




ДЕПО

2(157) 2025

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

февраль

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 3

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 5 - 8

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 11 - 12

Справочная информация

стр. 1, 14 - 40



С Днём защитника Отечества!

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

	стр. 1
- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ОКТЯБРЯ 2024 ГОДА (СТР. 14 - 17)	стр. 14 - 17
- РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В НОЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗР. 18 - 21)	стр. 18 - 21
- ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В НОЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ (СТР. 22 - 30)	стр. 22 - 30
- ПАДЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА НА СЕТИ РЖД: ПРЕДПОСЫЛКИ И НЕОЧЕВИДНЫЕ РЕШЕНИЯ (СТР. 31 - 32)	стр. 31 - 32
- II МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ "ESE ASIA-2025" (СТР. 33)	стр. 33
- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ	стр. 34 - 37
- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ	стр. 38 - 39
- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!	стр. 40

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](https://www.instagram.com/translogistica_caspian)

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

[TransLogistica Caspian](https://www.linkedin.com/company/TransLogisticaCaspian)

[#TransLogisticaCaspian](https://www.instagram.com/translogistica_caspian)

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
22-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				2-я сторона обл.
АЗЕРБАЙДЖАН	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 3
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	3
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	3
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				4
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				5 - 8
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	7
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "КД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	7
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО НПФ "ЛОКОТРЕЙД"	+7 (351) 777-93-16; +7 (951) 256-36-68; +7(993) 503-55-02	8
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2025				9
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				10
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				11 - 12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	11
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	11
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	11
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	12
МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА И БИЗНЕС-ФОРУМ «EXPO EURASIA VIETNAM 2025»				13
Россия	Москва	Оргкомитет выставки: АО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 14 - 40
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ОКТЯБРЯ 2024 ГОДА				14 - 17
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В НОЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				18 - 21
ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В НОЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ				22 - 30
ПАДЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА НА СЕТИ РЖД: ПРЕДПОСЫЛКИ И НЕОЧЕВИДНЫЕ РЕШЕНИЯ				31 - 32
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
II МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ "ESE ASIA-2025"				33
Россия / Красноярский край	Красноярск	ООО "Восток"	+7 (904) 895-77-75	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ - 2024				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «ЛидерКонгресс»	+7 (499) 940-42-48	

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://ooksd.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
ОСКОБАННИНСТРОЙ



tdbzbo.ru

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

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



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

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



ТрансЭнергоТрейд

Надёжность! Доверие! Успех!

Мы говорим «НЕТ» простою 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

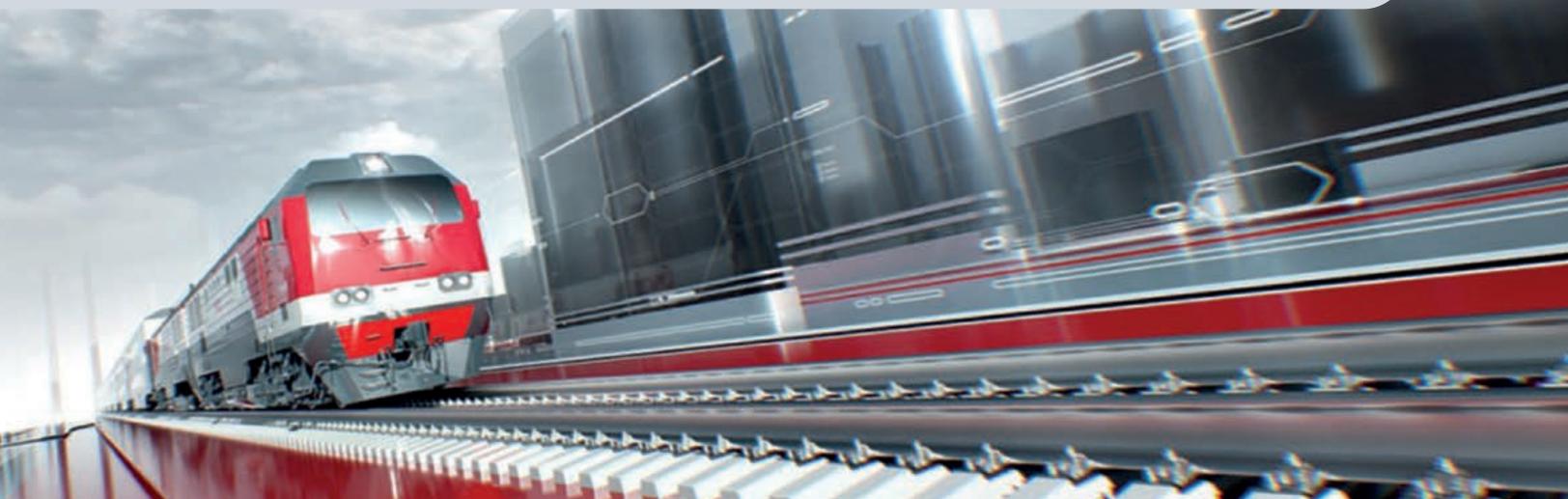


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

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.



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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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

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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



**Пусть в новом году всё исполнится, решится, получится и случится.
Желаем радости, побед и изменений в лучшую сторону. С Новым 2025 годом!**

ООО «КД-Сервис»

**Грузоперевозки по РФ и СНГ
(собственный автотранспорт)**

454053, Челябинская область, г. Челябинск, тракт Троицкий, д.11Л, офис 904

Тел: +7-932-309-26-88; +7-919-123-24-24, +7-909-081-55-02, e-mail: kd-service74@mail.ru, www.kds74.ru

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

Производство текущего и капитального ремонта путей необщего пользования.

Организация работ по ремонту и обслуживанию локомотивов и вагонов.

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

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары (отремонтированные)	ООО "КД-Сервис"	+7-351-223-24-24, +7-932-309-26-88, kd-service74@mail.ru www.kds74.ru
Колесные пары (ремонтпригодные)		
Боковые рамы		
Надрессорные балки		
Автосцепные устройства СА-3		
Поглощающие аппараты и др.		
Производство текущего и капитального ремонта путей необщего пользования Организация работ по ремонту и обслуживанию локомотивов и вагонов		+7-909-081-55-02
Купим ЖД запчасти (колесные пары, литые детали), ЖД лом по РФ и СНГ. Рассмотрим все предложения		+7-932-309-26-88



ООО НПФ "ЛОКОТРЕЙД"

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

**Продам новую автосцепку
усиленную СА-3М**

(черт. 518.01.000-8СБ)
цена 195 000 руб. без НДС



Территориально находится в Челябинске.
В наличии более 110 штук.
Скидки при объёме

**Стоимость
такого модуля**

всего

12 700 руб.

