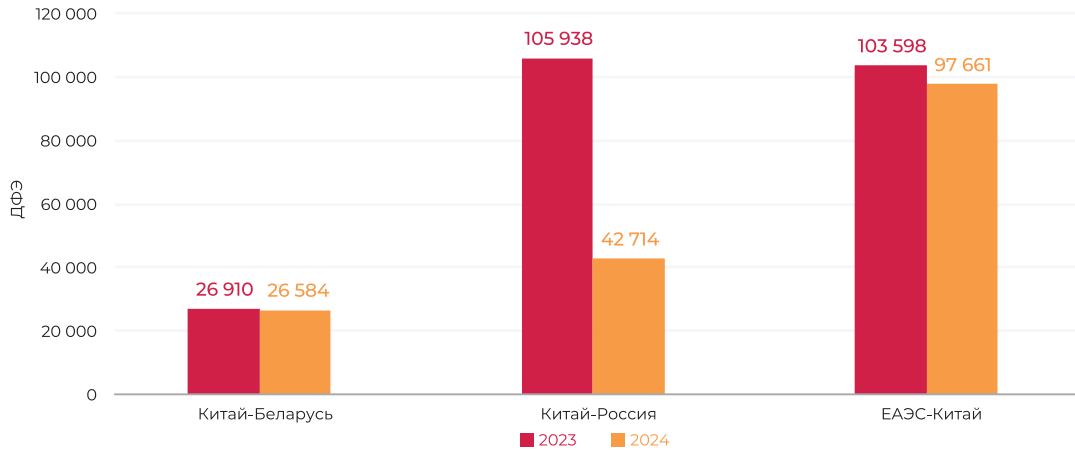
факторами. Во-первых, сказываются сбои в расчетах между Россией и Китаем из-за санкций в отношении российских финансовых структур. Во-вторых, свое влияние оказывает нехватка контейнеров в Китае: поскольку тара из-под импорта не возвращается в Китай с экспортом в эквивалентных объемах, порожние контейнеры скапливаются в Московском регионе и других крупных транспортных узлах. В-третьих, происходит перераспределение объемов между коридорами: импортно-экспортные отправки в сообщении Китай — ЕАЭС начали тяготеть к Дальнему Востоку РФ и прочим ближайшим коридорам, а через ж/д погранпереходы Достык и Алтынколь стали активнее осуществляться отправки в сообщении Китай — Европа — Китай.

Объем перевозок в направлении Китай — Беларусь остался практически без изменений, снизившись лишь на 300 ДФЭ по сравнению с аналогичным периодом 2023 года. В то же время 97,7 тыс. ДФЭ (-5,7%) составили экспортные поставки из России и Беларуси в Китай.

В первом полугодии 2024 года прослеживается тенденция к сокращению среднего времени в пути от границы до границы и увеличению средней скорости контейнерных поездов. Благодаря улучшению операционной эффективности среднее время в пути снизилось с рекордно высокой отметки в 7,72 суток до 6,98 суток. Таким образом, показатель времени в пути от границы до границы практически опустился на уровень 2021 года. Одновременно с этим средняя скорость контейнерных поездов в первом полугодии 2024 года достигла 781 км в сутки в сравнении с 707 км в сутки за аналогичный период прошлого года.

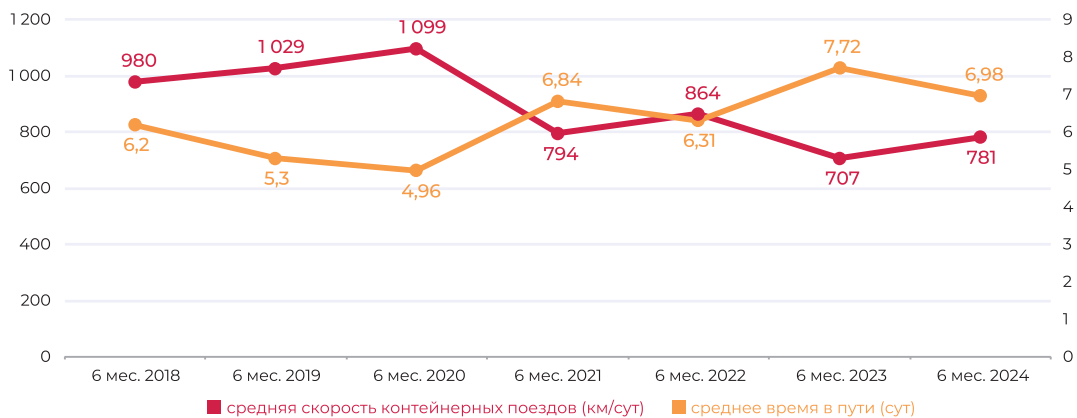
Помимо прочего, увеличивается показатель передачи поездов в сутки на ж/д погранпереходах на евразийском ж/д маршруте. Так, в апреле 2024 года был зафиксирован рекорд на пограничной станции Китая и Казахстана Достык — Алашанькоу. За одни сутки через ж/д погранпереход прошло 38 поездов, при этом в сторону Китая — 20 составов, в сторону Казахстана — 18 поездов.

ИМПОРТНО-ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СО СТРАНАМИ ЕАЭС В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2023 И 2024 ГГ.



Источник: расчеты авторов

СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ НА МАРШРУТЕ



Источник: расчеты авторов

На евразийском ж/д маршруте реализуется проект движения транзитных контейнерных поездов в сообщении Китай — Европа — Китай по сквозному расписанию. Организация работы движения контейнерных поездов по сквозному расписанию в соответствии с согласованными датой и временем отправления позволяет обеспечить ритмичность и регулярность перевозок на пространстве 1520. Так, с начала 2024 года проследовало 138 контейнерных поездов: 85 по направлению Китай — Европа и 53 по направлению Европа — Китай. Со второй половины июня в расписание были включены дополнительные поезда с отправлением из Китая (Иву, Чунцин, Ухань) и из Европы (Гамбург), теперь еженедельно отправляется 6 поездов из Китая, 4 поезда из Европы. В этой связи важным становится создание единой электронной платформы обмена информацией для контейнерных поездов с целью реализации онлайн-мониторинга следования по

всему пути, а также информирования железных дорог всех стран на евразийском маршруте о курсировании поездов по сквозным расписаниям.

Грузовая база маршрута и тенденция к полной загрузке мощностей

В первом полугодии 2024 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 86 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков, что говорит об интересе к евразийским ж/д контейнерным перевозкам со стороны грузоотправителей из различных отраслей. В текущем году не только сохранились все категории из аналогичного периода в 2023 году, но и добавилась еще одна категория — олово.

Согласно статистике ERAI, основными традиционными товарами, перевезенными по евразийскому маршруту в первом полугодии, являются электроника (+31,3%), меха-

ническое оборудование (+39,9%) и автотехника (+59,8%). Именно эти три товарные позиции занимают лидирующие места с момента запуска евразийского ж/д маршрута. Однако несмотря на то, что все три категории по отдельности демонстрируют значительный прирост, их совокупная доля в контейнеропотоке снизилась с 49% в 2023 до 42% в 2024 году, что говорит об увеличении доли других товарных групп.

Важной остается перевозка пластмасс и изделий из них (6,2% грузопотока), мебели и осветительной техники

(5,6%), черных металлов (4,4%), а также продуктов неорганической химии (2,3%).

