



ДЕПО

7(152) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

август

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 6

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 8 - 11

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 13 - 14

Справочная информация

стр. 1, 16 - 40

С Днём Железнодорожника!

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

- ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕАЭС
- РЫНОК МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. МАЙ 2024
- ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ИЮНЬ 2024
- ВРЕМЕННАЯ МАСКИРОВКА ПЕРЕИЗЫТКА МОЩНОСТЕЙ КОНТЕЙНЕРНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
- РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ИЮНЕ: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ
- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ
- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ
- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 1

стр. 16 - 22

стр. 23

стр. 24

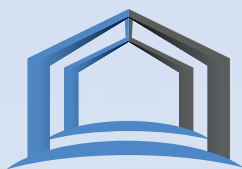
стр. 25

стр. 26 - 29

стр. 31 - 37

стр. 38 - 39

стр. 40



03–05 июня 2025

Москва, ЦВК «Экспоцентр»

Организатор:



При поддержке:



Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков металлопродукции

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



10-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2025



12+

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



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
10-Я ЮБИЛЕЙНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» 2024				2-я сторона обл.
Россия	Санкт-Петербург	Организатор - компания MVK	+7 (812) 401 69 55	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Россия	Москва, Зеленоград	ООО "НПК "ТЕХНОВОТУМ"	+7 (495) 662-59-38	2
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	3
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	4
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	4
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	5
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	5
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	6
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				7
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				8 - 11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	10
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "КД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	10
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	11
ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAURAL				12
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				13 - 14
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	13
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	13
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	13
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	14
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	14
30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024				15
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 16 - 40
ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕАЭС				16 - 22
РЫНОК МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. МАЙ 2024				23
ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ИЮНЬ 2024				24
ВРЕМЕННАЯ МАСКИРОВКА ПЕРЕИЗЫТКА МОЩНОСТЕЙ КОНТЕЙНЕРНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК				25
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ИЮНЕ: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				26 - 29
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
27-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"				30
КАЗАХСТАН	Астана	Iteca Алматы	+7 (7272) 58-34-34	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				31 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2025				3-я сторона обл.
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	

«НПК ТЕХНОВОТУМ» ЯВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТЧИКОМ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ОБОРУДОВАНИЯ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ ДЛЯ РЕЛЬСОВЫХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В 2021 году компания представила мировую разработку «КАЛЬМАР 32+», которая ориентирована на полную выявляемость дефектов в сварных соединениях, выполненных алюмотермитной и электроконтактной сваркой на магистральных и промышленных железнодорожных путях, путях метрополитена и непосредственно на рельсосварочных предприятиях (РСР).



«Кальмар 32+» - современное измерительное устройство на фазированных решетках для проведения приемочного и планового ультразвукового контроля сварки железнодорожных рельсов. В режиме реального времени позволяет обнаруживать и анализировать любые дефекты в сварных соединениях рельсов, такие как трещины, поры, включения и другие несоответствия. «Кальмар 32+» обеспечивает полное сканирование по всему сечению сварного стыка с автоматическим определением координат залегания и размеров дефектов, а также имеет ряд дополнительных преимуществ:

1. Высокое разрешение позволяет получать высококачественные изображения сварных стыков и выявлять даже мелкие дефекты размером до 1мм.
2. Идентификация дефектов, глубины залегания дефектов, положения их в пространстве, оценка геометрических



КАРТА ДЕФЕКТНОГО СТЫКА
 ЭЛЕКТРОКОНТАКТНОЙ СВАРКИ РЕЛЬСОВ

Город: Орша Предприятие: РСР-10
 Номер сварочной машины: К-1000 №

Дата контроля	Номер плиты	Характеристики рельса			Температура сварки при УЗК	Сведения о контроле			Код дефекта	Примечание	
		Номер свар. стыка	Тип рельса	Дата сварки		Тип дефектоскопа, зав. №, тип ГЭП, зав. №	Угол ввода, град.	Чувствительность, Ку, ДБ			Мертвая зона, М, мм.
01.11.2023 07:34:45	0	0	R65		+25.0	Кальмар 32+	48	24	6		

Результаты УЗК

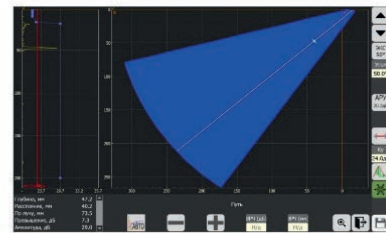


Кд=-7.9 дБ, ΔL=16 мм
 Код дефекта:

ΔX=6.9 мм, ΔH=13.7 мм

ДЕФЕКТОГРАММА
 ЭЛЕКТРОКОНТАКТНОЙ СВАРКИ РЕЛЬСОВ
 РУЧНОЙ ИСКАТЕЛЬ

A, S скан



ΔX=
 ΔH=
 ΔL=
 Кд=
 Комментарий:

ΔX=
 ΔH=
 ΔL=
 Кд=
 Комментарий:

размеров помогает выявить и идентифицировать дефекты, которые могут возникнуть в результате неправильной техники сварки или низкого качества материалов, что позволяет оператору внести корректировки в свою работу и улучшить качество сварного соединения.

3. Автоматическая настройка на объект контроля и обработка данных, а также слежение за акустическим контактом упрощают и ускоряют процесс диагностики. Среднее время контроля одного сварного стыка составляет 3-4 минуты.

4. Оценка качества сварного стыка позволяет определить, соответствует ли он требованиям стандартов и спецификаций, а также принять решение о приобретении.

Наше оборудование станет надежным партнером для вашей компании!

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/

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

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

ООО «КСД» РАЗРАБОТАН
 СБОРНЫЙ УНИФИЦИРОВАННЫЙ
 НАСТИЛ С РЕЗИНОВЫМИ
 УПЛОТНИТЕЛЯМИ
 МАРКИ 4ПЖД.

Патент на изобретение
 ФСИС РФ №2676772

В эксплуатации с 2003 года



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
 БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ
 ОСНОВАН В 1926 ГОДУ



tdbzbo.ru

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

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



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

В ПОМОЩЬ РЕМОНТНИКУ

ПРОВЕРКА СИЛОВЫХ ТИРИСТОРОВ И ДИОДОВ

Переносные стелы «Крона-902» используются для проверки тиристоров, диодов, а также силовых модулей и других силовых полупроводниковых приборов (СПП) в соответствии с ГОСТ 24461-80.

Стелы "Крона-902" позволяют проверять основные электрические параметры СПП при нормальной температуре, а совместно со блоком "Крона-904" (обеспечивающим предварительную токовую электротермотренировку СПП) — и в нагретом состоянии. Стелд позволяет определять класс прибора, обеспечивая подачу на проверяемый СПП повторяющееся прямое или обратное импульсное напряжение, постоянный ток управления.

При этом осуществляется контроль повторяющегося импульсного тока в закрытом состоянии, обратного тока и постоянного напряжения управления.