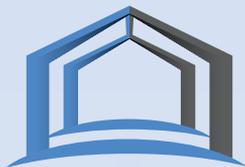


+7(980)187-10-55

RAILWAYMARKET.RU

Железнодорожный рынок
России — специализированная
торгово-информационная площадка





03–05 июня 2025

Москва, Выставочный Центр Тимирязев

Организатор:



При поддержке:



Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков металлопродукции

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



ООО «ВСП33»

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

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

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

ООО «ЛСК97»

+7(980)756-02-48, vsp@lck97.ru, ooolck33@gmail.com, www.lck97.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, подбираем материалы под ваш бюджет: высылайте заявки - оперативно сделаем расчет.*

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

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

ООО «ВСП23»

Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735
 www.vsp23.ru, www.bcn23.pф, vsp@vsp23.ru

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

ОДИН РАЗ УВИДЕВ
РАЗМЕР НАШЕГО
СКЛАДА, КЛИЕНТЫ
НАЧИНАЮТ
РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

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

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

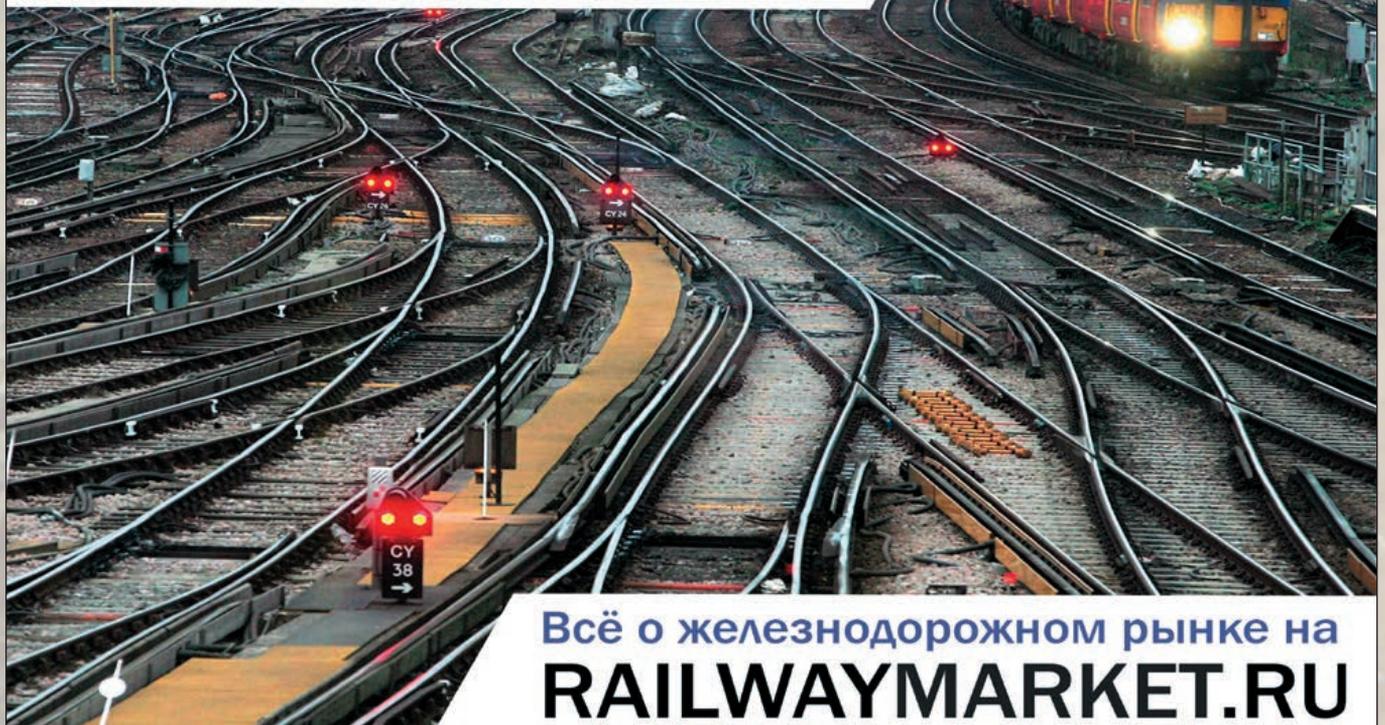
Наша компания готова изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

- 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



ЖЕЛДОРМАРКЕТ
железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU

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».

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ОКТЯБРЯ 2024 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в октябре 2024 года. По оценкам института, индекс промышленного производства и индекс спроса на промышленную продукцию по итогам октября продемонстрировали положительную динамику относительно уровня октября 2023 года.

Индекс ИПЕМ-производство в октябре 2024 года вырос на 2,7% относительно октября 2023 года (+4,4% за период январь – октябрь 2024 года)

Индекс ИПЕМ-спрос в октябре 2024 году вырос на 2,2% относительно октября 2023 года (+3,1% за период январь – октябрь 2024 года).



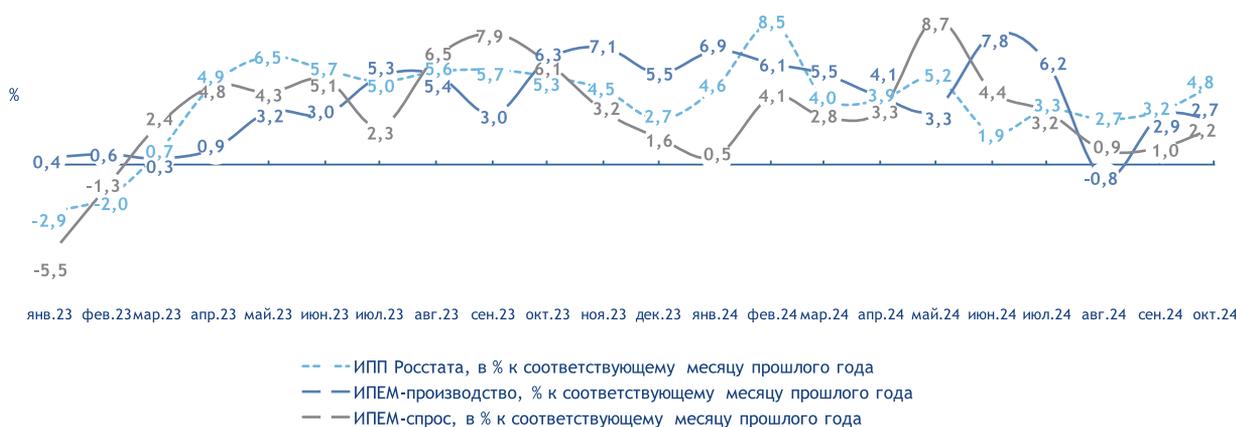
Основные выводы

Итоги развития промышленности в октябре 2024 года (к октябрю 2023 года):

индекс ИПЕМ-производство **2,7%** (+4,4% за период январь – октябрь 2024 года)

индекс ИПЕМ-спрос **2,2%** (+3,1%)

Динамика индексов развития промышленности



Институт проблем естественных монополий

Октябрь 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 октябре 2024 года

Низкотехнологичные отрасли

– открыт завод по выпуску тротуарной плитки в Свердловской области (инвестиции в проект 1,5 млрд руб.).

