




ДЕПО

4(159) 2025

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

апрель

Производители железнодорожной продукции и услуг	стр. 2 - 5
Подвижной состав, запчасти, ремонт	стр. 7 - 8
Материалы и оборудование для ВСП	стр. 10 - 11
Справочная информация	стр. 1, 14 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА	стр. 1
- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ДЕКАБРЯ 2024 ГОДА	стр. 14 - 17
- ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ	стр. 18 - 26
- РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ДЕКАБРЕ 2024 ГОДА - ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ	стр. 27 - 30
- РЖД ПОВЫШАЮТ СТАВКИ НЕ ТОЛЬКО НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ, НО И ПАССАЖИРОВ	стр. 33
- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ	стр. 34 - 37
- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ	стр. 38 - 39
- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!	стр. 40

При поддержке:



Минпромторг
России



11-14 ноября 2025

Санкт-Петербург, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



МЕТАЛЛ

31-я Международная промышленная выставка

ЭКСПО 2025



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2025



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2025



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2025

Генеральный
информационный партнер:



Металлоснабжение и сбыт

12+

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

www.metal-expo.ru



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
31-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2025				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 5
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод систем охлаждения"	+7 (499) 963-53-43, +7 (499) 963-53-52, +375 (17) 362-91-91	2
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	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 / Налужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	5
Россия / Саратовская область	Энгельс	ООО "ВСК"	+7 902 717-16-96, +7(8452) 42-16-96	5
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	5
22-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				6
Азербайджан	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 8
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				9
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				10 - 11
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	10
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	10
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	10
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	11
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2025				12
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				13
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 14 - 40
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ДЕКАБРЯ 2024 ГОДА				14 - 17
ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ				18 - 26
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ДЕКАБРЕ 2024 ГОДА - ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				27 - 30
ПАДЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА НА СЕТИ РЖД: ПРЕДПОСЫЛКИ И НЕОЧЕВИДНЫЕ РЕШЕНИЯ				31 - 32
РЖД ПОВЫШАЮТ СТАВКИ НЕ ТОЛЬКО НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ, НО И ПАССАЖИРОВ				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
МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА И БИЗНЕС-ФОРУМ «EXPO EURASIA VIETNAM 2025»				3-я сторона обл.
Россия	Москва	Оргкомитет выставки: АО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36	
II МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ "ESE ASIA-2025"				4-я сторона обл.
Россия / Красноярский край	Красноярск	ООО "Восток"	+7 (904) 895-77-75	

 **ЗАВОД СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ**

СЕКЦИИ РАДИАТОРА ДЛЯ ТЕПЛОВЗОВ



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



crm@radsystem.ru



radsystem.ru



РЖД Российские железные дороги



НАДЕЖНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

НАИМЕНОВАНИЕ ИЗДЕЛИЯ	ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ
Калорифер ТЭМ2.10.70.020	Тепловозы: ТЭМ2, ТЭМ15, ТЭМ18
Калорифер ТЭМ18.10.70.020	Тепловоз ТЭМ18
Охладитель наддувочного воздуха 1-ПД4.44-6	Дизель-генераторы типа 1-ПДГ4
Охладитель наддувочного воздуха ПД1М.44А	Дизель-генераторы типа 1-ПДГ4
Охладитель водомасляный 1-ПД4Д.080	Дизель-генераторы типа 1-ПДГ4
Пакет трубный 2139.10.30.076-02	Дизель Д50; дизель-генераторы типа 1-ПДГ4
Подогреватель топлива У10.80.001	Тепловоз ТЭП70
Секция калорифера ТЭМ18.10.70.030	Тепловоз ТЭМ18ДМ
Секция калорифера 7317.330	Тепловоз ЧМЭЗ
Секция радиатора 7317.000	Тепловозы: ТЭЗ, 2ТЭ10Л, 2ТЭ116, М62, ТЭМ7, ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ2, ТЭМ15, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ и др.; Тяговый трансформатор ОДЦЭ-8000
Секция радиатора 7317.000-10	Тепловозы: ТЭЗ, 2ТЭ10Л, 2ТЭ116, М62, ТЭМ7, ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ2, ТЭМ15, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ и др.
Секция радиатора 7317.000-21	Маневровые тепловозы: ТЭМ7, ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ15, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ и др.
Секция радиатора 7317.100	Тепловозы: ЧМЭЗ, 2ТЭ25А
Секция радиатора 7317.200	Тепловозы: 2ТЭ10Л, ТГМ40; Тяговый трансформатор ОДЦЭ-4350
Секция радиатора Р62.240.000	Тепловозы: ТЭМ14, 2ТЭ10А
Секция радиатора Р62.131.000	Тепловозы: ТЭП60, ТЭП70, 3ТЭ25КМ, 3ТЭ25К2М, ТГМ4, ТГМ6, ТЭМ7А, ТЭМ8К, ТЭМ9, 2М62У, 2ТЭ10Л, 2ТЭ114, 2ТЭ116 и др.; Дизель-генераторные установки; Силовые агрегаты типов: СА-10, СА-20, СА-25, СА-30 для привода буровых установок

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

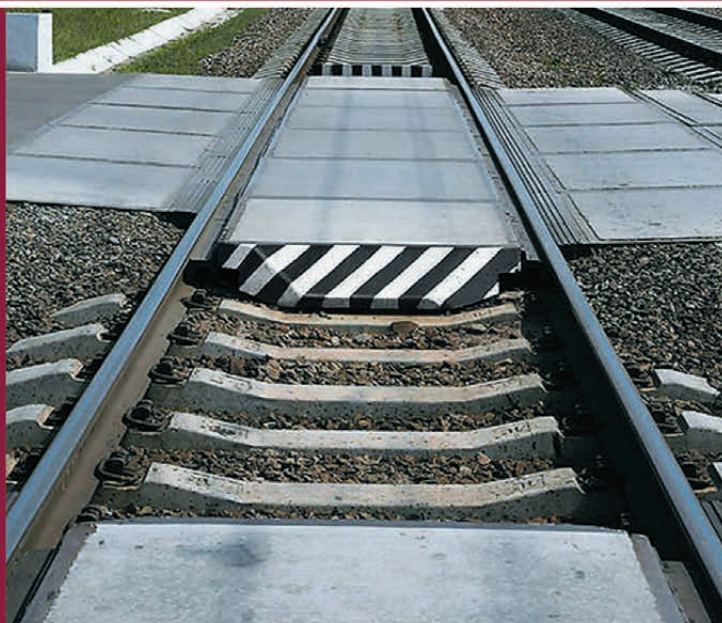
ООО «КСД» г. Воронеж

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

**ООО «КСД» РАЗРАБОТАН
 СБОРНЫЙ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЙ
 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 1940 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

**РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН**

Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

248002, г. Калуга, ул. Болина, здание 61, офис 110, +7 (4842) 926-700, 926-800, 926-900
E-mail: klt40@list.ru, klt40@mail.ru, http://snabrzd.ru/**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**

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

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

Наименование	Цена без НДС, руб РФ, за 1шт	Компания	Телефон
Диск с металлокерамикой 50-330а-82	2 500	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Диск ведущий 50-330а-83а	2 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Насос питательный 53-359-00	65 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	58 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Золотниковая коробка 50-345-00	69 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Клапанная коробка 53-358-00	54 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Блок управления угп 55-351и00-нт (14.50.01.000-нт)	52 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Пульт управления ук 25/9-18 97.80.02.100	75 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Вал фрикционный 53-330-200	360 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Рессоры на ук25/9-18 86.11.51.200 (16 листов)	75 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Капитальный ремонт угп 230(300) .гп 300	280 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Капитальный ремонт угп 1200/750/гп.м	360 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Гидropередача угп 230(300)	2550 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Рессоры впо 55.30.19/20 (комплект)	12 500	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Гидropередача угп 1200/750/гп.м	4650 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Лебёдка для перетяжки пакетов 86.70.02.000 сб	480 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Главный вал 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000	3700 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800

ООО «ВСК» ПОКУПАЙТЕ У ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Действующие сертификаты на нашу продукцию и паспорта качества!

Работа с НДС и индивидуальный подход к клиенту.

РАЗЛИЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ: ГИЛЬТИНЫ (ДО 16 ММ), ГИБКА, ТПА, ПЛАЗМЕННАЯ РЕЗКА И Т.Д.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ И ХАРАКТЕРИСТИК. ИЗГОТОВЛЕНИЕ РАЗЛИЧНЫХ ДЕТАЛЕЙ ИЗ ПЛАСТИКА И МЕТАЛЛА ПО ЧЕРТЕЖАМ ЗАКАЗЧИКА И ИЗ ДАВАЛЬЧЕСКОГО СЫРЬЯ.

Тел: 8 902 717 16 96 Александр Юрьевич
E-mail: sat2005@inbox.ru, https://vksaratov.ru/

Путевой рельсовый упор типа Р-50

Размеры 3000x1500 +/- 2 %.

Цена:

Опорный элемент (из б/у рельс) - 2 шт.

Цена: 90000 с НДС

Брус в сборе (обработан антисептиком и покрашен).

Цена: 15000 с НДС

Втулка ОП. Цена: 142 4.50 с НДС.

Прокладка упругая ЦП 369.104.

Цена: 12 с НДС.

Самолетик ПС 65 8мм. Цена: 13 с НДС.

Шайба скоба ЦП 138 4мм. 5мм. 6мм.

Цена: 9.20р. 10.50р. 11.60р. с НДС.

**ТомИндуктор**

ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ

+ 7 (3822) 231-251

info@tominductor.ru

**ПРОМЫШЛЕННОЕ
ИНДУКЦИОННОЕ
НАГРЕВАТЕЛЬНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ**

- Горячий съем и посадка деталей
- Ручной нагрев заготовок и пайка
- Кузнечный нагрев перед ковкой

- Термообработка сварных соединений
- Закалка зубчатых колес, шестерней, валов и других деталей



tominductor.ru

Стоимость такого модуля**7250 руб.****+7(980)187-10-55**

22-я Каспийская Международная

ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»



TransLogistica
CASPIAN

Организаторы



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

3 | 4 | 5 ИЮНЯ 2025
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

www.translogistica.az

translogistica_caspian

TransLogisticaCaspian

Translogistica Caspian

#TransLogisticaCaspian



ТрансЭнергоТрейд

Надёжность! Доверие! Успех!

Мы говорим «НЕТ» просто вагонов без дела!

