

ДЕПО

6(131) 2022

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

ИЮНЬ - ИЮЛЬ

Производители железнодорожной продукции и услуг	стр. 2 - 5
Подвижной состав, запчасти, ремонт	стр. 7 - 11
Материалы и оборудование для ВСП	стр. 13
Справочная информация	стр. 1, 15 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

	стр. 1
- "РТСБ-РУС" НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОТПРАВКИ СБОРНЫХ ГРУЗОВ ИЗ ГУАНЬЧЖОУ И СИАНЯ В РФ	стр. 15
- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ В МАРТЕ: ПРОМПРОИЗВОДСТВО СОХРАНЯЕТ РОСТ, СПРОС СНИЖАЕТСЯ	стр. 15 - 16
- РОССИЙСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В АПРЕЛЕ: РОСТ ПРОМПРОИЗВОДСТВА ЗАМЕДЛЯЕТСЯ, СПРОС ПАДАЕТ	стр. 17
- ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. АПРЕЛЬ 2022	стр. 18 - 22
- МАШИНОСТРОИТЕЛИ БУДУТ ИСКАТЬ НОВЫЕ РЕШЕНИЯ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С АЗИАТСКИМИ КОМПАНИЯМИ	стр. 23
- СДЕЛАЮТ В РОССИИ: ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ ПОТРЕБУЕТ ОКОЛО ДВУХ ЛЕТ	стр. 24 - 25
- ЗАПАДНЫЕ САНКЦИИ ПОКА НЕ УСПЕЛИ СНИЗИТЬ ГРУЗОПОТОКИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НИЖЕ УРОВНЯ 2021 ГОДА	стр. 25
- СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ РЖД УСКОРЯЕТСЯ	стр. 26 - 33
- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ	стр. 34 - 37
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ	стр. 38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!	стр. 40



16+

**21-23
июня 2022**

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8



При поддержке:

АРСС

Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



7-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2022

Организатор:



www.mc-expo.ru

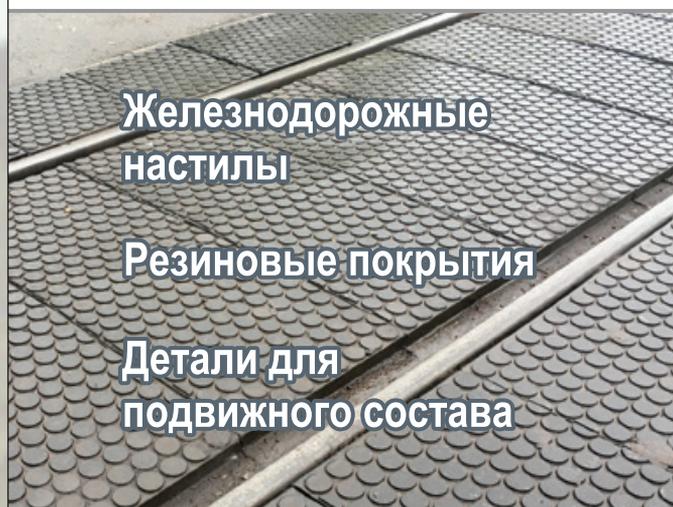
+7 (495) 734-99-66

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2022				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 5
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "НСД"	+7 (473) 207-06-12, +7 (473) 207-06-10	2
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	3
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 800 777-17-35, +7 (495) 411-60-04	3
Россия / Свердловская область	Арамилы	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	3
Россия / Московская область	Дмитров	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	+7 (926) 392-92-76, +7 (499) 922-66-01	4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	5
15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2022"				6
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	7
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	8
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	8
Россия	Москва, Зеленоград	ООО "НПК "ТЕХНОВОТУМ"	+7 (495) 662-59-38	9
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	10
Россия	Москва	ООО "ГАРАНТ РЕЙЛ СЕРВИС"	+7 (495) 269-16-69, +7 (916) 810-11-41	11
ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «EXPO-RUSSIA KYRGYZSTAN 2022» И РОССИЙСКО-КЫРГЫЗСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ				12
Россия	Москва	АО "Зарубеж-Экспо"	+7(495) 721-32-36, 637-36-66, 637-36-33	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				13
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	13
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК33"	+7 (920) 628-04-09	13
Россия	Москва	ООО "ЛСК77"	+7 (999) 556-96-08	13
ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «EXPO-RUSSIA KYRGYZSTAN 2022» И РОССИЙСКО-КЫРГЫЗСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ				11
Россия	Санкт-Петербург	ООО "НЕВА-Интернэшнл"	+7 (812) 321-26-76; +7 (812) 321-28-17	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 15 - 40
"РТСБ-РУС" НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОТПРАВКИ СБОРНЫХ ГРУЗОВ ИЗ ГУАНЬЧЖОУ И СИАНЯ В РФ				15
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ В МАРТЕ: ПРОМПРОИЗВОДСТВО СОХРАНЯЕТ РОСТ, СПРОС СНИЖАЕТСЯ				15 - 16
РОССИЙСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В АПРЕЛЕ: РОСТ ПРОМПРОИЗВОДСТВА ЗАМЕДЛЯЕТСЯ, СПРОС ПАДАЕТ				17
ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. АПРЕЛЬ 2022				18 - 22
МАШИНОСТРОИТЕЛИ БУДУТ ИСКАТЬ НОВЫЕ РЕШЕНИЯ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С АЗИАТСКИМИ КОМПАНИЯМИ				23
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
СДЕЛАЮТ В РОССИИ: ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ ПОТРЕБУЕТ ОКОЛО ДВУХ ЛЕТ				24 - 25
Россия	Москва	АО "Издательский дом "ГУДОН"	+7 (499) 262-15-56, +7 (499) 262-26-53	
ЗАПАДНЫЕ САНКЦИИ ПОКА НЕ УСПЕЛИ СНИЗИТЬ ГРУЗОПОТОКИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НИЖЕ УРОВНЯ 2021 ГОДА				25
Россия	Москва	АО "Бизнес Ньюс Медиа"	+7 (495) 956-34-58, +7 (495) 956-07-16	
СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ РЖД УСКОРЯЕТСЯ				26 - 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 ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2022				3-я сторона обл.
28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2022				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	



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



**Железнодорожные
настилы**

Резиновые покрытия

**Детали для
подвижного состава**

Доставка РФ и СНГ



ООО «КСД» г. Воронеж
http://oao-ksd.ru,
e-mail: ksd-vrn@yandex.ru
тел. +7(473) 207-06-10
+7(473) 207-06-12

ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

**РАЗРАБОТАНА И ВНЕДРЕНА СОБСТВЕННАЯ
РАЗРАБОТКА - УНИФИЦИРОВАННЫЙ
СБОРНЫЙ ЖБ НАСТИЛ
С РЕЗИНОВЫМИ УПЛОТНИТЕЛЯМИ**

**ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
СЛУЖБЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ
СОБСТВЕННОСТИ РФ №2676772**



Наименование	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Ж/д переезд 6метров через 1 путь	компент	по запросу	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-1	шт.	605 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
Р-1	шт.	660руб с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-2	шт.	1760 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-3	шт.	1650 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12

Наименование	Компания	Телефон
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления APC-4, ЖБР-65	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления APC-4, ЖБР-65	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинокордовый	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинокордовый	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-3	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-4	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 4,6 м	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 5,6 м	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Подкладка КБ-50	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 739-82-16



РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН
Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

248002, г. Калуга, ул. Болдина, здание 61, офис 110, +7 (4842) 926-700, 926-800, 926-900
E-mail: klt40@list.ru, kalugatex@gmail.com, http://snabrzd.ru/



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

ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» СОЗДАНО С 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 руб. без НДС	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
ДИСК С МЕТАЛЛОКЕРАМИКОЙ 50-330А-82	1 600	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) ,ГП 300	180 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-83А	1 200	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР.М	220 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 250 000
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	9 500
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	2 650 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-000НТ (14.50.01.000НТ)	43 000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000	1 700 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УН 25/9-18 97.80.02.100	55 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГКУ 5.00.24.200)	22 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ОТНАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	42 000
РЕССОРЫ НА УК25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	52 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	65 000
ПЛАТЫ АКИС..... 1023 (аналоговые)			По запросу



ИНЖЕНЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ

8-800-777-17-35, e-eng.ru

Завод-изготовитель железнодорожного оборудования и инструмента:

- Оборудование для текущего ремонта вагонов в условиях Депо, ПТО, КПА;
- Оборудование для Вагонсборочных цехов;
- Оборудование для Колесно-роликовых и тележных цехов;
- Кантователи и подъемно-поворотные устройства и пр.





ЗАО «Энерпром-Инженерные решения», г. Москва, ул. Костякова, д.12, стр.2, or-zzd@mail.ru



Метаком

Штампованные изделия из металла

Компания "МЕТАКОМ" специализируется на производстве штампованных изделий из металла. Наше предприятие работает на рынке металлообработки с 2001 года.

- Изготовление и хранение изделий из металла для заказчика в любых объемах
- Отгрузка любым видом транспорта в короткие сроки и в удобное для заказчика
- Гарантия высокого качества продукции и конкурентно-способные цены на изготавливаемые изделия

624250, Свердловская область, г. Арамиль.
Тел.: +7 (343) 38-22-789, +7-922-292-21-40
E-mail: lsb74@mail.ru, ooo-metacom.ru@yandex.ru,
http://www.ooo-metacom.ru/

Наименование	Цена (руб.)	Компания	Телефон
Комплекты для снятия поглощающих аппаратов КСПА-45, КСПА-66	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка правки люков полувагонов с пневмогидроприводом УПЛН2	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для закрытия люков полувагонов УЗЛ-2, 4-60	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для смены поглощающего аппарата с гайковертом УСПА-1	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Прессы автоматизированные запрессовки и распрессовки колесных пар с усилием 150, 200, 400, 630 тс, серия ПГКП	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ПК с сертификатом	тонн	175'000,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗЩ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	19,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Сноба шпальная S-образная	шт	20,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Шайба-сноба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17	шт	15,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Втулка изолирующая ЦП-142	шт	8,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Сноба П-образная для шпал	шт	13,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140



ООО "Торговый Дом "Запчасть", МО, г. Дмитров. +7 (926) 278-38-20, +7 (499) 922-66-01. info@td-z.ru; td-z@mail.ru; http://www.td-z.ru/

С 2009 года специализируемся на производстве запасных частей для вагонов Думпкара серии 2ВС-105, ВС-60,66, минераловозов, тепловозов и другой железнодорожной технике.



ДУМПКАР (запасные части)

- воздухозаменитель 134.000.00 и его составляющие
- тяги к механизму разгрузки
- рычаги к тормозной системе
- КУЗОВ ДУМПКАРА**
- борт продольный
- стенка лобовая

ТЕПЛОВОЗ, ЭЛЕКТРОВОЗ

- (запасные части)
- поводок ТГ 106.30.56.012 (-02)
 - тяга буксы 5ТН.234.194 (-195)
 - тяга буксы в сборе 5ТП.234.112 (-113)

Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена без НДС руб.	Компания	Телефон
Стенка лобовая	634.04.000-0	шт.	70 000,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Амортизатор поводка	ТЭП60.31.19.010	шт.	3 600,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Тяга буксы	5ТН.234.194 (-195)	шт.	17 000,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Тяга буксы в сборе	5ТП.234.112 (-113)	шт.	16 500,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20
Амортизатор в сборе (Гаситель колебаний)	904V070801-1-00	шт.	20 500,00	ООО «Торговый Дом «Запчасть»	+7 (499) 922-66-01 / +7 (926) 278-38-20

ВНИМАНИЕ!

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



METAPROM.RU / BOARD-RAILWAY -
ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

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



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ 2022

15-я специализированная выставка электроники и информационных технологий
для пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры

Проводится в рамках Российской недели общественного транспорта www.publictransportweek.ru

21-23 СЕНТЯБРЯ
МОСКВА

ЦВК ЭКСПОЦЕНТР
WWW.E-TRANSPORT.RU

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

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/

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА И ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ, ГЕНЕРАТОРОВ, ТЯГОВЫХ ТРАНСФОРМАТОРОВ

Наше предприятие изготавливает оборудование для ремонта, испытания и проверки тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов ГТСН ГП, вспомогательных машин, тяговых трансформаторов, выключателей быстродействующих БВП и других электрических аппаратов подвижного состава железнодорожного транспорта и метрополитена.

Мы изготовили и поставили электроремонтное и испытательное оборудование для электродепо "Братеево", "Митино" и ряда других электродепо "Московского метрополитена", для подразделений "Желдормаш", Новочеркасского электровозостроительного завода НЭВЗ, "ТМХ-Сервис", ЛОКОТЕХ, ВНИИЖТ.

Наше предприятие приняло участие в разработке испытательного диагностического каткового стенда (ИДКС) для электродепо "Братеево" и "Митино".

Мы принимали участие в проектировании электроремонтных цехов депо "Александровское", депо г. Воронеж, г. Курск и др. для ОАО РЖД, изготовили и поставили электроремонтное оборудование и испытательные стенды.



Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД постоянного, переменного, пульсирующего тока электровозов, тепловозов	<p>ООО НПП "Электромаш" +7 (8635) 22-53-50 +7 (8635) 22-53-51 www.electromash.com sales@electromash.com</p>
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	



ТомИндуктор
научно-производственная компания
ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ

ООО «НПК «ТомИндуктор»

Установки индукционного (ТВЧ) нагрева



Мы производим оборудование для:

- ✓ Теплового (горячего) съема/посадки деталей
- ✓ Пайки режущего инструмента
- ✓ Нагрева заклёпок и металлических заготовок
- ✓ Кузнечного нагрева перед ковкой, правкой, штамповкой
- ✓ Термообработки сварных соединений
- ✓ Закалки зубчатых колес, шестерен, валов и других деталей



Гарантия
24 месяца



Разработка
по тех. заданию
заказчика



Ремонт и
модернизация

УИН

Ремонт
установок
УИН

+7(3822)231-251

sale@tominductor.ru
www.tominductor.ru

Наименование	Модель	Компания	Телефон
Установки индукционного нагрева заклёпок	TIS 15 (30)/AC-PD	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для горячего съема/посадки узлов и деталей вагонов, локомотивов и электропоездов	TIS 10...30/AC-HRP	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева бунсовых (шпинтонных) гаек	TIS 10/AC-HRP	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для нагрева металлических заготовок с автономной станцией охлаждения индуктора	TIS 10...45/AC	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для закалки деталей	TIS 60...300/ALC-HRP	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева заготовок перед пластической деформацией	TIS 60...300/ALC-PD	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для термообработки сварных соединений	TIS 80...250/AC-PH	ООО «НПК «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251

РЕЛЬСОВЫЙ УЛЬТРАЗВУКОВОЙ ДЕФЕКТОСКОП НА ФАЗИРОВАННЫХ РЕШЕТКАХ КАЛЬМАР 32+

«Кальмар 32+», – это универсальное решение для контроля сварных стыков рельсов с применением ультразвуковых фазированных решеток (многоэлементных ПЭП). Серийная линейка различается по двум вариантам : «Кальмар 32+/Путь», рис 1. и «Кальмар 32+/РСП», рис. 2.

«Кальмар 32+/Путь» – универсальный дефектоскоп предназначен для выявления дефектов в сварных стыках рельсов, сваренных электроконтактным, алюминотермитным способом и «Кальмар 32+/РСП» – стационарный вариант для контроля сварных стыков электроконтактной сварки в условиях рельсо-сварочных предприятий.