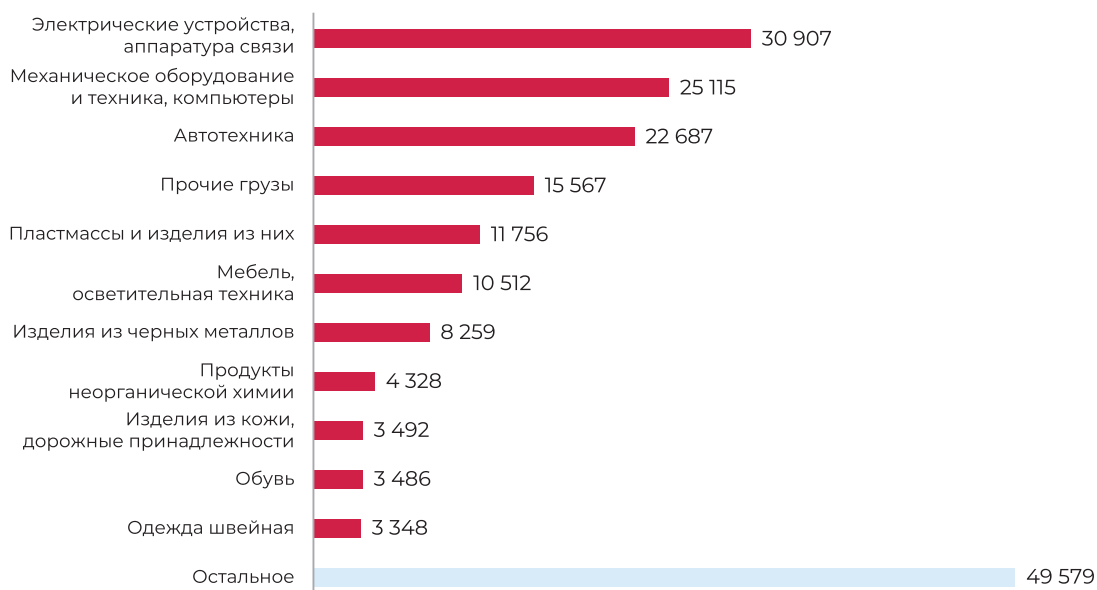
Среди представленных в статистике групп наибольший пророст в первом полугодии 2024 гола показали химические волокна и ткани из них (+765,3%). Также значительные темпы прироста следует отметить у обуви (+396,6%) и бумаги и картона (+205,8%). Вместе с тем незначительно сократилась доля никеля, изделий из минералов, меха и удобрений.

НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В 1-М ПОЛУГОДИИ 2023 Г., ДФЭ



Источник: расчеты авторов на основе индекса ERAI

НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В 1-М ПОЛУГОДИИ 2024 Г., ДФЭ



Источник: расчеты авторов на основе индекса ERAI

Евразийские контейнерные ж/д перевозки сохранили тенденцию к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, сохранилась на уровне прошлогоднего показателя в 3%. Таким образом, на протяжении восьми лет работы евразийского ж/д транзитного маршрута доля порожних контейнеров сократилась с порядка 23% в 2017 году до 3% в 2024 году.

Для евразийских контейнерных перевозок характерна проблема баланса грузопотока в силу количественного доминирования экспорта Китая в Европу над экспортом Европы в Китай. Однако в наиболее сложном с точки зрения балансировки восточном направлении доля порожних контейнеров в первом полугодии 2024 года продолжила тенденцию снижения и достигла рекордного минимума — 3,56%, что на 2,58 п. п. меньше показателя прошлого года.

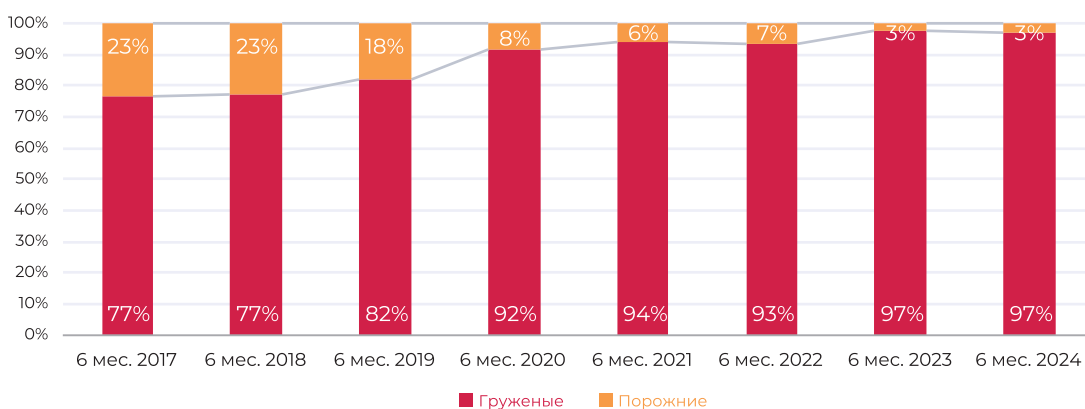
Для западного направления, из Китая в Европу, доля порожних контейнеров находится на рекордно низком уровне начиная с 2019 года. Однако в первом полугодии 2024 года доля порожних контейнеров впервые за четыре года достигла 2,5%.

Проблема баланса грузопотоков присуща трансевразийским грузоперевозкам с самого начала функционирования маршрута. Она вытекает из диспропорций торговли между странами, которые являются результатом долгосрочной тенденции переноса производственных мощностей из Европы в Китай, что делает его «мастерской мира». Изменение структуры торговли возможно в случае усиления тенденции к «оншорингу» — возврату производств из Китая обратно в Европу; по мнению специалистов, такой процесс может возобладать в силу удорожания производства в Китае. Стабилизация объемов импорта и экспорта между Китаем и ЕС позволило бы нивелировать специфику грузопотока, однако такое развитие событий маловероятно в ближайшие годы.

Диверсификация географии грузоперевозок

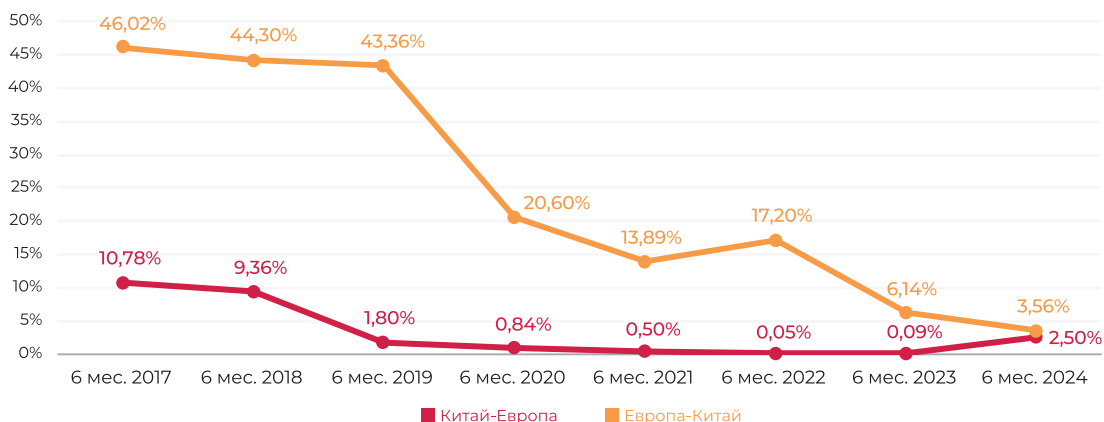
В первом полугодии 2024 года продолжилась диверсификация точек отправления и назначения грузов. Основными пунктами отправления и прибытия в западном

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ



Источник: расчеты авторов

ДОЛЯ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов

Таблица 1.

**ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ ПО ОБЪЕМУ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ГРУЗОВ
В 1-М ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА**

Китай — Европа		Европа — Китай		Китай — ЕАЭС	
Направление	тыс. ДФЭ	Направление	тыс. ДФЭ	Направление	тыс. ДФЭ
Сиань — Малашевиче	42,02	Дуйсбург — Иву	4,06	Чэнду — Колядичи (Беларусь)	15,59
Чунцин — Малашевиче	34,88	Дуйсбург — Сиань	3,03	Сиань — Электроугли (Россия, Московский транспортный узел)	10,78
Чэнду — Малашевиче	19,03	Лодзь — Чэнду	2,60	Чунцин — Электроугли (Россия, Московский транспортный узел)	6,37
Чжэнчжоу — Малашевиче	10,70	Бремерхафен — Чунцин	2,50	Чунцин — Белый раст (Россия, Московский транспортный узел)	3,30
Цзиньхуа — Малашевиче	9,01	Дуйсбург — Чунцин	2,48	Чунцин — Колядичи (Беларусь)	3,30

Источник: расчеты авторов

направлении стали Сиань — Малашевиче (42 тыс. ДФЭ), Чунцин — Малашевиче (34,9 тыс. ДФЭ), Чэнду — Малашевиче (19 тыс. ДФЭ). Принимая во внимание, что планируется расширить мощность приграничного перегрузочного узла Малашевиче, ожидается, что расширение в перспективе позволит увеличить пропускную способность пункта пропуска с 16 пар поездов в день до 35 пар. Кроме того, в Польшу из Китая смогут въезжать более крупные составы: если сейчас состав может иметь длину не более 750 метров, то после модернизации длина составов сможет достигать более 1000 метров. В восточном направлении следует отметить маршруты Дуйсбург — Иву

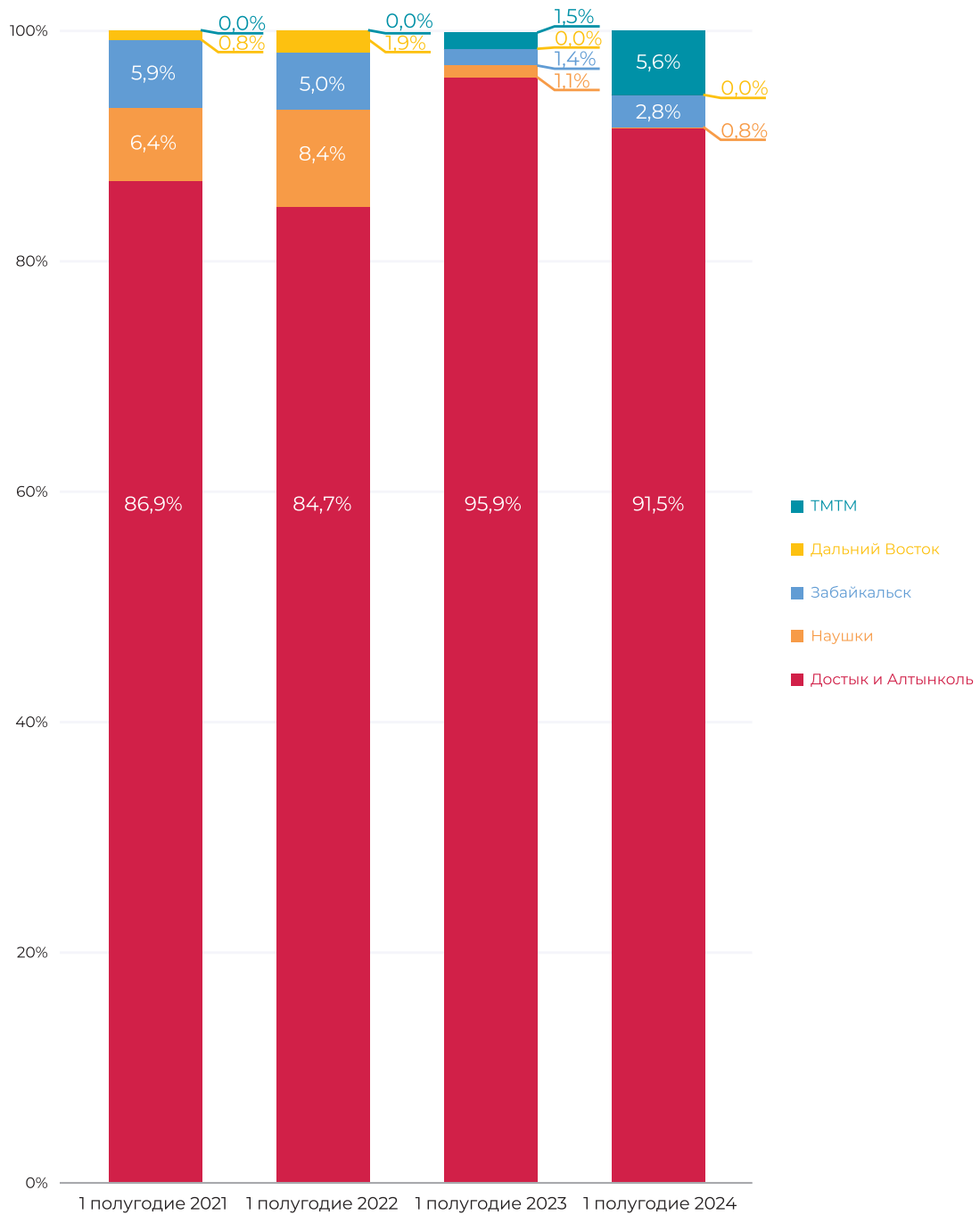
(4,1 тыс. ДФЭ), Дуйсбург — Сиань (3 тыс. ДФЭ), Лодзь — Чэнду (2,6 тыс. ДФЭ).

В сравнении с первым полугодием прошлого года основные маршруты в западном направлении, из Китая в Европу, почти не подверглись изменениям. Основными точками отправления остались Сиань, Чунцин, Чэнду, Чжэнчжоу и Цзиньхуа. В восточном направлении, в Китае, география пунктов отправления немного сместилась с Гамбурга в Дуйсбург, а также Лодзь и Бремерхафен.

Немаловажными являются маршруты, связывающие Китай с Россией и Беларусью: так, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года в три раза увеличился



КОНТЕЙНЕРОПОТОК ПО ОСНОВНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ МАРШРУТАМ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОГРАНИЧНЫМ ПЕРЕХОДАМ



объем по направлению Чэнду — Нолядичи (15,6 ДФЭ), в то время как по маршрутам Сиань — Электроугли и Чунцин — Электроугли, наоборот, снизился (10,8 тыс. ДФЭ и 1,4 тыс. ДФЭ соответственно).

Положение евразийского ж/д коридора и альтернативные маршруты

Евразийский ж/д транзитный маршрут через территории стран ЕАЭС — Казахстан, Россия, Беларусь — сохраняет свою лидирующую позицию по объемам грузоперевозок в

сообщении Китай — Европа — Китай. Согласно статистике по погранпереходам, в первом полугодии 2024 года на евразийский маршрут (погранпереходы Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос) пришлось 91,5% контейнерного потока, что на 4,4 п. п. меньше показателя за аналогичный период 2023 года.