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

Наименование	Компания	Телефон
Полувагоны, модель 12-132, 2002-2003 г.в. – 50 шт.	ООО «ТЭТ»	<p style="text-align: center;">Звоните! + 7 (812) 677-95-02</p> <p style="text-align: center;">Пишите! info@transenergytrade.ru</p> <p style="text-align: center;">Смотрите! transenergytrade.ru</p>
Крытые вагоны, модель 11-270 и 11-280, 1991-1994 г.в. – 30 шт.		
Цистерны, модель 15-1547 и 15-1566, 1992-1993 г.в. – 15 шт.		
Цистерны для перевозки спирта 15-1213-01, 2005 г.в. — 7 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-401, 13-4012, 1980-1991 г.в.		
Платформы-универсальные, модель 13-2114, 2007 г.в. – 5 шт.		
Фитинговые платформы 40 фут., модель 13-9744-06, 2018 г. в. - 2 шт.		
Хоппер-зерновозы, модель 19-3058, 2021 г.в. – 5 шт.		
Хоппер-дозаторы, модель 20-Х351-02, 1987 – 1989 г.в. – 5 шт.		
Думпкары, модель 31-675-01, 2006 г.в.		
Краны ж/д, мод. КЖС-16, КЖ-561 (25 т), КЖ-662 (32 т), 2005-2007 г.в.		
Снегоочиститель СДП-М2, 1982 г.в.		
Кран укладочный, мод. УК-25/9-18, 1982-1983 г.в.		
Выпрочно-подбивочные машины, мод. ВПРС-02, ВПРС-03, ВПРСп, 2015 г.в.		
Маневровые локомотивы, ТГМ-4, ТЭМ2, ТГМ-23		
Ёмкости (резервуары) от ж/д цистерн		
Каркасы от ж/д платформ длиной 13,4-18,6 м.		
Колесные пары б/у, СОНК, НОНК		
Боковые рамы, надрессорные балки новые и б/у		
Оформление, сопровождение и отправка путевой техники		
Отстой и аренда вагонов		



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

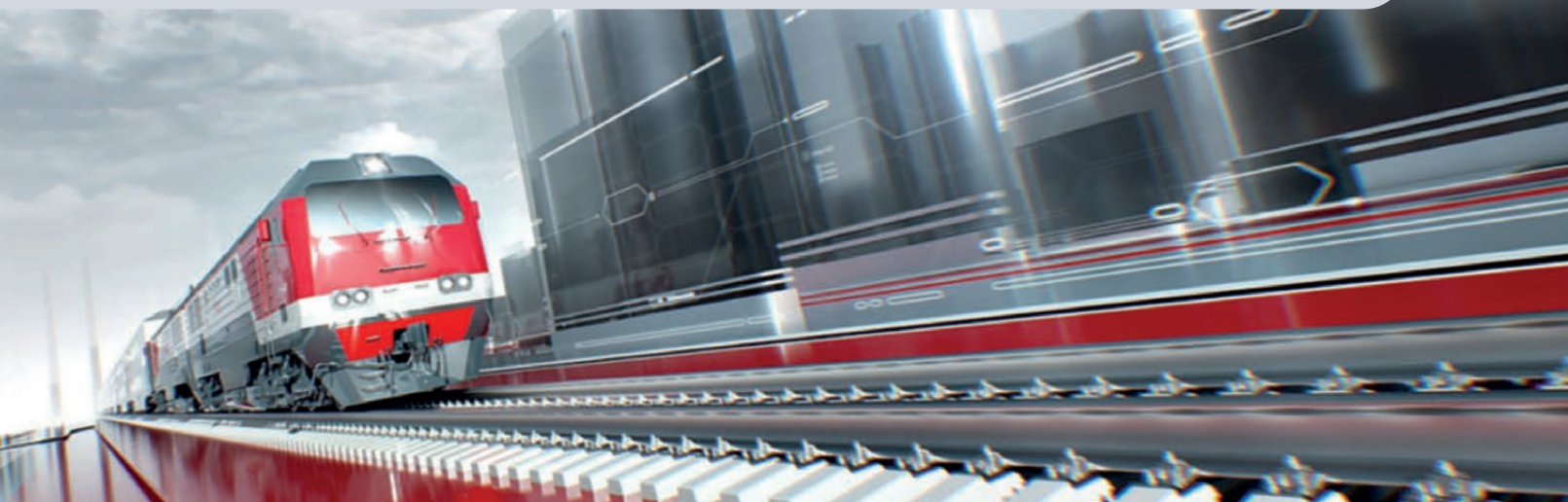


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

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.



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

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



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

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



000 «ЛСК97»

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

Комплектуем из наличия и под заказ любые материалы всп: **новые, бу, резервные, восстановленные.**

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

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



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



000 «ВСП23»

Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735

www.vsp23.ru, www.bcn23.pф, vsp@vsp23.ru

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



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

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
АППАТЭК, Пластрон, 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, бунсовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки номпозиционные	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 сноба ЦП138	000 ВСП23	8 800 350 15 04

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

107140, г. Москва, улица Краснопрудная, д. 1-83
Тел: +7 (496) 531-75-15, моб. +7 (916) 684-18-64,
+7 (916) 518-47-88

E-mail: 888tk@mail.ru, сайт: <http://strojuniversal.ru/>

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

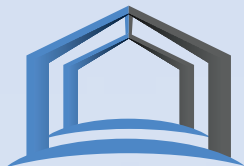
- Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для дефовских путей, имеет более 32 сборочных единиц)
- Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежом
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом
- Прокладки для узла крепления контактного рельса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

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для дефовских 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, пнжимные, шайба-скоба для изовтулки)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Скобы контактного рельса – предохранительные и с фиксатором	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Кронштейны контактного рельса Р-50 и Р-65	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Детали контактного рельса (отводы концевые 1/25, 1/30, противоугоны, накладки стыковые)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Эмалированные таблички на металле с обжимом	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Гальваника деталей и другое...	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ





03–05 июня 2025

Москва, Выставочный Центр Тимирязев

Организатор:



При поддержке:



Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков металлопродукции

Генеральный партнер:



Генеральный
информационный партнер:



10-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2025

12+

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





ЛИТМАШ



МЕТАЛЛУРГИЯ

03-05 ИЮНЯ
2025

РОССИЯ, МОСКВА
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР ТИМИРЯЗЕВ

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



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ДЕКАБРЯ 2024 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в декабре 2024 года. По оценкам института, индекс промышленного производства и индекс спроса на промышленную продукцию продемонстрировали положительную динамику относительно уровня 2023 года как по итогам месяца, так и в целом за год. Индекс ИПЕМ-производство в 2024 году вырос на 4,2% относительно уровня 2023 года (+3,8% за декабрь 2024 года). О методологии расчета индексов – в справочной информации. Индекс ИПЕМ-спрос в 2024 году вырос на 3,4% относительно уровня 2023 года (+8,2% за декабрь 2024 года).



Основные выводы

Итоги развития промышленности в декабре 2024 года (к декабрю 2023 года):

индекс ИПЕМ-производство 3,8% (+4,2% за период январь – декабрь 2024 года)
 индекс ИПЕМ-спрос 8,2% (+3,4%)

Динамика индексов развития промышленности



Институт проблем естественных монополий

Декабрь 2024 |

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

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



Открытие новых крупных производств в декабре 2024 года

Низкотехнологичные отрасли

– открыта первая очередь фабрики по переработке шерсти в Карачаево-Черкесской Республике (инвестиции в проект 2,0 млрд руб.).

Среднетехнологичные отрасли

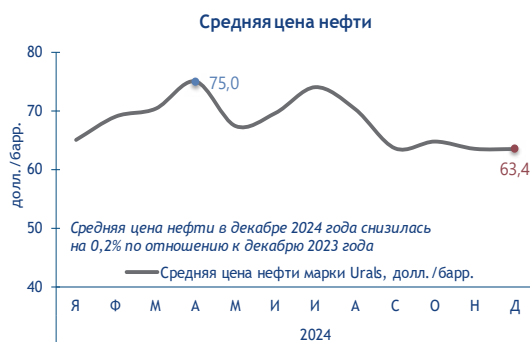
– открыт завод по производству композитных ветролопастей в Ульяновской области (инвестиции в проект 1,7 млрд руб.);
 – открыто производство теплоизоляционных материалов на территории ОЭЗ промышленно-производственного типа «Центр» в Воронежской области (инвестиции в проект более 7,0 млрд руб.).

Высокотехнологичные отрасли

– на заводе «Автодор» в режиме пуска налажены линии поверхностного монтажа печатных плат и линия выводного монтажа в Калининградской области (инвестиции в проект около 32,0 млрд руб.).



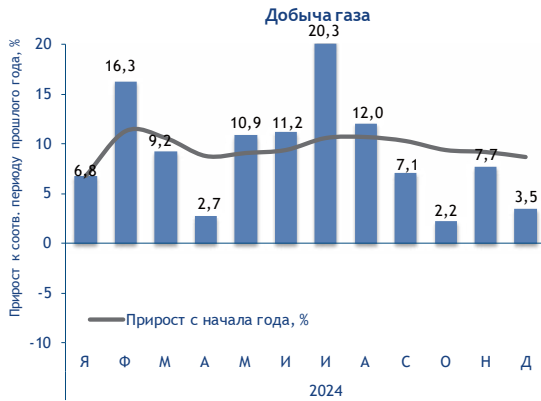
Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



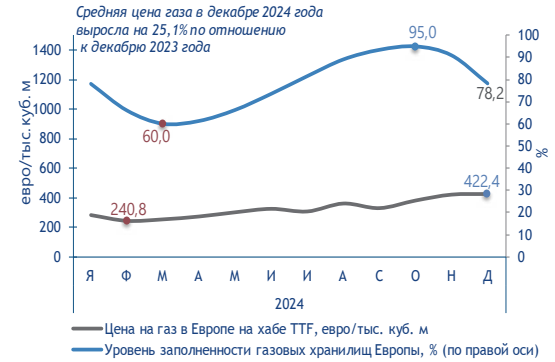
Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	декабрь 2024		январь – декабрь 2024	
	млн т	к декабрю 2023	млн т	к январю – декабрю 2023
Добыча нефти	н/д	-6,1%	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	37,2	-2,1%	445,2	-2,6%
сырой нефти	21,1	-12,8%	267,5	-1,7%
нефтепродуктов	11,4	14,0%	131,1	-7,1%

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Ключевые показатели газовой отрасли

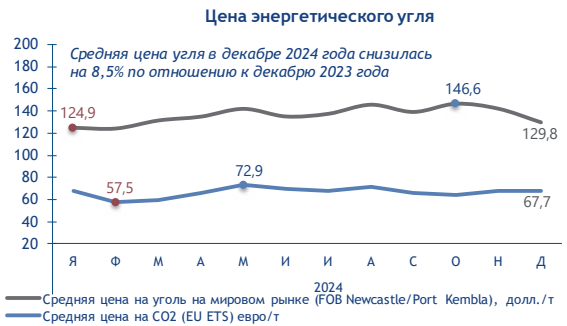
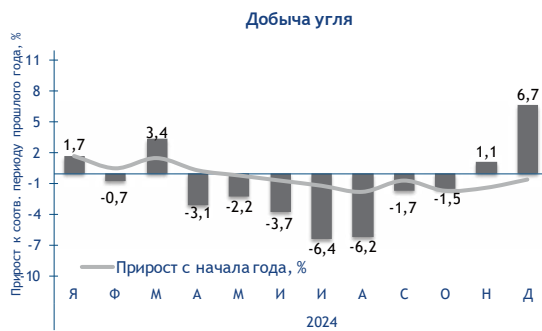
Основные показатели	декабрь 2024		январь – декабрь 2024	
	млрд м³	к декабрю 2023	млрд м³	к январю – декабрю 2023
Добыча газа, млрд м³	55,5	3,5%	579,0	8,7%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	3,7	15,6%	36,3	5,9%

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

Институт проблем естественных монополий

Декабрь 2024 |

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	декабрь 2024		январь – декабрь 2024	
	млн т	к декабрю 2023	млн т	к январю – декабрю 2023
Добыча угля	40,7	6,7%	427,0	-0,6%
Перевалка угля в российских портах	14,4	-0,7%	188,1	-9,8%

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

Институт проблем естественных монополий

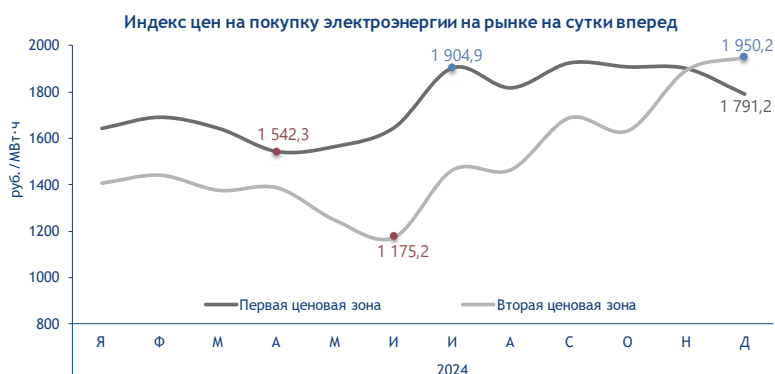
Декабрь 2024 |



Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	декабрь 2024	декабрь 2024 / декабрь 2023
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	-6,0°C	3,92°C ↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 791,2	11,6%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 950,2	42,6%



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

Институт проблем естественных монополий

Декабрь 2024 |

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»

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

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

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

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

E-mail: ipem@ipem.ru

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

вам нужно просто позвонить по телефону:

+7(980)187-10-55

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

depo-magazine@yandex.ru Разместившим рекламу в журнале –

бесплатная интернет-поддержка!