ИЗГОТОВИТЕЛЬ ПРИБОРОВ — НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС «КРОНА», ЗАНИМАЮЩИЙСЯ РАЗРАБОТКОЙ И ПРОИЗВОДСТВОМ КОНТРОЛЬНО-ДИАГНОСТИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЭНЕРГЕТИКИ И ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ. БОЛЕЕ ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРИБОРАХ (В Т.Ч. ФОТО, ВИДЕО, РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ) РАЗМЕЩЕНА НА САЙТЕ WWW.NPK-KRONA.RU. ТЕЛ./ФАКС: (841-2) 444-709, 444-291. EMAIL: KRONA@NPK-KRONA.RU

ТОРГОВЫЙ ДОМ

РТИ

www.tdrti.ru

rti76@mail.ru

+7(4852) 94-12-21

- Железнодорожные настилы
- Резиновые покрытия
- Детали для подвижного состава

Доставка РФ и СНГ

Наименование	Компания	Телефон
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-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
Резинобетонный настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-4, ЖБР-65	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинобетонный 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 резинобетонный	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

Стоимость такого модуля
всего **11550** руб.

+7(980)187-10-55



Поздравляем с Днем железнодорожника! Пусть все пути-дороги ведут вас к успеху в профессии и счастью в личной жизни!



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, klt40@mail.ru, http://snabrzd.ru/



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

- К гидropередачам УГП 230, 300, 1200/750, ГП 300
- К путевым машинам ВПР(С)-02, ВПРС-03, ЩОМ, СМ-2
- Дрезинам МПТ 4(6), АДМ, ДГКУ
- Импортные комплектующие к Duomatic, Unimat кранам УН25/9-18 КПБ
- Печатные платы АКИС, MaT, аналоговые 1023
- Карданные валы

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

Наименование	Цена без НДС, руб РФ, за 1шт	Компания	Телефон
Диск с металлокерамикой 50-330а-82	2 500	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Диск ведущий 50-330а-83а	2 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Насос питательный 53-359-00	65 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	58 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Золотниковая коробка 50-345-00	69 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Клапанная коробка 53-358-00	54 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Блок управления угп 55-351и-00-кт (14.50.01.000-кт)	52 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Пульт управления уг 25/9-18 97.80.02.100	75 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Вал фриക്ഷионный 53-330-200	360 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Рессоры на ук25/9-18 86.11.51.200 (16 листов)	75 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Капитальный ремонт угп 230(300) ,гп 300	280 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Капитальный ремонт угп 1200/750/гп.м	360 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900
Гидropередача угп 230(300)	2550 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-700
Рессоры впо 55.30.19/20 (номплент)	12 500	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-800
Гидropередача угп 1200/750/гп/м	4650 000	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900



ЖЕЛДОРМАРКЕТ

железнодорожная торговая площадка





Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU

18-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского
транспорта и транспортной инфраструктуры



2025

23-25 апреля
Москва
Экспоцентр

+7 (495) 287-44-12

info@e-transport.ru

www.e-transport.ru



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

Компания Авант предлагает рассмотреть возможность применения в эксплуатации заготовки:

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

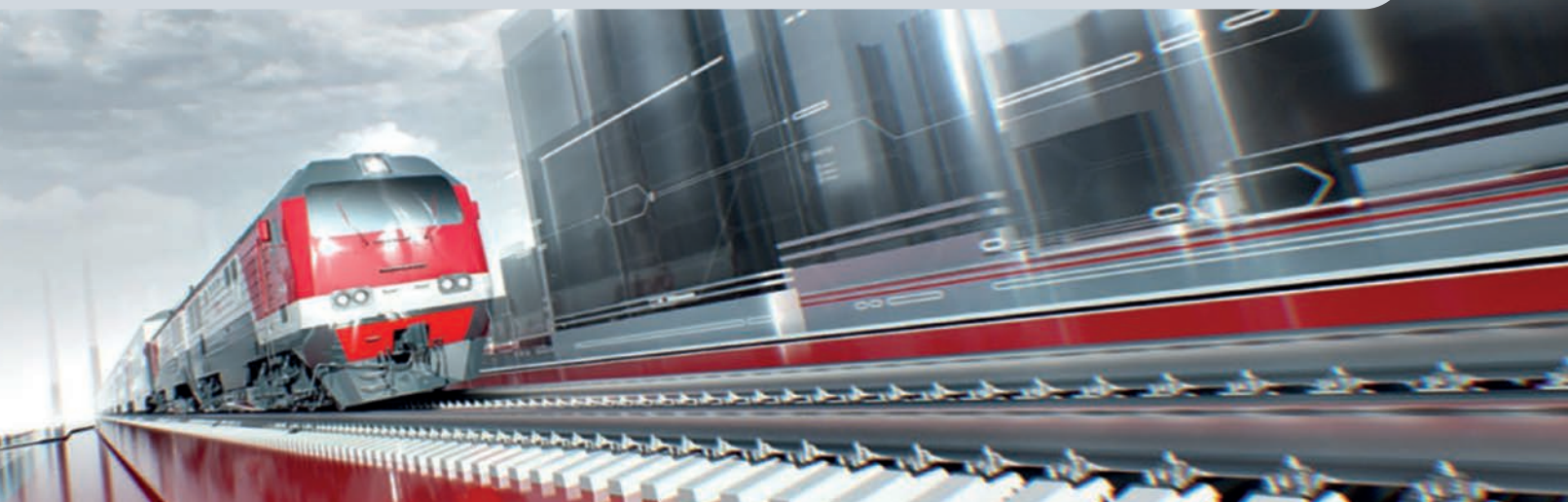


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

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

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

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





Надёжность!

Доверие!

Успех!



Мы говорим "НЕТ" просто вагонов без дела!

Пишите:
info@transenergytrade.ru

Звоните:
+7 (812) 677-95-02

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

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

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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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



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



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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



ООО «КД-Сервис»

Грузоперевозки по РФ и СНГ
(собственный автотранспорт)

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

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

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

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



428020, г.Чебоксары, Базовый проезд, 9 "В"
(8352) 24-24-40/41/42/43/44/45, manager@reon.ru, https://reon.ru



ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ В РОССИИ И СТРАНАХ БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ

- ✓ Контакты для коммутационной аппаратуры
- ✓ Катушки контакторов, магнитных пускателей, электромагнитов и реле
- ✓ Гибкие соединения: КТ, КТПВ, КПВ, КПД, КПП, КМ и прочие



Наименование	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Контакт Т509.85.65.00 СБ	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакты для ПК 1146	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.553.000	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 8ТХ.551.058	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.197	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-44 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.199	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-45 manager@reon.ru
Контакт 5ЛХ.143.247	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакт БИЛТ 685179.025	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт БКЖИ.685172.004	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт ЗБ-01889	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru



ЖЕЛДОРМАРКЕТ
железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU



Translogistica Ural


Выставка-форум по логистике
и коммерческому транспорту



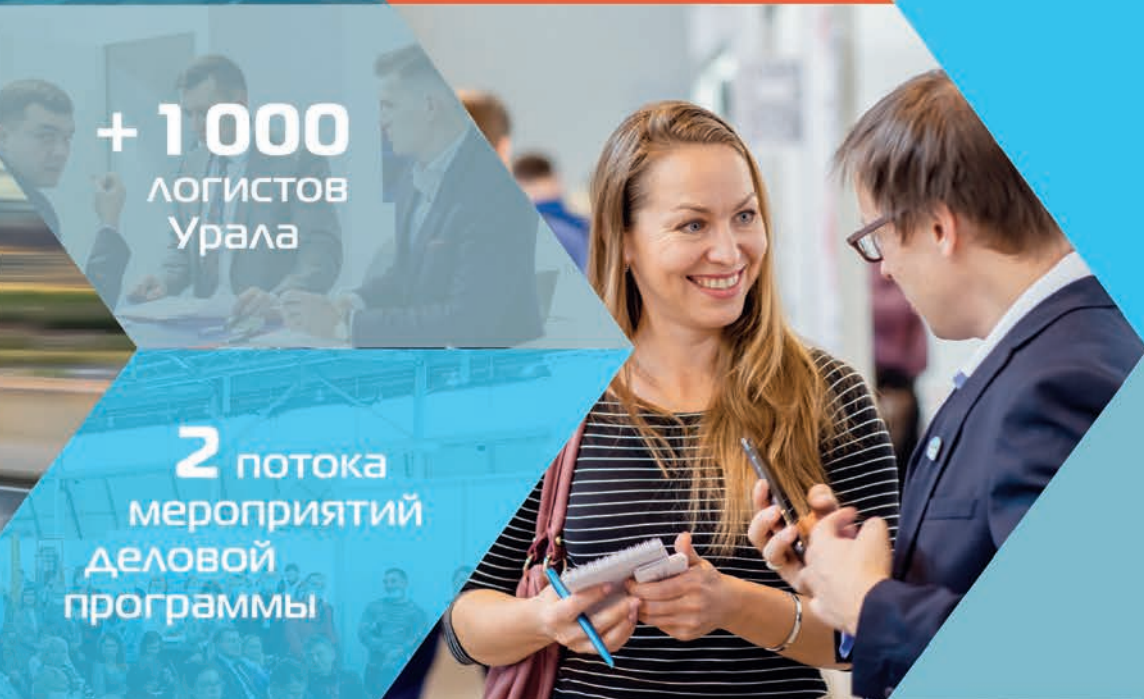
3 дня
работы

**30 октября –
01 ноября
2024**

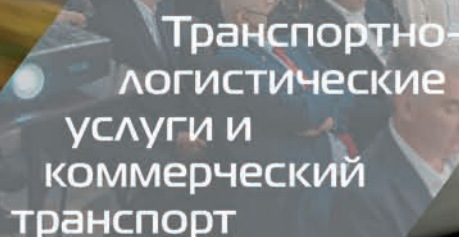
Екатеринбург,
МВЦ
«Екатеринбург-
ЭКСПО»



+ 1 000
ЛОГИСТОВ
Урала



2 потока
мероприятий
деловой
программы



Транспортно-
логистические
услуги и
коммерческий
транспорт

Организатор



Международная
Выставочная
Компания

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

Подробнее о выставке
translogistica-ural.ru



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



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

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

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

Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, бу.

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

ООО «ЛСК97»
 +7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, oolsk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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



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

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

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



ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

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

**Поздравляем С Днём Железнодорожника! Желаем профессиональных успехов и развития!
Пусть все пути ведут в правильном направлении и всегда горит зелёный свет вашим идеям и желаниям.**

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

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

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

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

«ООО «Желдорюзел» поздравляет всех с Днем Железнодорожника! И желает всю жизнь следовать только по рельсам счастья и обязательно прибыть к станции достижения целей.

ЖЕЛДОРУЗЕЛ
железнодорожная компания

115419, Г.МОСКВА, ВН.ТЕР.Г. МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ОКРУГ ДОНСКОЙ,
ПРОЕЗД 2-Й ВЕРХНИЙ МИХАЙЛОВСКИЙ, Д. 9, СТ. 5
+7 495 733-91-63, zhduzel@gmail.com, uzeldgd@gmail.com, <https://zheldoruzel.ru/>



Компания Желдорюзел осуществляет деятельность по комплексному обеспечению предприятий, осуществляющих строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей необщего пользования необходимыми материалами верхнего строения пути - рельсами, рельсовыми скреплениями, деревянными и ж/б шпалами, щебнем для балластного слоя жд пути.

Мы регулярно исполняем крупные госконтракты по поставке материалов ВСП в больших объемах с географией отгрузки по всей России: от Калининграда и Крыма до Камчатки.

По новым материалам заключены договора поставок с основными производителями рельсов, скреплений и шпал. Обладаем большим складским запасом старогодных материалов, прошедших тщательную сортировку и имеющих необходимые рабочие характеристики для повторной укладки в путь. Для контроля качества старогодных материалов у нас заключен договор на осуществление выходного/выходного контроля материалов для повторного использования с аттестованной лабораторией.



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

30 МЕТАЛЛ
ЭКСПО

Место проведения:
ЭКСПОЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ
МОСКВА

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

При поддержке:



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2024



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2024



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2024

Генеральный
информационный партнер:



30-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2024

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

www.metal-expo.ru

ERA

Eurasian Rail Alliance Index

ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕАЭС

Ввиду изменения международно-политической ситуации критическое значение приобретает развитие транспортных коридоров Евразии.

ВВЕДЕНИЕ

На фоне развития торговли между двумя крупнейшими мировыми экономиками — Китаем и ЕС — особое внимание уделяется транзитному потенциалу ЕАЭС. Основные транзитные преимущества ЕАЭС проявляются в единой таможенной территории, уменьшении административных барьеров за счет использования цифровых технологий и в модернизации транспортной инфраструктуры.

На фоне усиливающихся протекционистских настроений, свойственных текущей ситуации в мировой торговле, ЕАЭС продвигает на мировых площадках концепцию создания пространства взаимного доверия и стабильности внутри региона. Объединение потенциала рынков и ресурсов стран — членов ЕАЭС создает условия для гармонизированного развития, исключающего принятие односторонних мер. Санкционная политика приводит к переориентации торгово-экономических связей ЕАЭС на азиатские рынки.

Развитие транспортной отрасли сопровождается переходом на юридически значимый электронный документооборот, использованием искусственного интеллекта, применением электронных навигационных пломб, из чего формируется экосистема цифровых транспортных коридоров, объединяющая все цифровые технологии воедино, делая процесс грузоперевозок максимально прозрачным и эффективным.

В этой связи особую актуальность приобретает формирование и развитие цифровых транспортных коридоров. Их реализация приведет к повышению эффективности грузоперевозок как внутри Союза, так и во взаимодействии с сопредельными странами. В конечном итоге это будет способствовать раскрытию транзитного потенциала ЕАЭС, а также улучшит транспортную связанность региона.

ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕАЭС

В условиях текущих вызовов международной повестки основной задачей ЕАЭС является налаживание кооперационных связей внутри объединения, а также с другими странами Евразии, развитие инфраструктуры, выстраивание новых логистических маршрутов и цепей поставок товаров. В текущих условиях особое значение для оптими-

зации работы транспортных маршрутов имеет принятый членами ЕАЭС Комплексный план развития евразийских транспортных коридоров до 2025 года.

Усиление транзитных возможностей ЕАЭС — важное направление развития Союза, реализация которого требует совершенствования работы сухопутного транспорта путем комплексного внедрения цифровых технологий. Особую роль в транзитных грузоперевозках играют железнодорожные маршруты в направлении Восток — Запад — Восток, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь».

Работа по цифровизации транспортных коридоров ведется по нескольким направлениям. В рамках ЕАЭС реализуется проект по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров (экосистема ЦТК) ЕАЭС (Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 31 января 2020 г. № 4). Суть проекта заключается в формировании открытой экосистемы транспортно-логистических информационных сервисов, обеспечивающих выгодные взаимоотношения между перевозчиками и грузовладельцами во всех государствах — членах ЕАЭС, а также в третьих странах. Экосистема ЦТК обладает рядом преимуществ, которые способствуют развитию экономики и улучшению транспортной системы региона:

1. Улучшение эффективности транспорта и логистики: ЦТК позволяют оптимизировать маршруты, сократить сроки доставки и повысить производительность транспортных средств.

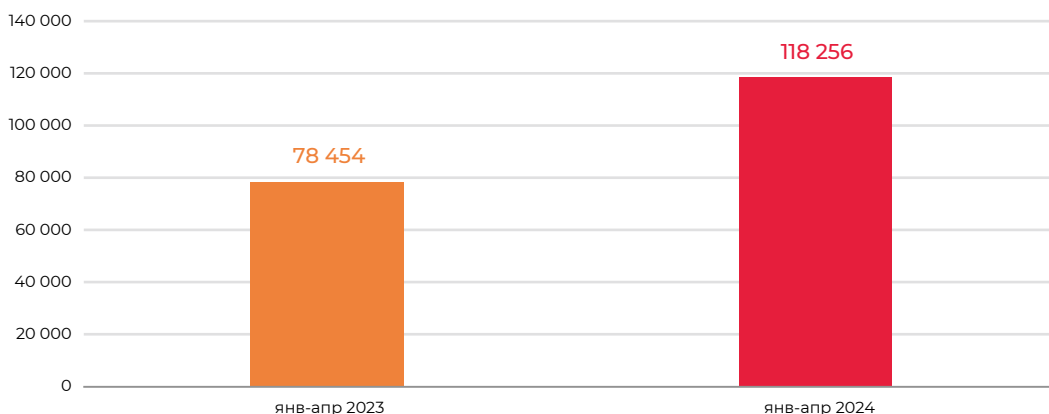
2. Управление торговлей и продвижение товаров: ЦТК способствуют созданию единых стандартов и процессов перемещения товаров, упрощают процедуры таможенного оформления и обмена документами, что в свою очередь ускоряет транзит и снижает затраты на транспортировку товаров.

3. Повышение конкурентоспособности экономики региона: ЦТК позволяют улучшить условия для бизнеса, снизить транспортные расходы и повысить доступность рынков, что привлекает инвестиции и способствует росту торговли и экономики в целом.

Практическая реализация проекта должна способствовать увеличению транзитного потенциала ЕАЭС за счет:

- устранения бумажных носителей при транспортно-логистических операциях и перехода к единому цифровому использованию данных;
- установления единых стандартов для транспортно-логистических услуг;

ОБЪЕМ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ГРУЗОВ ЗА ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА 2023 И 2024 ГГ., ТЫС. ДФЭ



Источник: ERAI

- снижения себестоимости и сроков грузоперевозок;
- оптимизации маршрутов с учетом загруженности инфраструктуры;
- повышения пропускной способности;
- перехода к прозрачной интегрированной системе наблюдения, основанной на анализе данных, которая избавит логистических операторов от административной деятельности.

Помимо ряда мероприятий по цифровизации грузоперевозок, принятых внутри Союза, с учетом географического расположения особое внимание уделяется совместной работе ЕАЭС и Китая. Так, Евразийским межправительственным советом был принят план мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных грузоперевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и его государствами-членами с одной стороны и Китаем с другой стороны (Распоряжение ЕМПС от 20 августа 2021 года № 17). Основным вектором плана выступал переход на безбумажную технологию грузоперевозок, включая переход на юридически значимый электронный документооборот. Будучи приоритетным направлением, развитие цифровых транспортных коридоров стало ключевым направлением в рамках подписанной дорожной карты между ЕАЭС и Китаем в феврале 2023 года. В раздел включены этапы для полного перехода на электронный документооборот при грузовых железнодорожных грузоперевозках с применением электронной цифровой подписи. Осуществление дорожной карты позволит ускорить прохождение грузов через погранпереходы и станет отражением стратегического характера связей между сторонами. Транзитный потенциал ЕАЭС особенно важен для железнодорожных грузоперевозок в сообщении Китай — Европа — Китай. Прежде всего, транзит грузов через государства — члены ЕАЭС по евразийскому железнодорожному маршруту через Казахстан, Россию и Беларусь является кратчайшим маршрутом для грузоперевозок между Китаем и ЕС. За первые четыре месяца 2024 года физический грузопоток по

маршруту вырос на 51% по сравнению с аналогичным периодом в 2023 году.

Несмотря на международно-политические сложности, зарекомендовавший себя континентальный способ доставки китайских и европейских грузов предлагает грузоотправителям ряд преимуществ на фоне кризиса в Красном море. При этом новые цифровые решения позволяют получить дополнительные преимущества для развития транзита.

ЭКОСИСТЕМА ЦИФРОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ТРАНЗИТНЫХ Ж/Д ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ

Цифровые решения показывают максимальный результат по соотношению объема вложений и получаемого эффекта для повышения транзитного потенциала. Среди таких решений — электронные навигационные пломбы, электронный документооборот, гармонизированный со странами-партнерами, и внедрение искусственного интеллекта на железнодорожном транспорте.

Электронные навигационные пломбы

Отдельным вектором работы по цифровизации является деятельность по реализации механизма отслеживания перевозок с применением электронной навигационной пломбы (ЭНП). Установка на контейнер ЭНП обеспечивает безостановочное движение груза и бесшовное прохождение границ, тем самым способствуя повышению скорости транзита груза через страны ЕАЭС и снижению количества нарушений таможенного законодательства ЕАЭС.

В апреле 2023 года вступило в силу Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок, как экспортно-импортных, так и транзитных. Согласно статье 2, сфера действия Соглашения имеет

ограничение распространения — применения навигационных пломб для отслеживания перевозок по территориям двух и более государств-членов. Реализация соглашения будет способствовать раскрытию транзитного потенциала евразийского ж/д маршрута через Казахстан, Россию и Беларусь за счет снижения временных затрат на пересечение границ и повышения безопасности грузоперевозок.