По данным на первое полугодие текущего года, маршрут через Наушки с выходом на Монголию показал рекордно низкое значение в 0,2 тыс. ДФЭ, снизив долю с 1,1% до 0,1% совокупного контейнеропотока. Объем транзитного

контейнерного потока через терминалы Дальнего Востока РФ продолжает второй год подряд держаться на нулевом уровне. Такая тенденция связана с тем, что с 2023 года структура грузоперевозок через погранпереходы Дальнего Востока РФ полностью сместилась в сторону экспортно-импортных грузоперевозок между Россией и Китаем.

Вместе с тем после сокращения доли в прошлом году постепенно восстанавливается контейнерный транзит в восточном направлении через погранпереход Забайкальск — с 1,4% до 2,8% в 2024 году. В ближайшие годы ж/д станцию ждет модернизация — строительство контейнерного терминала на новых перегрузочных местах станции Забайкальск.

Активно развивается Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), объем перевозок по которому вырос до 11,6 тыс. ДФЭ. Принимая во внимание реализацию инфраструктурных проектов для устранения узких мест, наращивание парка железнодорожного подвижного состава, прогнозируется, что объем транзитного грузопотока через ТМТМ постепенно будет возрастать. Уже сегодня доля ТМТМ на рынке трансевразийских контейнерных ж/д перевозок увеличилась на 4,1 п. п. до 5,6%. Однако основной проблемой данного маршрута остается его мультимодальность — перевалка с железной дороги на судно для пересечения Каспийского моря, а также дополнительная перевалка в Грузии для пересечения Черного моря.

ПЕРСПЕКТИВА НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2024 ГОДА

В условиях глобальной нестабильности железнодорожные сервисы подтверждают свою надёжность и способны поддержать экономическую активность Евразии. Евразийский железнодорожный маршрут во многом прошел тест на стрессоустойчивость, сумел сохранить низкую волатильность ставок, а также сохранить кратчайшие сроки и регулярность отправок.

Второе полугодие покажет, продолжится ли тенденция увеличения объемов перевозок. Показателем успеха станет четвертый квартал 2024 года, который покажет,

насколько успешно справится маршрут с возросшим спросом на грузоперевозки в преддверии новогодних праздников. К тому же вероятность снижения напряжения в Красном море до конца года невелика, вследствие чего можно предположить еще больший переток грузов на железную дорогу. Санкционное давление и стремление нивелировать возможные риски продолжает выступать сдерживающим фактором для европейских грузоотправителей. Однако нападения на суда в Красном море и высокие издержки, вызванные увеличенными сроками и растущими ставками морского фрахта на маршруте через мыс Доброй Надежды, мотивируют осуществлять переоценку рисков. Таким образом, даже в условиях санкционного риска наблюдается тенденция к возврату грузоотправителей к континентальной железнодорожной альтернативе.

Однако в случае одновременного массового возвращения грузоотправителей на железную дорогу пропускной способности ж/д погранпереходов может быть недостаточно для обслуживания возросшего спроса. Предвосхищая увеличение объемов грузоперевозок, проводятся модернизации ж/д пунктов пропуска, а также строительство новых участков. Так, в Казахстане ведется строительство вторых путей на участке Достык — Мойынты, а на границе Польши и Беларуси планируется реализовать сразу несколько проектов — построить новый логистический терминал в городе Свислочь, а также расширить мощность приграничного перегрузочного узла Малашевиче.

Помимо инфраструктурной составляющей существенную роль в повышении эффективности работы евразийского ж/д маршрута играет «бесшовное» движение контейнеров. На сегодняшний день отсутствие цифровой накладной и остальной товаросопроводительной документации не является основным препятствием для развития транзитного ж/д движения, однако при кратном увеличении объемов такое цифровое преобразование может стать насущной необходимостью. В этой связи сохраняется актуальность перехода на юридически значимый электронный документооборот.

<https://index1520.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!

РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В АВГУСТЕ: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

За январь-август 2024 года на сети РЖД перевезено 844,4 млн пассажиров (+7,7% к январю-августу 2023 года). Из них в пригородном сообщении – 756,5 млн пассажиров (+7,9%), в дальнем следовании – 87,9 млн пассажиров (+5,8%). В августе 2024 года отправлено 114,9 млн пассажиров, что на 7,1% выше аналогичного показателя прошлого года. В пригородном сообщении количество отправленных пассажиров увеличилось на 8,1% и составило 100,4 млн человек. В дальнем следовании наблюдается рост на 0,8%, до 14,5 млн человек. В сентябре 2024 года стоит ожидать сопоставимого прироста объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» всеми видами сообщения по сравнению с тем, который наблюдался в августе 2024 года. Объемы перевозок на сети РЖД в сентябре 2024 года потенциально составят не менее 109 млн чел.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

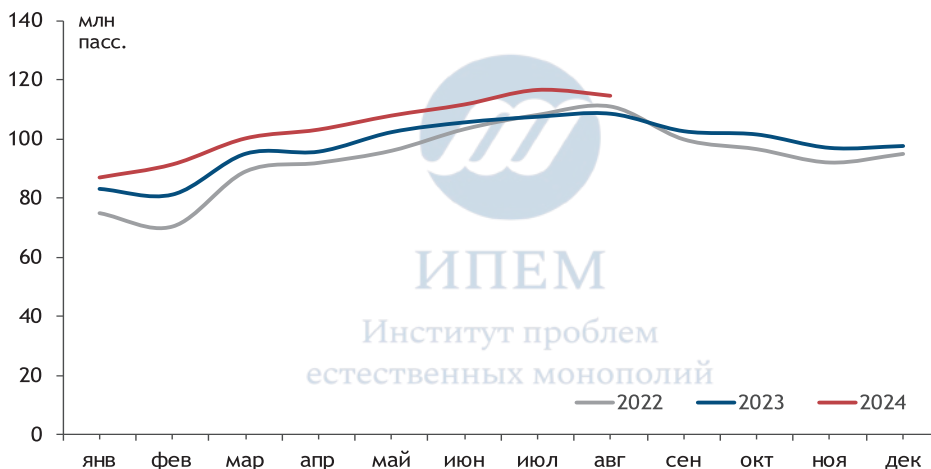
114,8 млн чел.

перевезено в августе 2024 г.

844,4 млн чел.

перевезено в январе-августе 2024 г.

+7,7% к январю-августу 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ

[@ipem_research](https://ipem.research)

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

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

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

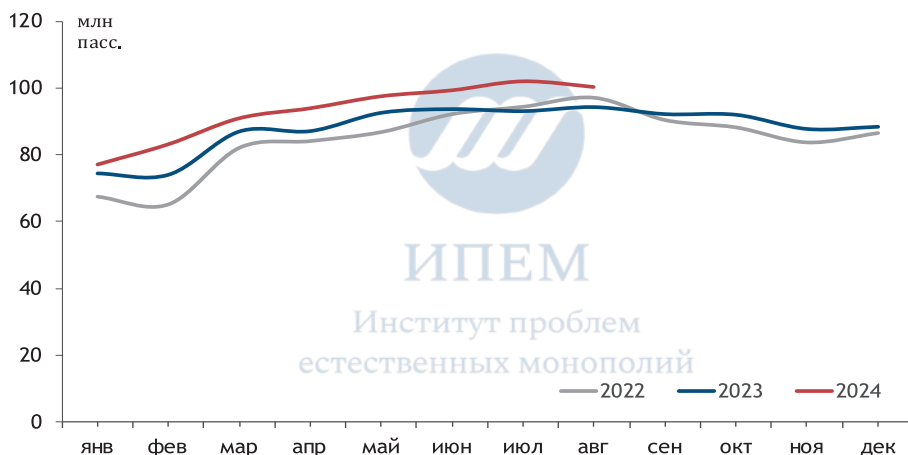
100,4 млн чел.