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

Общий объем погрузки за январь 2025 года сократился на -1,7 млн т (-1,8%).

При этом по трем основным грузам объем погрузки вырос на 1,6 млн т: уголь +0,6 млн т (+2,1%), удобрения +0,6 млн т (10,7%), железная руда +0,3 млн т (3,9%). Наибольшее сокращение погрузки произошло по 4 грузам на 3,2 млн т: стройгрузы сократились на 1,9 млн т (-27,2%), зерно -0,6 млн т (-26,1%), черные металлы - 0,5 млн т (-9,5%), промсырье - 0,3 млн т (-13,0%).

Рост грузооборота на 6,2% связан с ростом длиннопробежных экспортных перевозок угля и руды. Необходимо отметить, что экспортные перевозки угля, руды и удобрений являются для железнодорожников одними из самых высокотехнологичных массовых грузов, позволяющих с наименьшими технологическими затратами выполнять план перевозок.

В то же время ИПЕМ неоднократно обращал внимание на то, что планы по замещению угля другими высокодоходными грузами труднореализуемы в настоящем экономическом и санкционном периоде. Без угля трудно не только загрузить железнодорожную инфраструктуру, но и достигать хороших показателей по производительности и скорости перевозок.

Катастрофическое снижение строительных грузов связано

с рядом факторов, в том числе дефицитом порожних вагонов под погрузку. Опросы ИПЕМ показывают, что, например, производители щебня готовы были отгрузить в январе больше продукции в рамках зимнего завоза, операторы давали привлекательные пониженные тарифы под перевозку стройгрузов. Однако, не все порожние вагоны смогли заадресовать и доехать до станций погрузки.

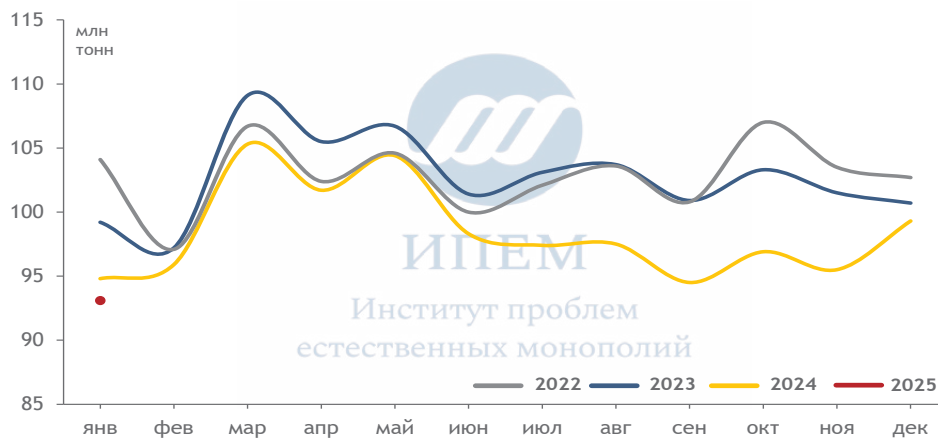
Снижение отгрузки зерна связано с эффектом высокой базы в 2024 году, а также, переносом части отгрузок на февраль для экспорта уже по сниженным экспортным пошлинам. Снижение перевозок черных металлов связано с многомесячным сокращением спроса в экономике РФ и переклещением части грузов на автотранспорт.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

93,1 млн т | **-1,8%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

1,5 млн ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.

Все грузы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@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.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

29,7 млн т | **+2,1%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Каменный уголь

418,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

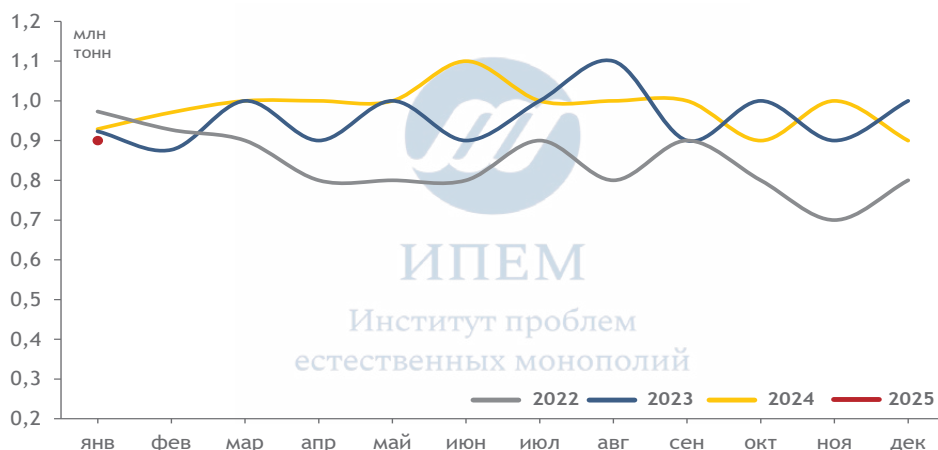
[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

0,9 млн т | **-3,1%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Кокс

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



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

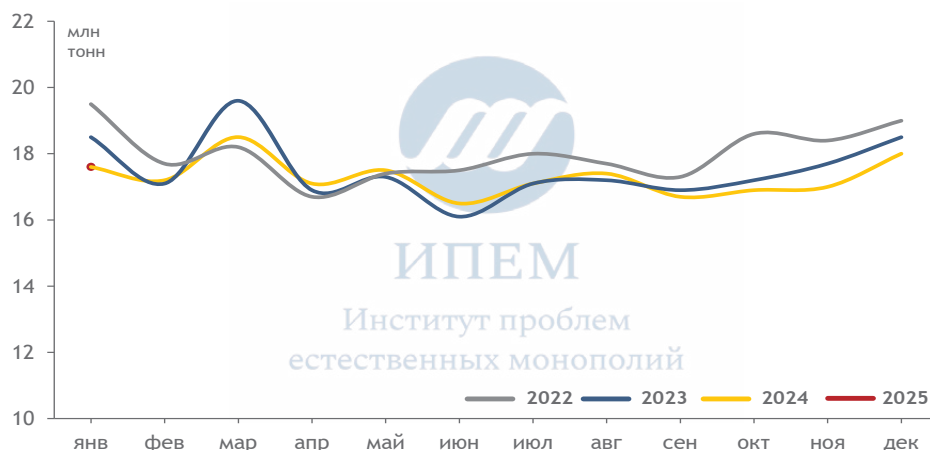
[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

17,6 млн т | **-0,2%** к январю 2024 г.
 погружено в январе 2025 г.

Нефть и нефтепродукты

302,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

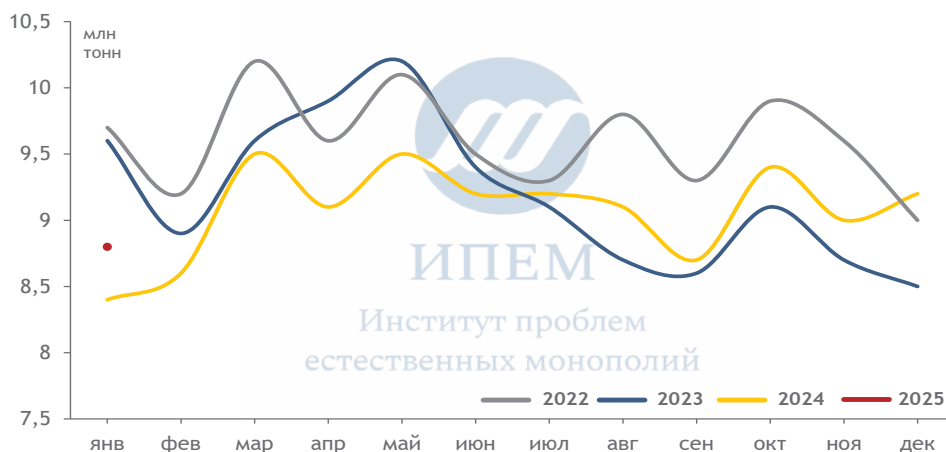
[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

8,8 млн т | **+3,9%** к январю 2024 г.
 погружено в январе 2025 г.

Железная руда

126,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

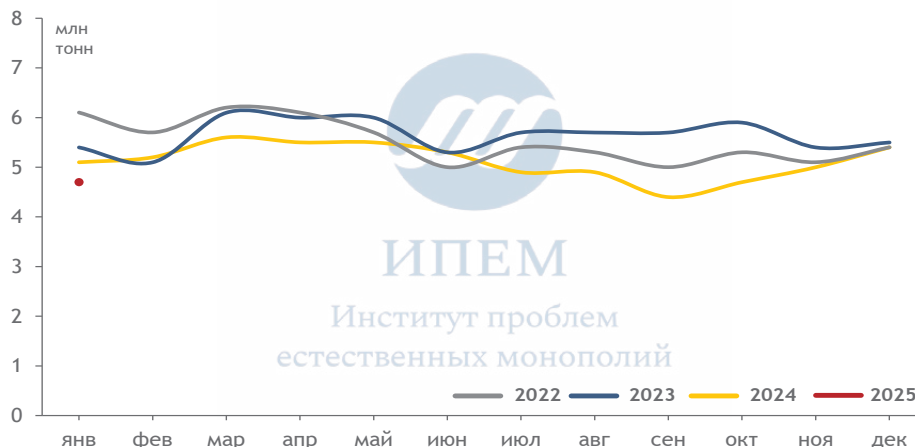
[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

4,7 млн т | **-9,5%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Черные металлы

74,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

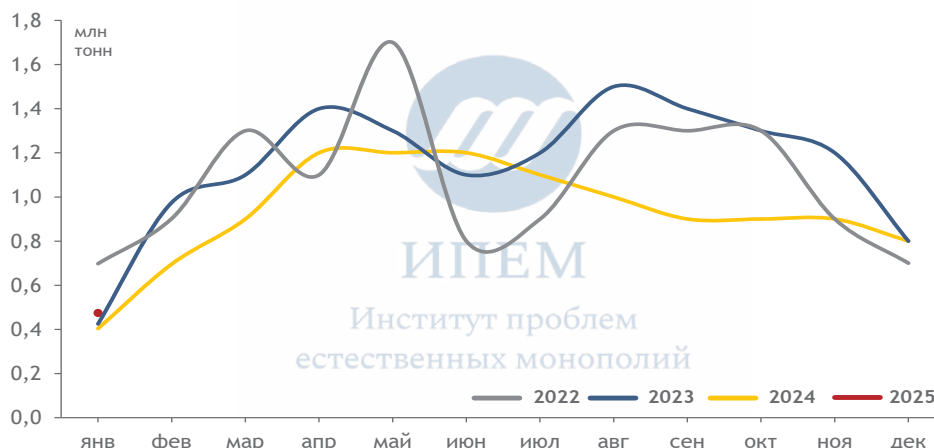
[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