Среднетехнологичные отрасли

– открыт комплекс по производству поливинилхлоридных пластикатов в рамках проекта «Севкабель» в Псковской области (инвестиции в проект 5,0 млрд руб.);
 – открыто производство огнестойкого турбинного масла в Тульской области (инвестиции более 1,0 млрд руб.);
 – открыта производственная площадка по производству пластиковой упаковки для бытовой химии, продуктов питания в Калужской области (инвестиции более 4,0 млрд руб.).

Высокотехнологичные отрасли

– открыт завод по производству систем вентиляции во Владимирской области (инвестиции более 3,0 млрд руб.);
 – открыто производство погрузчиков в Курганской области (инвестиции более 1,0 млрд руб.).

Институт проблем естественных монополий

Октябрь 2024



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	млн т	октябрь 2024		январь – октябрь 2024	
		к октябрю 2023	млн т	к январю – октябрю 2023	
Добыча нефти	н/д	-5,5%	н/д	-	
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	37,2	2,2%	372,2	-2,9%	
сырой нефти	22,6	-5,8%	225,0	-1,4%	
нефтепродуктов	10,4	19,5%	109,3	-8,2%	

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

Октябрь 2024

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Ключевые показатели газовой отрасли

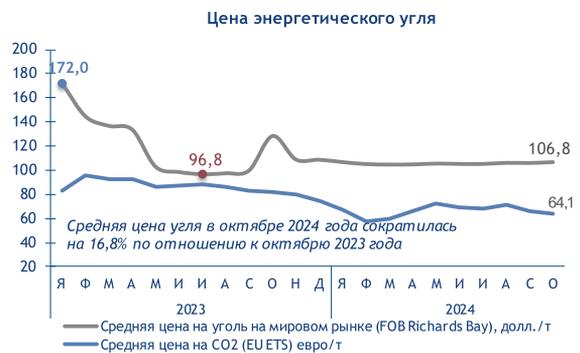
Основные показатели	октябрь 2024		январь – октябрь 2024	
	млрд м ³	к октябрю 2023	млн т	к январю – октябрю 2023
Добыча газа, млрд м ³	50,3	2,2%	470,0	9,4%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	3,5	16,7%	29,6	5,7%

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

Институт проблем естественных монополий

Октябрь 2024

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	октябрь 2024		январь – октябрь 2024	
	млн т	к октябрю 2023	млн т	к январю – октябрю 2023
Добыча угля	37,3	-1,5%	347,0	-1,7%
Перевалка угля в российских портах	15,7	-1,9%	159,1	-11,5%

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

Институт проблем естественных монополий

Октябрь 2024



Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	октябрь 2024	октябрь 2024 / октябрь 2023
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	5,6°C	0,26°C↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 909,2	19,7%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 634,3	59,8%



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

Институт проблем естественных монополий

Октябрь 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!

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

За январь-ноябрь 2024 года на сети РЖД перевезено 1179,0 млн пассажиров (+7,3% к январю-ноябрю 2023 года). Из них в пригородном сообщении – 1060,6 млн пассажиров (+7,6%), в дальнем следовании – 117,9 млн пассажиров (+4,7%). В ноябре 2024 года отправлено 103,6 млн пассажиров, что на 5,7% выше показателя прошлого года. В пригородном сообщении количество отправленных пассажиров увеличилось на 6,5% и составило 94,4 млн человек. В дальнем следовании наблюдается уменьшение на 2,0%, до 9,2 млн человек, что может быть обусловлено отсутствием длинных выходных в ноябре текущего года. В декабре 2024 года стоит ожидать сопоставимого прироста объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» всеми видами сообщения по сравнению с тем, который наблюдался в ноябре 2024 года. Объемы перевозок пассажиров на сети РЖД в декабре 2024 года потенциально составят не менее 105 млн чел.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

103,6 млн чел.

перевезено в ноябре 2024 г.

1179,0 млн чел.

перевезено в январе-ноябре 2024 г.

+7,3% к январю-ноябрю 2023 г.



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

[@ipem_research](https://ipem_research)

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

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

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

94,4 млн чел.

перевезено в ноябре 2024 г.

1060,6 млн чел.

перевезено в январе-ноябре 2024 г.

+7,6% к январю-ноябрю 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»

9,2 млн чел.

перевезено в ноябре 2024 г.

117,9 млн чел.

перевезено в январе-ноябре 2024 г.

+4,7% к январю-ноябрю 2023 г.



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

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

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

10,1 млрд пасс.-км

пассажирооборот в ноябре 2024 г.

133,6 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-ноябре 2024 г.

+5,8% к январю-ноябрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

2,7 млрд пасс.-км

пассажирооборот в ноябре 2024 г.

32,4 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-ноябре 2024 г.

+6,4% к январю-ноябрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

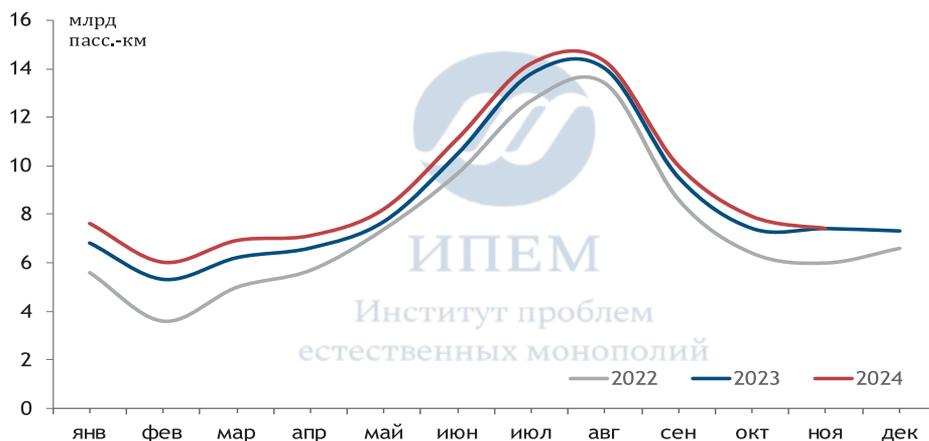
7,4 млрд пасс.-км

пассажирооборот в ноябре 2024 г.