Рис. 1

«Кальмар 32+/Путь» позволяет проводить как приемочный контроль сварных стыков рельсов, так и периодический. Время контроля одного сварного стыка рельса составляет порядка 3-5 минут с автоматическим анализом и составлением протокола контроля. Отчеты (дефектограммы) формируются автоматически с включением информации по разверткам «А», «В» и «S» с возможностью передачи в диспетчерский центр по сети GSM. В дефектоскопе предусмотрено проведение уточняющего контроля ручными искателями спектром углов ввода ультразвуковой волны в пределах от 0° до 75°.

«Кальмар 32+», разработан на базе цифрового модуля с поддержкой многоэлементных датчиков ФР с параллельной обработкой сигналов – и представляет собой сканер для установки на рельс, комплект преобразователей на фазированных решетках, многоканальный блок дефектоскопа, управляющего с РС планшета, комплект программного обеспечения и настроечного образца. Все функции по управлению и перемещению сканера выполняет оператор. Выявлению подлежат дефекты в сварных стыках рельсов в виде усадочных раковин, рыхлоты, пористости, ликвационных зон, газовых пузырей и раковин, шлаковых, не металлических и металлических

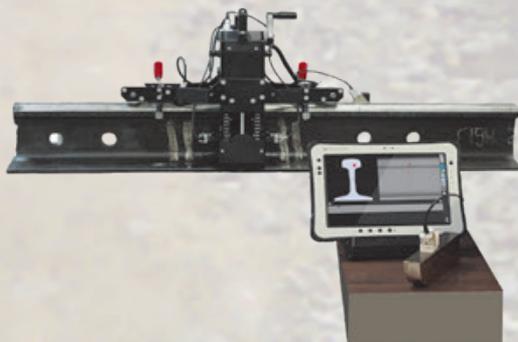


Рис. 2

включений, плен, неслитин, горячих, холодных и термических трещин, флокенов и волосовин, расслоений, непроваров, закалочных трещин, а так же эксплуатационных дефектов с минимальными размерами несплошностей 3мм². Сканер с датчиками ФР устанавливается оператором в центр сварного шва и перемещаются по периметру сварного шва, прозвучивают основной металл и зону сварного шва в головке, шейке и перьях подошвы. В процессе контроля формируется развертка «В» в виде контура рельса. Программное обеспечение дефектоскопа, включает типовые настройки для контроля сварных соединений выполненных методом электроконтактной и алюминотермитной сварки. В процессе контроля проводится автоматическая обработка результатов сканирования и автоматическая расшифровка дефектограмм.

Данная технология должна являться средством объективного контроля, обеспечивать новый уровень по выявлению дефектов и их визуализации в «он-лайн» режиме контроля по всему сечению рельса, оборудование сертифицировано, внесено в реестр РФ и рекомендовано к применению в условиях рельсо-сварочных предприятий, как универсальное средство контроля.

Основные характеристики:

- механизированное сканирование каждого сварного стыка производится в соответствии с ГОСТ 34663-2020 «Стыки рельсов и стрелочных переводов сварные. Методы неразрушающего контроля» **время контроля сварного стыка – 3 минуты**, без проведения уточняющего контроля ручным искателем;
- метод контроля – эхо;
- 32 независимых канала УЗК;
- количество дефектоскопических каналов контроля: не менее 2-х на стык;
- время непрерывной работы от одного аккумулятора не менее 6 часов;
- слежение за акустическим контактом;
- сплошная многоканальная регистрация дефектоскопической информации контроля сварных стыков в режиме реального времени;
- протоколирование факта выполнения и непосредственно результатов контроля каждого сварного стыка вне зависимости от того, был ли обнаружен дефект в стыке, или же стык оказался бездефектным.
- Рабочий диапазон усиления до 80дБ;
- Поддержка разверток: А, В, S
- Геолокация: GPS, ГЛОНАСС
- Интерфейсы : USB, LAN, GSM
- срок службы средства: не менее 8 лет;
- средняя наработка на отказ с учетом технического обслуживания и комплекта ЗИП не менее 1500 час;

Сляднев А.М.

ООО «НПК «ТЕХНОВОТУМ»

124489, г. Москва, Зеленоград,

Сосновая аллея, д.6А стр.1

+7 (495) 662-59-38

info@votum.ru; technovotum@gmail.com

<http://www.votum.ru/>

ТрансЭнергоТрейд

Комплексные скоростные решения в области ж/д подвижного состава

Продажа и аренда грузовых вагонов
Продажа тепловозов и путевой техники

Поставка запчастей
Плановый и текущий ремонт вагонов
Отстой и утилизация вагонов

мы работаем по РФ, странам СНГ и Прибалтики

Звоните и пишите:

8 (812) 677-95-02

pr@transenergytrade.ru

Наш сайт:

transenergytrade.ru



Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	<p>ЗВОНИТЕ! 8 (812) 677-95-02</p> <p>ПИШИТЕ! PR@transenergytrade.ru</p> <p>СМОТРИТЕ! www.transenergytrade.ru</p>
Колесные пары СОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Колесные пары НОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Боковые рамы новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Надрессорные балки новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны под светлые нефтепродукты, мод. 15-5103, 12 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны под вязкие нефтепродукты, мод. 15-1566-06, 20 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны для соляной кислоты, мод. 15-1614-01, 3 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны для натра едкого, мод. 15-157-02, 4 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы, мод. 13-470, 53 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы, мод. 13-9990, 23 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы, мод. 13-9744-06, 2 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Универсальные платформы, мод. 13-2114, 5 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Полувагоны, мод. 12-132, 52 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Полувагоны, мод. 12-296-01, 40 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Крытые вагоны, мод. 11-270, 15 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-минераловозы, мод. 19-5153, 3 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Думпкары, мод. 31-673, 35 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Ж/д снегоочиститель, мод. СДП-М2, 1 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Ж/д кран, мод. КЖ-562, г/п 25т, 1 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
ТЕПЛОВОЗ ТГМ-4Б, 1 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	

1 Приёмка вагонов после постройки

Подготовка вагонов под погрузку/ремонт **5**

2 Регистрация и приписка вагонов

Плановый ремонт **6**

3 Выезд на место отцепки вагона или схода

Отстой вагонов **7**

4 Текущий отцепочный ремонт

Утилизация вагонов **8**

ПРЕИМУЩЕСТВА СОТРУДНИЧЕСТВА

- Организация плановых и текущих ремонтов на территории России и пространства 1520
- Единый договор на оказание полного комплекса услуг по ремонту вагонов
- Получение комплектов документации в режиме «Единого окна»
- Электронный документооборот с ЭЦП
- Продажа и поставка запчастей, комплектующих деталей в любую точку РФ
- Официальный представитель производителя цельнокатаных колес Ma Steel г. Мааньшань (КНР) в ЕАЭС
- On-line магазин запасных частей и комплектующих
- Прозрачность информации о стоимости ремонта с учетом запасных частей
- Согласование ВРП и информирование о ходе работ
- Оперативный старт – всего один рабочий день на подготовку документов и запуск работ
- Персональный менеджер 24/7
- On-line организация и сопровождение ремонта вагонов
- Поставка колесных пар СОНК, НОНК
- Наличие запасных частей на складе
- Складской учет запасных частей, выкуп забракованных деталей

ОРГАНИЗАЦИЯ И СОПРОВОЖДЕНИЕ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Поставка запасных частей и комплектующих

105005, Москва, ул. Радио, д.24, корп.1
БЦ «Яуза Тауэр», 5 этаж, офис 507
Тел: +7 (495) 269-16-69
e-mail: info@garantrs.com
www.garantrs.com
www.vagonmaster.com





ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO–RUSSIA KYRGYZSTAN 2022

РОССИЙСКО-КЫРГЫЗСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОРЫ: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»
ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ»



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

энергетика, машиностроение
металлургия, химическая
промышленность, нефтегазо-
вая промышленность, строи-
тельство, транспорт, агропро-
мышленный комплекс, инфор-
мационные технологии, горная
промышленность, инновацион-
ные технологии и материалы,
медицина и фармацевтика,
медицинский туризм, банки
и инвестиции, образование
и наука, товары народного
потребления, сфера услуг

15–17 ИЮНЯ 2022

**БИШКЕК,
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

**+ ONLINE
WWW.EXPORF.RU**

WWW.ZARUBEZHEXPO.RU

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Российско-Кыргызский
межрегиональный
бизнес-форум
Тематические круглые столы
Биржа контактов B2B
Встречи с представителями
министерств и ведомств



000 ВСП23

8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35
www.vsp23.ru, www.vsp23.pф, vsp@vsp23.ru

000 ВСП23 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.

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

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

Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, 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, 1056х202, 1050х172, 710х145
- Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.
- Бандажи 1080х143х98, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
- Колодки локомотивные, гребневые - Колодки композиционные

000 ЛСК33 (000 ЛСК)
 +7 930 071-92-10 , +7 930 071-55-56
www.oolsk33.ru, tender@oolsk33.ru , info@oolsk33.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: высылаете 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

000 "ЛСК-77"
 Тел: +7 999 544-80-55 / +7 999 556-96-08, +7 (499) 391-00-48,
www.lsk77.ru, www.lsk77.pф, vagon@lsk77.ru, vsp@lsk77.ru

000 "ЛСК-77" - 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 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
АППАТЭК, Пластрон, Противоугон П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты. Клин Ханина	000 ЛСК77	+7 999 544-80-55
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 ЛСК77	+7 999 556-96-08
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 ЛСК77	+7 (499) 391-00-48
Шпала деревянная и ж/б	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99



TRANSTEC

ХVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА
ЛОГИСТИКА · ТРАНЗИТ · ИНФРАСТРУКТУРА

XVII INTERNATIONAL FORUM-EXHIBITION
LOGISTICS · TRANSIT · INFRASTRUCTURE

29 НОЯБРЯ NOVEMBER - 1 ДЕКАБРЯ DECEMBER

2022



**БРОНИРУЙТЕ
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

**RESERVE
SPACE EARLY
TO SECURE
A PREFERRED
LOCATION**

WWW.TRANSTECFORUM.COM



«РТСБ-РУС» НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОТПРАВКИ СБОРНЫХ ГРУЗОВ ИЗ ГАНЬЧЖОУ И СИАНЯ В РФ

Логистическая компания «РТСБ-РУС» расширяет географию железнодорожных сборных отправок (LCL) из КНР в РФ. Среди новых направлений: Ганьчжоу-Забайкальск-Электроугли и Сиань-Забайкальск-Ворсино.

Новые направления открыты для привлечения грузовой базы из регионов отправки и выстраивания наиболее оптимальных логистических решений. Также LCL-перевозки осуществляются из Сучжоу и Гуанчжоу на терминал в Ворсино.

Компания отмечает увеличение объемов сборных перевозок и ритмичности отправок из Шанхайского региона в связи с открытием нескольких районов Шанхая, ранее закрытых в связи с ростом распространения COVID-19. В настоящий момент в Китае наблюдается плавное снятие ограничений, тем не менее, сложная ситуация сохраняется в части Шанхайского региона, также достаточно непростая ситуация наблюдается в Пекине.

С целью снижения дисбаланса грузопотоков «РТСБ-РУС» снизила ставки в импортном сообщении из КНР в РФ. На текущий момент железнодорожные полноконтейнерные и сборные отправки остаются наиболее надежным и прогнозируемым по срокам способом доставки грузов.

«Все основные погранпереходы сегодня перегружены в связи с дисбалансом грузопотоков – экспорт превалирует

над импортом, а подвижной состав отправляется на Восточные полигоны и там остается. В связи с этим мы как логистическая компания стремимся стимулировать импортные отправки, снижая стоимость своих услуг, расширяя географию маршрутов из Китая в Россию и предлагая клиентам качественный и стабильный сервис», – отмечает **директор RTSB-RUS Александр Баскаков.**

ООО «РТСБ-РУС» – дочерняя компания RTSB Group, которая специализируется на услугах по железнодорожным перевозкам и логистике с 1996 года. В 2011 году было открыто представительство компании в Москве, подписан контракт с «Российскими железными дорогами» (ОАО «РЖД»), что закрепило статус транспортной компании RTSB в стране.

«РТСБ-РУС» имеет в России три филиала: в Ворсино Калужской обл., Ростове-На-Дону и Новосибирске. Осуществляет контейнерные перевозки между Россией и Китаем, а также Россией и Европой, транзитные отправки.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ В МАРТЕ: ПРОМПРОИЗВОДСТВО СОХРАНЯЕТ РОСТ, СПРОС СНИЖАЕТСЯ

По оценкам ИПЕМ, рост промышленного производства в марте 2022 года продолжился (+5,7), невзирая на санкции. Однако спрос на промышленную продукцию начал снижаться (-2,2%) в большей степени за счет высокотехнологичных отраслей, наиболее чувствительных к нарушению производственно-логистических цепочек.

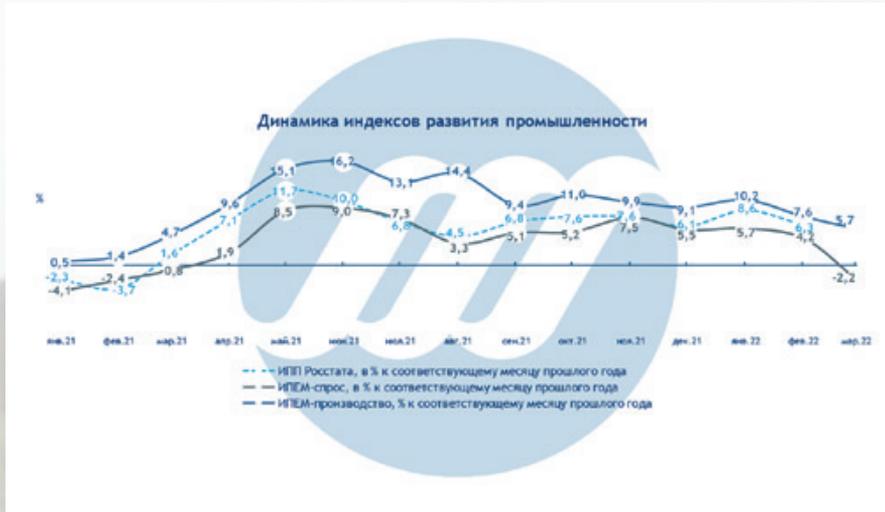
Индикаторы состояния производства и спроса на промышленную продукцию в России – индексы ИПЕМ-производство и ИПЕМ-спрос – с различной оперативностью отреагировали на зарубежные санкции. Индекс ИПЕМ-производство в марте 2022 года продолжил расти: +5,7% (+7,8% за период январь – март 2022 года к аналогичному периоду прошлого года), индекс ИПЕМ-спрос впервые за долгое время показал снижение на 2,2% (+2,4%) (здесь и далее – все процентные показатели даны относительно марта 2022 года, если не указано иное). О методологии расчета индексов – в справочной информации.

Спрос на продукцию добывающих отраслей продолжает расти: +2,6% (+4,2% за период январь – март 2022 года).