В мае 2023 года Правительство Российской Федерации постановило провести эксперимент по применению электронных навигационных пломб при перевозках во взаимной торговле Казахстана, Кыргызстана и России товаров железнодорожным и автомобильным видами транспорта. В качестве пункта наложения ЭНП на грузовые отсеки железнодорожных транспортных средств выступает железнодорожная станция Биклянь Куйбышевской железной дороги, пункт снятия ЭНП располагается на железнодорожной станции Магнитогорск-Грузовой Южно-Уральской железной дороги. Согласно постановлению об эксперименте, активация ЭНП обеспечивает поступление данных в информационную систему уполномоченного оператора России, Казахстана и Кыргызстана, в которой зарегистрирована ЭНП, и передачу в информационную систему других уполномоченных операторов.

В декабре 2023 года уполномоченные операторы стран ЕАЭС по работе с навигационными пломбами подписали соглашение о взаимодействии, реализация которого начнется в течение первого полугодия 2024 года. Использование навигационных пломб позволит обеспечить безопасность и надежность транспортировки грузов, а также минимизирует проведение контрольных мероприятий по пути следования груза.

ЭНП играют важную роль в оптимизации таможенного контроля при транзитных ж/д грузоперевозках. Прежде всего, установка этих пломб значительно снижает издерж-

ки для таможенных органов, а процесс установки датчика занимает всего лишь 15 минут, что позволяет эффективно использовать доступные временные ресурсы. Таким образом, навигационные пломбы позволяют ускорить прохождение таможенных процедур, представляя собой эффективное цифровое решение. Прогнозируется, что к 2030 году количество грузоперевозок с использованием ЭНП достигнет отметки в 500 тысяч единиц.

Реализация механизма отслеживания перевозок с применением ЭНП обеспечит снижение стоимости перевозок через ускорение прохождения

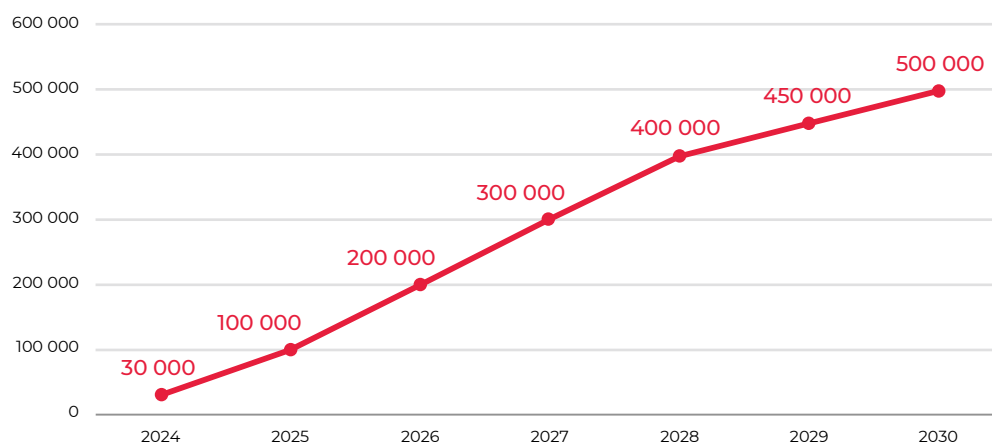
таможенных процедур. Как следствие, это приведет к повышению транзитной привлекательности стран ЕАЭС. При этом евразийский ж/д маршрут выступает площадкой для апробации новой технологии как наиболее эффективный транзитный маршрут ЕАЭС.

Юридически значимый электронный документооборот

Безбумажный документооборот входит в план мероприятий по цифровизации железнодорожных грузоперевозок на пространстве ЕАЭС. Согласно плану, безбумажные технологии способствуют не только повышению конкурентоспособности транзитных ж/д грузоперевозок за счет скорости грузоперевозок, но и развитию международных железнодорожных грузоперевозок с сопредельными странами, в первую очередь с Китаем.

В дорожной карте представлен план мероприятий с поэтапными шагами для перехода на электронный обмен данными. Однако чтобы полностью перейти на электронные перевозочные документы на пространстве ЕАЭС, необходимо в первую очередь урегулировать применение электронной цифровой подписи (ЭП). В августе 2023 года Коллегия ЕЭК приняла решение о правилах признания ЭП

ПЛАНИРУЕМОЕ КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С ПРИМЕНЕНИЕМ ЭНП ДО 2030 Г.



Источник: составлено авторами на основе данных, приведенных в Распоряжении Правительства РФ от 3 ноября 2023 г. № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г.»

в электронном документе, где были определены 14 сфер, которые в первоочередном порядке требуют обеспечения признания ЭП.

В рамках ЕЭК запущена реализация проекта по разработке средства, которому доверяли бы все пять государств-членов и которое могло бы быть использовано для доверенного документооборота. Сегодня признание ЭП осуществляется с использованием механизма доверенной третьей стороны, в роли которой выступает аккредитованный удостоверяющий центр, или двустороннего соглашения о взаимном признании ЭП. Так, в апреле 2024 года правительства России и Беларуси подписали соглашение, определяющее принципы, условия и порядок признания ЭП в электронном документе, в том числе в электронных транспортных документах. К концу 2023 года железные дороги России и Беларуси перевели на безбумажные цифровые технологии практически все грузовые ж/д перевозки за исключением отдельных категорий грузов.

Что касается полного внедрения безбумажных технологий в процедуре таможенного транзита на территории ЕАЭС, это станет реальностью только после реализации ЕЭК и государствами — членами ЕАЭС общего таможенного процесса. Такой процесс предусматривает обмен электронными документами и сведениями между таможенными органами государств — членов ЕАЭС в процессе контроля транзитных грузов. По оценкам ЕЭК, предполагается, что данный проект будет реализован к 2025 году.

Сложность перехода к цифровизации бумажного документооборота для железнодорожных грузоперевозок ощущается также на уровне операторов, то есть В2В. Проблема в том, что переход должен быть одновременным, то есть должен быть произведен всеми участниками рынка, однако в осуществлении перевозки могут принимать участие как два, так и более участников, у каждого из которых имеется свой национальный набор документов, правил и требований. В качестве эксперимента на евразийском железнодорожном маршруте были запущены безбумажные перевозки порожних фитинговых платформ через международные погранпереходы в направлении Достык — Брест по территории Казахстана, России и Беларуси. Следующим этапом станут безбумажные перевозки порожних контейнеров на том же направлении, и как только завершатся эксперименты с порожними перевозками, начнется переход в безбумажный режим груженых контейнеров.

Помимо прочего, в феврале 2024 года на собрании Евразийского межправительственного совета главы государственных железнодорожных компаний Беларуси, России и Казахстана подписали меморандум о приверженности гармонизированному развитию транспортно-логистического потенциала железнодорожного транспорта. Меморандум направлен на обеспечение перехода на юридически значимый электронный документооборот (ЮЭДО) и отказ от использования традиционной бумажной накладной ЦИМ/СМГС при транзитных грузоперевозках по евразийскому железнодорожному маршруту через территории государств — членов ЕАЭС, а именно Казахстана, России и Беларуси. Переход на ЮЭДО приведет к сниже-

нию издержек на транспортную составляющую, которая включается в стоимость конечного товара, с 20% до 12-15%, а скорость грузоперевозок по евразийскому коридору снизится приблизительно на 11 часов.