0,5 млн т | **+17,4%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Лом черных металлов

8,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

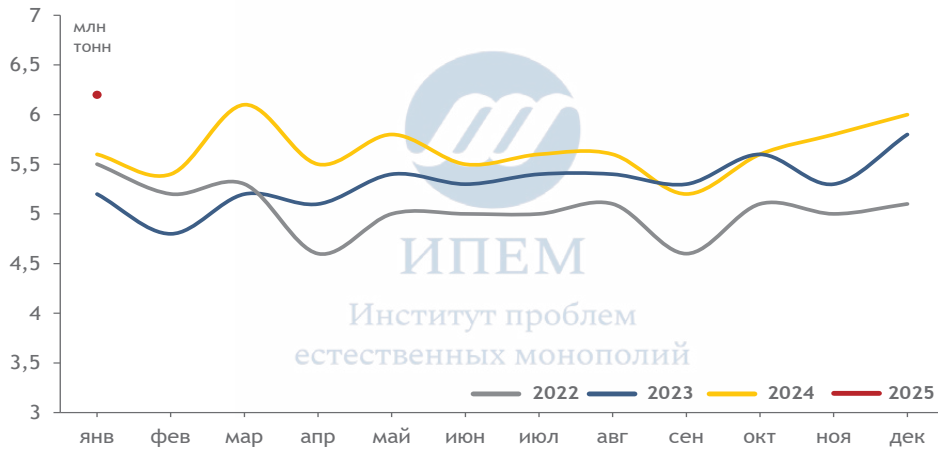
[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

6,2 млн т | **+10,7%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Удобрения

90,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

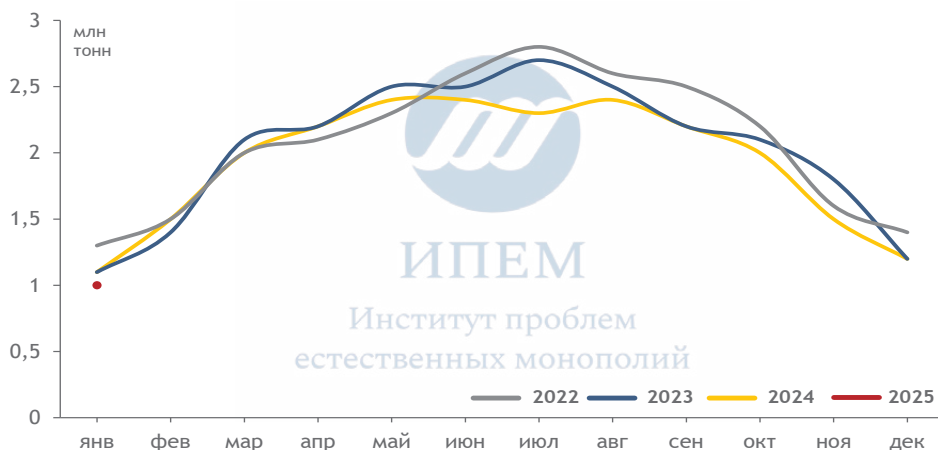
[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,0 млн т | **-10,2%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Цемент

15,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

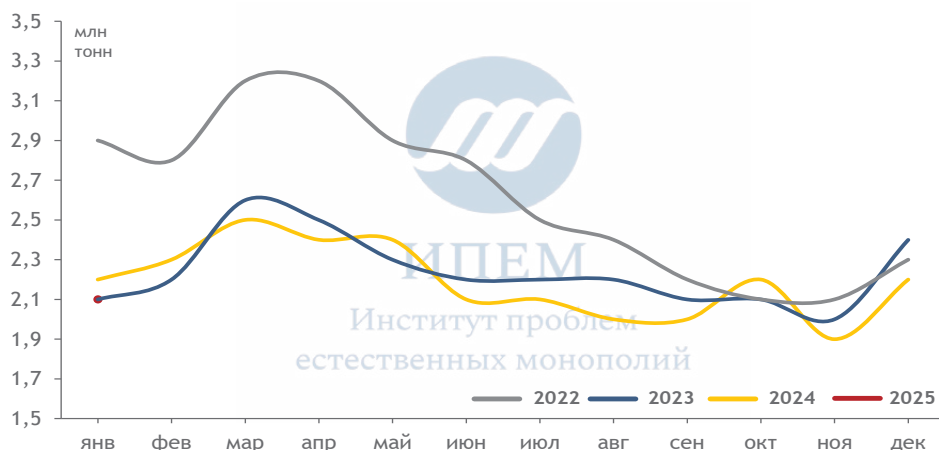
[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,1 млн т | **-1,3%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Лесные грузы

36,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

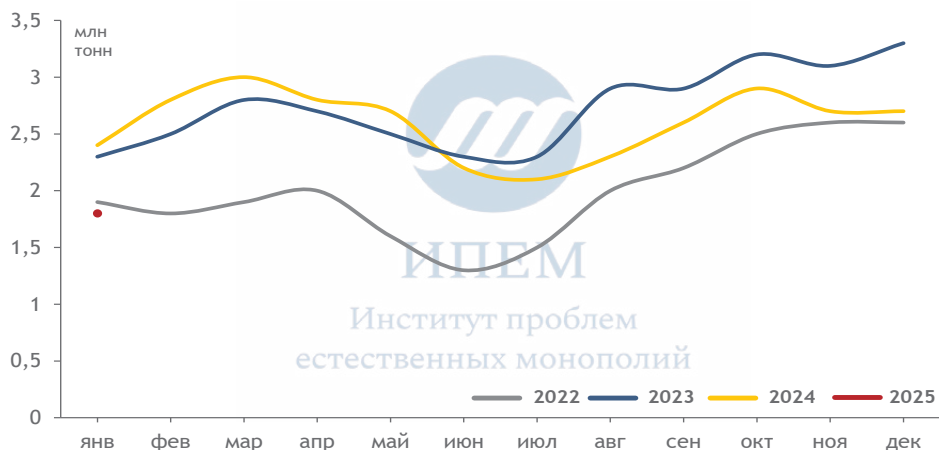
[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,8 млн т | **-26,1%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Зерно

26,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

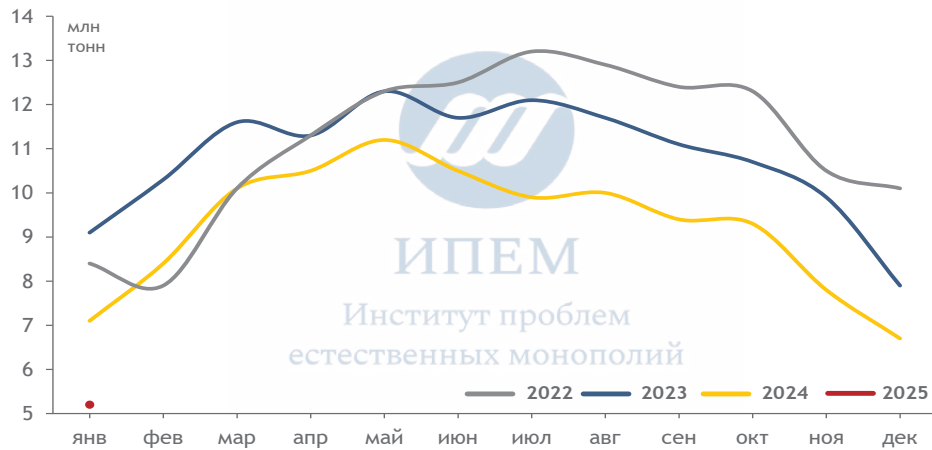
[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

5,2 млн т | **-27,2%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Строительные материалы

77,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

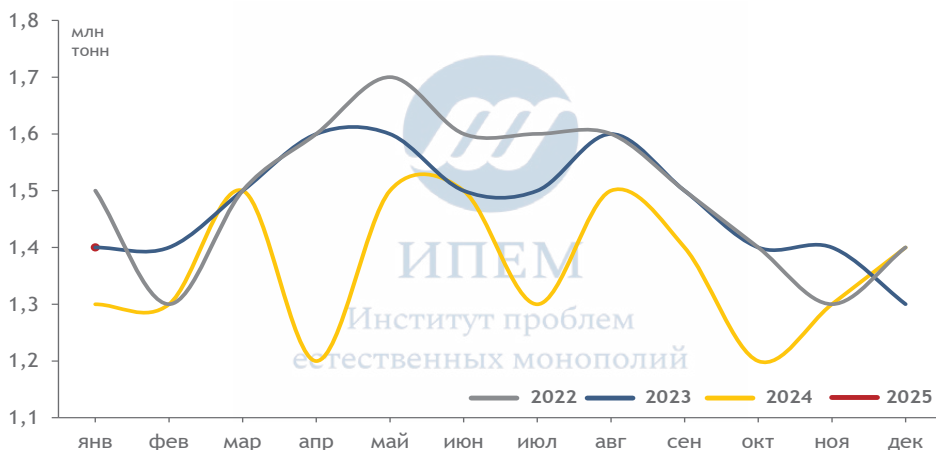
[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,4 млн т | **+1,9%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Цветная руда

21,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,8 млн т | **+2,4%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Химикаты и сода

31,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

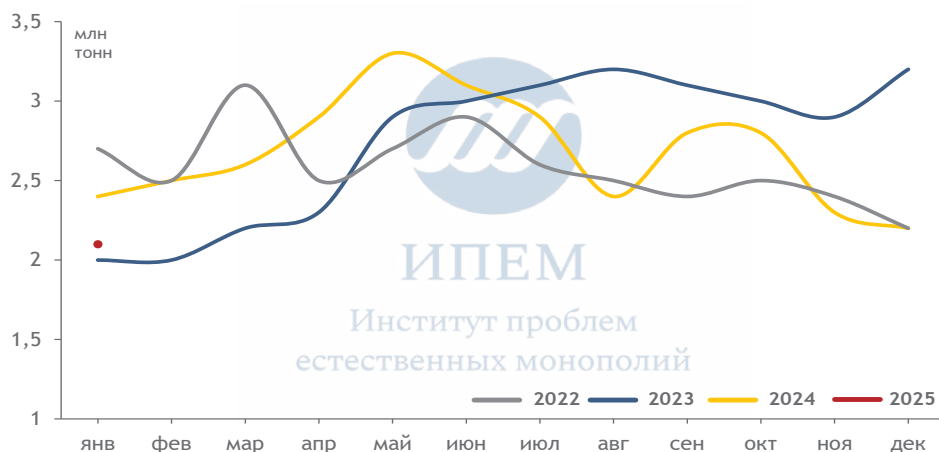
[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,1 млн т | **-13,0%** к январю 2024 г.
погружено в январе 2025 г.

Промышленное сырье

32,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

9,4 млн т | +1,9% к январю 2024 г.
 погружено в январе 2025 г.

Прочие грузы

240,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в январе 2025 г.