Добыча нефти в марте 2022 года продолжила увеличиваться: +7,3% до 46,6 млн тонн, экспорт нефти также увеличился на 7,7% до 19,1 млн тонн. На фоне ограничений на поставки российской нефти, введенных некоторыми странами, продолжение реализации сделки ОПЕК+ в ранее определенной конфигурации является важным стабилизирующим для рынка фактором. Кроме того, премия к цене, которую получают все участники сделки, кроме России, стала значимым стимулом для продол-

жения выполнения договоренностей. Нефть марки Urals и раньше обычно торговалась с некоторым дисконтом к Brent, однако в марте дисконт в цене на российскую нефть вырос и составляет по различным данным 20-30 долл./барр.

В марте 2022 года экспортные поставки газа значительно снизились относительно аналогичного периода прошлого года, при этом уровень заполненности ПХГ в Европе продолжает сокращаться (26,4% в марте 2022 года против 32,0% в марте 2021 года). Поставки газа в марте выросли в Италию, Польшу, Грецию, Болгарию, Хорватию и Турцию. Экспорт газа в Китай по газопроводу



«Сила Сибири» также продолжает увеличиваться. После ввода ряда ограничительных мер со стороны ЕС Россией было принято решение о переводе оплаты газа, поставляемого в Европу, с евро на рубли. При этом последствия изменения схемы оплаты в части влияния на объемы поставок можно будет оценить лишь в перспективе нескольких месяцев.

Спрос на продукцию среднетехнологических отраслей промышленности снизился в марте 2022 года на 7,2% к марту 2021 года (+0,4% за период январь – март 2022 года).

Внутренний спрос на черные металлы в марте 2022 года вырос на внушительные 39,2% (+24,2% за январь – март 2022 года), внешний спрос сократился на 10,8% (-7,4%) на фоне ввода Европой ограничительных мер на поставку железа и стали (под санкции попадает около 40% экспорта российской стали в Европу).

Спрос на цветные металлы в марте 2022 года со стороны внутреннего рынка также значительно увеличился (+30,4%, +18,8%), поставки на внешний рынок по сети железных дорог также выросли (+40,4%, +17,9%) на фоне ожидания ввода новых ограничительных мер.

Спрос на химические и минеральные удобрения в марте 2022 года вырос на внутреннем рынке (+39,7%, +17,2%), внешний спрос сократился на 24,3% (-11,7%).

Экспортные поставки цемента по сети железных дорог в марте 2022 года увеличились на 51,7% (+41,8%),

внутренний спрос на цемент увеличился на 48,2% (+23,0%). С динамикой поставок цемента на внутренний рынок обычно коррелируют показатели строительной сферы. По данным Росстата, в феврале 2022 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство», вырос на 5,0% относительно февраля 2021 года (+3,3% за период январь – февраль 2022 года).

Наиболее чувствительными к массовым ограничениям в мировой торговле ожидаемо стали высокотехнологические отрасли, индекс спроса в которых в марте 2022 года сократился на 16,7% к марту 2022 года (-7,8% за период январь – март 2022 года). Восстановление производственно-логистических цепочек, а точнее их перестроение в новом формате в машиностроении, электротехнике и других высокотехнологических отраслях может занять продолжительное время.

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в марте 2022 года снизилась к аналогичному периоду прошлого года (-10,2%; -1,6% за период январь – март 2022 года), поставки на внутренний рынок значительно выросли (+30,1%, +16,5%), падение поставок в экспортном направлении составило 34,0% (-35,2%).

Производство легковых автомобилей, по данным Росстата, в феврале 2022 года сократилось на 13,8%. Продажи новых автомобилей в марте 2022 года по данным АЕБ сократились на 62,9%.

Комментарий заместителя руководителя департамента ТЭК ИПЕМ Евгения Руданова:

«Текущий кризис потребовал от подавляющего большинства отраслей радикальной перенастройки производственно-сбытовых цепочек. Одним из наиболее «узких» мест в этом процессе является транспортно-логистический комплекс, который сам по себе сталкивается со значительными проблемами. От его возможностей адаптации к массовому перенаправлению торговых потоков зависят не только экспортно-ориентированные отрасли, но и те сферы, которые не могут полностью заместить импорт (запчастей, комплектующих, отдельных видов сырья и материалов) российскими аналогами. Важнейшим фактором для дальнейшего функционирования большинства отраслей промышленности в текущей ситуации является транспортно-логистический комплекс, от его возможностей адаптации к массовому перенаправлению торговых потоков и усложнению логистических процедур зависят не только экспортно-ориентированные отрасли, но и те сферы экономики, которые не могут полностью заместить импорт (запчастей, комплектующих, отдельных видов сырья и материалов) российскими аналогами. Скорость адаптации будет зависеть от оперативности выстраивания новых кооперационных производственных цепочек с компаниями из дружественных стран, а также оперативности адаптации логистических цепочек в условиях ограничений на работу через российские порты, судозаходы для экспорта, импорта и транзита. Поэтому особое внимание в части реализации мер государственной поддержки должно быть уделено приоритетному решению проблем железнодорожного, автомобильного транспорта, портовой инфраструктуры и иных элементов транспортно-логистической системы, включая оперативный пересмотр мер технического регулирования, контрольно-надзорного регулирования и регуляторную поддержку в решении наиболее острых вопросов оперативного функционирования транспортных предприятий».

РОССИЙСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В АПРЕЛЕ: РОСТ ПРОМПРОИЗВОДСТВА ЗАМЕДЛЯЕТСЯ, СПРОС ПАДАЕТ

Влияние ограничительных мер против российской экономики и внешней торговли приводит к постепенному замедлению роста промышленного производства и заметному падению спроса на российскую промышленную продукцию. Спрос на продукцию добывающих отраслей перешел от роста к падению, растет внутренний спрос на черные металлы и удобрения.

Индикаторы состояния производства и спроса на промышленную продукцию в России – индексы ИПЕМ-производство и ИПЕМ-спрос – с различной оперативностью отреагировали на зарубежные санкции. Индекс ИПЕМ-производство в апреле 2022 года продолжил расти, но темпы роста постепенно замедляются: +4,3% (+6,9% за период январь – апрель 2022 года к аналогичному периоду прошлого года); индекс ИПЕМ-спрос снижается (-3,3%, +2,0%) (здесь и далее – все процентные показатели даны относительно апреля 2021 года, если не указано иное). О методологии расчета индексов – в справочной информации.

Спрос на продукцию добывающих отраслей сократился впервые с апреля прошлого года: -4,5% (+2,4% за период январь – апрель 2022 года).

Добыча нефти в апреле 2022 года сократилась на 4,0% до 41,1 млн тонн. Экспорт нефти за период январь-апрель 2022 года сократился на 0,6% до 66,3 млн тонн. Относительно небольшое снижение добычи усугубляется «низкой базой» апреля прошлого года. При этом Минэнерго России заявило о планах увеличить добычу в мае в сравнении с апрелем. Отдельно необходимо отметить резко обострившуюся в апреле проблему переизбытка некоторых видов нефтепродуктов, особенно мазута, из-за резкого сокращения возможностей поставок на экспорт. Это грозит не только возможной приостановкой работы некоторых НПЗ, но и сокращением добычи нефти.

В апреле 2022 года экспортные поставки газа значительно снизились относительно аналогичного периода прошлого года, при этом уровень заполненности ПХГ в Европе продолжает сокращаться (28,9% в апреле 2022 года против 29,7% в апреле 2021 года) несмотря на то, что весь месяц осуществлялась активная за-

качка в газохранилища. Поставки газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» за период январь - апрель 2022 года увеличились практически на 60% относительно аналогичного периода прошлого года, что на фоне снижения потребления Китаем из-за новых коронавирусных ограничений привело к снижению цен на спотовый газ в странах АТР. После ввода ряда ограничительных мер со стороны ЕС Россией было принято решение о введении новой схемы оплаты газа, поставляемого в Европу, предусматривающей конвертацию евро в рубли. В конце апреля экспортные поставки газа в Польшу и Болгарию были приостановлены из-за отказа данных стран перейти на новую схему оплаты.

Спрос на продукцию среднетехнологических отраслей промышленности снизился в апреле 2022 года на 5,0% к апрелю 2021 года (+0,6% за период январь – апрель 2022 года).

Внутренний спрос на черные металлы в апреле 2022 года вырос на 12,0% (+20,9% за январь – апрель 2022 года), внешний спрос сократился на 6,6% (-7,2%) на фоне ввода Европой ограничительных мер на поставку железа и продукции чёрной металлургии (охватывает около 40% экспорта российской стали в Европу).

Спрос на цветные металлы в апреле 2022 года со стороны внутреннего рынка значительно сократился (-37,7%, -0,1%), поставки на внешний рынок по сети железных дорог продолжили расти (+22,6%, +19,0%), вероятно, на фоне ожидания ввода новых ограничительных мер.

Спрос на химические и минеральные удобрения в апреле 2022 года вырос на внутреннем рынке (+24,5%, +18,9%), внешний спрос сократился на 40,8% (-19,3%).

Экспортные поставки цемента по сети железных дорог в апреле 2022

года сократились на 9,5% (+19,8%), внутренний спрос на цемент снизился на 9,3% (+11,0%). По данным Росстата, в марте 2022 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство», вырос на 5,9% относительно марта 2021 года (+4,5% за период январь – март 2022 года).

Наиболее чувствительными к массовым ограничениям в мировой торговле ожидаемо стали высокотехнологические отрасли, индекс спроса в которых в апреле 2022 года рухнул на 19,5% к апрелю 2022 года (-9,2% за период январь – апрель 2022 года).

В отраслях, наиболее зависимых от импортных комплектующих, ситуация ещё более острая. Производство легковых автомобилей, по данным Росстата, в марте 2022 года сократилось на 72,1%. По данным АЕБ, продажи в апреле 2022 года сократились на 78,5% на фоне значительного роста цен. Для отечественных производителей, которые испытывают сложности с поставками компонентов (главным образом, «АВТОВАЗ», «КАМАЗ» и «УРАЛ»), разработан новый технический регламент «О безопасности колёсных транспортных средств, выпускаемых в особый период», предусматривающий снижение барьеров поставок импортных комплектующих за счёт установки неоригинальных деталей, использования «параллельного импорта», а также перехода на более низкий экологический стандарт моторов класса Евро-2 и до Евро-0. Перечисленные меры будут действовать на период разрыва технологических цепочек поставок требуемых компонентов. Однако восстановление производственно-логистических цепочек, а точнее их перестроение в новом формате в машиностроении, электротехнике и других высокотехнологических отраслях может занять продолжительное время.

ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. АПРЕЛЬ 2022

ИПЕМ-производство + 4,3%

ИПЕМ-спрос - 3,3%

Основные выводы

Итоги развития промышленности в апреле 2022 года (к апрелю 2021 года):

индекс ИПЕМ-производство +4,3% (+6,9% за период январь – апрель 2022 года)
индекс ИПЕМ-спрос -3,3% (+2,0%)

Индекс ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе в апреле 2022 года:

Добывающие отрасли -4,5% (+2,4% за период январь – апрель 2022 года)
Низкотехнологичные отрасли +5,6% (+5,4%)
Среднетехнологичные отрасли -5,0% (+0,6%)
Высокотехнологичные отрасли -19,5% (-9,2%)

Динамика индексов развития промышленности*



* - значения индекса ИПЕМ-спрос скорректированы с 2020 года

ИПЕМ-спрос: добывающие отрасли

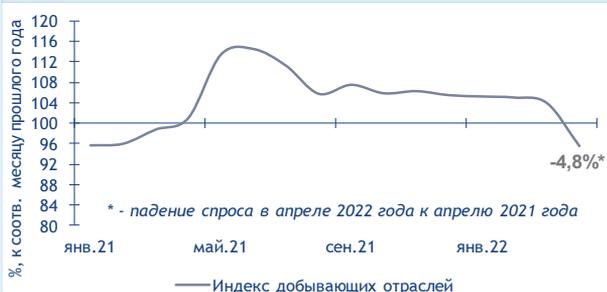
Индекс спроса в добывающих отраслях сократился в апреле 2022 года:
-4,5% к апрелю 2021 года (+2,4% за период январь – апрель 2022 года)

Влияние ограничительных мер, направленных против российской экономики и внешней торговли, привело к падению добычи нефти в апреле на 4,0% (к апрелю 2021 года). Относительно небольшое снижение усугубляется «низкой базой» апреля прошлого года. При этом Минэнерго России заявило о планах увеличить добычу в мае в сравнении с апрелем.

В апреле 2022 года экспортные поставки газа значительно снизились относительно аналогичного периода прошлого года, при этом уровень заполненности ПХГ в Европе продолжает сокращаться (28,9% в апреле 2022 года против 29,7% в апреле 2021 года) несмотря на то, что весь месяц осуществлялась активная закачка в газохранилища. Поставки газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» за период январь – апрель 2022 года увеличились практически на 60% относительно аналогичного периода прошлого года, что на фоне снижения потребления Китаем из-за новых коронавирусных ограничений привело к снижению цен на спотовый газ в странах АТР. После ввода ряда ограничительных мер со стороны ЕС Россией было принято решение о введении новой схемы оплаты газа, поставляемого в Европу, предусматривающей конвертацию евро в рубли. В конце апреля экспортные поставки газа в Польшу и Болгарию были приостановлены из-за отказа данных стран перейти на новую схему оплаты.

К факторам, ограничивающим объёмы экспортных поставок угля на рынок стран АТР, помимо имеющихся инфраструктурных ограничений на Дальнем Востоке, добавилась конкуренция со стороны других грузов, поставки которых вынужденно переориентируются с западного на восточное направление. Для стабилизации ситуации на внутреннем рынке угля регуляторы предпринимают ряд мер, направленных на повышение приоритета поставок на внутренний рынок, развитие биржевой торговли, а также на отказ от принципа равнодоходности с экспортом в ценообразовании. Так, был актуализирован проект приказа ФАС России и Минэнерго России «Об утверждении минимальной величины продаваемого на бирже энергетического угля ...».

Динамика индекса спроса добывающих отраслей



* - падение спроса в апреле 2022 года к апрелю 2021 года

Добыча нефти в апреле 2022 года снизилась на 4,0% относительно апреля 2021 года. Экспорт нефти за январь – апрель 2022 года сократился на 0,6% (см. слайд № 8).

Добыча газа в апреле 2022 года сократилась на 5,2% относительно апреля прошлого года, экспорт газа в дальнейшем зарубежье сократился на 26,1% (см. слайд № 9).

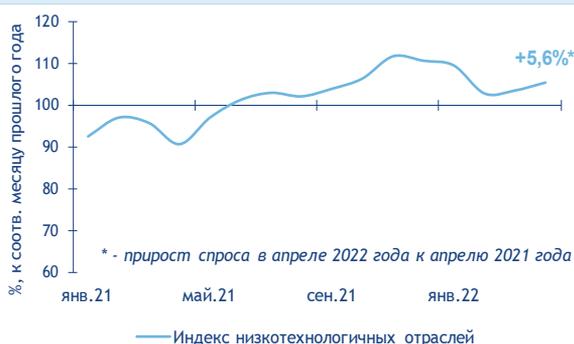
Добыча угля в марте 2022 года увеличилась на 1,3% относительно марта прошлого года, экспорт угля сократился на 25,1% (см. слайд № 10).