101,1 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-ноябре 2024 г.

+5,6% к январю-ноябрю 2023 г.



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

[@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

ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В НОЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ

Погрузка на сети РЖД продолжает показывать отрицательную динамику. В ноябре 2024 года показатель снизился на 5,8% и составил 95,6 млн тонн. В результате погрузка в ноябре стала ниже погрузки в марте 2024 года. Погрузка за январь – ноябрь 2024 года сократилась на 4,4% и составила 1,1 млрд тонн. Самый массовый груз – уголь сократился до 27,9 млн тонн, что на 5,4% хуже ноября 2023 года.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

95,6 млн т | **-5,8%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

1,1 млрд т | **-4,4%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

1,6 млн ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 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.

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

27,9 млн т | **-5,4%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Каменный уголь

301,3 млн т | **-6,2%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.



393,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 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 | **+11,1%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Кокс

10,9 млн т | **+2,9%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.



20,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 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»

17,0 млн т | **-4,0%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

189,5 млн т | **-1,1%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

292,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.

Нефть и нефтепродукты



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

9,0 млн т | **+3,4%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

99,7 млн т | **-2,0%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

129,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.

Железная руда



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»

5,0 млн т | **-7,4%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Черные металлы

56,1 млн т | **-9,9%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

79,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 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 | **-25,0%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Лом черных металлов

10,4 млн т | **-19,4%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

15,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

5,8 млн т | **+9,4%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Удобрения

61,7 млн т | **+6,2%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

84,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 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»

1,5 млн т | **-16,7%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Цемент

22,0 млн т | **-4,7%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

22,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

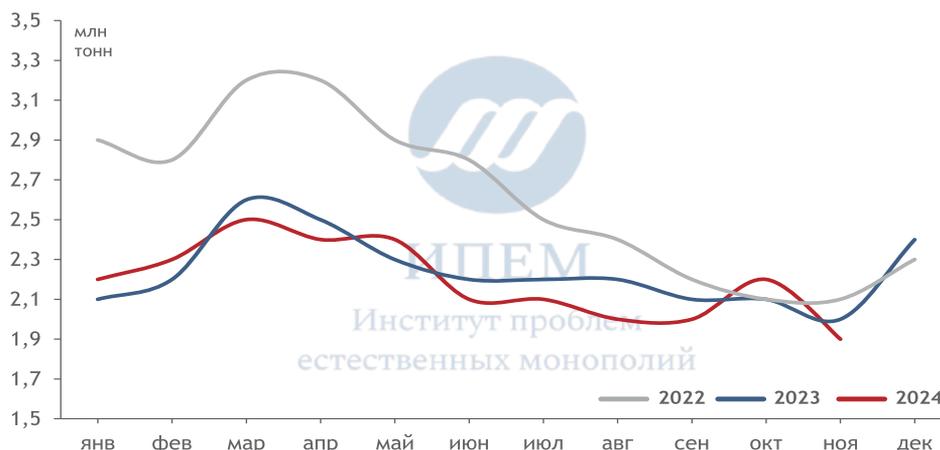
1,9 млн т | **-5,0%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Лесные грузы

24,1 млн т | **-1,7%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.



32,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 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»

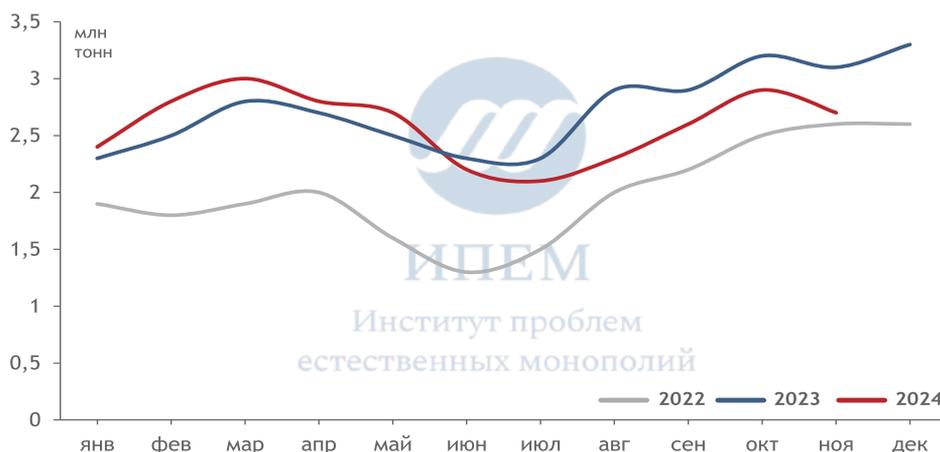
2,7 млн т | **-12,9%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Зерно

28,5 млн т | **-3,3%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.



39,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 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»

7,8 млн т | **-21,2%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

104,2 млн т | **-14,4%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

116,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.

Строительные материалы



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»

1,3 млн т | **-7,1%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

15,0 млн т | **-8,6%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.

20,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.

Цветная руда



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 | **0,0%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Химикаты и сода

19,3 млн т | **-2,9%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.



31,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,3 млн т | **-20,7%** к ноябрю 2023 г.
погружено в ноябре 2024 г.

Промышленное сырье

30,0 млн т | **+1,3%** к январю-ноябрю 2023 г.
погружено в январе-ноябре 2024 г.



35,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

9,6 млн т | **-3,0%** к ноябрю 2023 г.
 погружено в ноябре 2024 г.

109,6 млн т | **+0,9%** к январю-ноябрю 2023 г.
 погружено в январе-ноябре 2024 г.

247,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в ноябре 2024 г.

Прочие грузы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://ipem_research)

Тарифный грузооборот на сети ОАО «РЖД»

214,0 млрд т-км | **-1,4%** к ноябрю 2023 г.
 в ноябре 2024 г.