перевезено в августе 2024 г.

756,5 млн чел.

перевезено в январе-августе 2024 г.

+7,9% к январю-августу 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирские перевозки в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

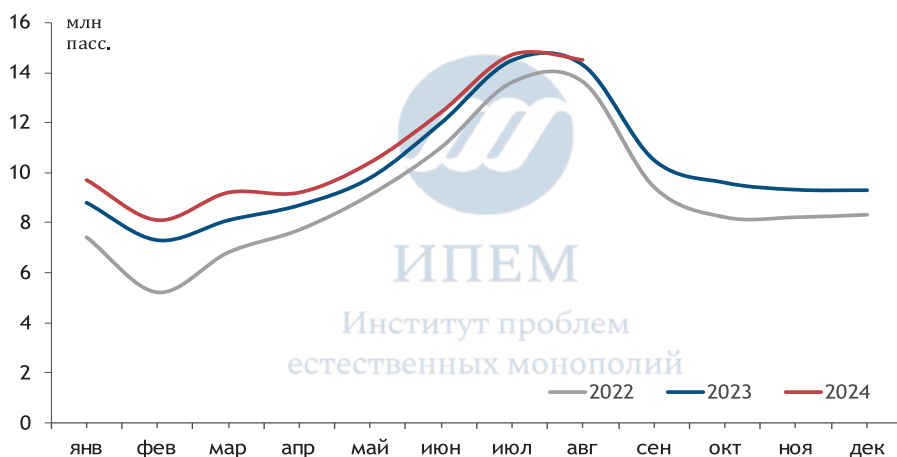
14,5 млн чел.

перевезено в августе 2024 г.

87,9 млн чел.

перевезено в январе-августе 2024 г.

+5,8% к январю-августу 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

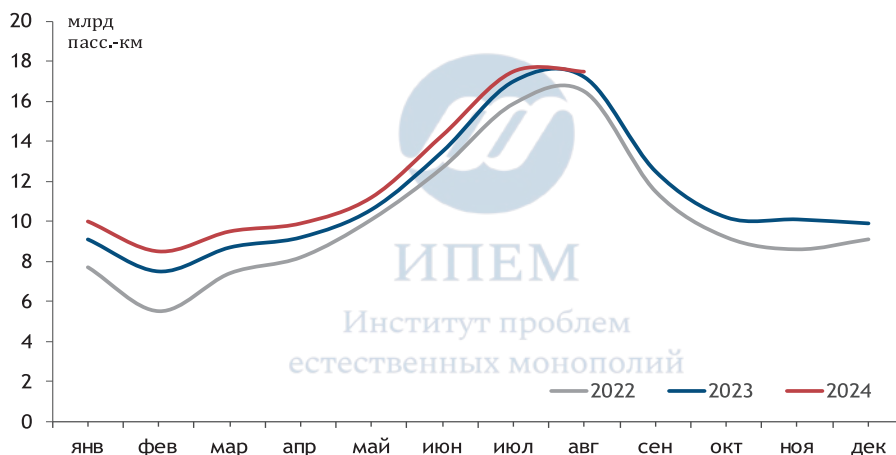
17,5 млрд пасс.-км

пассажирооборот в августе 2024 г.

99,1 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-августе 2024 г.

+6,5% к январю-августу 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

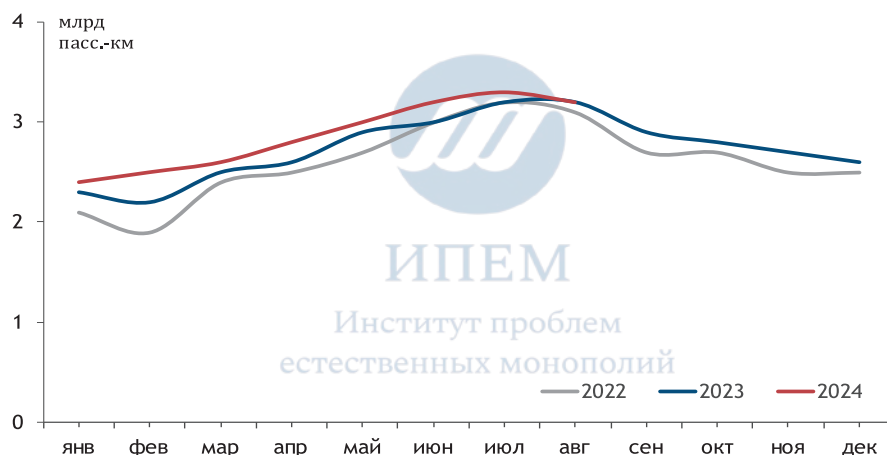
3,2 млрд пасс.-км

пассажирооборот в августе 2024 г.

23,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-августе 2024 г.

+6,4% к январю-августу 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

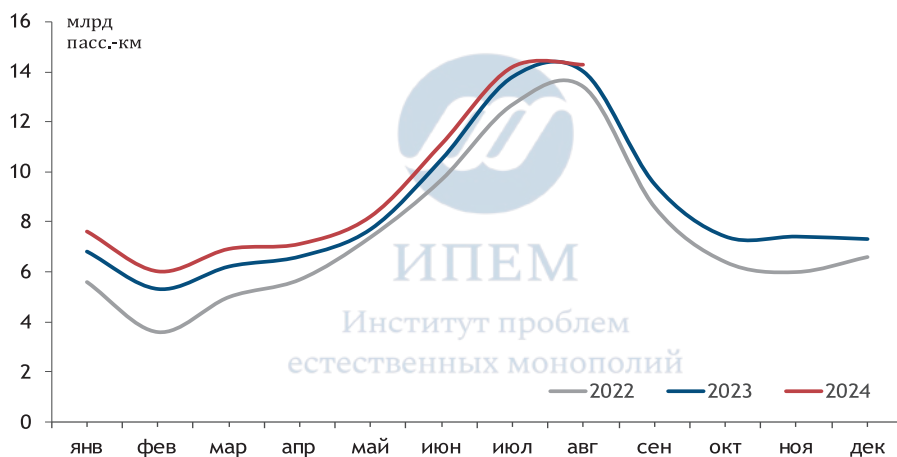
14,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в августе 2024 г.

75,8 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-августе 2024 г.

+6,6% к январю-августу 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

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

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

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

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ



Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА

История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 8(153))

Аксененко пришлось работать в переходный период. Как уже говорилось, для этого времени было характерно то, что многие руководители в системе МПС уже с начала 90-х годов учреждали транспортные фирмы и становились бизнесменами, но только в основном «полуподпольными». Зачастую это были чисто личные предпринимательские проекты железнодорожных начальников. Но в целом ряде случаев создание таких компаний (как и предоставление тарифных скидок) диктовалось требованием дня организовывать железнодорожные перевозки в соответствии с новыми рыночными реалиями в промышленном секторе. Однако соответствующая нормативная база на железной дороге еще отсутствовала и все получалось на грани фола, заканчиваясь не то перекачиванием денег из государственного кармана в частный, не то воровством, не то ловкачеством – никто не мог бы это определить ввиду отсутствия ясных правил игры.