ИПЕМ-спрос: низкотехнологичные отрасли

Индекс спроса на продукцию низкотехнологичных отраслей вырос в апреле 2022 года: **+5,6%** к апрелю 2021 года (+5,4% за период январь – апрель 2022 года)

По данным Росстата, в марте 2022 года производство в большинстве подотраслей легкой промышленности продолжило рост относительно аналогичного периода прошлого года: производство кожи и изделий из кожи увеличилось на **2,9%**, пищевых продуктов – на **1,1%**, производство напитков – на **11,7%**, производство одежды – на **3,6%**. Падение производства зафиксировано в текстильном производстве (**-4,4%** к марту 2021 года).

Динамика индекса спроса низкотехнологичных отраслей



В апреле 2022 года открытия новых крупных производств в низкотехнологичных отраслях не зафиксировано.

ИПЕМ-спрос: среднетехнологичные отрасли

Индекс спроса в среднетехнологичных отраслях в апреле 2022 года продолжил падение: **-5,0%** к апрелю 2021 года (+0,6% за период январь – апрель 2022 года)

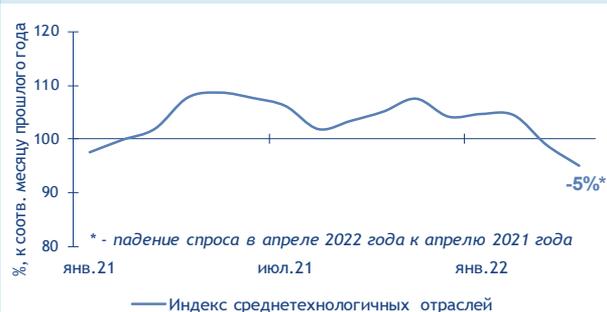
Внутренний спрос на черные металлы в апреле 2022 года вырос на **12,0%** (+20,9% за январь – апрель 2022 года), внешний спрос сократился на **6,6%** (-7,2%) на фоне ввода Европой ограничительных мер на поставку железа и продукции чёрной металлургии (охватывает около 40% экспорта российской стали в Европу).

Спрос на цветные металлы в апреле 2022 года со стороны внутреннего рынка значительно сократился (**-37,7%**, **-0,1%**), поставки на внешний рынок по сети железных дорог продолжили расти (**+22,6%**, **+19,0%**), вероятно, на фоне ожидания ввода новых ограничительных мер.

Спрос на химические и минеральные удобрения в апреле 2022 года вырос на внутреннем рынке (**+24,5%**, **+18,9%**), внешний спрос сократился на **40,8%** (-19,3%).

Экспортные поставки цемента по сети железных дорог в апреле 2022 года сократились на **9,5%** (+19,8%), внутренний спрос на цемент снизился на **9,3%** (+11,0%). По данным Росстата, в марте 2022 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство», вырос на **5,9%** относительно марта 2021 года (+4,5% за период январь – март 2022 года).

Динамика индекса спроса среднетехнологичных отраслей



В апреле 2022 года состоялось открытие новых крупных производств:

- открыто производство инновационных нагревательных тканей в Калининградской области (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- состоялся запуск второй линии по производству литья для выпуска нефтегазового оборудования в Удмуртской Республике (инвестиции 0,3 млрд руб.);
- открыто производство малеинового ангидрида на заводе «ЗабСибНефтехим» в Тюменской области (инвестиции в проект 50–70 млрд руб.).

ИПЕМ-спрос: высокотехнологичные отрасли

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в апреле 2022 года значительно сократился: **-19,5%** к апрелю 2021 года (**-9,2%** за период январь – апрель 2022 года)

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в апреле 2022 года увеличилась к аналогичному периоду прошлого года (+17,4%; +11,0% за период январь – апрель 2022 года), поставки на внутренний рынок продолжили рост (+21,3%, +17,9%), падение поставок в экспортном направлении составило 18,4% (-29,9%).

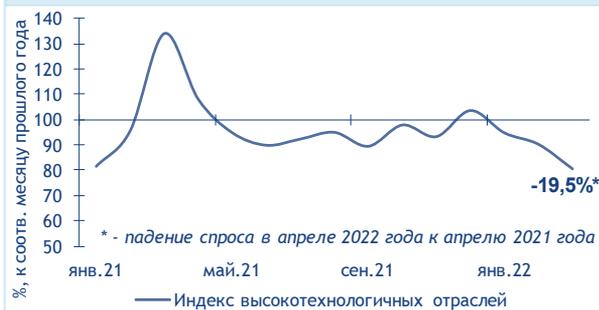
Производство легковых автомобилей, по данным Росстата, в марте 2022 года сократилось на 72,1%. По данным АЕБ, продажи в апреле 2022 года сократились на 78,5% на фоне значительного роста цен. Для отечественных производителей, которые испытывают сложности с поставками компонентов (главным образом, «АВТОВАЗ», «КАМАЗ» и «УРАЛ»), разработан новый технический регламент «О безопасности колёсных транспортных средств, выпускаемых в особый период», предусматривающий снижение барьеров поставок импортных комплектующих за счёт установки неоригинальных деталей, использования «параллельного импорта», а также перехода на более низкий экологический стандарт моторов класса Евро-2 и до Евро-0. Перечисленные меры будут действовать на период разрыва технологических цепочек поставок требуемых компонентов.

Выпуск грузовых вагонов сократился впервые за долгое время (-8,9% в марте 2022 года к марту 2021 года).

В апреле 2022 года состоялось открытие новых крупных производств в высокотехнологичных отраслях:

- состоялось открытие завода по производству водогрейных газовых котлов в Вологодской области (инвестиции 0,3 млрд руб.).

Динамика индекса спроса высокотехнологичных отраслей



Динамика отгрузки на внутренний и внешний рынок по основным категориям машиностроительной продукции в апреле 2022 года:

Категория оборудования	Внутренние поставки		Экспорт	
	апрель 22 / апрель 21	январь – апр. 22 / январь – апр. 21	апрель 22 / апрель 21	январь – апр. 22 / январь – апр. 21
Горношахтное	47,6%	-52,6%	-	-
Детали машин	-17,9%	11,8%	91,5	7,4%
Металлургическое	72,8%	26,5%	-82,7%	-45,2%
Различного назначения	64,3%	24,1%	-46,4%	8,7%
Строительно-дорожное	5,9%	23,8%	46,5%	27,3%
Электро-техническое	-10,7%	0,0%	-13,8%	-74,0%
Энергетическое	136,7%	58,1%	68,5%	-7,6%

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в апреле 2022 года:

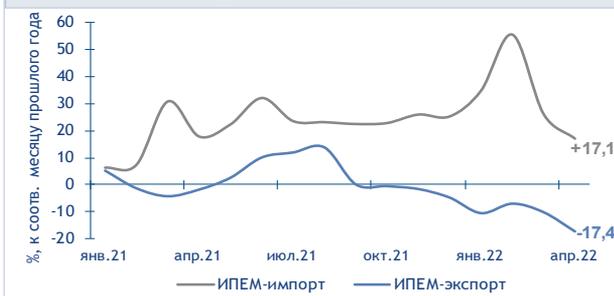
индекс ИПЕМ-импорт – +17,1%

индекс ИПЕМ-экспорт – -17,4%

Отгрузка товаров на внешний и внутренний рынок

Основные категории	Отгрузка на внутренний рынок		Отгрузка на внешний рынок	
	апрель 2022 / апрель 2021	январь – апр. 22 / январь – апр. 21	апрель 2022 / апрель 2021	январь – апр. 22 / январь – апр. 21
каменный уголь	-1,2%	5,4%	-10,2%	-4,1%
черные металлы	12,0%	20,9%	-6,6%	-7,2%
цветные металлы	-37,7%	-0,1%	22,6%	19,0%
лом черных металлов	-23,2%	-7,5%	-55,4%	-55,0%
руда железная и марганцевая	5,6%	11,7%	-42,9%	-28,9%
руда цветная и серное сырье	-8,7%	-4,8%	-10,7%	-11,1%
цемент	-9,3%	11,0%	-9,5%	19,8%
строительные грузы	6,0%	6,7%	-7,6%	-5,1%
химические и минеральные удобрения	24,5%	18,9%	-40,8%	-19,3%
лесные грузы	8,3%	8,1%	-44,7%	-39,3%

Динамика индексов



Отгрузка товаров на внутренний рынок



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	январь - февраль 2022	
	млн т	к январь - фев. 2021
ПАО «НК «Роснефть»	29,9	5,9%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	13,1	12,2%
ПАО «Газпром нефть»	9,4	3,9%
ПАО «Сургутнефтегаз»	9,9	15,8%
ПАО «Татнефть»	4,6	10,2%
ПАО «НОВАТЭК»	1,9	-4,8%

Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	апрель 2022		январь - апрель 2022	
	млн т	к апрелю 2021	млн т	к январь - апр. 2021
Добыча нефти	41,1	-4,0%	176,7	5,2%
Первичная переработка нефти на НПЗ России**	22,8	4,7%	48,0	6,1%
Экспорт нефти	н.д.	н.д.	66,3	-0,6%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:*	35,8	0,9%	110,3	7,3%
сырой нефти	21,4	12,0%	62,8	12,8%
нефтепродуктов	10,4	-20,6%	36,1	-0,9%



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* - данные за март 2022 года, ** - данные за февраль 2022 года

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	апрель 2022		январь - апрель 2022	
	млрд м³	к апрелю 2021	млрд м³	к январь - апр. 2021
Добыча газа, млрд м³	61,2	-5,2%	261,4	-0,4%
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м³	11,6	-26,1%	50,1	-26,9%
Перевалка сжиженного газа в российских портах*, млн т	3,4	25,9%	9,8	10,3%

Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	январь - апрель 2022	
	млрд м³	к январь - апр. 2021
ПАО «Газпром»	175,4	-2,5%
ПАО «НОВАТЭК»	26,8	4,1%
ПАО «НК «Роснефть»	14,9	10,3%
ПАО «Газпром нефть»	11,5	53,2%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	6,3	-5,3%
ПАО «Сургутнефтегаз»	2,9	-7,7%
ПАО НК «Русснефть»	0,7	12,6%
ПАО «Татнефть»	0,3	28,0%

Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* - данные за март 2022 года

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	март 2022		янв. – мар. 2022	
	млн т	к мар. 2021	млн т	к янв. – мар. 2021
Добыча угля	38,8	1,3%	110,5	1,8%
Экспорт угля	12,9	-25,1%	43,4	-9,0%
Перевалка угля в российских портах	14,4	-17,2%	43,2	-5,6%

Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	янв. – апр. 2022	
	млн т	к янв. – апр. 2021
АО «СУЭК»*	28,8	-4,0%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»*	9,7	1,7%
ООО «УК «Сибантрацит»	8,4	25,9%
АО ХК «СДС-Уголь»*	3,4	-29,4%
ООО «Компания Востсибуголь»*	3,2	-7,3%
ПАО «Южный Кузбасс»**	0,5	-19,3%
АО «ХК «Якутуголь»**	0,1	-32,6%

Цена энергетического угля



по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* – данные за март 2022 года, ** – данные за февраль 2022 года

Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	апрель 2022		янв. – апр. 2022	
	млрд кВт·ч	к апрелю 2022	млрд кВт·ч	к янв. – апр. 2022
Потребление электроэнергии	90,5	2,3%	398,6	2,2%
Выработка электроэнергии	92,3	2,6%	407,1	2,2%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	апрель 2022	апрель 2022 / апрель 2021
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	5,6 °C	0,1°C
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 424,0	9,3%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 160,5	20,3%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI

МАШИНОСТРОИТЕЛИ БУДУТ ИСКАТЬ НОВЫЕ РЕШЕНИЯ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С АЗИАТСКИМИ КОМПАНИЯМИ

Российские машиностроители будут искать новые решения в области импортозамещения и развития сотрудничества с азиатскими компаниями после ухода с отечественного рынка концерна Siemens, сказал РИА Новости гендиректор «Института проблем естественных монополий» (ИПЕМ) Юрий Саакян.

Концерн Siemens сообщил о решении провести упорядоченный процесс сворачивания промышленной деятельности в России. Согласно финансовой отчетности компании, за первый квартал текущего года Siemens потерял 0,6 миллиарда евро в связи с антироссийскими санкциями. В марте компания прекратила международные поставки и работу по новым проектам в России. Сообщалось, что обслуживание и ремонт идут в строгом соответствии с санкциями.

«Компания Siemens присутствует в России в общей сложности около 170 лет. Влияние ее ухода из России на российское железнодорожное машиностроение, транспорт и энергетику будет зависеть от практических решений и действий. Данная ситуация для российских компаний должна создать дополнительные стимулы для поиска рациональных решений в области импортозамещения и развития сотрудничества с компаниями из азиатских стран», — прокомментировал Саакян.

По его словам, турбины производства Siemens (включая совместное предприятие с «Силовыми машинами») на российских ТЭС суммарной мощностью 17 ГВт обеспечивают 7% от генерации ЭЭС России, и пока неясно, продолжит ли концерн обслуживание этих турбин.

«Даже в худшем случае, если это обслуживание прекратится и не удастся организовать альтернативную схему обслуживания, это не при-

ведет к критическим последствиям. Для сравнения, «Системный оператор» оценивает выпускаемый резерв мощности в час прохождения годового максимума нагрузки в 32 ГВт», — отметил Саакян.

Однако, по оценке эксперта, большинство (85%) турбин Siemens в России – газовые, и многие из них работают в парогазовом цикле. Это означает, что в зоне риска оказываются наиболее экономичные и молодые объекты тепловой генерации. «При этом аналогичные газовые турбины российской разработки пока не вошли в стадию серийного производства», — говорит он.

По словам главы ИПЕМ, прямые инвестиции и трансфер технологий в новые производства, вероятно, будут ограничены.

«Существующие совместные предприятия в России, СП с «Синарой» — ООО «Уральские локомотивы» по выпуску локомотивов и электропоездов «Ласточка», СП с «Трансмашхолдингом» — ООО «Трансконвертер» по производству тягового и вспомогательного электрооборудования, — скорее всего, продолжат работать, получая нелокализованные комплектующие из-за рубежа по адаптированным под санкционные ограничения логистическим схемам. При этом развитие, проектирование нового подвижного состава будет трудным, но выполнимым», — предполагает Саакян.

Что касается обслуживания и ре-

монта уже поставленного подвижного состава («Сапсаны», «Ласточки»), в том числе по контрактам жизненного цикла, то оно, скорее всего, будет продолжено российскими дочерними компаниями Siemens или совместными компаниями, из акционеров которых компания может выйти, продолжая поставлять запчасти по схемам, адаптированным под санкционные ограничения.

По словам эксперта, поскольку промышленная политика России в сфере железнодорожного машиностроения в последние 10 лет была направлена на развитие отечественной производственной и конструкторской базы, то уход Siemens не приведет к катастрофическим последствиям ни в одной производственной сфере железнодорожного машиностроения.

«Что касается перспектив развития высокоскоростного движения в России, то Siemens вычеркнул себя из проектов развития. При этом необходимо отметить, что немецкие компании плотно и серьезно лоббировали на всех уровнях свое участие в проекте на предварительном этапе согласования технических параметров, выбора поставщиков, проектирования высокоскоростных линий. Решение Siemens создает предпосылки к дальнейшей кооперации российских машиностроителей с азиатскими компаниями, чему так сопротивлялись немецкие компании», — заключил глава ИПЕМ.