2301,4 млрд т-км | **-5,2%** к январю-ноябрю 2023 г.
 в январе-ноябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://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

ПАДЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА НА СЕТИ РЖД: ПРЕДПОСЫЛКИ И НЕОЧЕВИДНЫЕ РЕШЕНИЯ

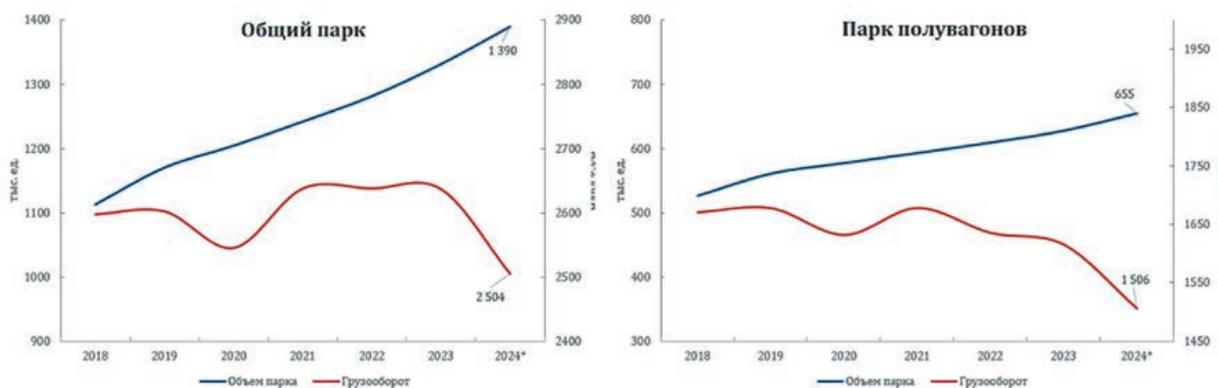
Сложившийся дисбаланс между количеством грузовых вагонов на сети РЖД и развитием железнодорожной инфраструктуры и мощностей предприятий усугубляется с каждым днем и требует срочных организационных решений. Экспертным мнением о причинах, возможном развитии ситуации при дальнейшем бездействии и неочевидных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

нов. 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, поскольку по новым планам РЖД, дальнепробежные перевозки угля (около 6 тыс. км), вероятно, должны частично заместиться какими-то иными грузами с более корот-

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

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

нами 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 функционирование 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, расположенных 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

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



II МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ “ESE ASIA-2025”

**21-23 апреля, г. Алматы, Казахстан, Конгресс-центр «RIXOS Almaty»
Международный транспортный форум «ЕСЭ ASIA-2025».
Бизнес-форум в новом формате. Логистика без галстуков!**

Новые транспортные коридоры и альтернативные маршруты Большой Евразии, взаимодействие стран БРИКС и ЕАЭС, роль транспорта и логистики в процессах углубления экономической интеграции и сотрудничества стран, а также другие актуальные вопросы транспортной отрасли нуждаются в обсуждении, обмене мнениями и опытом. Представители бизнеса и госструктур, эксперты и аналитики, операторы и перевозчики соберутся на площадке Форума для прямого диалога и обсуждения текущей ситуации, тенденций, возможностей и перспектив транспортной интеграции стран Большой Евразии. Хорошая возможность для встречи старых друзей и новых партнеров.

Программа ЕСЭ ASIA-2025

- 21 апреля. Выездная экскурсия на транспортно-логистические терминалы партнеров-участников в окрестностях города Алматы.
- 22 апреля. День будет полностью посвящен работе. В программе панельные дискуссии, диалог с лидерами контейнерного рынка и регулируемыми органами, кейс-сессии и практические рекомендации. Поговорим о роли новых маршрутов стран Большой Евразии, их взаимосвязанности и эффективности, о глобальной контейнеризации, международных автомобильных перевозках и эффективной мультимодальной логистике. По завершении состоится Гала-ужин в ресторане “Qazyra grand ballroom”.
- 23 апреля. Второй день Форума пройдет в выездном формате в гольф-клубе «Nurtau». Начнем со стратегической сессии в формате бизнес-завтрака на тему: «БРИКС и ЕАЭС: перспективы роста торговли и логистики» и продолжим неформальным общением за игрой в гольф.
- 24-25 апреля. Ознакомительный бизнес-тур, при поддержке одного из генеральных партнеров Форума компании ТОО «РТС Holding», на границу республик Казахстана и Китая, «Достык — Алашаньюу». Количество мест ограничено, требуется предварительная запись.

Ключевые темы Форума

- Современные торговые потоки: тенденции вызовы и перспективы
- Международная региональная кооперация: роль и возможности для развития новых транспортных коридоров
- Ключевые проекты, реализуемые в странах Большой Евразии для обеспечения транспортной связности и развития торговых связей
- Новые горизонты глобальной контейнерной логистики: маршруты, технологии и цифровые решения

- Каспийский регион – главный транспортный перекресток Большой Евразии
- Международные автомобильные перевозки: вызовы и перспективы и др.

Участники Форума

Участие подтверждают компании из разных регионов России, Казахстана, Монголии, Китая, Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана, Беларуси, Индии, ОАЭ, Европы и других стран.

Среди постоянных участников топ-менеджеры крупных компаний-операторов ПАО «ТрансКонтейнер», ТГ FESCO, ООО «ФИНИНВЕСТ», АО «ОТЛК ЕРА», АО «РЖД Бизнес Актив», ТОО «РТС Holding», АО «HTZ Express», ТОО «Искомтранс», China Merchants Group, LX Pantos, ISACO Group и др. В Форуме традиционно принимают участие представители железных дорог, министерств транспорта и таможенных органов стран ЕАЭС и СНГ, а также эксперты аналитических центров и руководители международных и национальных транспортно-логистических ассоциаций.

Организаторы Форума

Организатором форума выступает Единое Сообщество Экспедиторов (организатор транспортных форумов «ЕСЭ» в России) совместно с Королевским Институтом логистики и транспорта CILT Central Asia (Казахстан), при поддержке Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам (НСТП).

Успейте подать заявку на участие, чтобы в формате «без галстуков» иметь возможность оперативно обсудить задачи и пути их решений на Форуме ЕСЭ ASIA-2025!

Более подробная информация о программе и условиях участия на официальном сайте мероприятия (<https://eseforum.ru/ese-asia-2025>)

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) – 01(156))

Кроме того, равный доступ приводит к тому, что определенная доля рыночных рычагов уходит и от перевозчика, ибо у него в таком случае отсутствует стимул добиваться тем или иным способом снижения цены за пользование инфраструктурой. В итоге получается, что железнодорожная перевозка при европейской модели не является рыночным бизнесом в полном смысле, а представляет собой некий, если и не «полупарализованный» хозяйственный механизм, то уж по крайней мере скованный по рукам и ногам. Той эффективности, которая свойственна классической модели с конкурирующими вертикально интегрированными железнодорожными компаниями, здесь нет.

Интересна оценка Программы реформы президентом Национальной ассоциации транспортников, профессором, доктором экономических наук Георгием Давыдовым, данная им автору в 2008 году: «Жизнь показала, что в 384-м Постановлении практически ничего нет. Кроме одного – отделить государственную функцию от хозяйственной. Но по прошествии нескольких лет мы видим, что окончательно даже и эти функции так и не разделены, несмотря на всяческие самовосхваления МПС в 2003 году по поводу якобы успешно проведенного первого этапа. А уж вся остальная часть реформы как была туманом, так туманом и докатилась до сегодняшнего времени. Поэтому можно констатировать: это было практически бесполезное Постановление, потому что ни один этап Программы реформы выполнен не был, всем на это было наплевать и при этом все друг друга всегда хвалили. Для дела все это ровным счетом ничего не дало».