Таким образом, полный переход на электронный обмен транспортными и товаросопроводительными документами между участниками транзитных ж/д грузоперевозок позволяет сократить время совершения таможенных операций на железнодорожном погранпереходе. Тем самым снижается нагрузка на пограничные станции.

Искусственный интеллект

Сфера транспорта и логистики является одной из перспективных областей по внедрению искусственного интеллекта (ИИ). Использование ИИ-технологий при организации перевозочного процесса на всех видах транспорта и на объектах транспортной инфраструктуры способствует созданию условий для повышения эффективности перевозок, формирования принципиально новых направлений деятельности хозяйствующих субъектов. ИИ может быть полезен в части автоматизации процессов планирования, прогнозирования и принятия управленческих решений, автоматизации рутинных производственных процессов и операций, использования автономного интеллектуального оборудования, интеллектуальных систем управления логистикой, повышения безопасности сотрудников.

Согласно последним исследованиям, спрос на передовые цифровые технологии в России в сфере транспорта и логистики, который в 2020 году составил 89,4 млрд руб., будет расти на 21% ежегодно и к 2030 году достигнет 626,6 млрд руб. При этом доля ИИ и нейротехнологий должна составить 35%, тогда как ежегодный прирост — 40%. Кроме того, в разрезе всех отраслей компании транспорта и логистики могут стать одним из ключевых потребителей решений на основе ИИ в перспективе до 2030 года.

В сфере применения ИИ в транспорте и логистике в наибольшей степени развиваются решения на базе технологии компьютерного зрения, что соответствует глобальным тенденциям. На железнодорожном транспорте системы управления с использованием ИИ глубоко внедрены в такие технологические процессы, как:

- планирование техобслуживания и ремонта на основе выявления и прогнозирования неисправностей;
- помощь диспетчерам в управлении движением поездов;
- системы ИИ с видеоаналитикой для помощи машинисту.

В апреле 2024 года вступил в силу предварительный национальный стандарт Российской Федерации (ПНСТ) «Искусственный интеллект на железнодорожном транспорте». В рамках ПНСТ приведен перечень вариантов использования систем ИИ на железнодорожном транспорте, включая мониторинг и обслуживание оборудования, обеспечение транспортной и информационной безопасности, системы управления и автоматизации движения поездов, системы диспетчерского управления и планирование пропуска поездов, грузовые сервисы. Однако уже сегодня встречаются случаи практического применения ИИ на железнодорожном транспорте и, кроме того, ве-

дуются работы по внедрению ряда систем, использующих ИИ-технологии.

1. Автоматическая регистрация и распознавание номеров ж/д вагонов улучшает экономическую безопасность, исключая человеческий фактор, значительно упрощает претензионную работу. Система считывает номер ж/д вагона с двух сторон, объединяет результаты распознавания и проверяет на соблюдение «контрольного значения». Нейронные сети и математические алгоритмы самостоятельно находят в кадре расположение номера, распознавая даже полустертые символы, и фиксируют весь ж/д состав в базе данных.

Система самостоятельно находит на поверхности штрих-коды, вне зависимости от количества и расположения. Даже если метка уже стёрлась или поверхность с клеймом загрязнена, задача выполняется успешно в 99% случаев.

Ожидаемые эффекты от внедрения решения:

- ускорение логистических операций не менее чем в два раза;
- снижение эксплуатационных расходов на 10%;
- бизнесучет и точный контроль перемещения грузов – полный дистанционный контроль 24/7 – круглогодично и всепогодно.

2. Система обнаружения вагонов с отрицательной динамикой предназначена для обнаружения вагонов с повышенными колебаниями кузова (или отрицательной динамикой). Она дает возможность выявлять не только поперечные, но и вертикальные колебания (галопирование вагона).

В основе работы системы лежит измерение лазерными сканерами расстояния до поверхности боковых и верхних частей единиц подвижного состава. После этого происходит построение модели объекта в виде облака точек в трехмерной системе координат и ее последующий анализ для выявления признаков отрицательной динамики.

По результатам анализа формируются тревожные показания, далее информация передается на автоматизированное рабочее место (АРМ), где отображается в удобном для оператора виде.

Ожидаемые эффекты от внедрения системы:

- исключение движения по сети железных дорог неисправных вагонов;
- сокращение времени на техническое обследование вагонов минимум в два раза.

3. Система помощи машинисту локомотива позволяет при помощи технического зрения и искусственного интеллекта обнаруживать объекты на железной дороге, в том числе другие составы, стрелки, пути, людей, световоры и т. д.

Комплекс может оценивать обстановку, выдавать машинисту предупреждающие об опасности сигналы, а в случае отсутствия его реакции — принимать необходимые решения. Система способна обеспечивать безопасность в любую погоду (в дождь, снегопад, туман) и в ночное время.

Ожидаемые эффекты от внедрения комплекса:

- более 6,5 млн рублей в год на экономии топлива;
- более 2 млн рублей в год на экономии человеческих ресурсов;

- высокий процент окупаемости и оптимизация расходов из-за отсутствия инцидентов.

4. Проект «Цифровой помощник маневрового диспетчера» позволяет построить специализированную модель данных, учитывающую множество факторов. Среди них — затраты времени на проведение тех или иных технологических мероприятий на сортировочной станции, инфраструктурные ограничения, очередность подвода поездов и распределение подвижного состава по путям станции. Так, сервис «Цифровой диспетчер» на ж/д станции Челябинск-Главный позволил сократить 20% времени простоя транзитного вагона.

5. Реализация проекта «Цифровая железнодорожная станция» комбинирует системы ИИ при формировании цифрового двойника грузовой железнодорожной станции. Решение на основе интеллектуального моделирования допускает планирование работы станции на 24 часа вперед при минимальном участии человека, а также дает возможность анализировать текущую ситуацию на станции, формировать пооперационный список заданий и контролировать работу персонала. Использование инновационных технологий позволяет значительно увеличить пропускную способность сортировочных грузовых станций, нарастить скорость формирования составов и повысить безопасность за счет автоматизации и роботизации процессов.

6. Проект «Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов» с помощью ИИ проводит осмотр движущегося подвижного состава и находящегося на нем грузов и контейнеров и выявляет неправильно закрепленный груз (датчики определяют смещение груза) и другие дефекты. На территории России оборудовано 39 пунктов коммерческого осмотра технологией автоматизированной диагностики.

7. Система контроля безопасности на железной дороге: прикладное программное обеспечение «Фиксация нарушений правил безопасности на ж/д инфраструктуре» позволяет осуществлять автоматизированный контроль без участия человека, автоматически сверять фотоматериал с базой данных полиции и устанавливать личность нарушителя, выносить протокол об административном правонарушении.