СДЕЛАЮТ В РОССИИ: ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ ПОТРЕБУЕТ ОКОЛО ДВУХ ЛЕТ

Все комплектующие подшипников привозились из-за рубежа, на отечественных предприятиях производилась только сборка конечного продукта

Операторы, производители и представители научного сообщества ищут способы минимизации негативного эффекта в связи с уходом иностранных компаний, выпускающих кассетные подшипники («Гудок» писал об этом в № 73 от 27.04.2022). Полная локализация производства этой продукции в России реальна, однако она потребует около двух лет.

Инновационные вагоны ждут решения

По данным Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава (АОНДПС), на сети ОАО «РЖД» эксплуатируются около 200 тыс. вагонов, укомплектованных кассетными подшипниками.

В России – на фоне обострения геополитической обстановки и введения санкций – приостановили свою деятельность производители кассетных подшипников, которые используются в инновационных вагонах (одна из особенностей которых – повышенная нагрузка на ось 25 тс). При этом спрос на такую технику в последние годы увеличивался. По словам руководителя отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ Александра Слободяника, в сегменте полувагонов более 90% продукции, выпущенной в 2021 году, относится к инновационной.

При разработке и строительстве первых инновационных вагонов, укомплектованных кассетными подшипниками, на отечественный рынок вышли три иностранные компании, которые открыли свои дочерние предприятия в России: «СКФ-Тверь» («дочка» шведской компании SKF Forvaltning), «ЕПК-Бренко» (совместное предприятие ЕПК и американской Amsted Rail) и «Тимкен Рус Сервис Компани» (структура американской Timken), пояснил «Гудку» директор по ремонту и эксплуатации подвижного состава Группы НТК (АО «Национальная транспортная компания») Сергей Попов.

При этом все комплектующие подшипников привозились из-за рубежа, на дочерних предприятиях производилась только сборка конечного продукта.

«Альтернативное производство комплектующих на территории нашей страны отсутствует, – говорит Александр Слободяник. – У нас не налажен выпуск роликов, сепараторов и других деталей подшипника. На пространстве стран ЕАЭС производство подшипников также отсутствует».

«С началом военной операции эти компании не смогли поставлять ни комплектующие узлы, ни ремкомпленты для ремонта, ни сами подшипники ввиду введения санкций в отношении России», – отмечает Сергей Попов.

Председатель АОНДПС Андрей Соболев уточнил, что в мае вагоностроители ещё смогут выпускать свои вагоны с кассетными подшипниками, поскольку запасы на складах на пару месяцев есть. Однако, по его словам, вагоноремонтные компании уже столкнулись с дефицитом таких деталей. Многие крупные собственники вагонов, у кого на складах были старые подшипники, снятые и отложенные на ремонт, пытаются отремонтировать их на сертифицированных предприятиях.

«Однако там идёт большое количество брака, в большинстве случаев это зависит от методов и качества их хранения», – добавил он.

Вагоноремонтные компании отказались комментировать ситуацию с заменой кассетных подшипников и на вопросы «Гудка» о возможности продления их службы не ответили.

В поисках выхода

По мнению участников транспортного рынка и аналитиков, существует несколько путей решения проблемы дефицита.

В краткосрочной перспективе это поставка комплектующих и подшипников из-за рубежа, прежде всего из Китая. Как отметил Александр Слободяник, два крупных предприятия в КНР уже заявили о готовности заместить объёмы подшипников, ранее выпускавшихся на трёх предприятиях в России.

Процесс наладки цепочки поставки, по предварительным оценкам, должен завершиться в течение двух месяцев. Это позволит сократить дефицит подшипников и продолжить выпуск инновационных вагонов.

Но даже если новые контракты будут заключены, потребуется пройти длительную процедуру регистрации до поступления подшипников на российский рынок, замечает Сергей Попов.

По его мнению, процедура будет длительной: «Сначала нужно заплатить 40-процентную пошлину на ввоз подшипника, а после этого аттестовать и прописать его в конструкторской документации вагона, колёсной пары и тележки вагона. Потом производители вагонов должны вписать поставщиков подшипников в свою конструкторско-ремонтную документацию».

Российские компании одновременно ведут переговоры с дочерними предприятиями иностранных производителей, которые объявили об уходе с отечественного рынка. «Сейчас проводятся регулярные дискуссии с вышеупомянутыми производителями продукции, в которых также участвует СОЖТ. Но, увы, ясности пока никакой нет», – сказал Сергей Попов.

Как рассказали «Гудку» в компании SKF, в настоящее время российская управленческая команда совместно с коллегами из Швеции разрабатывает план реорганизации бизнеса для продолжения операционной и производственной деятельности ООО «СКФ» – российского подразделения группы компаний SKF.

Отметим, что в Твери выпускаются буксовые кассетные подшипники для подвижного железнодорожного состава, включая инновационные вагоны. Расчётная мощность – 150 тыс. единиц продукции в год, средний годовой объём производства – 100 тыс.

В целом мощности по изготовлению кассетных подшипников в России оцениваются в 500 тыс. единиц в год. Доля SKF в среднем составляет порядка 30%, если смотреть 2022 год – доходит до 40%.

«После завершения переходного периода российская команда продолжит деловую активность вне орбиты группы. Хотел бы особо отметить, что мы не планируем останавливать производство продукции на заводе в Твери», – заявил генеральный директор компании Алексей Шулепов.

Прогноз экспертов

Эксперты считают, что в долгосрочной перспективе – ориентировочно 2–3 года – организация производства кассетных подшипников в России возможна, причём из отечественного сырья.

По словам заместителя генерального директора АО «ВНИИЖТ» Алексея Сухова, технология изготовления кассетных подшипников не является секретом. Так, известны и марки сталей, и способы термической обработки колец и роликов, понятны свойства смазочных материалов и композиции для сепараторов. «Задача состоит в создании в России локализованного производства со всеми звеньями технологической цепочки. Считаем, что такое производство создать можно. А по срокам необходимо задать вопрос специалистам в области машиностроения», – говорит Алексей Сухов.

Есть и заводы, которые хотят заниматься производством полного цикла. Однако, как отмечает Сергей Попов, на данный момент у них отсутствует даже документация. «Для того чтобы обратить внимание на сложившуюся обстановку, мы написали письма в Минпромторг, Минтранс, Правительство РФ», – говорит он.

Операторы готовы обеспечить спрос на отечественные подшипники. Директор по ремонту и эксплуатации подвижного состава Группы НТК сообщил, что компания уже ищет

отечественных производителей, которые могут выпускать подобную продукцию.

Продление срока

Ряд операторских компаний подняли вопрос о продлении срока службы подшипников до 10 лет и увеличении межремонтного пробега до 1 млн км. Напомним, сегодня межремонтный срок службы такого подшипника пока составляет 8 лет или 800 тыс. км пробега.

По словам Алексея Сухова, в зависимости от области применения (условий эксплуатации) подшипника конкретная модификация срок его службы определяет (или назначает) производитель и гарантирует безопасную эксплуатацию.

По этим же причинам продление срока эксплуатации кассетных подшипников возможно только после проведения экспериментально-исследовательских работ производителями данного типа подшипников. «Инжиниринговые центры производителей подшипников могут сопоставить степень износа деталей подшипников с уровнем деградации смазочного материала, оценить изменение потока отказов за пределами назначенного срока службы и на основании подобного риск-анализа определить возможность и пределы продления ресурса по сроку или пробегу с сохранением гарантий и обеспечением безопасности эксплуатации для совокупности подшипников конкретной модификации», – сказал он.

Таким образом, если продление срока службы и возможно, этот вопрос является прерогативой производителей подшипников, отмечает Алексей Сухов.

«Гудок»

ЗАПАДНЫЕ САНКЦИИ ПОКА НЕ УСПЕЛИ СНИЗИТЬ ГРУЗОПОТОКИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НИЖЕ УРОВНЯ 2021 ГОДА

За первые три месяца 2022 г., по оперативным данным, на сети «Российских железных дорог» (РЖД) погрузка, которая традиционно не учитывает транзит и импортные грузы, составила 307,9 млн т, что лишь на 0,2% выше, чем в I квартале 2021 г.

Сильнее всего выросла погрузка конса - 2,6 млн т (+1,1%), нефтеналивных грузов - 55,4 млн т (+2,2%), железной руды - 29,1 млн т (+1,1%), черных металлов - 18 млн т (+5,8%), цемента - 4,8 млн т (+6,8%), промышленного сырья - 8,3 млн т (+7,5%). Кроме того, в положительную зону, по данным РЖД, вышла погрузка строительных грузов, выросшая на 0,5% до 26,4 млн т. За первые три месяца 2022 г. сильнее всего снизилась погрузка зерна, которая составила 5,6 млн т (-25%), лесных грузов - 8,9 млн т (-15,4%), цветной руды и серного сырья - 4,3 млн т (-9%), лома черных металлов - 2,9 млн т (-8%), а также химических и минеральных удобрений - 16 млн т (-2,8%). Снижение перевозок угля составило 0,9% - до 91,2 млн т. В марте погрузка составила 106,7 млн т. Это на 2,4% меньше, чем в тот же месяц 2021 г.

По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), в марте на фоне антироссийских санкций сильнее всего просели перевозки угля (-1,3 млн т), нефти и нефтепродуктов (-1 млн т) и удобрений (-0,4 млн т).

По словам заместителя гендиректора ИПЕМа Владимира Савчука, падение погрузки наблюдалось преимущественно в направлении портов Северо-Запада и Мурманска «в связи с ограничениями логистики и доступа российской продукции на внешние рынки». Также, по данным ИПЕМа, сократились на 0,6 млн т перевозки лесных грузов, что «связано с политикой России по ограничению экспорта необработанной древесины и повышению глубины переработки внутри страны». Савчук обращает внимание, что в марте отдельные грузы стали активнее перевозить по железной дороге, из-за того что при снижении экспорта она стала доступнее. Прежде всего благодаря этому увеличилась погрузка на сети РЖД строительных грузов, отмечает эксперт. Также выросли перевозки черных металлов, лома, железной руды и прочих грузов.

«По оперативному прогнозу ИПЕМа, падение во II квартале 2022 г. может составить не более 10% погрузки на сети РЖД в зависимости от сценариев адаптации логистических цепочек к санкционной политике, формирования новых кооперационных связей в промышленности и переключения грузов на железную дорогу с других видов транспорта», - добавил Савчук.

«Ведомости»

СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ РЖД УСКОРЯЕТСЯ

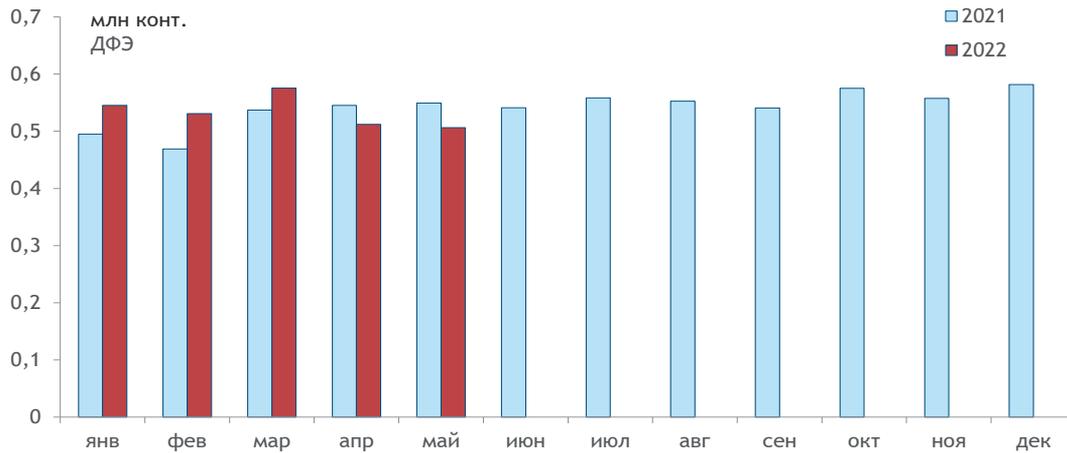
0,5 млн конт. ДФЭ | **-7,9%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

Все грузы

2,7 млн конт. ДФЭ | **+2,9%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

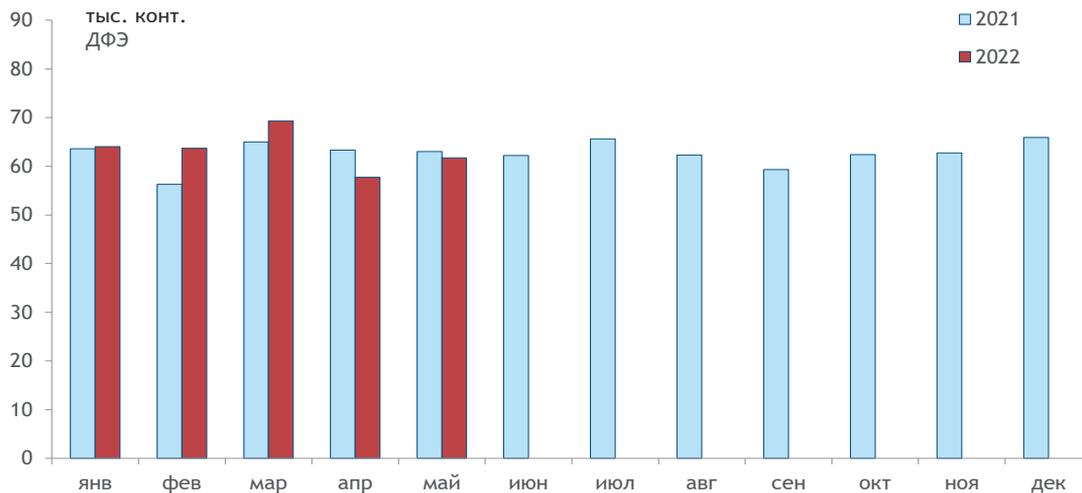
61,7 тыс. конт. ДФЭ | **-2,1%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

**Химикаты
и сода**

316,4 тыс. конт. ДФЭ | **+1,7%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

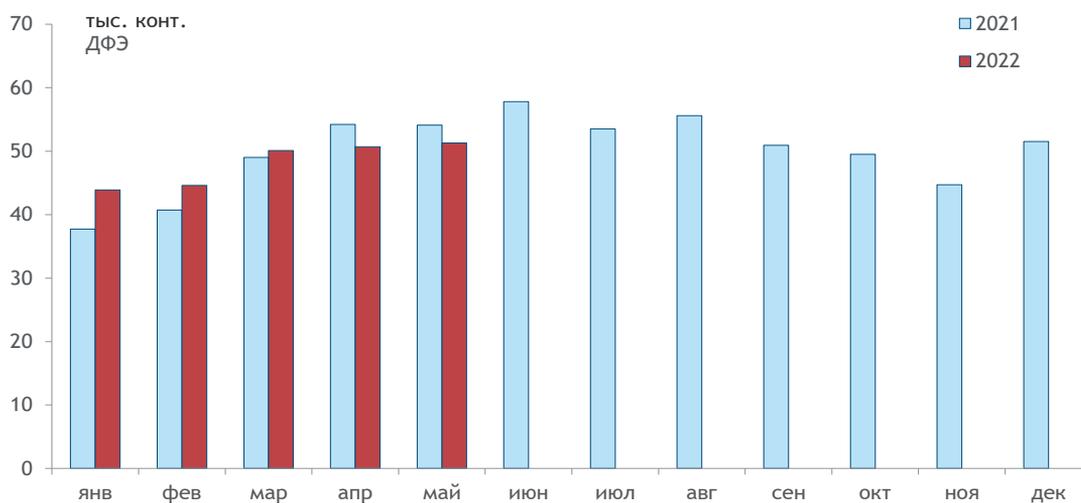
51,3 тыс. конт. ДФЭ | **-5,2%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