Следует признать, что в целом Программа структурной реформы получилась, как это всегда и бывает, когда монополист реформирует сам себя, чрезвычайно консервативной. Но при этом она позволяла, по крайней мере, начать делать первые шаги к рынку.

Ретроградная партия

Как и любая программа перемен, реформа железнодорожного транспорта сразу же обрела своих ненавистников. Особенно неистовствовали коммунисты и так называемые патриоты.

Уже 22 мая 2001 года «Советская Россия» опубликовала большое концептуальное интервью с «теневым» министром путей сообщения левой оппозиции, имя которого не называлось (автору, к сожалению, так и не удалось выяснить, кто же это был в действительности). Материал был озаглавлен «Греф вернет Россию к телегам». «Министр» сделал обзор всех основных правовых актов, направленных на реформирование отрасли, начиная с Указа Президента РФ № 732 от 16 мая 1996 года об основных направлениях развития железнодорожного транспорта в 1997–2005 гг. и заканчивая Программой структурной реформы, дал им оценки и высказал свое понимание необходимых в ближайшей перспективе мер на железнодорожном транспорте.

Прежде всего «министр» критически отнесся к тому, что в 1997 году термин «дальнейшее развитие» железнодорожного транспорта был заменен на «реформирование». «Фактически Указом Президента [1997 года] обеспечивалась легитимность постепенного разрушения единого государственного комплекса путем выделения из него целых сфер деятельности, подлежащих приватизации», – констатировал он. Следующий шаг к разрушению «отлаженного, выдержавшего испытание мобилизацией и войной механизма работы железнодорожной отрасли» был сделан, по его мнению, в 1998 году, когда ввели отдельный бухгалтерский учет затрат по грузовым и пассажирским перевозкам.

Начало интенсивного разгосударствления железных дорог «министр» отнес к маю 1998 года, когда Правительством Сергея Кириенко была утверждена Концепция реформирования отрасли. Сутью губительных преобразований он назвал коренную ломку двух основ железнодорожного транспорта: государственной собственности и централизованного управления. «Разрушение основ рентабельной работы важнейшей для страны отрасли путем «разграничения монопольного и конкурентного секторов», акционирования, приватизации и ликвидации предприятий и инфраструктуры железнодорожного транспорта представляло собой реальную перспективу», – отметил оппозиционер и искренне порадовался, что этого в тот период не случилось.

По словам эксперта, появилась реальная надежда, что разработчики Концепции осознают ее опасность для государства и «непосильность» для населения и выйдут с предложениями отложить базовые структурные изменения до формулирования четкой, прошедшей тщательную экономическую экспертизу программы действий. Возможно, так бы оно и произошло, замечает «министр», если бы Правительству Примакова удалось проработать не 9 месяцев, а «хотя бы пару-тройку лет».

Далее, оценивая подготовленные в Центре стратегических исследований под руководством Грефа новые инициативы по реформированию железных дорог, он приходит к выводу, что по сравнению с ними планы «умеренных реформаторов из МПС», изложенные в Концепции 1998 года, были еще вполне терпимы. «Те ратовали за постепенный долгий путь приспособления, а эти – хотят провести радикальные преобразования за 10 месяцев», – отметил эксперт-консерватор.

Саму же принятую Программу структурной реформы «министр» расценил как «компромисс между более прагматичными предложениями МПС и предложениями Минэкономразвития о скорейшей приватизации как непрофильных производств и предприятий, так и всех грузовых перевозок, а также о начале разгосударствления ОАО «РЖД» сразу после его создания». Правда, буквально через пару строчек он назвал эту Программу уже «по своей сути ультралиберальной».

В числе конкретных критических замечаний по документу из интервью можно выделить следующие.

- В Программе отсутствует реальное обоснование необходимости кардинальных реформ в отрасли.
- Отсутствуют расчеты, подтверждающие ключевые оценки и прогнозы.
- Нет указаний на методику расчета потребного объема инвестиций в 2001–2005 гг., определенного в 785 млрд рублей.
- Беспочвенны прогнозы количественных показателей работы отрасли в ближайшей перспективе.
- Отсутствуют логические объяснения прогнозов качественных показателей при реформировании отрасли.
- Предлагаемая модель системы железнодорожного транспорта носит умозрительный характер.
- Совершенно не доказано утверждение о том, что «общий подход к решению проблем заключается в усилении роли рыночных механизмов в экономике железнодорожного транспорта».

Также «министр» отметил, что в Программе ставится очень большое количество задач, и задал риторический вопрос: кто же их будет решать? «Складывается впечатление, что авторы документа являются приверженцами какой-то религиозной секты, практикующей многократное повторение магических заклинаний», – констатировал аналитик.

Кроме того, он заявил, что несмотря на наличие в Программе ряда правильных положений (государственная поддержка социально-значимых видов деятельности, обеспечение правовых и экономических условий для поддержания материально-технической базы отрасли), они «совершенно очевидно не будут реализованы».

В целом же давалась следующая оценка Программы: «Основная идеологическая установка при реформировании железнодорожного транспорта – лишение государства его собственности и реальной власти – вступает в противоречие с экономическими интересами этой отрасли и страны в целом». И далее: «Мировой опыт пока не выработал более эффективной организации подобной железнодорожной системы, чем функционирование ее в составе государственного сектора». К этому добавлялось еще утверждение, что такой подход губителен для экономики, в том числе и по причине «одновременного реформирования всех ее отраслей и секторов».

Выделяя главное в порочном методе реформаторов, «министр» пояснил: «Одним из основных методов достижения целей предлагаемого реформирования является внутриотраслевое разделение сфер деятельности (так называемое выделение бизнесов), которое приведет к появлению мелких узкоспециализированных компаний. Это противоречит общемировой экономической тенденции к укрупнению и диверсификации производств... с целью повышения эффективности работы и предотвращения банкротства».

Итоговый же вывод публикации был таков: «Экономическая безграмотность представленной Программы и вымышленность многих содержащихся в ней доводов делают призрачными шансы получить ожидаемые ее авторами положительные результаты».

Что же высказывал эксперт в плане своих конкретных предложений? Здесь можно выделить следующие его собственные формулировки, относящиеся к разряду концептуальных.

«МПС сегодня представляет собой уникальную, цельную и эффективную работающую систему. Структурная реформа в этой отрасли не просто не нужна – она вредна и опасна. Таким образом, отказ от сегодняшней Программы реформирования отрасли является самым что ни на есть позитивным действием».