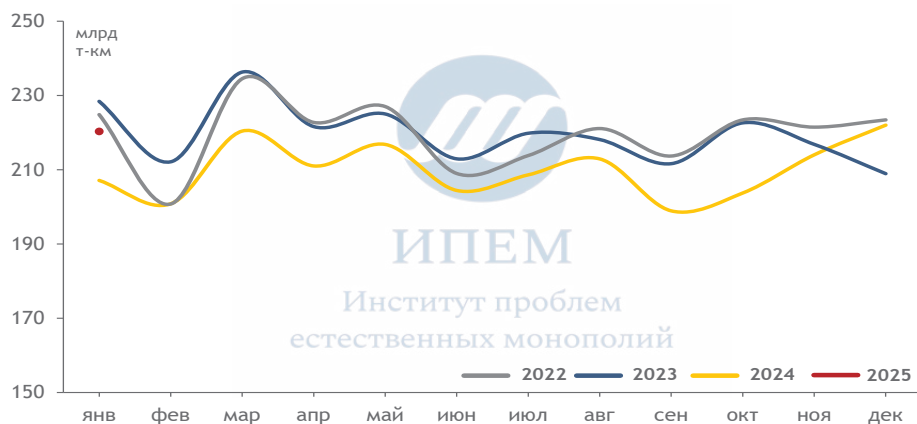
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Тарифный грузооборот на сети ОАО «РЖД»

220,3 млрд т-км | +6,2% к январю 2024 г.
 в январе 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@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

РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ДЕКАБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

За 2024 год на сети РЖД перевезено 1 284,1 млн пассажиров (+7,0% к 2023 году). Из них в пригородном сообщении – 1 156,7 млн пассажиров (+7,3%), в дальнем следовании – 127,4 млн пассажиров (+4,4%).

В декабре 2024 года отправлено 103,2 млн пассажиров, что на 2,1% выше показателя прошлого года. В пригородном сообщении количество отправленных пассажиров увеличилось на 2,2% и составило 93,8 млн человек. В дальнем следовании наблюдается рост на 0,6%, до 9,4 млн человек. Таким образом, основной тренд роста пассажиропотока на железнодорожном транспорте поддерживается перевозками в пригородном сообщении, которые в 10 раз больше дальнего сообщения.

Наблюдаемые показатели объема перевозки пассажиров на сети РЖД являются наибольшими с 2008 года, когда было отправлено 1 295,6 млн пассажиров. При этом, за период с 2009 по 2023 год превышение отметки в 1 200 млн перевезенных пассажиров наблюдалось только в 2019 и

2023 годах. Таким образом, несмотря на запуск Московского центрального кольца, МЦД, развития проектов городской электрички, перетока пассажиров с авиатранспорта за счет закрытия части аэропортов превысить показатели 2008 года пока не удастся.

В январе стоит ожидать традиционного снижения объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» всеми видами сообщения по сравнению с тем, который наблюдался в декабре, в связи с уменьшением объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Объем перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» в январе 2025 года потенциально составит порядка 90 млн чел. Объем перевозок пассажиров за весь 2025 год существенно превысит объем перевозок 2008 года.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

103,2 млн чел.

перевезено в декабре 2024 г.

1284,1 млн чел.

перевезено в январе-декабре 2024 г.

+7,0% к январю-декабрю 2023 г.



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

[@ipem_research](https://t.me/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»

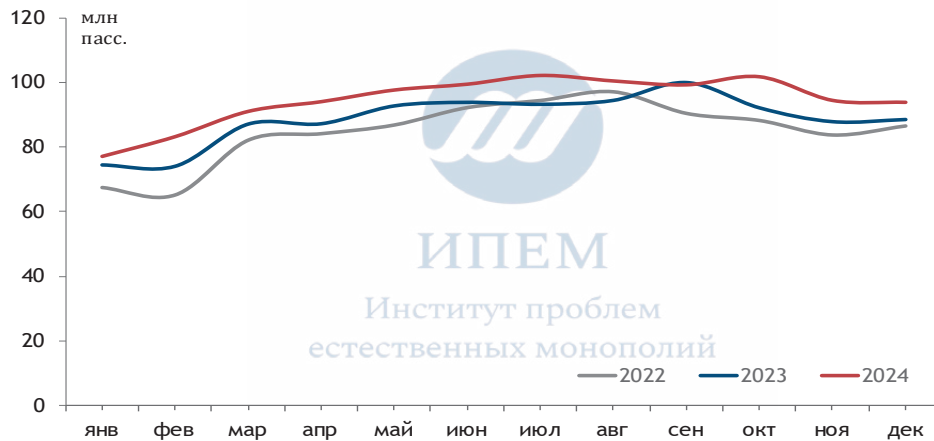
93,8 млн чел.

перевезено в декабре 2024 г.

1156,7 млн чел.

перевезено в январе-декабре 2024 г.

+7,3% к январю-декабрю 2023 г.



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

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

Пассажирские перевозки в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

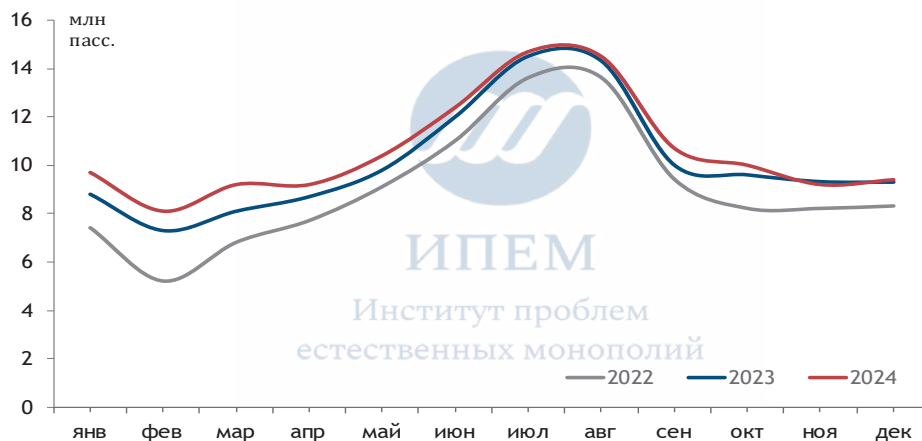
9,4 млн чел.

перевезено в декабре 2024 г.

127,4 млн чел.

перевезено в январе-декабре 2024 г.

+4,4% к январю-декабрю 2023 г.



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

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

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

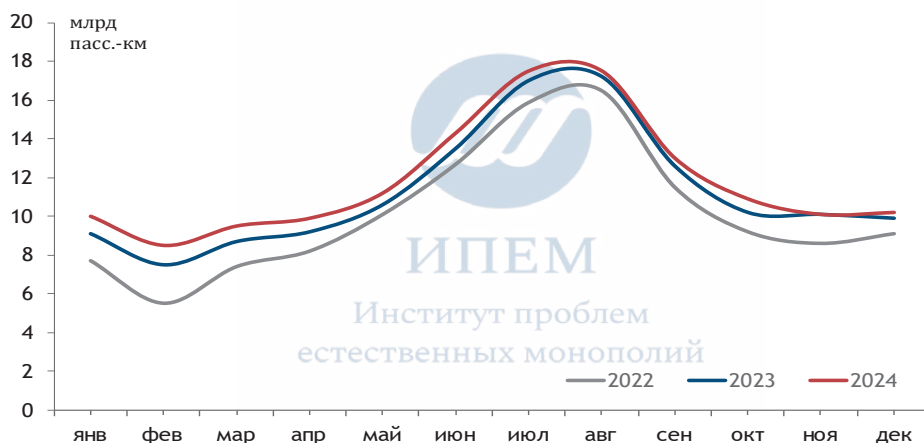
10,2 млрд пасс.-км

пассажирооборот в декабре 2024 г.

143,7 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-декабре 2024 г.

+5,5% к январю-декабрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

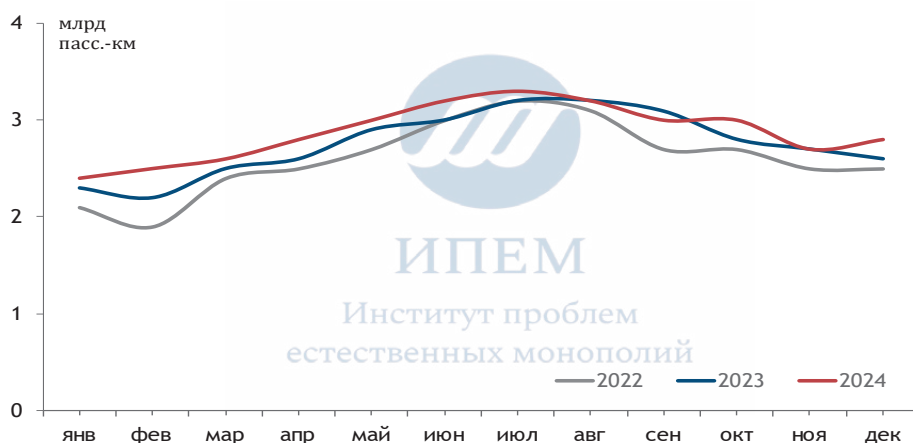
2,8 млрд пасс.-км

пассажирооборот в декабре 2024 г.

35,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-декабре 2024 г.

+6,4% к январю-декабрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

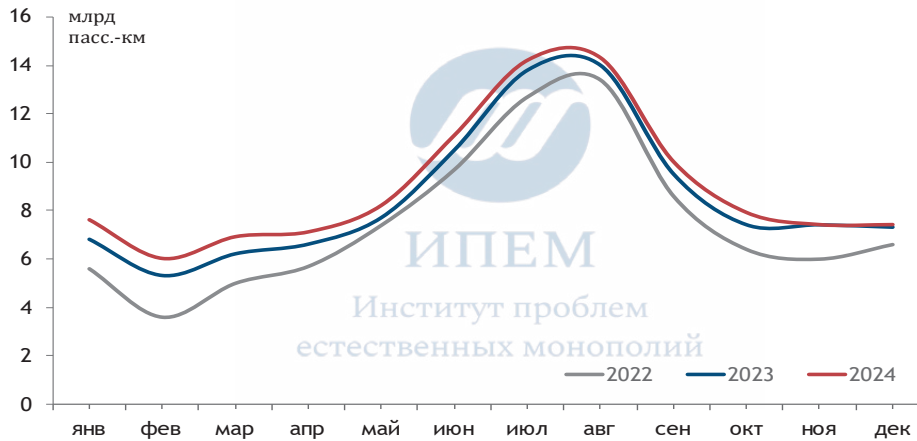
7,4 млрд пасс.-км

пассажирооборот в декабре 2024 г.

108,5 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-декабре 2024 г.

+5,2% к январю-декабрю 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

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



**Стоимость такого модуля
всего 12700 руб.**



+7(980)187-10-55

ПАДЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА НА СЕТИ РЖД: ПРЕДПОСЫЛКИ И НЕОЧЕВИДНЫЕ РЕШЕНИЯ

Сложившийся дисбаланс между количеством грузовых вагонов на сети РЖД и развитием железнодорожной инфраструктуры и мощностей предприятий усугубляется с каждым днем и требует срочных организационных решений. Экспертным мнением о причинах, возможном развитии ситуации при дальнейшем бездействии и неочевидных решениях проблемы поделился заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук.