Лесные грузы

240,6 тыс. конт. ДФЭ | **+2,1%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

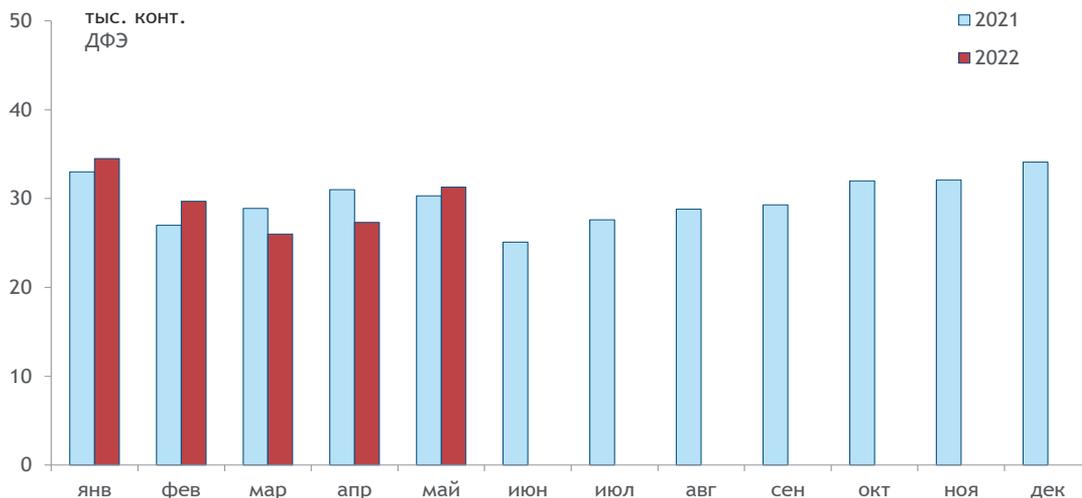
31,3 тыс. конт. ДФЭ | **+3,3%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

Бумага

148,8 тыс. конт. ДФЭ | **-1%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

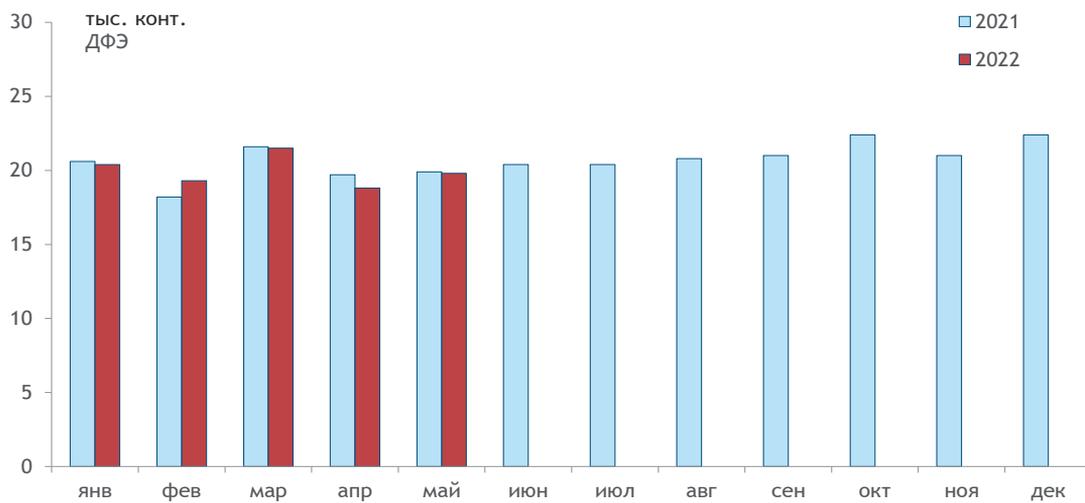
19,8 тыс. конт. ДФЭ | **-0,5%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

Черные металлы

99,8 тыс. конт. ДФЭ | **-0,2%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

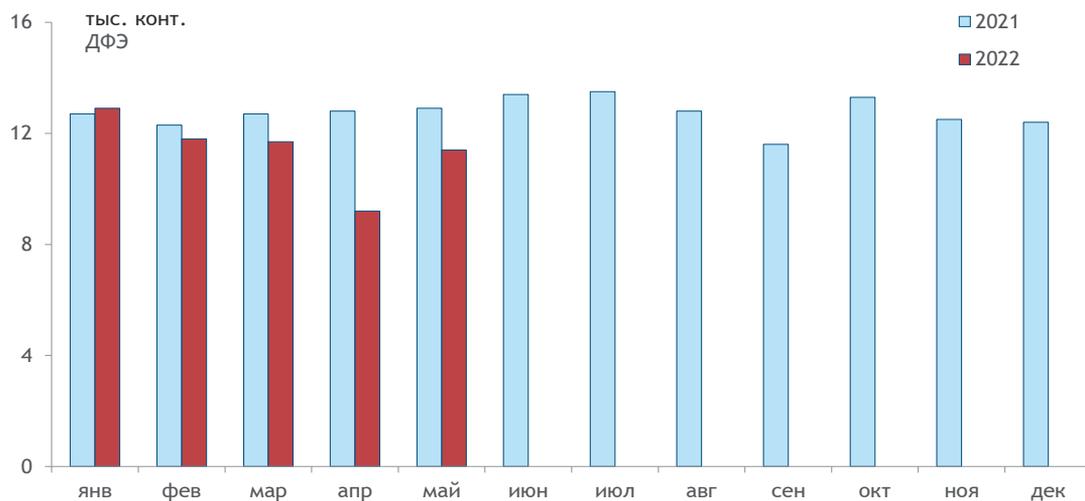
11,4 тыс. конт. ДФЭ | **-28,1%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

Цветные металлы

57 тыс. конт. ДФЭ | **-10,1%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

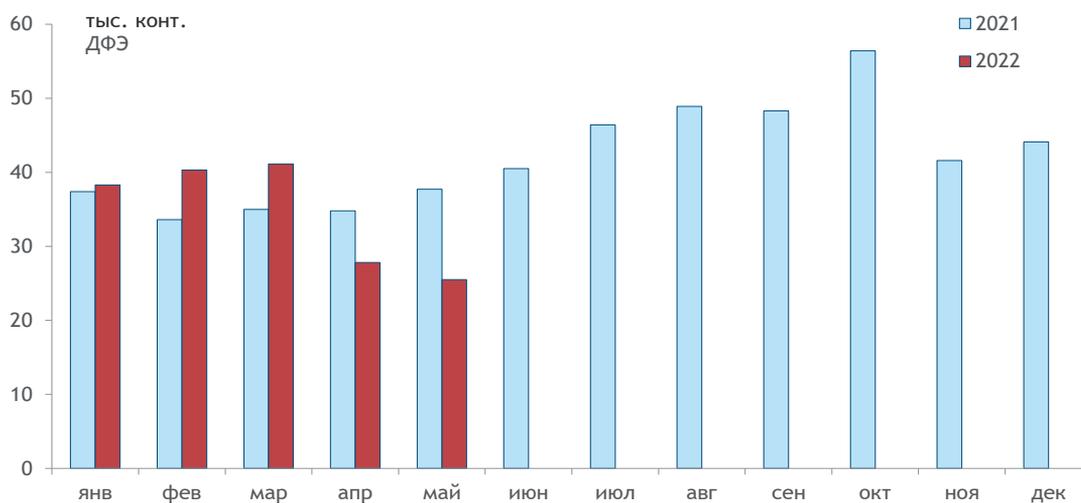
25,5 тыс. конт. ДФЭ | **-32,4%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

173 тыс. конт. ДФЭ | **-3,1%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.

Промышленные товары



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

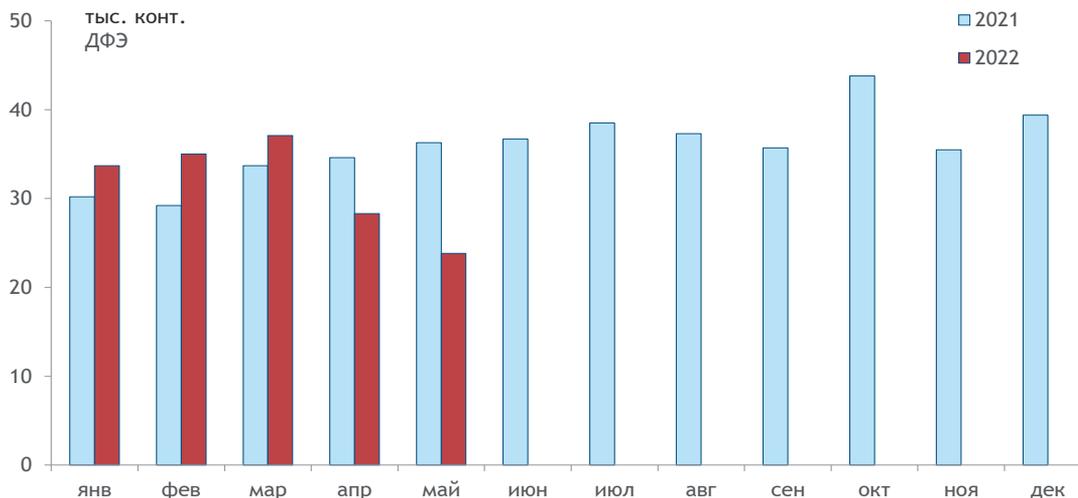
23,8 тыс. конт. ДФЭ | **-34,4%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

157,9 тыс. конт. ДФЭ | **-3,7%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.

Метизы

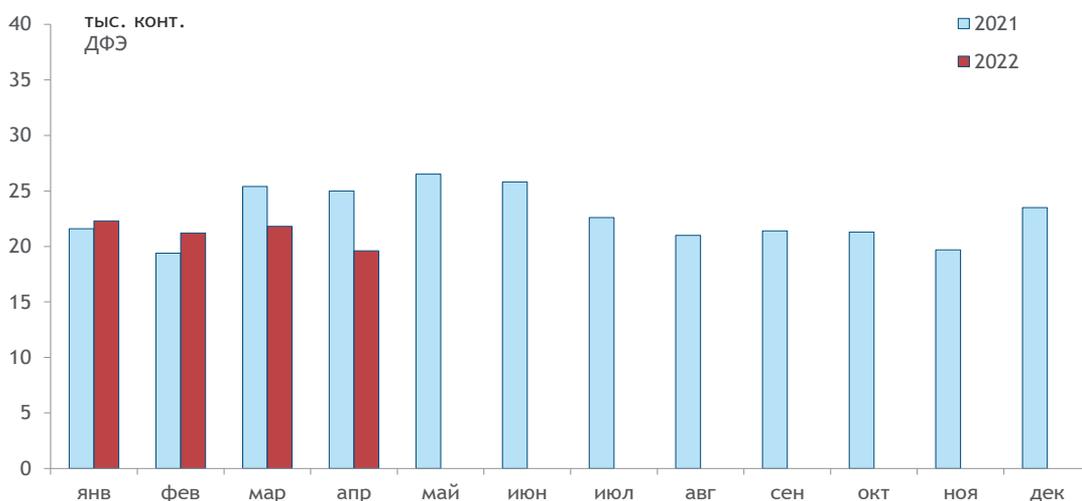


Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

0 тыс. конт. ДФЭ | **-100%** к маю 2021 г.
 перевезено в мае 2022 г.

Автомобили и комплектующие

84,9 тыс. конт. ДФЭ | **-7,1%** к январю-маю 2021 г.
 перевезено в январе-мае 2022 г.

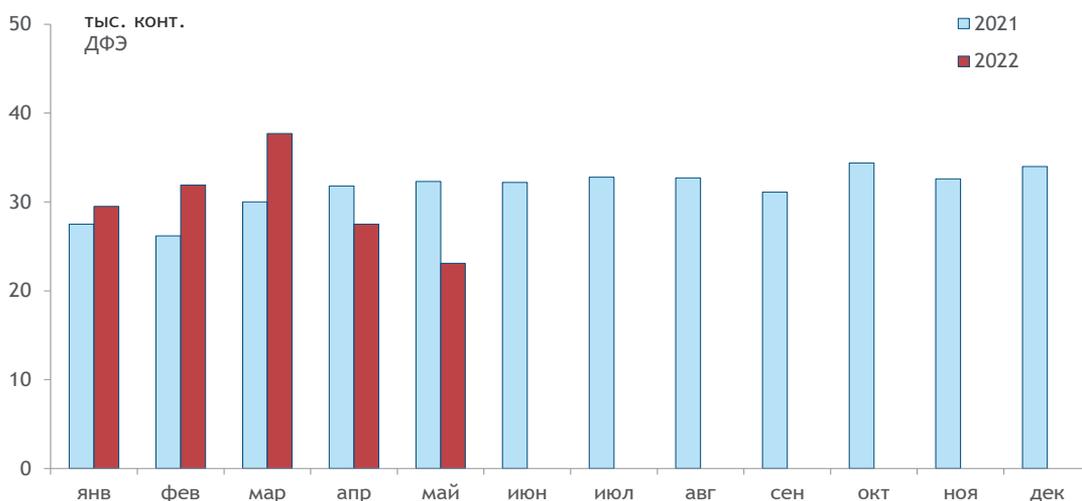


Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

23,1 тыс. конт. ДФЭ | **-28,5%** к маю 2021 г.
 перевезено в мае 2022 г.