В связи с этим практически на всем протяжении правления Аксененко его преследовали всяческие скандалы, разоблачения в СМИ, претензии со стороны компетентных государственных органов. «Схема расхищения государственной казны известна с петровских времен: к бюджетному монополисту, погрязшему в долгах, присасывается коммерческий паразит. Дальше все идет по сюжету дедушки Крылова про вершки и корешки: убытки – государственной организации, прибыль – коммерческой», – писали, например, «Новые известия» в статье «Крупнейшего должника России грабят дети его начальников». В материале описывались схемы работы созданных в системе МПС крупных коммерческих фирм, которые возглавляли родственники железнодорожных руководителей (например, генеральный директор ЗАО «ПФГ «Евросиб СПб» Сергей Аксененко доводился министру племянником), а также назывались внушительные суммы возможного полученного ущерба для государства¹.

Несколькими днями раньше «Известия» опубликовали статью «Министерство жен, сыновей и племянников», где наряду с перечислением родственных отношений в системе МПС и созданных под ее крышей частных фирм резко критиковалась и политика предоставления тарифных

скидок. «Особого разговора заслуживает практика валютно-тарифного комитета МПС, – писала газета, – который, будучи по своей природе коммерческой структурой, присвоил себе право предоставлять спецставки и скидки на грузовые перевозки таким же коммерческим предприятиям, входящим в систему МПС. Льготы на перевозки одним давали, другим в этом отказывали. Классическим примером стало предоставление льготного тарифа на перевозку кемеровского угля и кокса для загрузки металлургических гигантов в Тульской области»².

Резонанс от этих и других статей был достаточно большим. Ксерокопии материалов быстро расходились по всей сети. Но, как очень быстро выяснилось, в публикациях только часть была правдой. «Новым известиям» пришлось писать опровержение на свою статью под заголовком «Вначале была справка. И справка была ложью». В нем сообщалось о целом ряде опубликованных недостоверных данных, касавшихся конкретных лиц, а также приводились сведения о действенных мерах МПС в 1997 году по упорядочению деятельности коммерческих фрахтовых структур. «Редакция сожалеет о том, – отмечалось в статье, – что, поддавшись общему увлечению компроматом, отнеслась с излишним доверием к материалу из солидных вроде бы источников своего внештатного автора». Как крайне поверхностную, не говоря уже о большом количестве неточностей, можно было охарактеризовать и статью в «Известиях». Однако результат бывал полностью в соответствии с анекдотом: то ли он украл, то ли у него украли, но осадок остался.

Периодически пресса «наезжала» на такие созданные с участием «клана Аксененко» (то есть его сына Рустама, племянника Сергея, старого сослуживца Игоря Найвольты и др.) компании, как Transrail Holding AG (Швейцария), ЗАО «Иристон», ЗАО «Евросиб СПб», ЗАО «Балтийская строительная компания», ОАО «ТрансТелеКом» и др. Однако все-таки следует признать, что помимо щеголяния такими новыми и не всем понятными словцами, как «опционы», «дисконты», «аффилированные структуры» и другие,

¹ Новые известия. 1997. 29 ноября.

² Известия. 1997. 24 ноября.

ничего толкового в смысле компромата в материалах, как правило, не сообщалось.

Разумеется, как и большинство крупных руководителей того времени, Аксененко при первой же возможности создавал всяческие частные предприятия. Конечно, уже по факту своего рождения они объективно получали преимущества над аналогичными фирмами, к которым не имели отношения ни сам Аксененко, ни его родственники.

Но общая ситуация явно говорила, кричала о том, что надо быстрее приступить к действительно масштабной структурной реформе железнодорожного транспорта, предполагающей приведение его в соответствие с существующими в стране гражданско-правовыми и экономическими отношениями. Аксененко это, несомненно, очень хорошо понимал и насколько позволяла политическая обстановка, дело это продвигал, хотя и действуя, разумеется, преимущественно в узковедомственных интересах МПС.

Полностью интересами своей отрасли Аксененко руководствовался и в неординарных ситуациях, например, после дефолта 17 августа 1998 года. Ввиду резкого падения рубля МПС стало стремительно терять доходы от перевозок экспортно-импортных грузов при их оплате рублями. Аксененко, невзирая на то, законно ли он поступает, издал 5 сентября знаменитую телеграмму № 722, согласно которой оплата международных грузов начислялась только в валюте (в швейцарских франках). Это позволило предотвратить разорение железной дороги, хотя и вызвало в дальнейшем многолетние судебные тяжбы.

После отставки Евгения Примакова начался звездный час Николая Аксененко. Сначала произошла известная история с «загогулиной», когда Аксененко в мечтах уже, наверное, видел себя премьером России. По имеющимся данным, решение об отставке Примакова Ельцин принял 7 мая 1999 года. Среди кандидатур будущего главы Правительства назывались министр внутренних дел Сергей Степашин, Николай Аксененко и лидер фракции «Яблоко» в Госдуме Григорий Явлинский. 11 мая в аппарате Президента было подготовлено два проекта указа: один – о назначении Аксененко, другой – Степашина. Насколько можно судить, Ельцину первоначально более импонировал Аксененко. В книге «Президентский марафон» он так описывает этот момент и характеризует своего фаворита. «Итак, кто у меня в списке сейчас? Николай Аксененко, министр путей сообщения. Также хороший запасной игрок. Опять он в моей «премьерской картотеке». Аксененко вроде бы по всем статьям подходит. Решительный, твердый, обаятельный, знает, как с людьми говорить, прошел долгий трудовой путь, поднялся, что называется, от земли. Сильный руководитель. Однако Дума изначально относится к нему неприязненно, встречает в штыки. Это хороший вариант, чтобы заранее разозлить, раздражить Думу. Подготовить ее к конфронтации. А потом выдать ей совсем другую кандидатуру».

Очевидно, что на Аксененко ориентировалась определенная часть окружения Президента. В частности, известно, что его кандидатуру активно лоббировали Татьяна Дьяченко, Роман Абрамович и Александр Мамут. Высказывались также предположения, что Аксененко продвигается главным образом благодаря Борису Березовскому. Сам глава

МПС подобные утверждения всегда отвергал, заявляя, что с Березовским он почти не знаком и все это – необоснованные происки. (В этой связи интересно мнение Александра Шохина, который в январе 2000 года в одном из интервью на вопрос: «Говорят, что члены нынешнего Правительства проходили вначале через консультации с Березовским и Чубайсом?» – отвечал: «Судя по майским 1999 года заявлениям Степашина, Чубайса, – действительно это было так. Каждый рвал на себе рубаху и говорил: этого я поставил. Чубайс говорил – Степашин мой, Березовский говорил – Аксененко мой... Кабинет был поделен на две части, и ходила даже такая шутка, что членам Правительства для удобства общения с народом лучше таблички вешать: «человек Березовского», «человек Чубайса» и просто «человек».)