«Существует опасность расчленения отрасли на приватизируемые прибыльные сегменты и неприбыльные, которые неизбежно останутся на балансе федерального или местных бюджетов. Однако цельность системы включает в себя опасность вычленения отдельных фрагментов – система может рухнуть целиком. И это неизбежно произойдет... если грузовые перевозки станут работать на извлечение частной прибыли. ... Абсолютно губительна и система конкуренции в области пассажирских перевозок».

«Смыслом и целью существования системы железнодорожного транспорта в стране является не извлечение максимально возможной прибыли, а нечто иное. ... Система железнодорожного транспорта призвана в первую очередь поддерживать единство экономического и стратегического пространства России».

«Любые преобразования этой системы, направленные на извлечение прибыли, неизбежно будут приводить к выведению этой прибыли из системы. Откуда будут браться инвестиции на поддержание, обновление и развитие железных дорог? Все это приведет только к одному – сворачиванию системы».

«Возможны две конечные цели преобразований: 1) Ускоренное интенсивное развитие экономики страны и повышение благосостояния всего народа. 2) Иное. Программа не нацелена на первую цель».

«Материал, представленный реформаторами, свидетельствует лишь о том, что в данной отрасли существуют организационные проблемы, методы решения которых могут быть самыми разными».

В целом же «министр» констатировал, что осуществление реформирования железнодорожного транспорта «будет означать конец Российской Федерации».

Аналогичных взглядов придерживались представители левой оппозиции и в Государственной думе. Вот мнение, например, заместителя председателя комитета по собственности коммуниста Николая Арефьева: «России опять навязывается очередной разрушительный процесс под жестким прессингом Правительства и молчаливым согласием Президента. ... Законы предусматривают не реорганизацию, а приватизацию железных дорог. ... Наше дорогое Правительство как раз и затеяло приватизацию и создание конкурентной среды в системе железнодорожного транспорта, чтобы уничтожить то, на чем держится экономика страны. ... Нетрудно представить, с какой быстротой имущество железных дорог будет распродано, как перед каждым мостом выстроятся шлагбаумы и новые хозяева будут требовать денег за проезд. Стопроцентный пакет акций государства обесценится и будет сдан в макулатуру. ... Для того чтобы создать рыночные отношения, необходимо железнодорожные тарифы отпустить на свободу. В этом случае тарифы взлетят в 2,5 раза. Таких тарифов наша экономика не выдержит. При этом нельзя забывать, что стране предстоит и реформа энергетики, которая предусматривает повышение тарифов в три раза. Наложение этих тарифов во взаимосвязанных естественных монополиях приведет к росту цен в геометрической прогрессии. Коллапс неизбежен! ... Относительно освобождения от социальной сферы: казалось бы, какой смысл перекладывать одни и те же деньги из одного государственного кармана в другой? Смысл есть, недаром здесь все построено на хитрости. Железные дороги вскоре станут частными, вернее, «своими», их надо освободить от социальной нагрузки, чтобы больше денег попало в карман, а затраты подарить государству и местным органам власти»¹.

В дополнение к этим высказываниям нужно привести также точку зрения бывшего министра путей сообщения СССР Николая Конарева. Он опубликовал несколько открытых писем Президенту России в оппозиционной прессе, а также регулярно выступал на тех собраниях, где ему предоставляли слово. Вот основные положения его платформы.

«Железные дороги успешно обеспечивают перевозки грузов и пассажиров, завершили финансовый год с большой прибылью. Поэтому возникает естественный вопрос: а зачем тогда кардинально реформировать, зачем ломать структуру эффективно работающей отрасли?»

«Идея реформы принадлежит не МПС. Она продиктована требованиями МВФ, ЕБРР, ВТО, а в конечном итоге

из-за нее видны уши ФБР. ... Нужно всем нам понять, что принятое решение по реформированию есть акция, продиктованная нашими недругами на Западе и внутри России, с тем чтобы, используя механизм разрушения железнодорожного транспорта страны, разрушить Россию как единое неделимое государство. ... Это делается специально, цинично, явно во вред всей стране».

«Главный вопрос реформы – искусственный разрыв государственных и хозяйственных функций в управлении с созданием еще одного звена – ОАО «РЖД» с нагромождением параллельных структур с сопутствующим стремлением наживы в каждой из них. Это в конечном счете приведет к нарушению оперативно работающей системы с повседневным решением государственных задач оперативного характера и потере управляемости перевозочным процессом».

«Необходимо поручить Правительству в корне переработать проекты новых законов, имея в виду сохранение ныне действующих структур на железнодорожном транспорте. ... Запретить приватизацию основных производственных фондов МПС. ... Необходимо обязать Правительство немедленно приступить к разработке государственной программы развития и укрепления материально-технической базы железнодорожного транспорта. Получив такую государственную поддержку, железнодорожники в состоянии успешно решать все накопившиеся проблемы»¹.

Кроме того, 14 августа 2001 года в «Советской России» было опубликовано «Обращение 43-х» (совсем как в сталинские времена) под заголовком «Остановить «реформы смерти!». Его подписали депутаты Госдумы С. Глазьев, Г. Зюганов, Н. Харитонов, А. Лукиянов, ученые Ж. Алферов, Ю. Савельев, И. Фроянов, писатели Ю. Бондарев, В. Распутин, А. Проханов, В. Белов, актеры М. Ножкин, Е. Драпено, космонавты С. Савицкая, В. Севастьянов и др. В письме, в частности, говорилось: «Реформа МПС уничтожит железнодорожное сообщение, разорвет территории, обеспечит сверхприбыльный транзит иностранцам при свертывании народно-хозяйственных перевозок». Подписанты не предлагали никаких конкретных мер по развитию железнодорожного транспорта, но рекомендовали «опереться на большинство народа, на его дееспособные, нравственные, патриотические силы»².

Итак, в методологическом отношении главное в позиции противников реформ первой волны – это отношение к транспорту не как к бизнесу, а исключительно как к социальному проекту и органичной части политической системы страны. Следовательно, во-первых, вопрос эффективности транспорта как производства (прежде всего в смысле условий и форм стимуляции повышения качества продукта и снижения издержек) просто игнорировался. При этом как бы сам собой предусматривался приоритет внеэкономического принуждения, для которого, как известно, необходим мощный репрессивный аппарат и полицейское государство.

Во-вторых, важнейший вопрос привлечения в отрасль инвестиций решался практически только благодаря «государственной поддержке», то есть за счет других хозяйствующих субъектов. Вся платформа левых была проникнута

духом отраслевого иждивенчества, халявы, требованием к государству дать сполна денег, локомотивов, вагонов, станков и т. д.