Машины, станки и двигатели

149,7 тыс. конт. ДФЭ | **+1,3%** к январю-маю 2021 г.
 перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

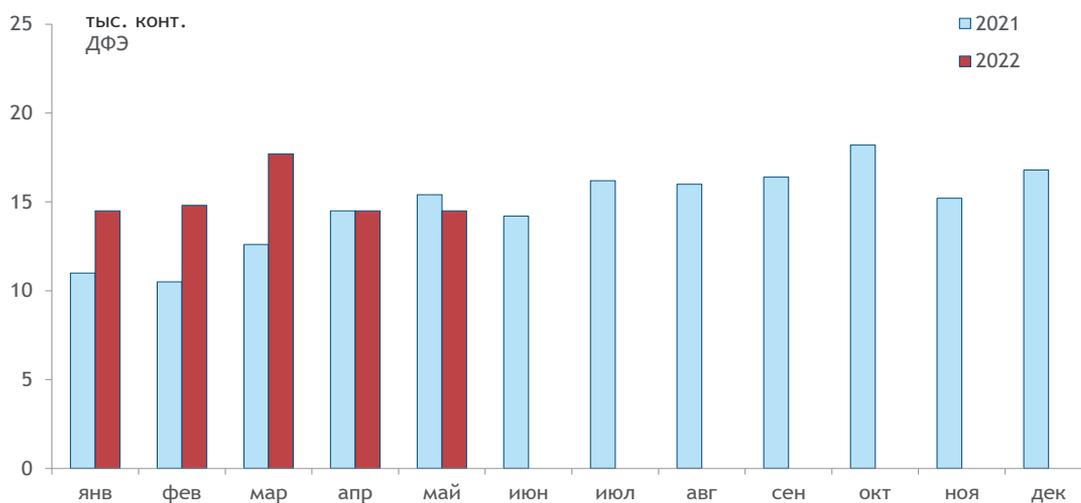
14,5 тыс. конт. ДФЭ | **-5,8%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

Остальные и сборные грузы

76 тыс. конт. ДФЭ | **+18,7%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

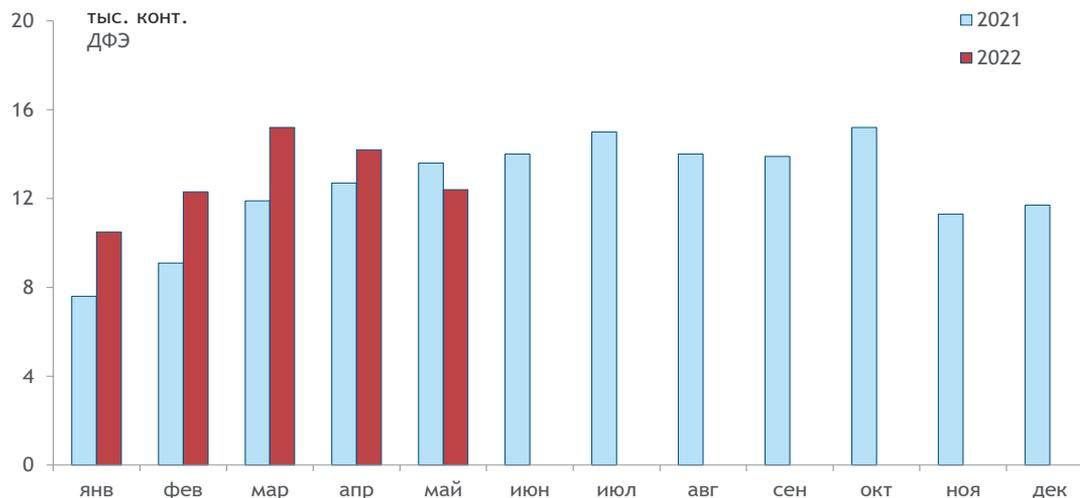
12,4 тыс. конт. ДФЭ | **-8,8%** к маю 2021 г.

перевезено в мае 2022 г.

Строительные грузы

64,6 тыс. конт. ДФЭ | **+17,8%** к январю-маю 2021 г.

перевезено в январе-мае 2022 г.

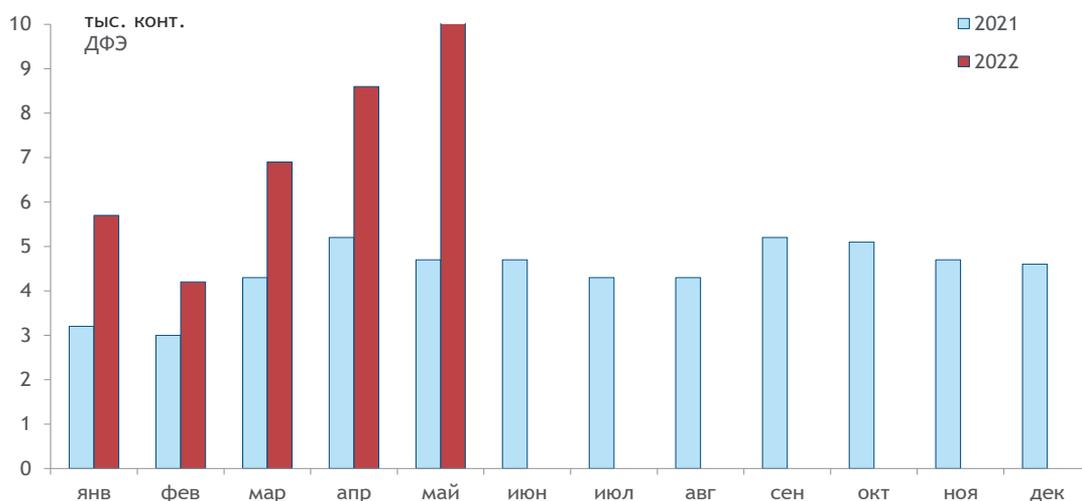


Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

10,2 тыс. конт. ДФЭ | **+117%** к маю 2021 г.
перевезено в мае 2022 г.

Химические и минеральные удобрения

35,6 тыс. конт. ДФЭ | **+70%** к январю-маю 2021 г.
перевезено в январе-мае 2022 г.

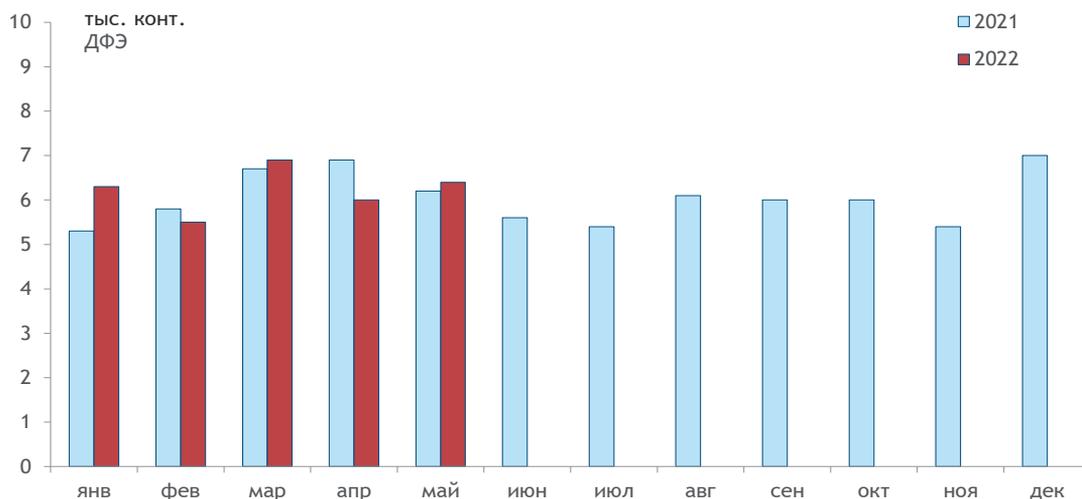


Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

6,4 тыс. конт. ДФЭ | **+3,2%** к маю 2021 г.
перевезено в мае 2022 г.

Нефть и нефтепродукты

31,1 тыс. конт. ДФЭ | **+0,7%** к январю-маю 2021 г.
перевезено в январе-мае 2022 г.

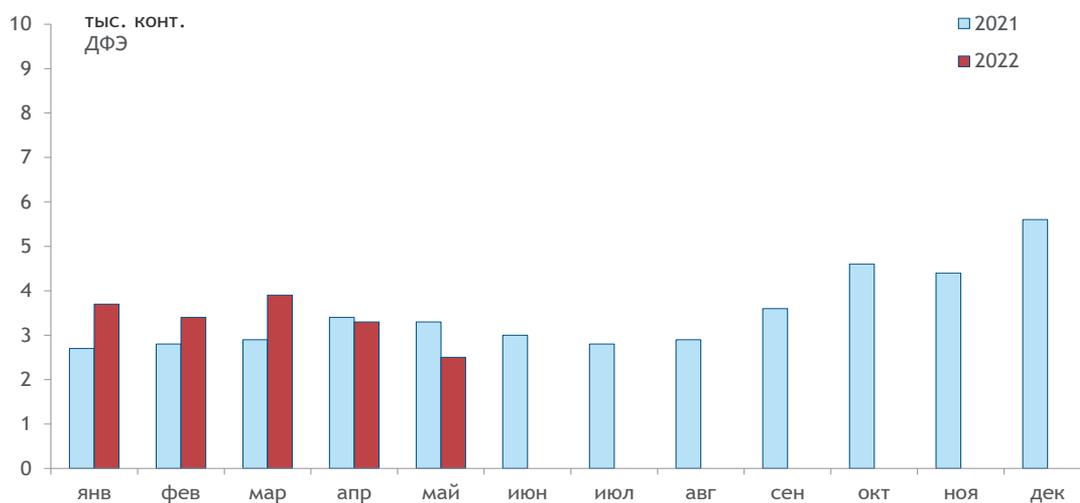


Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

2,5 тыс. конт. ДФЭ | **-24,2%** к маю 2021 г.
перевезено в мае 2022 г.

Цветная руда и серное сырье

16,8 тыс. конт. ДФЭ | **+11,1%** к январю-маю 2021 г.
перевезено в январе-мае 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

МЕТAPOM.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА История одной реформы

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

Введение

О чем речь?

Самая насущная и самая трудная задача в России сегодня – это установление открытого общества, совершенно новой, гибкой и живой традиции служению закону, противоположной жесткой традиции беспринципной власти страха, внедренной коммунистической бюрократией.

Карл Поппер

Никому не мешаю мыслить иначе.

Николай Карамзин

Люди всегда, при любом общественном устройстве, стремятся жить по-человечески. И советские граждане тоже всемерно пытались это делать. Они работали, учились, любили, растили детей, радовались, гордились так же, как и все люди Земли, несмотря ни на что. И главное, несмотря на те удивительно нерациональные социальные порядки, что выпали на их долю.

Если про царскую Россию говорили одним словом, что там «воруют», то про СССР можно было бы сказать – «врут». Ложь пронизывала все: партийно-государственные программы, учебники, газеты, производственные планы и отчеты, частную жизнь граждан и т. д. При этом долгое время в советском обществе никто толком не мог понять: почему в богатой ресурсами стране буквально на каждом шагу царствует дефицит и даже за теми товарами, которые купить все же можно, сплошь и рядом нужно отстоять очередь?

Во второй половине 1980-х годов Россия наконец-таки «вспряла ото сна» и сделала решительный шаг по пути строительства цивилизованного общества без дефицитов и очередей. Общества, где всего должно быть много – и хорошего, и, возможно, не очень, но где есть закон, здравый смысл и свобода выбора.

При этом, как известно, в основе жизнедеятельности человека всегда лежит экономика. Прежде чем предаваться какой-либо «духовности», надо позаботиться о хлебе насущном. Основанный на государственной собственности

строй оказался в этом смысле полностью несостоятельным, а данный путь развития тупиковым. Поэтому главным содержанием реформ был, употребляя категории еще XIX века, переход от социализма к капитализму, или от административно-плановой системы к рынку. В разных сферах и отраслях российского общества они осуществлялись со своими особенностями: удачами и ошибками, прорывами и заблуждениями, проявлением ума и косности, движением вперед и откатами.

О том, как проводилась либерализация в такой сверхмонополизированной, специфической и весьма значимой для экономики России сфере, как железнодорожный транспорт, рассказывает эта книга. В центре ее внимания – непростой и противоречивый процесс построения рынка железнодорожных транспортных услуг, реализация Программы структурной реформы, борьба менталитетов личностей и общественных групп.

В книге, в частности, описывается деятельность по реформированию отрасли министров путей сообщения РФ Г. М. Фадеева, А. А. Зайцева, Н. Е. Аксененко, В. Н. Морозова, министров транспорта В. Б. Ефимова, И. Е. Левитина, президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина, отражены позиции руководителей профильных профессиональных ассоциаций В. Н. Прокофьева, Г. Е. Давыдова, С. М. Резера, Э. С. Поддавашкина, а также многих других причастных государственных и общественных деятелей, бизнесменов, экспертов.

Однако самым главным героем этого исторического исследования является рынок или, по формулировке выдающегося философа и публициста XX века, американки российского происхождения Айн Рэнд, тот «единственный уклад, созвучный природной разумности человека, гарантирующий ему человеческое существование и руководимый принципом справедливости».

Рефреном настоящих очерков выступает идея о том, что к транспорту нужно относиться прежде всего как к бизнесу и именно на этой основе решать вопросы повышения его эффективности и способности реагировать на потребительский спрос. В противном случае, если видеть в нем лишь инструмент для решения определенных политических и социальных задач, здесь невозможно избавиться

от таких характерных явлений, как постоянный дефицит и низкое качество услуг, сопровождаемых регулярными бюджетными дотациями.

В этой связи очень важно подчеркнуть, что книга отнюдь не является некоей общей летописью жизни железнодорожного транспорта России за последние 20 лет, ибо в центре внимания исследования находится только одна составляющая его развития – строительство рынка. Соответственно и деятельность отраслевых лидеров рассматривается не по всем направлениям их работы, а лишь в плане вовлечения российских железных дорог в общие процессы перехода к рыночной экономике в стране и либерализации железнодорожного транспорта во всем мире. Таким образом, в монографии получают оценку в основном аспекты, характеризующие отношение того или иного государственного или общественного деятеля к необходимости проведения реформ и его реальные дела на этом пути.

Для того чтобы описываемые отраслевые преобразования воспринимались как органичная часть более широких экономических процессов, в книге дается достаточно подробный экскурс в теорию рыночной экономики, а также излагается суть проводимых в России в последние десятилетия общих экономических реформ. Автор выражает глубокую признательность всем, кто нашел возможность откликнуться на его просьбу обогатить эти очерки своими материалами или воспоминаниями. Особая благодарность экс-министрам путей сообщения Геннадию Матвеевичу Фадееву и Анатолию Александровичу Зайцеву, а также президенту Ассоциации компаний перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта, генеральному директору ООО «БалтТрансСервис» Владимиру Николаевичу Прокофьеву.

Глава I

Рынок – это хорошо, а нерынок – плохо!

***Если жить в нужде плохо,
нет никакой нужды жить в нужде.***

Мишель Монтень

Хотите порядка – уберите плановика.

Шелдон Ричман

В отделе железнодорожного транспорта Федеральной антимонопольной службы России одно время очень любили повторять совершенно гениальный по своей ошибочности тезис: «Конкуренция у нас будет возможна только тогда, когда появятся избыточные мощности, а пока налицо их дефицит, бороться за потребителя не имеет никакого смысла». В этом заключается, наверное, вся соль нерыночного, нелиберального менталитета, согласно которому сначала надо как-то мало-мальски подразбогатеть, а уж потом милостиво допускать в экономику рынок и конкуренцию, отпускать цены и так далее.

В действительности все обстоит с точностью до наоборот. Не избыточные мощности порождают конкуренцию производителей, а именно конкуренция неизбежно приводит к превышению предложения товаров и услуг над их спросом. Не богатства ведут к рынку, а, напротив, рынок

производит всевозможные блага и ресурсы. Поэтому переход к рыночным методам хозяйствования как раз и позволяет получить то изобилие, о котором всегда мечтали коммунисты, но вместо того чтобы выращивать кур, несущих золотые яйца, предпочитали их резать.

Вместе с тем, когда ставится цель перехода к рынку, очевидно необходимо общее понимание того, какова все-таки его суть и чем он, собственно, отличается от «нерынка». Учитывая то, что в России большинство взрослого населения обучалось еще по советским учебникам, где понятие рынка давалось исключительно в марксистско-ленинской трактовке, уместно кратко, но обстоятельно обозначить основные положения рыночной теории. Ибо, как показала, например, прошедшая в 2006 году дискуссия по поводу создания Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг, у ее участников было весьма разное и порой неожиданное понимание сути рыночной экономики.

Нужно все-таки удостовериться, что рынок – это достаточно серьезно и объективно, а вот мифы про государство, которое в любой момент может запросто «вынуть из широких штанин» всяческие блага и раздать их всем страждущим, – это, конечно же, просто лукавство.