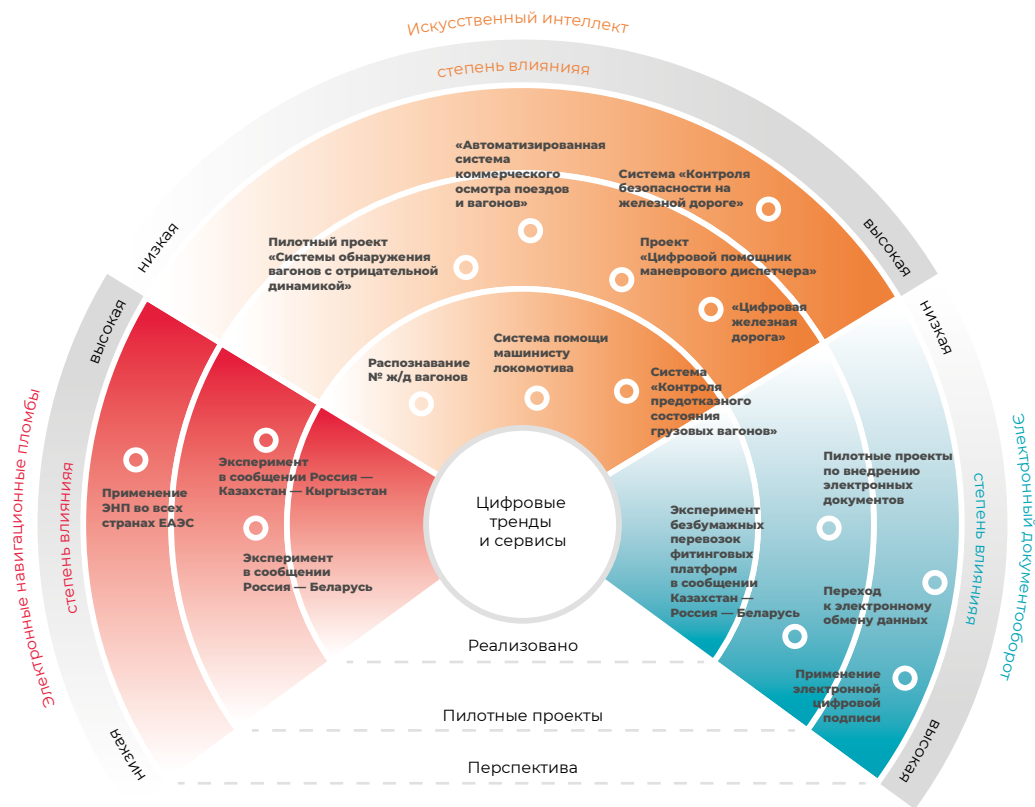
Искусственный интеллект обучен распознавать нарушения правил безопасности. Система автоматизирует процесс накопления статистики и формирования отчетов, а также предоставляет администратору возможность настраивать отчетные формы, позволяющие получать данные об объектах и элементах системы в разных разрезах.

Ожидаемые эффекты от внедрения системы:

- уменьшение смертности на конкретных участках за 4 года в 15 раз;
- сокращение количества нарушений на дорогах в 2 раза.

8. Система контроля предотказного состояния грузовых вагонов позволяет оценить и спрогнозировать надежность и готовность подвижного состава к перевозкам, предотвращая отказ вагонов или его деталей в процессе эксплуатации. Благодаря единой комплексной

РЕАЛИЗАЦИЯ И СТЕПЕНЬ ВЛИЯНИЯ ОСНОВНЫХ ЦИФРОВЫХ РЕШЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ



Источник: составлено авторами

системе управления вагонным хозяйством автоматически собираются данные и формируются предиктивные модели с применением технологии ИИ.

Ожидаемые эффекты от внедрения системы:

- сокращение отцепок вагонов в текущий отцепочный ремонт в пути следования (в среднем до 10% в год);
- сокращение издержек, связанных с простоем вагонов в ожидании ремонта;
- обеспечение безопасности движения поездов за счет своевременного выявления предотказного состояния грузовых вагонов и деталей.

Технологии искусственного интеллекта продолжают активно использоваться в железнодорожном транспорте, в результате увеличивается пропускная способность узлов и станций, оптимизируются трудозатраты на планирование, техническое обслуживание и ремонт инфраструктуры и подвижного состава, снижается количество простоев и расходов, а главное — ИИ снижает значимость человеческого фактора, но не исключает полностью, так как процесс принятия решений остается прерогативой человека. Таким образом, три основных цифровых решения — электронный документооборот, электронные навигационные пломбы и системы и проекты с применением ИИ — обладают значительным потенциалом для повышения эф-

фективности и скорости транзитных ж/д грузоперевозок. Цифровые сервисы позволяют сократить время доставки грузов, снизить издержки на таможенное оформление и обеспечить повышенную безопасность транзитного груза. Каждое из направлений имеет разный временной горизонт реализации и степень влияния. Конечным итогом внедрения рассмотренных цифровых сервисов, особенно в случае комбинированного применения, станет полноценное раскрытие потенциала транзитных железнодорожных грузоперевозок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Устойчивая транспортная связанность выступает краеугольным камнем для развития торговых отношений. Вследствие логистического кризиса в Красном море значительно вырос спрос на сухопутные маршруты для грузоперевозок между Китаем и ЕС. При этом основным континентальным маршрутом выступает транзитный железнодорожный коридор через страны ЕАЭС (Казахстан, Россия, Беларусь).

В контексте развития транзитного потенциала ЕАЭС большое значение имеет внедрение цифровых преобразований. Стоит отметить, что на ж/д транспорте процесс цифровизации может иметь существенный эффект для повышения эффективности перевозок. При перевозках

по евразийскому ж/д маршруту уже задействуются самые современные технологии, а сам коридор является «регуляторной песочницей» для апробации новых решений. Так, для отслеживания, контроля и скорости грузоперевозок применяются высокотехнологичные электронные навигационные пломбы и широко внедряются технологии искусственного интеллекта.

Основным драйвером развития транзитных грузоперевозок через ЕАЭС выступает переход на юридически значимый электронный документооборот, который позволяет сделать ж/д перевозки еще более прозрачными для грузоотправителей, ускорить процесс оформления документов. Однако для ускорения перехода на ЮЗЭД в первую очередь необходимо взаимное признание электронных подписей в странах ЕАЭС.

Несмотря на все преимущества, цифровые транспортные коридоры ЕАЭС сталкиваются с рядом проблем, которые затрудняют их реализацию и использование:

- применение различных информационных систем, не гармонизированных между собой;
- различие в уровне развития цифровой инфраструктуры (недостаток высокоскоростных сетей связи);
- различие в подходах к реализации цифровых коридоров на уровне государств;
- необходимость значительных финансовых вложений.

Для решения этих проблем необходимы активное взаимодействие между государствами ЕАЭС, разработка единых стандартов и законодательной базы, а также инвестиции в техническую инфраструктуру.