Однако кандидатура Аксененко крайне не устраивала другие группировки, поддерживающие Ельцина, и прежде всего команду младореформаторов во главе с Чубайсом и Грефом. В некоторых источниках утверждается, что «благодаря суровому ночному разговору Чубайса с Таней, Валей и Ромой премьером стал Степашин»⁴. К тому же, как совершенно верно указывается в мемуарах Ельцина, легко было предсказать, что прохождение члена «семьи» Аксененко через Думу – дело весьма проблематичное. Явно можно было прогнозировать в случае с попыткой продавить эту кандидатуру через Думу и шквал настоящей обструкции в СМИ. Разумеется, пресса была в значительной степени под контролем олигархов, но все дело в том, что разных, а получение заказов из разных источников – это и есть один из признаков свободы. Совершенно очевидно, что сами журналисты (как и интеллигенция в целом) никогда не относились к Аксененко как к политику, что называется всерьез. В их глазах он всегда оставался выскочкой – всего лишь «кондуктором», «старшим машинистом» и неким проявлением чудачеств Ельцина.

В результате в мае 1999 года решение было принято в пользу более нейтрального Степашина, устраивающего и Думу, и Чубайса. Однако Ельцин решил все-таки действительно потрепать нервы ненавистной Думе, которая буквально накануне, 13–15 мая, провела процедуру его импичмента. (Необходимых конституционных трехсот голосов ни по одному из пяти вопросов набрать не удалось, но большинство проголосовало все-таки против Ельцина. То есть, если судить не по закону, а по справедливости, парламент высказал Президенту страны недоверие.)

17 мая Ельцин в письменном виде представил парламентариям кандидатуру Степашина, а в телефонном разговоре с председателем Думы Селезневым назвал фамилию Аксененко. Спикер тут же сообщил об этом депутатам. Представитель Президента в Думе Котенков попытался опровергнуть эту информацию, на что Селезнев ответил: «Я только что разговаривал с Президентом. Я сегодня с чистыми ушами. Была названа фамилия Аксененко». Позднее ситуация разрешилась, а в Администрации Президента пояснили, что тот оговорился.

В прессе публиковалась следующая версия всего этого инцидента со ссылкой на безымянный источник в Администрации Президента. «Татьяна Дьяченко зашла к отцу, и при ней Ельцин действительно позвонил Селезневу. Когда

же она вышла, то Борис Николаевич послал адъютанта забрать Указ на Аксененко, который сам при Татьяне подписал и отправил в Думу. Говорят, что, еще не зная этого, Татьяна Борисовна позвонила Аксененко и сказала, чтобы тот открывал шампанское». Сам Ельцин в мемуарах назвал свой ход «загогулиной».

Тем не менее 12 мая 1999 года Аксененко был назначен первым вице-премьером, курирующим реальный сектор экономики. Короткое время с 29 мая по 16 сентября 1999 года министром путей сообщения был бывший начальник Западно-Сибирской железной дороги Владимир Старостенко. При этом Аксененко очень колебался, выбирая преемника. Фадеев впоследствии рассказывал, что в тот день, когда нужно было принимать решение, Аксененко ему несколько раз звонил и спрашивал, когда он придет в Москву (тот был в объезде на дороге). «Я чувствовал, что он хотел бы предложить мне вновь возглавить МПС, но что-то его удерживает. В результате он все-таки остановился на кандидатуре Старостенко», – говорил Фадеев. Автор спросил его: «Может быть, он предвидел, что если придется уходить с поста первого вице-преьера опять на МПС, то ему морально легче будет «подвинуть» Старостенко, нежели Вас?» «Очень может быть», – ответил Фадеев.

На один из вопросов журналистов о том, чем он конкретно будет теперь заниматься в роли первого вице-преьера, Аксененко произнес ставшую затем крылатой фразу: «Я считаю, что мне теперь до всего должно быть дело». Будучи первым заместителем Степашина, Аксененко держался подчеркнуто независимо, открыто демонстрируя по целому ряду вопросов свое особое мнение. Летом 1999 года в прессе отчетливо просматривалась организованная кампания по личному пиару Аксененко. В этот же период он был награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» III степени.

Нет сомнения, что это время подчиненные Аксененко запомнили как отнюдь не лучшее в своей жизни. Первый вице-премьер стремился перенести в новую должность свои прежние методы работы, сплошь и рядом распекая какого-нибудь замминистра или вице-губернатора такими словами: «Да если бы вы работали в той системе, в какой работал я, от вас бы уже давно ничего не оставили!».

Наряду с этим в Правительстве Степашина опять появились представители партии младореформаторов, удаленные из исполнительной власти после августа 1998-го. Ключевые посты в экономическом блоке получили Виктор Христенко, Илья Южанов, Герман Греф, Алексей Кудрин.

Лето 1999 года стало вторым после весны 1997-го периодом наступления либеральных идей. Подготовленная в Центре стратегических исследований по руководством Германа Грефа Стратегия развития РФ до 2010 года имела девятистраничный раздел «Структурные преобразования системы железнодорожного транспорта» и пять специальных пунктов в прилагавшейся Программе приоритетных мер (2000–2004 гг.). Здесь были обозначены такие меры, как изменение законодательства, разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности, выделение из МПС хозяйствующего субъекта, закрытие малодеятельных линий, дотирование пригорода из местных бюджетов и др. Вот где уже просматривался рынок!

9 августа был снят с поста Степашин, и 16 августа премьером стал глава Федеральной службы безопасности Владимир Путин. Аксененко сразу решил подстраховаться и возвратил себе пост министра, совмещая его с должностью первого вице-преьера. Для подготовки путей к отступлению были все основания. Деятельность первого вице-преьера, как считалось, не сумевшего за три месяца добиться заметных успехов, вызывала уже разочарование даже внутри «семьи», включая самого Ельцина. Интересно, что, по неофициальной информации, Степашин во время своей отставки настоятельно рекомендовал Путину добиваться увольнения Аксененко из Правительства.

19 декабря 1999 года состоялись выборы в Государственную думу, результаты которых были следующие: КПРФ – 89 мест, «Единство» – 82, «Отечество» – «Вся Россия» – 47, ЛДПР – 16, СПС – 32, «Яблоко» – 21, «Народный депутат» – 58, «Регионы России» – 40, Аграрии – 422. Данный расклад весьма важен для истории реформы, потому что именно этой Госдуме довелось принимать новое железнодорожное законодательство. Расстановка политических сил для этого впервые за время существования Госдумы в целом была благоприятной. Большинство здесь имели либералы и прагматики. Сорвать то или иное прогрессивное решение коммунисты и их союзники теперь уже не могли.

Представляя нового премьера, Ельцин, в частности, характеризовал его как лидера, который способен «консолидировать общество», «опираясь на самые широкие политические силы, обеспечить продолжение реформ в России», а также «сплотить вокруг себя тех, кому в новом, XXI веке предстоит обновлять великую Россию». Дума с первого захода утвердила кандидатуру Путина в качестве Председателя Правительства.

Наименее прочными при формировании нового кабинета министров представлялись позиции первого вице-преьера Николая Аксененко и министра топлива и энергетики Виктора Калужного. Сам факт выбора Ельциным кандидатуры Путина словно бы публично говорил о его разочаровании в Аксененко. Однако новый премьер ограничился лишь небольшими изменениями, заменив министров юстиции и природных ресурсов. Также у Аксененко был теперь несколько пониженный статус, уравненный с первым вице-премьером Виктором Христенко. Позднее стало очевидно, что Путин не стремился в тот момент сформировать собственный кабинет ввиду пока еще недостаточного политического веса, а предпочитал в свойственной ему политической манере выждать и сохранить на время ровные отношения с обоими крыльями пропрезидентской коалиции – «семейной» и «младореформаторской» группировками.