В предпринимаемом экскурсе мы будем опираться на выводы авторитетов, проверенных временем вне политической конъюнктуры. Это будут те патриархи и пророки, к мнению которых в свое время, бывало, не очень прислушивались, но в соответствии с чьими воззрениями и развивается мир: Адам Смит, Жан-Батист Сэй, Карл Менгер, Людвиг Мизес, Фридрих Хайек, Мюррей Ротбард, Израэл Кирцнер и др. Идеи этих великих экономистов и философов сегодня признаны наиболее корректными по отношению к рыночным законам, описывающими рынок не как ситуацию, а исключительно как процесс – естественный (спонтанный) и постоянно развивающийся.

При этом, безусловно, своеобразной «Библией» прогрессивной экономической мысли, давшей рождение целому ряду последующих блестящих разработок, следует считать фундаментальный труд Людвиг фон Мизеса «Человеческая деятельность», являющийся последним целостным трактатом по экономической теории.

В соответствии с самым простым определением, рынок – это свободная купля-продажа товаров и услуг. Когда люди начинают обменивать продукты труда, определяя их ценность согласно договоренности, возникают рыночные отношения.

При этом очевидно: легитимно продать можно только то, что тебе принадлежит, а значит для сколько-нибудь развитого рынка необходима частная собственность. Ввиду того что рыночной купле-продаже товаров изначально и по определению свойственен добровольный, свободный, характер, вход на рынок продавцов и покупателей также является свободным. Следовательно, они будут неизбежно вступать в соревновательные отношения в вопросах цены и качества товаров. То есть для рынка свойственна конкуренция – прежде всего производителей, но также и покупателей, владельцев различных производственных ресурсов (капиталов), наемных работников и всех других участников.

Таким образом, самыми основными, родовыми признаками сколько-нибудь развитого рынка являются частная собственность, свободное ценообразование и конкуренция. Кроме того, для него необходима так называемая рыночная среда преимущественно в виде правовых норм, которые определяют здесь правила игры.

Рыночный механизм работает следующим образом. Производители предлагают всем желающим купить их товары, назначая при этом цены, представляющиеся им справедливыми, но насколько возможно высокие. Нуждающиеся в данных товарах покупатели выказывают желание приобрести их, но лишь по ценам, которые считают для себя приемлемыми. В результате обеими сторонами признается некая компромиссная, или рыночная, цена и совершается сделка. Если же согласия по уровню цены достигнуто не будет, купля-продажа, очевидно, не состоится.

В случае когда спрос на тот или иной товар велик, продавец повышает на него цену и использует полученный доход для расширения своего производства. При этом он, естественно, имеет максимальную прибыль, значительную часть которой может пустить и на личное потребление. Как только спрос и предложение начинают уравниваться, цены на данном рынке стабилизируются, прибыль стремится к минимуму и производитель ищет уже возможность произвести товар либо с меньшими издержками, либо лучшего качества, либо с усовершенствованными потребительскими свойствами. И все это делается с одной целью – опять увеличить объемы продаж и получить максимальную прибыль.

Если возникает излишек предложения какого-либо продукта над реальным спросом, продавец вынужден снизить цену и создать таким образом стимул для покупателя. Кроме того, производитель ограничивает выпуск данного товара, изучает причины падения спроса, ведет работу в направлении повышения качества, модернизации и т. д.

Очень важно, что деньги как потребителя, так и стороннего инвестора в рынке как бы автоматически направляются именно туда, где в них в данный момент обнаружилась нехватка и можно получить наибольшую прибыль – будь то производство ширпотреба, нефтепродуктов или железнодорожных вагонов.

Самым замечательным свойством рыночного механизма является то, что рынок требует от производителя предъявлять покупателям только такие товары, которые устраивали бы тех по цене и качеству, в противном случае их никто не купит и продавец останется без заработка. При этом конкуренция между производителями вынуждает постоянно думать о снижении издержек и увеличении объемов производства.

Таким образом, рынок выступает вполне самонастраивающимся экономическим механизмом, заставляющим людей работать эффективнее и качественнее. При этом они действуют так не потому, что очень любят свою Родину, правительство, потребителя или же сам рынок, а исключительно для получения личной выгоды.

Великий Адам Смит сформулировал принцип про известную сегодня любому студенту «невидимую руку» рынка так:

«Ни один индивид... не действует в общественных интересах, не знает, насколько он соблюдает общественные интересы... Он только преследует свои собственные цели. И в этом, и во многих других случаях им движет невидимая рука, которая приводит в итоге к тому, что не входило в его намерения. ... Преследуя собственные интересы, человек часто более эффективно преследует интересы общества, чем когда он на самом деле собирается действовать во благо всех людей». Как видим, Адам Смит говорил не о том, что рынок якобы все сам расставит по своим местам, а обращал внимание на тот феномен, что здесь, и только здесь, существует парадоксальная причинно-следственная связь: человек старается для себя, а получается хорошо для общества. (И действительно, ведь при социализме было все как раз иначе: то, что хорошо для себя, – плохо для государства и наоборот.)

Людвиг Мизес даже считал необходимым усилить этот момент при описании рынка, ибо жил в эпоху, когда естественную здоровую мотивацию в экономике стали подменять либо популистскими лозунгами о государстве всеобщего благоденствия на Западе, либо, не мудрствуя лукаво, ГУЛАГами на Востоке. Он, в частности, писал: «Именно преследование своих собственных целей интегрирует действия индивидов в целостность общественной системы производства.

Занимаясь «стяжательством», каждый действующий субъект вносит свой вклад в достижение наилучшей организации производственной деятельности. ... Эгоизм, а не сдерживание и принуждение с помощью жандармов, палачей и судов, заставляет каждого человека на рынке проявлять предельную старательность в обслуживании окружающих и обуздывать врожденную склонность к произволу и злему умыслу.

Член договорного общества свободен, поскольку он служит другим, только служа себе»¹.

Не забывает на эту особенность рынка указать и одна из наиболее ярких публицистов и философов США XX века Айн Рэнд: «Своим изобилием Америка обязана не самопожертвованию народа во имя «общего блага», а гениальности свободных производителей, заботившихся о своих личных интересах и собственных капиталах. Остерегайтесь здесь менять местами причину и следствие: эта деятельность шла стране на благо именно потому, что это благо никому не навязывалось в качестве нравственного долга или цели. Оно было следствием, причиной же стало право человека стремиться к тому, что хорошо для него лично»².

Итак, памятуя о всегда модных в России призывах ко всякого рода служению и отдаванию долга, подчеркнем то, что в целом рыночная система, имея в качестве основного двигателя стремление человека к собственному материальному достатку, удовлетворяет интересам прежде всего покупателя, а не производителя. Мизес называл это явление «суверенитетом потребителя» и описывал его следующим образом: «Потребители становятся клиентами тех магазинов, в которых они могут купить то, что хотят, по минимальной цене. Именно совершение ими покупок, или воздержание от таковых, имеет главное значение при решении вопроса о том,

¹Мизес Л. фон. Человеческая деятельность. Трактат по экономической теории. Социум. Челябинск, 2005. С. 267–268, 679.

²Рэнд А. Апология капитализма. М., 2003. С. 48.

кто должен владеть или управлять заводом или фермой. Они делают бедных людей богатыми, а богатых – бедными. Они определяют, что должно быть произведено, какого качества и в каком количестве. Они безжалостные боссы, полные причуд и капризов, изменчивые и непредсказуемые.

Для них не имеет значение ничего, кроме собственного удовлетворения. Им совершенно безразличны прошлые заслуги и чьи-то имущественные интересы. Если им предлагается то, что им нравится больше или является более дешевым, они отказываются от своих прежних поставщиков. В роли покупателей и потребителей они черствы и бессердечны, не имеют никакого уважения к людям. ... Если коммерсант не выполняет в точности все команды публики, сообщаемые ему в виде структуры рыночных цен, то он несет убытки, разоряется и, таким образом, теряет свое выгодное положение у руля. Его заменяют другие – те, кто лучше удовлетворяет спрос потребителя»¹.

Очень кратко охарактеризуем уже названные родовые признаки рынка: частная собственность, свободное ценообразование и конкуренция.

Частная собственность – это безусловная, необходимая основа рынка. При этом если говорить о понятии «капитализм», то по сложившейся и всеми признаваемой традиции его как раз и обозначают как общественно-политический строй, базирующийся на частной собственности на средства производства. «Капитализм означает существование системы свободной конкуренции, основанной на свободном владении частной собственностью», – так, например, определял это понятие нобелевский лауреат Фридрих Хайек, книга которого «Дорога к рабству», без преувеличения, вернула в лоно рынка мир, скатывающийся после Второй мировой войны в трясины социализма и популизма².

Сторонники всяческих вариаций «рыночного социализма» утверждают, что для рынка институт частной собственности необязателен и можно организовать свободный обмен продуктами, произведенными в обобществленных хозяйствах. Это очевидные фантазии и не более чем «сны Веры Павловны» из Чернышевского. Один из современных публицистов совершенно верно заметил: «Рынок – это взаимодействие продавцов, то есть самостоятельных экономических субъектов – собственников всего того, что они продают, и покупателей, то есть самостоятельных экономических субъектов, становящихся собственниками всего того, что они покупают. Без частной собственности рынка попросту нет и не может быть»³.

Частную собственность называют поистине фундаментом современной цивилизации. «До настоящего времени все цивилизации были основаны на частной собственности на средства производства», – констатировал Мизес. «Частная собственность является главной гарантией свободы»⁴, – был согласен с ним его ученик Фридрих Хайек. «Без права собственности никакими другими правами воспользоваться

невозможно»⁵, – еще более углубила эту мысль Айн Рэнд.

Цена – это без преувеличения самый главный рычаг, или инструмент, рыночных отношений. Важно подчеркнуть, что если мы говорим о рынке, то имеем в виду исключительно свободное ценообразование, достигаемое путем свободного торга между продавцом и покупателем и не ограниченное никакими третьими лицами, будь то правительство, Федеральная служба по тарифам, профсоюз, гражданское общество, Святая Церковь, партия «Справедливая Россия» или что-нибудь еще.

Классическим здесь является следующий взгляд: «В рыночной экономике, кроме действия рынка, нет другого средства корректировки производства в соответствии с меняющимися условиями. Посредством ценовых изменений рынок заставляет людей ограничивать производство изделий, потребность в которых менее настоятельна, и расширять производство тех изделий, спрос потребителей на которые более интенсивен. Абсурдность всех попыток стабилизировать цены состоит именно в том, что стабилизация воспрепятствует любому дальнейшему улучшению и приведет к окостенению и стагнации. Гибкость товарных цен и ставок заработной платы является инструментом приспособления, улучшения и прогресса.

Те, кто осуждает изменение цен и ставок заработной платы как несправедливые и требует сохранения того, что они считают справедливым, на самом деле сражаются с попытками сделать экономические условия более удовлетворительными»⁶. Любая принудительная регулировка цен государством неизбежно ведет к возникновению дефицита либо избытка товаров.

Самое сердце рынка заключается в том, чтобы купить ресурсы для своего производства как можно дешевле, а затем продать произведенный товар по возможности дороже. Как ни забавно это звучит, но самую суть процесса предпринимательства и рынка в целом составляет именно то, что в советское время называли спекуляцией. Современный классик теории конкуренции и предпринимательства Израэл Кирцнер поясняет: «Пока предприниматели бдительны к меняющимся вследствие их же деятельности ценам, рыночный процесс будет идти в нормальном русле. Конкуренция между предпринимателями заставит их делать продавцам с низкой ценой предложения о покупке по ценам более высоким, чем эти продавцы считали возможным запрашивать. Предприниматели, конкурируя друг с другом, также будут продавать покупателям, дающим высокую цену, по ценам более низким, чем эти покупатели считали возможным предлагать. Постепенно конкуренция и между предпринимателями-покупателями, и между предпринимателями-продавцами сумеет довести до участников рынка правильную оценку намерений других участников относительно купли-продажи»⁷.

Продолжение следует.

¹Мизес Л. фон. Указ. соч. С. 255.

²Хайек Ф. фон. Дорога к рабству. М., 2005. С. 30. Челябинск, 2005. С. 267–268, 679.

³Лопатников Л. И. Перевал. М., 2006. С. 144.

⁴Хайек Ф. фон. Указ. соч. С. 44.

⁵Рэнд А. Указ. соч. С. 30.

⁶Мизес Л. фон. Указ. соч. С. 681–682.

⁷Кирцнер И. Конкуренция и предпринимательство. М., 2001. С. 64.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

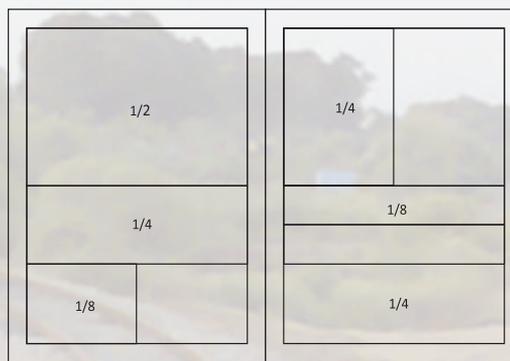
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)
Размер 140*60 (jpeg - статический, gif - динамический)

Размещение в левом вертикальном блоке
Разработка jpeg баннера от 400 руб, gif баннера от 1'500 руб

Стоимость 5'000 руб./мес. (при единовременной оплате трёх месяцев, в четвертом размещение **бесплатно!**)

В подарок участие в еженедельных рассылках + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
19'575	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
35'235	6 перс. рассылок	
49'915	9 перс. рассылок	
62'640	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
36'975	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
66'555	12 перс. рассылок	
94'285	18 перс. рассылок	
118'320	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
69'600	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
125'280	24 перс. рассылки	
177'480	36 перс. рассылок	
222'720	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

**При размещении рекламы на год
электронные рассылки и баннерная реклама в подарок!**

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

При единовременной предоплате скидка 20%

Стоимость публикаций на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
52 800	1/8 полосы + 5 строк	4 / 29 000	-
92 400	1/4 полосы + 10 строк	8 / 58 000	годовое размещение баннерной рекламы! 12*5'000=60'000
162 750	1/2 полосы + 20 строк	12 / 87 000	
283 950	1 полоса + 40 строк	16 / 116 000	

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

- при размещении рекламы от 1/4 полосы и выше специальный подарок – годовое размещение баннерной рекламы на нашем портале!
- 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)
- ЗАО «Белшпала» (Белгородская область, г. Белгород)
- ЗАО «Энерпром-Инженерные решения» (г. Москва)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорузел» (Московская область, г. Мытищи)
- 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 «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «МЕТАКОМ» (Свердловская область, г. Арамилы)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «Омский завод транспортной электроники» (Омская область, г. Омск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Торговый Дом «Запчасть» (Московская область, г. Дмитров)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-33605, от 24.10.2008г.

Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения Российская Федерация, зарубежные страны.





21-23 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2022

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



ТРУБЫ
РОССИЯ
2022

12+

NI
в мире



При поддержке
The Bright World of Metals

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Messe Düsseldorf GmbH
Тел.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93



При поддержке:



Организатор:



8-11 НОЯБРЯ 2022

МОСКВА,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2022



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2022



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2022



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2022

12+

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

www.metal-expo.ru