Психологически такая позиция была продиктована прежде всего мечтой сохранить хотя бы этот кусочек социалистической экономики и советского государства. Однако все это было уже попросту несерьезно. Тем не менее на один аргумент левых все-таки стоит обратить внимание: дескать, зачем реформировать (и разрушать) то, что и так хорошо работает? Дело в том, что коммунисты, как всегда и везде, строили свою позицию на откровенной лжи или иллюзиях. Та же левая пресса в 2000–2001 гг. просто взалхлеб и с большим удовольствием публиковала коллективные открытые письма железнодорожников, в которых картина на железных дорогах представлялась натурально развальной и требующей немедленных коренных перемен.

Вот что писали, к примеру, в газету «Советская Россия» 159 пермских железнодорожников: «Давайте посмотрим правде в глаза и трезво оценим обстановку, сложившуюся на железнодорожном транспорте. Возьмем любое депо – локомотивное, вагонное, любое структурное подразделение: износ локомотивов пассажирского парка – 80–90%, электропоездов – 80–100%, вагонов пассажирского парка – 80–90%, грузовых вагонов – 65–75%. Ремонтное оборудование установлено еще до революции. На обновление нет средств. В локомотивном депо Пермь-2 поставки запчастей – от 0 до 20% от годовых заявок. ... Посмотрите на зарплату рабочих: от полутора до двух с половиной тысяч рублей. Можно ли на нее достойно существовать? И люди увольняются с железной дороги. ... В монтеры пути приходится принимать даже бомжей!»

Далее, что очень важно, в письме обращалось внимание не только на катастрофическое материальное оскудение (ведь это гипотетически можно было бы исправить теми бюджетными вливаниями, за которые ратовали левые), но и на саму прогнившую систему управления железнодорожными предприятиями, перевозочным процессом. В письме говорится: «Вы, господа чиновники, начинаете немножко чесаться, когда случается ЧП, когда гибнут люди и техника. Тут вы проявляете изумительное владение технологией по выведению «козлов отпущения». Но стоит шуму утихнуть, как все возвращается на круги безрассудства. Какой поток всяких указаний, приказов, инструкций и распоряжений, то дополняющих, то исключающих одно другое, чуть ли ни ежедневно сыплется на наши головы! ... Получается, господа чиновники, что ваше рвание о безопасности, – это блеф, миф, создание видимости работы не только как хозяйственников, но и как чиновников»¹.

Такую же картину, явно напоминающую классическое «верхи не могут, а низы не хотят» подтверждает и дополняет письмо 5588 (!) башкирских железнодорожников. В частности, они сообщали: «Внедрение новых технологий в ремонте стареющего тягового подвижного состава и поездной работе материального обеспечения не имеет. Условия труда совершенно не соответствуют ни повышению напряженности работы, ни элементарному сохранению здоровья людей. Произвольным уменьшением фонда опла-

ты труда (с 30 до 15% от эксплуатационных расходов), сокращением контингента работников, не считаясь с требованиями законодательства, без всяких экономических обоснований и при одновременном наличии большой сверхурочной работы игнорируется необходимость обеспечения технологических процессов и обеспечения безопасности движения поездов. ... На практике пресекается любая материальная заинтересованность работников в повышении производительности и качества труда, так как задаваемые лимиты фонда оплаты труда не учитывают ни повышения объема работы, ни уменьшения контингента работающих. ... Социальная обеспеченность железнодорожников катастрофически падает. Все это создало критическую социальную обстановку во многих коллективах, реально угрожающую социальным взрывом и хаосом на железнодорожном транспорте, делая запоздалым любое разумное реформирование».

А вот как характеризовали картину на железной дороге представители Алтая: «Что же можно сказать о положении дел на железной дороге не в Москве, а по России? Оно удручающее. Похоже, что высшее руководство не контролирует ситуацию. А ситуация такова: масса нарушений ПТЭ подвижного состава, отвратительный его ремонт, отсутствие материально-технической базы ... нарушение трудового законодательства, охраны труда, уничтожение социальной структуры железнодорожников и, наконец, коррупция».

Для полноты картины приведем и видение ситуации 600 работниками одного из локомотивных депо Октябрьской железной дороги в обращении к Президенту России Владимиру Путину, которые писали: «То, что происходит сейчас, приближает нас к последней черте – на наших глазах происходит полный развал работы железных дорог»³.

При этом с сотрудниками железной дороги России № 1 соглашались и ее клиенты – пассажиры. В одном из их писем читаем: «Вообще железная дорога работает год от года все хуже и хуже. За 10 лет число поездов на линии Санкт-Петербург – Петрокрепость – Невская Дубровка сократилось почти в три раза. Теперь все чаще люди вынуждены ехать стоя. Расписание поездов систематически не выдерживается, они постоянно опаздывают. ... Железную дорогу растаскивают на глазах. На станции Дунай снимают хорошие рельсы со второго пути, так как железнодорожники решили, что не надо делать разъезд поездов на этой станции. ... На большинстве станций этого направления нет ни навесов, ни скамеек. Такова забота о пассажирах в наше время».

Итак, согласно этим письмам, железнодорожный транспорт в описываемое время был похож не на эффективно работающую систему, а, скорее, на некое агонизирующее хозяйство. Но, может быть, в этом смысле все-таки не стоит доверять левой прессе, для которой цель всегда оправдывает средства, а потому «правда» является понятием весьма относительным? Однако вот свидетельство человека гораздо более ответственного, в компетенции которого не было сомнений ни у правых, ни у левых, – Геннадия Фадеева.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

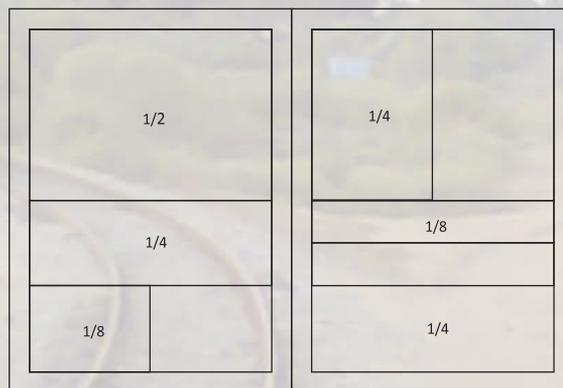
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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:



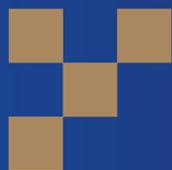
В акции уже участвуют:

- 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 «КД-Сервис» (Челябинская область, г. Челябинск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «НПК «ТЕХНОВОТУМ» (г. Москва, г. Зеленоград)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.





ASIA 2025
ESE



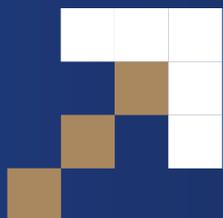
The Chartered
Institute of Logistics
and Transport



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



При поддержке:



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