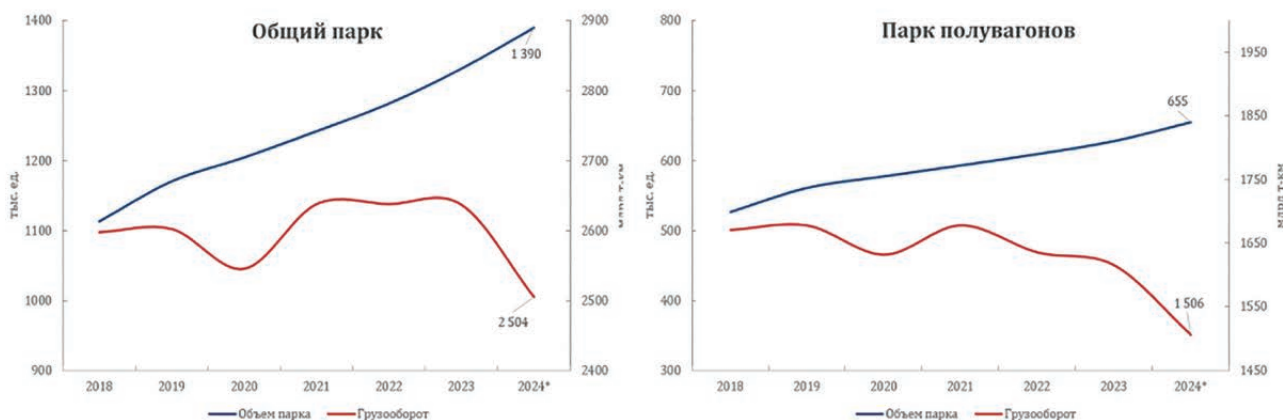
В предыдущие периоды поставка новых вагонов на сеть обеспечивала рост погрузки и грузооборота — эквивалента выполненной железной дорогой работы. Однако за последние шесть лет поставка новых вагонов покрывала не столько рост погрузки, сколько снижение технологических показателей работы сети. Так, за шесть лет, с 2018 по 2024 года, грузооборот сократился на 3,6%, а общий парк вагонов вырос на 25%. По полувагонам: грузооборот снизился на 10%, а парк полувагонов вырос на 24% (см. графики). Теперь мы столкнулись с новым ограничением, до которого ранее не доходило: физические ограничения емкости сети по размещению грузовых вагонов как на сети РЖД, так и на сети предприятий. Теперь дополнительные поставки новых вагонов еще больше осложняют возможности продвижения вагонов по железным дорогам.

Государство как единственный акционер РЖД согласовывало инвестиционную программу Компании исключительно на строительство железнодорожной инфраструк-

туры для перевозки грузов. Строительство отдельных специальных парковок для порожняка, в том числе избыточного, не является задачей РЖД. Основная цель инвестиций — удовлетворение потребностей экономики в перевозке грузов. Сами же владельцы вагонов также не строили и не строят отдельных парковок для своих вагонов. Таким образом, резервы для размещения вагонов на железнодорожной инфраструктуре общего пользования, относящейся к РЖД, и инфраструктуре необщего пользования, относящейся к частным компаниям, к 2024 году исчерпаны.

Завершение 2-го этапа БАМа и Транссиба существенно не изменит ситуацию с дисбалансом между количеством вагонов и магистральной инфраструктурой, потому что основной объем строительных работ почти выполнен. Отдельные строительные мероприятия должны быть завершены в 2025 и 2026 году. Ожидаемый прирост перевозок принципиально не изменит баланс парка вагонов,

Более чем в 10 раз рост парка грузовых вагонов опережал рост грузооборота в 2018-2024 гг.



✓ Грузооборот 2024/2018 «- 3,6%»

✓ Парк грузовых вагонов 2024/2018 «+24,9%»

✓ При сохранении производительности ГВ на уровне 2018 г. - более 300 тыс. ГВ остались бы без работы

✓ Производительность грузовых вагонов 2024/2018 - «-22,8%»

✓ Грузооборот полувагонов 2024/2018 «- 9,9%»

✓ Парк полувагонов 2024/2018 «+24,4%»

✓ При сохранении производительности парка полувагонов на уровне 2018 г. - более 175 тыс. полувагонов остались бы без работы

✓ Производительность парка полувагонов 2024/2018 - «-27,5%»

✓ ГО отмечают трудности с наличием вагонов под погрузку на станциях и отсутствие профицита парка

*** 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.

поскольку по новым планам РЖД, дальнепробежные перевозки угля (около 6 тыс. км), вероятно, должны частично заместиться какими-то иными грузами с более короткими плечами и меньшей потребностью в парке вагонов.

Часть избыточного парка вагонов может быть задействована на перевозках под программы восстановления на новых территориях после нормализации ситуации. Однако для этого будут использованы пропускные способности железных дорог Юга России, и так в настоящее время дефицитные. Поэтому часть существующих перевозок будет замещаться перевозками под программы восстановления, без существенного роста потребности в парке.

За период 2024-2031 годов объемы ежегодного списания не будут превышать 26-31 тыс. вагонов. Значительное списание парка прогнозируется в период 2032-2034 годов - свыше 80 тыс. вагонов в год.

Еще один парадокс ситуации: чем лучше будет ехать сеть, ускоряясь и снижая оборот вагонов, тем большее количество парка на сети будет избыточным, не задействованным в перевозочном процессе. Сокращение оборота на 1 сутки будет высвобождать не менее 50-60 тыс. вагонов. Потенциал снижения оборота вагонов при восстановлении эффективности перевозок оценивается не менее 3-4 суток в целом по сети, а по отдельным родам вагонов оборот может сократиться более существенно. Поэтому решение существующей проблемы дисбаланса между количеством вагонов на сети и возможностями инфраструктуры нельзя больше откладывать.

Наиболее логичным методом повышения эффективности перевозок и увеличении производительности работы парка вагонов и железнодорожного транспорта в целом может стать метод работы обезличенным парком. Этот метод применялся не только на железных дорогах при МПС, но и был успешно перенесен на коммерческую почву частных железных дорог первого класса в США. Создание и функ-

ционирование пула крытых вагонов и платформ на принципах общего парка и регулировки позволило ТТХ (владелец пула вагонов) существенно повысить производительность вагонов, снизить тарифы и отвоевать значительную долю рынка у прямых конкурентов – автомобильного транспорта США.

В существующих рыночных реалиях России работа пула вагонов должна учитывать структуру собственности, экономические условия, договорные условия, включая лизинговые договора и долгосрочные договора обслуживания грузоотправителей и т.п.

Часть предложений РЖД фактически создает некоторые первичные условия для работы общим парком. Так, ограничения подсыла порожних вагонов в районы погрузки на принципах общего наличия парка порожняка моделируют условия «регулировки» порожних вагонопотоков. Однако в существующих реалиях арифметическое наличие порожняка в регионах погрузки не означает автоматической возможности грузиться под любые заявки, т.к. вагоны привязаны к заявкам грузоотправителей, операторам, контрактам, срокам, штрафным санкциям и т.д. Это может привести к необеспечению вывоза грузов железнодорожным транспортом.

В настоящее время нормативно-правовые условия не позволяют РЖД в одностороннем порядке организовать работу обезличенным парком вагонов без согласия собственников и операторов вагонов. При получении такого согласия, логично и оправданно отработать способы, методы, организационное взаимодействие, управление обезличенным парком полувагонов в новых условиях на локальном регионе сети, например, на Восточном полигоне. Успешность эксперимента будет зависеть от деталей взаимодействия участников перевозок не только в границах Восточного полигона, но и в регионах погрузки, располагающихся западнее ст. Тайшет.

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

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

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

вам нужно просто позвонить по телефону:

+7(980)187-10-55

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

depo-magazine@yandex.ru Разместившим рекламу в журнале –

бесплатная интернет-поддержка!

РЖД ПОВЫШАЮТ СТАВКИ НЕ ТОЛЬКО НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ, НО И ПассажиРОВ

Монополия переходит на учет промышленной инфляции в тарифе. РЖД с начала декабря увеличили тарифы на перевозку грузов на 13,8%, и пассажиров, но здесь тариф подорожал только на 11,6%. Стоимость поездки растет в цене как в плацкартном вагоне, так и в купе и в СВ.

Инфляция минус

До последнего времени РЖД рассчитывали тарифы по формуле «инфляция минус 0,1%». То есть рассчитывался средний арифметический индекс потребительских цен за 4 года: два предыдущих, текущий и последующий – минус 0,1%. В декабре 2024 года все изменилось: РЖД перешли с потребительской на промышленную инфляцию в индексации тарифа. Новые принципы предполагают использование композитного индекса, где будут учтены индекс цен промышленности, топлива, электроэнергии. С учетом изменения методологических подходов к оценке ежегодных темпов изменения тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, основанных на учете промышленной инфляции, а также на учете фактических значений различных ценовых индексов, отражающих реальное изменение затрат владельца инфраструктуры на топливо, материалы и электроэнергию за 2 года, предшествующих очередному периоду тарифного регулирования, можно согласиться с заявлением ФАС РФ, об этом РЖД-Партнеру говорит Михаил Ширыборов, руководитель отдела департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ.

«По оценке ИПЕМ, промышленная инфляция в 2022–2024 гг. в среднем не превышает 8% год к году. При этом тарифы в отношении оказания услуг по использованию ж/д инфраструктуры при перевозках с 2025 года будут проиндексированы на 13,8%. Увеличившаяся разница между доходами и операционными расходами владельца ж/д инфраструктуры позволит нарастить объемы финансирования в развитие ж/д инфраструктуры», – продолжает он.

Фарид Хусаинов, эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ считает гораздо более важным изменением замену формулы «инфляция минус» композитным индексом – показателем, который учитывает темпы роста издержек монополии по основным статьям затрат. По его мнению, у этого нового способа формирования железнодорожных тарифов есть два основных риска. Во-первых, никто извне монополии не сможет проверить, на самом ли деле товары и услуги, чьи цены будут учитываться в композитном индексе, были поставлены или оказаны по минимально возможной цене. Во-вторых, создаются стимулы к росту расходов.

Пассажирский сегмент

На сегодняшний момент оплата услуг железнодорожной инфраструктуры составляет не менее 30% расходов перевозчиков пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании, продолжает М. Ширыборов.

«Соответственно, рост платы за пользование ж/д инфраструктурой в 10,2% приведет к увеличению стоимости билетов в поездах дальнего следования не менее, чем на 3%», – добавляет он.

Кроме того, отметим, тарифы на пассажирские перевозки проиндексированы на 11,6%. Но такой размер индексации только в регулируемом сегменте – проезд в плацкартных и общих вагонах. В нерегулируемом – купе, СВ и вагоны класса люкс – индексация тоже будет. На сколько? Федеральная пассажирская компания на запрос РЖД-Партнера пока не ответила. За последние несколько лет рост тарифов в регулируемом и нерегулируемом сегментах перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании находился на сопоставимом уровне, разъясняет М. Ширыборов.

«В связи с этим для сохранения сбалансированного спроса у пассажиров на перевозки в различных типах вагонов (плацкарт, купе, СВ) стоит ожидать повышения тарифов на проезд в купейных вагонах и вагонах СВ на уровне 11–12%», – говорит М. Ширыборов.

Участники рынка не исключают, что владелец железнодорожной инфраструктуры направит средства, полученные в связи с повышением тарифа, на покупку подвижного состава: локомотивов и пассажирских вагонов. Правда, в ноябре впервые объем пассажирских перевозок в поездах дальнего следования снизился на 2%.

«Снижение объемов перевозок пассажиров в дальнем следовании в ноябре 2024 года обусловлено отсутствием длинных выходных в период ноябрьских праздников текущего года и, соответственно, пониженным уровнем спроса на поездки среди пассажиров по сравнению с ноябрем 2023 года. В связи с этим в дальнейшем не стоит ожидать сохранения негативной динамики ноября по данному показателю. В декабре 2024 года стоит ожидать прироста объемов перевозок пассажиров в дальнем следовании на уровне 3–4% по отношению к аналогичному периоду предыдущего года», – заключает М. Ширыборов.

Автор: Алена Алешина, <https://www.rzd-partner.ru>

**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**

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) – 03(157))

Тем не менее остановить начавший раскручиваться маховик реформы, которая формально являлась не отраслевым, а правительственным мероприятием, было уже невозможно. 21 сентября 2001 года состоялось первое заседание Комиссии под руководством Клебанова, рассмотревшее вопросы о законодательных инициативах, проведении инвентаризации имущества железнодорожного транспорта, плане мероприятий, об Общественном совете и др.