31 декабря 1999 года первый Президент Российской Федерации Борис Ельцин подал в отставку, назначив и. о. Президента и таким образом своим преемником Владимира Путина. Россия вступила в новую эпоху. 26 марта 2000 года Путин выиграл досрочные президентские выборы, получив в первом туре 52,77 процента голосов избирателей. Молодой, интеллигентный, без крайностей и надрывов, непьющий и спортивный, не связанный тесно и зримо ни с одной из политических группировок, умудрявшийся совмещать в одном лице державничество и либерализм, – Путин

сразу завоевал значительную популярность у населения, причем разных его слоев. С ним люди стали связывать надежды на выход из бурной и довольно «лихой» эпохи давно утратившего популярность Ельцина.

Аксененко всячески стремился показать свою лояльность Путину, однако тот, став и. о. Президента с хорошими шансами на победу в президентских выборах, 10 января 2000 года снял его с поста первого вице-премьера, оставив, тем не менее, министром путей сообщения.

Аксененко опять сосредоточил свою деятельность на железной дороге. При этом зимой 1999/2000 года его жизнь омрачалась не только неясностью своей дальнейшей судьбы ввиду политических перемен, но и борьбой с очередным непокорным начальником Октябрьской дороги – теперь уже бывшим своим протеже – Александром Кузнецовым. Последний не оправдал надежд Аксененко и стал по целому ряду аспектов иметь отличное от министра мнение, пытаясь действовать по-своему. Весь конец 1999 года они находились в контрах, похожих на историю с Зайцевым. Как говорил потом сам Кузнецов, «ногда я со всем соглашался, все было хорошо, как только стал задавать вопросы, – ситуация изменилась».

26 января 2000 года произошла авария с пассажирским поездом № 612 на линии Москва – Санкт-Петербург (Торбино – Мстинский Мост), в результате которой погиб помощник машиниста. Причиной была неисправность системы новой сигнализации (приемника автоблокировки с тональными цепями), которую там тогда внедряли по решению МПС для скоростного движения. Но Аксененко решил воспользоваться этим предлогом и устроил целую серию заседаний коллегии МПС по безопасности движения с «избиением» Кузнецова и самой Октябрьской дороги. 15 февраля министр предложил начальнику дороги уйти по собственному желанию, но тот отказался.

Любопытно, что Кузнецову весьма симпатизировал Фадеев. В частности, он вспоминал: «Я его просто натурально тогда защищал и лично просил Аксененку не снимать. Николай Емельянович практически уже поддался на мои уговоры перед самой коллегией. Я позвонил Кузнецову и сказал: Саша, теперь все зависит только от тебя, от того, как ты доложишь на коллегии ситуацию. Главное, не лезь на рожон. Состоялась коллегия, Кузнецов сначала говорил вроде красиво, признавал свои упущения, но вдруг в конце как начал разделять все эти проекты, что они, дескать, сделаны безграмотно, что новая автоблокировка была не опробована, например, на савеловском ходу, а ее сразу установили на главный и т. д. и т. п. Аксененку его вроде как останавливает, а тот еще пуще. То есть он дал понять, что стоит как бы выше всей коллегии, и тогда я понял, что дело безнадежно проиграно».

Поскольку сам Аксененко уволить Кузнецова не мог, он отстранил его от занимаемой должности и возложил исполнение обязанностей начальника дороги «на период до принятия решения Правительством» на заместителя министра путей сообщения Александра Мишарина. Формулировка была такова: «За серьезные недостатки в управлении Октябрьской железной дорогой и обеспечении безопасности движения поездов, снижение требовательности к своим заместителям, руководителям служб и отделений дороги, ухудшение технологической и исполнительской дисциплины на предприятиях дороги и допущенное крушение пассажирского поезда с тяжелыми последствиями». Впоследствии «Внешюрколлегия» прокомментировала, что «в российском законодательстве не существует ни одного закона или иного нормативного документа, разрешающего министру путей сообщения «отстранять» от должности начальника железной дороги». Однако тогда прием сработал.

Кузнецов ушел на больничный и начал оказывать Аксененку сопротивление. В частности, именно в тот момент общественность стала узнавать (и эти сведения потом долго еще перекочевывали из одного издания в другое), что Кузнецов был достаточно близко знаком с Путиным по совместной работе в Санкт-Петербурге и что, дескать, даже не так давно их неоднократно можно было видеть вместе в спортзале и т. д.

Мишарин при этом сидел в том самом запасном кабинете, в котором при возвратившемся Зайцеве томился оказавшийся не у дел Морозов. То есть кабинет стал традиционно служить для каких-то неформальных руководящих должностей в управлении Октябрьской дороги. Коллективу магистрали опять пришлось жить в условиях двоевластия, потому что было снова неясно, кто же на сегодня все-таки более легитимный начальник дороги – Мишарин или Кузнецов?

Тем не менее Аксененко все же добился решения Правительства об увольнении Кузнецова, который затем работал первым заместителем полномочного представителя Президента в СЗФО, а после этого руководил департаментом по координации видов транспорта в Министерстве транспорта. Кузнецов судился с Аксененко по поводу своего неправомерного увольнения и в конце концов достиг того, что формулировка была заменена на «по личной просьбе».

В марте 2000 года начальником Октябрьской дороги Аксененко поставил 59-летнего, крайне жесткого и обладающего каким-то очень непривычным для Санкт-Петербурга азиатским менталитетом Геннадия Комарова, возглавлявшего до этого с 1988 года Восточно-Сибирскую железную дорогу. (В 1992 году Фадеев предлагал ему пост первого заместителя министра, но тот отказался.) Тем самым непокорные «октябрята» были, наконец, сломлены.

Продолжение следует.



Стоимость такого модуля
6600 руб. +7(980)187-10-55

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

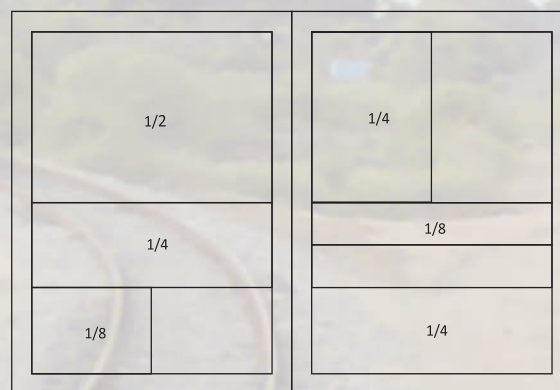
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ 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 «КД-Сервис» (Челябинская область, г. Челябинск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «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 МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО 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.





12-я Каспийская Международная

ВЫСТАВКА «ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ»

15 | 16 | 17 ОКТЯБРЯ 2024


БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

Организаторы



www.roadtraffic.az

Тел.: +994 12 404 10 00

 +994 55 224 10 00

E-mail: roadandtraffic@ceo.az

 [roadtraffic.az](https://www.instagram.com/roadtraffic.az)

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

[#RoadTrafficCaspian](https://twitter.com/RoadTrafficCaspian)

215
1809 – 2024



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ТРАНСПОРТ
РОССИИ



ТРАНСПОРТ РОССИИ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

TRANSPORT OF RUSSIA | INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

19-21 НОЯБРЯ
NOVEMBER 2024

Москва, Гостиный Двор
Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ЗАВТРАКА



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



TRANSWEEK.DIGITAL