Важнейшим направлением первого этапа реформы была нормотворческая работа по созданию новой правовой базы железнодорожного транспорта. Прежде всего нужно было разработать и принять пакет новых федеральных законов, первоначально формулируемых так: «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О федеральном железнодорожном транспорте», «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Транспортный устав железных дорог РФ», «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях», «Об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги».

Уже к концу лета 2001 года все законопроекты были подготовлены и 30 августа направлены в причастные министерства и ведомства. Начался долгий и многотрудный путь согласований, споров, доработок и переработок, внесения дополнений и поправок, уловок, претензий, индивидуальной работы с «голосами» и т. д. Впоследствии руководители МПС неизменно утверждали, что ими была развернута просто беспрецедентная работа по обсуждению законопроектов со всеми заинтересованными ведомствами и пользователями услуг и учету их замечаний. Так, Анна Белова говорила: «В сентябре с законопроектами знакомились ведомства и общественные организации. В октябре и ноябре были организованы ежедневные согласительные совещания, в которых принимали участие как специалисты из профильных департаментов соответствующих министерств, комитетов Государственной думы, так и представители целого ряда общественных организаций, отстаивающие свои интересы. В частности, активно участвовали в доработке законопроектов специалисты из РСПП, из «Русского алюминия». А Торгово-промышленная палата даже создала специальную рабочую группу для работы по согласованию законопроектов».

В то же время многие оппоненты МПС затем неизменно отмечали, что привлечение общественных организаций пользователей железнодорожных услуг носило исключительно формальный характер и вместо согласования интересов шло постоянное проталкивание позиции МПС.

4 октября под руководством Беловой состоялось первое заседание рабочей группы по законодательному обеспечению Правительственной комиссии по реформе. Главный вопрос – ход работ в заинтересованных министерствах и ведомствах по разработке и внесению поправок в законопроекты. Главная претензия МПС – слабая активность работы ведомств. Констатировали, что работа по согласованию должна завершиться к началу ноября, а обсуждение законопроектов на заседании Правительства пройти 29 ноября.

Одновременно началась серия круглых столов, которых потом было организовано действительно довольно много. 9 октября 2001 года состоялся первый такой круглый стол по вопросам законодательного обеспечения реформы в Торгово-промышленной палате РФ. На нем присутствовали представители как заинтересованных ведомств, так и бизнеса. Из видных «заклятых» оппонентов МПС участвовали исполнительный директор Ассоциации пользователей услуг транспорта Георгий Давыдов, вице-президент Ассоциации экспедиторов России Сергей Лопарев и вице-президент Международного союза металлургов, генеральный директор консалтинговой компании «Металлургтранс» Алексей Хоружий.

Белова в своем выступлении прежде всего торопила всех причастных со сроками согласований законопроектов. Оппоненты отмечали свою неудовлетворенность их содержанием, причем с самых азов – базовых понятий. Лопарев, например, заявил, что «нельзя работать без четкого определения, что такое «железнодорожный транспорт», «перевозчик», «владелец инфраструктуры» и т. д., поскольку это приведет к вечным судебным тяжбам». Его поддержал глава транспортного комитета ТПП Виталий Ефимов, который отметил, что с такой проблемой уже сталкивались на морском и автомобильном транспорте после их приватизации. Кроме того, был высказан еще целый ряд претензий к законопроектам с тем общим подтекстом, что документы сделаны исключительно под МПС.

«Авторы представленных законопроектов просто лишают грузовладельцев возможности защищать свои интересы как на стадии установления договорных отношений, так и в оперативной обстановке, урезают права потребителей услуг железнодорожного транспорта», – констатировал Хоружий.

Высказывались различные мнения и концептуального характера. Так, Давыдов заявил, что переход на систему многих компаний-перевозчиков и владельцев инфраструктуры создаст для клиентуры множество ловушек. Скажем, отправляя груз из Москвы во Владивосток, его владелец будет иметь дело не с одним перевозчиком и владельцем инфраструктуры, а, возможно, с добрым десятком. Гарантий тому, что в результате внутренних разногласий товар не застрянет в пути, в законопроектах пока нет. «Груз будет ждать на пристанционных путях, пока эти перевозчики досыта насудятся, а как быть его владельцу? Кому жаловаться?» – ставил вопрос Давыдов.

Были замечания и у ведомств. К примеру, Минтранс выступил с требованием включить в проект Устава специальный раздел об узловых соглашениях, регулирующих взаимоотношения между железной дорогой и организациями других видов транспорта. Имелся целый ряд замечаний и у Минэкономразвития. В целом оппоненты предложили не утверждать законопроекты в таком виде, а основательно их переработать. Белова выслушала замечания и заверила, что и далее процесс нормотворчества будет идти с участием всех заинтересованных сторон. «У нас общий интерес, мы хотим создать конкурентную среду», – пояснила она и обещала приехать в ТПП через месяц, перед обсуждением пакета в Правительстве.

Георгий Давыдов впоследствии так комментировал автору законодательные дискуссии тех дней: «Проведение круглого стола в ТПП закончилось созданием некоей творческой группы, которая в спешном порядке начала работать прежде всего по закону о железнодорожном транспорте. Надо признать, что структурно он был принят в основном на базе наших предложений, которые были услышаны. Разумеется, в основном текстовую часть МПС готовило само с нашими замечаниями. Но в значительной мере такие места, как о государственном регулировании, о субъектах, о требованиях к перевозчику, владельцу инфраструктуры, путям необщего пользования, сами термины «необщее пользование», «общее пользование», сама структура – это были наши предложения.

Что же касается Устава железнодорожного транспорта, то мы пытались здесь продвинуть те идеи, которые высказывали еще с начала 1990-х годов в рамках подготовки Транспортного устава железных дорог 1998 года. Они заключались в том, чтобы уйти от некоей идущей сверху, задающей пирамидальную структуру линии и перейти к регулированию договорных отношений независимых хозяйствующих субъектов, практически непредсказуемых в своем рыночном поведении. То есть приблизить его к Гражданскому кодексу. Если бы в тот период могла возобладать такая точка зрения, то она сразу выводила бы нас уже действительно на реформирование основной деятельности».

Автор задавал Давыдову такой вопрос: «После того как была принята новая законодательная база, Вы, кажется, высказывались в том плане, что она сделана под перевозчиков, в то время как ее следовало бы формировать под операторов. Было такое?». На что Давыдов ответил: «Я не хотел и не

хочу противопоставлять операторов и перевозчиков, но, как известно, за обедом сначала подают первое блюдо, потом второе, потом третье и т. д. Не надо, как говорится, телегу ставить впереди лошади. Я и в 2001 году и позднее четко видел, что никакого второго перевозчика, помимо ОАО «РЖД», мы не получим, ибо для этого просто нет объективных предпосылок. Нам нужно, чтобы на базе нормального, полноценного, законодательно защищенного операторства выросли крупные перевозочные структуры, для которых этот переход в состояние перевозчика будет актуальным, органичным, обеспеченным всеми необходимыми ресурсами. Поэтому я не только не против, а полностью за, чтобы в законодательстве были прописаны перевозчики. Я против чего? Против того, как это все-таки было сделано в законах 2003 года. Правильно написали про перевозчиков? Правильно. Сам писал. И про инфраструктуру правильно.

Но тогда в Уставе-то напишите, как это все работает. А того не сделали. Вот беда, связанная с перевозчиками. Подчеркиваю: не потому, что этого вообще нельзя сделать, а потому, что этого нельзя было сделать в тех условиях, когда мы не видели второго перевозчика. А раз его нет, то почему мы не хотим описать те субъекты, которые в жизни реально существуют? Надо было наряду с перевозочной деятельностью более подробно описать и операторскую».

На вопрос же, почему это не было сделано, Давыдов произнес: «Вы знаете, все, что делают люди, содержит в себе некую человеческую эмоцию, и в результате порой происходят необъяснимые вещи. В МПС, по всей видимости, думали так: если Давыдов много говорит о необходимости операторов, то, скорее всего, это может быть для нас вредно. Во время этих дискуссий у Фадеева, Мишарина и Беловой всегда было непреодолимое желание мне возразить. А чего возражать-то? Это же вы создали операторов. Вы с апреля 1996-го образовали в МПС комиссию по операторам, затем создали ЦВКО. У меня было такое впечатление, что они считали: раз пользователям услуг это выгодно, значит им – нет. Боюсь, что тут сыграли роль именно какие-то чувства, дух противоречия. Ведь 384-е Постановление достаточно обильно упоминает операторов, и никак нельзя сказать, что операторство как направление реформирования ему противоречит. Но сопротивление было колоссальное».

Тем не менее отчетливо видно, что встреча 9 октября в Торгово-промышленной палате и последующая работа общественной ответственности все-таки не пропали даром. Белова и впоследствии весьма активно пользовалась форматом круглого стола, в том числе и в отчетно-бюрократических целях, то есть для галочки. Ведь, с одной стороны, круглый стол – это более говорильня и выпуск пара, нежели мероприятие, строго обязывающее к выполнению его решений. С другой, всегда можно указать, что состоялось широкое обсуждение и в целом получено одобрение. В этой связи можно привести следующий пример.

6 февраля 2003 года в Санкт-Петербурге проходил весьма солидный круглый стол с участием полномочного представителя Президента в СЗФО Ильи Клебанова, глав субъектов Федерации округа, первого заместителя министра путей сообщения Вадима Морозова, начальника ЦФТО Виктора Иванова и руководства Октябрьской железной дороги. Речь шла об увеличении погрузки, которая на ОЖД у начальника до-

роги Геннадия Комарова уже три года топталась на месте. В результате был принят Меморандум о совершенствовании системы и повышения качества транспортного обслуживания регионов СЗФО в условиях реформирования железнодорожного транспорта. Вопросы собственно реформы как таковой на заседании никто практически не затрагивал, поскольку говорили в основном о грузах, вагонах и прочих чисто движущихся вещах. Однако Белова заблаговременно внесла в проект Меморандума некоторые формулировки с реформаторской риторикой, не поленилась приехать из Москвы на это мероприятие, выступила с коротеньким сообщением, осведомилась – нет ли к ней вопросов, и прямо с собрания уехала. Зато потом в ее отчетах на различных совещаниях этот круглый стол занимал прочное место в числе важнейших мероприятий в рамках обсуждения и реализации реформы.

23 октября 2001 года Мишарин и Белова выступили с сообщением о ходе реформирования на заседании фракции «Единство» в Государственной думе. Партия была изначально за реформу, но вопросов к железнодорожникам у депутатов все равно было много. Представители МПС выразили надежду, что законопроекты поступят из Правительства в Думу в декабре и в начале 2002 года уже будут одобрены. По всей видимости, ни Мишарин, ни даже Белова не представляли в то время, что думать так с их стороны – святая узковедомственная наивность.

30 октября Белова провела в МПС брифинг, на котором рассказала журналистам о ходе реформы. В частности, она сообщила, что на данный момент законопроекты «О железнодорожном транспорте в РФ» и «Устав железнодорожного транспорта» согласованы с восемью из 12 министерств и ведомств, а с оставшимися планируется закончить работу до 5 ноября. В середине ноября пакет должен поступить в Правительство. Предполагаемый срок создания ОАО «РЖД» она определила как январь 2003 года.

1 декабря в МПС прошло Согласительное совещание по обсуждению и доработке замечаний, высказанных министерствами и ведомствами по законопроектам. В нем принимали участие представители четырех из ведомств, не желавших подписать законопроекты в предложенном МПС варианте. Это были Минфин, МАП, Минэкономразвития и ФСБ.

В результате дискуссии заместитель министра экономического развития и торговли Шаронов и заместитель министра по антимонопольной политике Голомолзин подписали лист согласования законопроектов, но договорились о том, что до 3 декабря еще уточнят таблицу разногласий. Протоколы разногласий с ФСБ и Минфином наметили подписать также в ближайшие дни.

6 декабря законодательную базу обсудила комиссия Клебанова. Спорили до позднего вечера и решили собраться еще в субботу утром. После этого заседания Белова так прокомментировала его итоги: «К сожалению, я пока не могу говорить о сути разногласий. Сейчас найдено очень хрупкое равновесие. А если начнется обсуждение в прессе, оно может быть нарушено и все придется начинать сначала».

В ходе обсуждения законопроектов осенью 2001 года сразу же возникла и дискуссия по перспективе списания долгов МПС в связи с его преобразованием в ОАО «РЖД». В проекте закона «Об ОАО «Российские железные дороги» была предло-

жена радикальная мера, позволяющая МПС избавиться от всех обязательств в бюджеты всех уровней. Ее механизм был таков. Уставный капитал ОАО «РЖД» планировалось сформировать за счет внесения в него имущества утвержденного перечня организаций железнодорожного транспорта, которые ликвидируются. В законопроекте же прописывалось: обязательства ликвидированных структур по недоимкам и пеням перед бюджетами всех уровней «признаются безнадежными и подлежат списанию». Многие эксперты выступили против такой меры. Тем более что 27 сентября вице-премьер, председатель Правительственной комиссии по тарифной политике на железнодорожном транспорте Виктор Христенко сообщил прессе, что Правительство намерено в октябре 2001 года принять решение о реструктуризации (а не списании) задолженности МПС в федеральный бюджет на сумму более 25 млрд рублей. Что же касается налоговых пеней и штрафов, то, по словам Христенко, их действительно можно списать.

В декабре, по данным МПС, долг составлял 30 млрд рублей, из которых 11 млрд – в федеральный бюджет, 19 млрд – в региональные. Первый замминистра Мишарин заявил после заседания Правительства 20 декабря: «Долги списаны не будут, хотя мы имеем моральное право на это, поскольку во всех других странах, где проводились реформы на железнодорожном транспорте, все долги списывались». 25 декабря Касьянов подписал Постановление Правительства о реструктуризации задолженности МПС перед федеральным бюджетом и по единому социальному налогу.

Ряд экспертов указывали также, что законопроект «Об ОАО «РЖД» затрудняет контроль за ходом реформирования МПС. На период создания он предлагал не применять к компании некоторые нормы закона «О конкуренции», а именно статьи, описывающие порядок государственного контроля за созданием компаний. То есть в критических случаях МАП не могло ходатайствовать об аннулировании госрегистрации ОАО «РЖД». Лопарев комментировал: «Может получиться так, что на длительный переходный период отрасль будет де-факто выведена из-под контроля антимонопольного ведомства, что может повлечь непредсказуемые последствия».

Нельзя не отметить, что развернувшаяся во второй половине 2001 года практическая реализация Программы реформы сопровождалась необычайно усилившейся тягой Аксененко к инфраструктурным «проектам века». Трудно сказать, чего в первопричинах этого явления было больше: неумной жажды деятельности Аксененко в смысле развернуться по-крупному или его стремления ввязаться в какие-нибудь грандиозные стройки, чтобы тем самым поспособствовать продлению своего нахождения во власти. Наверное, было и то и другое.

В это время в МПС много говорилось о таких инвестиционных предложениях, как транспортное обеспечение Чинейского полиметаллического месторождения, строительство 330-километровой ветки к Эльгинскому угольному месторождению в Якутии с приданием второго дыхания БАМу, завершение строящегося уже около двадцати лет Северо-Муйского тоннеля, организация высокоскоростного движения на линии Москва – Санкт-Петербург, соединение Транссиба и Транскорейской магистрали и других.

Сам Аксененко, например, в сентябре так комментировал ситуацию с бамовскими проектами: «Чтобы сделать БАМ

рентабельным, необходимо всемерно развивать горнодобывающие предприятия. Вдоль трассы расположены богатейшие месторождения меди, титаномагнетитовой и ванадийсодержащей руды. Причем почти все они расположены не более чем в ста километрах от магистрали. Думаю, что нам понадобится минимум два года для того, чтобы построить железнодорожные ветки к рудникам. Специалисты подсчитали, что уже к концу 2005 года реализация полезных ископаемых этих месторождений позволит загрузить БАМ до уровня безубыточности. К этому же времени мы планируем провести здесь вторую колею, что увеличит пропускную способность. А это может стать весьма актуальным через несколько лет».

Однако особое место в ряду проектов занимали две, как их потом называли, «несостоявшиеся лебединые песни» Аксененко – это продление Транссиба в Чехию и строительство моста на Сахалин.

С западным проектом дело обстояло так. Идея продления Транссиба в Европу начала активно обсуждаться на межправительственном уровне с начала 2001 года. По территории Польши от пограничной украинской станции Изов до польского города Катовице проходит железнодорожная линия длиной 392 км с шириной колеи российского стандарта 1520 мм. Ее построили в советские годы, чтобы возить белгородскую железную руду на металлургический комбинат в Катовице. Глава компании Shiran General Trade AG («Ширан») Шимон Якобсон предложил МПС реконструировать линию, продлить ее до чешского города Богумин (75–100 км) и построить здесь контейнерный терминал и логистический центр. Предполагалось, что тогда можно будет доставлять контейнерные грузы из АТР в Европу по железной дороге до Богумина и отсюда в радиусе порядка 500 км развозить на автомобилях в Чехию, Германию и Австрию. Мощность первой очереди терминала планировалась в 100 тысяч ДФЭ. Якобсон предложил инвестиционные услуги, оговорив 51% акций в капитале будущей компании по эксплуатации линии и терминала. МПС предполагало иметь 26%. В качестве генподрядчика рассматривалась Балтийская строительная компания.

В феврале 2001 года Аксененко провел переговоры с председателем правления Польских железных дорог Кшиштофом Целинским и заручился его поддержкой. В марте глава МПС и министр транспорта и связи Чехии Яромир Шлинг подписали протокол о намерениях о строительстве транспортного узла. Состоялись переговоры и с Украиной.

В конце июня 2001 года в чешском городе Острава прошло подписание Меморандума о сотрудничестве в области привлечения инвестиций, организации перевозок и создания логистического центра. Подписи поставили руководители МПС, министерств транспорта Украины и Чехии, компании «Ширан». Церемония прошла в рамках выставки «Транссиб – мост из Европы в Азию». При этом присутствовал премьер-министр Чехии Милош Зеeman, который заявил, что чешское правительство берет шефство над этой крупнейшей стройкой.

Самое любопытное, что Польша в подписании не участвовала, хотя первоначально это планировалось. Дело в том, что там в это время шла активная подготовка к сентябрьским парламентским выборам, и власти вели себя осторожно. Перспектива получения транзитного потока

представилась полякам недостаточной, и они выступили с инициативой строительства конечного терминала в Славкове (пригород Катовице), а не в Богумине.

10 октября была устроена гигантская пиаровская акция проекта. В ходе визита российского премьера Касьянова в Чехию состоялась торжественная церемония закладки серебряного звена новой линии. При этом МПС провело впечатляющую видеоконференцию, организовав телемост Прага – Богумин – Москва – Находка. В своем выступлении Касьянов назвал проект важным элементом экономической транспортной политики России. При этом в ходе торжеств Шлинг не удержался от критики встречных предложений Польши, назвав ее позицию неконструктивной. Представитель польского Минтранса Йерзи Узиебо сослался на результаты только что прошедших выборов, изменивших расстановку политических сил в стране.

Сам Аксененко говорил о данном проекте в этот период уже не в будущем, а вполне в настоящем времени. В частности, он рассказывал в одном из интервью: «Наша цель – интегрировать Россию в мировую транспортную систему, наведя мост между Юго-Восточной Азией и Европой. В настоящее время мы ведем широкую колею через Польшу в Прагу, с тем чтобы иметь возможность более эффективно предлагать свои услуги западным грузоотправителям, кстати, более дешевые по сравнению с морскими перевозками из Европы в Азию».

Поскольку позиция Польши оставалась незыблемой, стали рождаться планы провести линию к Богумину по территории Словакии, но с приходом к руководству МПС Фадеева проект был отставлен.

Еще более амбициозным был план строительства тоннеля или, как потом решили, мостового перехода на остров Сахалин. 20 сентября 2001 года было заявлено, что проект находится в Правительстве, на днях ожидается подписание соответствующего постановления и в октябре, возможно, уже начнутся работы. Было даже подсчитано, что через 40 лет данный проект будет давать доход в 135 млрд долларов, из которых 40 млрд – непосредственно в бюджет. Сам Аксененко так комментировал свои планы: «Проект дороги на Сахалин – это продолжение Транссиба. Потом, даст Бог, доедем и до Японии. Почему мы стремимся на Сахалин? Потому что там газ, нефть, нефтепереработка, неплохие лесные ресурсы и огромные угольные запасы. Японцы весьма заинтересованы в этом проекте. Неофициально они говорят: как только вы приступите к его реализации, мы начнем финансировать соединение юга Сахалина и Хоккайдо. Тогда сложится реальная возможность для того, чтобы контейнеры пошли из Японии через Сахалин – по тоннелю или мосту – на Транссиб. Это замечательно с точки зрения использования российского пространства. Если Япония повезет грузы через нас, конкурентоспособность Транссиба по сравнению с альтернативными трансасиатскими коридорами станет неоспоримой».

Однако если на Западе все-таки успели хотя бы уложить серебряное звено и устроить шоу, то с Сахалином Аксененко развернуться не успел, и в результате эта идея Фадеевым была также отвергнута.

Лебединых песен не получилось.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

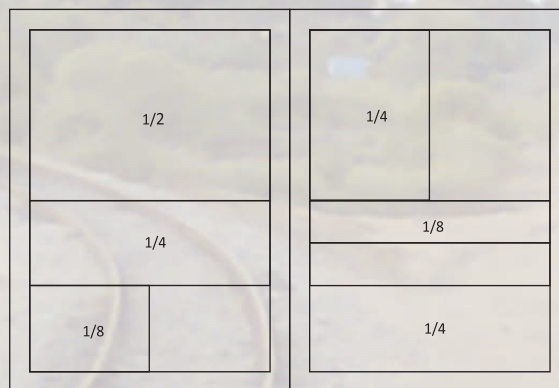
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%

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

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

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

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.



25–29 июня
2025 года
СРВ, Хошимин



Выставочный
центр
«SKY EXPO»

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

EXPO-EURASIA VIETNAM

В РАМКАХ

VIETBUILD 2025



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ:

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

ОРГАНИЗАТОР:

АО «Зарубеж-Экспо»



+7 495 721-32-36

info@zarubezhexpo.ru

www.ExpoEurasia.org

www.zarubezhexpo.ru



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

Бизнес-форум,
тематические круглые столы,
биржа контактов

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



ASIA 2025
ESE



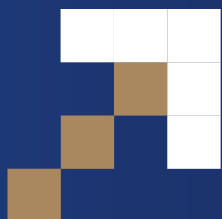
The Chartered
Institute of Logistics
and Transport



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

ESE ASIA - 2025

21-23 АПРЕЛЯ, Г. АЛМАТЫ
КОНГРЕСС-ЦЕНТР ОТЕЛЯ RIXOS



УЗНАТЬ ПОДРОБНО:

КАЗАХСТАН: INFO@CILT.KZ | TEL. +7 777 324 53 84

РОССИЯ: INFO@ESEFORUM.RU | TEL. +7 904 895 77 75

WWW.ESEFORUM.RU