Единая цифровая экосистема транспортных коридоров

ЕАЭС создаст новый импульс к развитию железнодорожной отрасли через внедрение цифровых решений и станет шагом к полноценной реализации идеи «бесшовной логистики» на евразийском пространстве. При этом наиболее перспективным представляется внедрение цифровых решений в транзитных перевозках — в силу их трансграничного характера и интеграционного потенциала для ЕАЭС.

В мае 2024 года на заседании Высшего Евразийского экономического совета главами государств — членов ЕАЭС был предложен ряд мер для создания единого евразийского цифрового коридора. Помимо необходимости в скорейшем времени завершить работу по признанию электронной цифровой подписи глава Казахстана подчеркнул важность внедрения механизма удаленной проверки всех товаросопроводительных документов с использованием QR-кодов.

Как итог, развитие транспортных инфраструктур государств-членов даст дополнительный импульс не только росту товарооборота внутри ЕАЭС, но и транзитным грузоперевозкам через страны Союза. Координация усилий по совместному развитию цифровых транспортных коридоров через цифровые сервисы является значимым ресурсом интеграции, а также способом превратить ЕАЭС в «мост» между Европой и Восточной Азией.

Вместе с тем цифровая трансформация в логистике оказывает влияние также и на развитие платежно-расчетной инфраструктуры, в том числе через создание цифровой валюты, применение смарт-контрактов и др.

<https://index1520.com>

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
 ПОРТАЛ РОССИИ



ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

РЫНОК МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. МАЙ 2024

В исследовании проводится анализ рынка морских грузоперевозок по состоянию на конец апреля — начало мая 2024 года, раскрываются проблемы, связанные с перемещением товаров в различных регионах мира, освещаются последние события в отрасли и дается прогноз на ближайший месяц

Перспективы экономики и спроса

- Темпы роста увеличиваются, но могут быть подвержены геополитическим рискам. Например, серьезная эскалация конфликта на Ближнем Востоке окажет существенное влияние на экономический рост.

- S&P пересмотрело свои прогнозы роста реального ВВП на 2024 год в апрельских прогнозах некоторых крупных экономик наблюдался рост. К ним относятся Еврозона, Канада, Япония и Россия.

- Индексы деловой активности в США продолжали свидетельствовать об ускорении темпов глобального роста в марте.

- Ежедневные поставки с марта продолжают, и с апреля по июнь запланировано более 300 000 ДФЭ в месяц.

- Переориентация судов на мыс Доброй Надежды, значительный рост спроса и развертывание дополнительных летних сервисных служб удовлетворяет имеющееся предложение.

Перспективы развития производственных мощностей

- Благодаря новым контейнерным перевозкам ежегодный прирост флота составляет 9,6%.

- Ожидается, что в ближайшие недели количество судов, перенаправленных на маршрут через мыс Доброй Надежды, достигнет 5 миллионов TEU.

- В настоящее время парк контейнеровозов простаивает всего на 0,4% (62 судна).

- Проблемы с оборудованием в Азиатско-Тихоокеанском регионе растут.

Фрахтовые ставки

Индексы WCI и SCFI выросли на 66% и 94% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Индекс SCFI растет уже 4-ю неделю, что обусловлено ростом в Латинской Америке, на Ближнем Востоке и в Австралии.

Контрактные ставки по транстихоокеанским перевозкам остаются выше, чем в прошлом году.

Перевозчики объявили о значительном повышении тарифов на всех направлениях в Азии из-за возросшего спроса и загруженности в сочетании с проблемами с оборудованием во многих портах. Ожидается, что эти повышения продолжатся, по крайней мере, до конца лета.

Расписание

Глобальный показатель надежности расписания повысился на 1,6 п. п. и составил 54,6% по мере нормализации маршрутов в обход Африки через мыс Доброй Надежды.

Ситуация с загруженностью портов оставалась неизменной, хотя в последние месяцы она неуклонно снижалась.

Оригинал статьи доступен на английском языке..

Источник: www.dhl.com



Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ИЮНЬ 2024

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

Направление Китай — Европа

По направлению Китай — Европа сохраняется высокий спрос на грузоперевозки железнодорожным сообщением. На границе Китай—Казахстан наблюдаются очереди из-за задержек отправления из Китая и большого объема грузоперевозок. Несмотря на увеличение транзитных сроков, железнодорожный транспорт остается самым быстрым решением для перевозки контейнеров из Китая в Европу.

В связи с государственными праздниками (май-июнь) и внедрением новой системы бронирования мест для автоперевозок на границе Польша—Беларусь (Малашевиче) образовались очереди на получение грузов. Транзитное время от терминала до терминала составляет 20 дней в Польшу, 24 дня в Германию. Транзитное время скоростного поезда Сиань — Дуйсбурга составляет 13 дней, за счет приоритета в данном направлении на границе Китая и Казахстана.

Направление Европа — Европа

Польская таможня ужесточила требования к оформлению документов для груза с кодами ТН ВЭД 84, 85, 87. Стандартное время следования поездов от терминала до терминала составляет 18-22 дня, транзитное время из Германии в Китай — 12-15 дней. Транзитное время из Европы в Кыргызстан/Японию в среднем составляет 30 дней.

Обновление ситуации в Красном море

Суда продолжают следовать через мыс Доброй Надежды. Решение о маршруте принимается индивидуально для

каждого рейса с учетом текущей ситуации. Время транзита увеличилось в среднем на 10 дней из-за изменения маршрута через мыс Доброй Надежды. Для обеспечения скорости контейнерных морских перевозок в восточное направлении: из порта в Барселоне суда следуют в порт Копер, откуда затем через мыс Доброй Надежды в порты Китая.

Основные коридоры, соединяющие Европу и Азию:

- 1) Транзитное время Евразийского железнодорожного коридора составляет 28-30 дней. Маршрут пролегает через Китай — Казахстан — Россию — Белоруссию — Польшу.
- 2) Транзитное время Северного коридора составляет 30-32 дней. Маршрут пролегает через Китай — Россию — Белоруссию — Польшу.
- 3) Транзитное время Среднего (Транскаспийского) коридора составляет 50-55 дней. Маршрут пролегает через Китай — Казахстан — Каспийское море — Азербайджан — Грузию — Турцию.
- 4) Транзитное время Южного мультимодального коридора через Суэцкий канал составляет 28-30 дней.
- 5) Транзитное время Южного мультимодального коридора через мыс Доброй Надежды составляет 44-45 дней.

Оригинал статьи доступен на английском языке..

Источник: www.dhl.com



ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ВРЕМЕННАЯ МАСКИРОВКА ПЕРЕИЗБЫТКА МОЩНОСТЕЙ КОНТЕЙНЕРНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Ставки фрахта растут, выбор маршрута ограничен

Логистические цепочки быстро адаптировались к новой конфигурации рынка контейнерных перевозок, возникшей в результате нападений хуситов на суда в Красном море. Маршрут через мыс Доброй Надежды в качестве альтернативы Суэцкому каналу стал своего рода новой нормой.

Ситуация под контролем, за исключением Египта

Повышение фрахтовых ставок вызвало некоторые опасения, но оставалось достаточно ограниченным, чтобы судовладельцы снова не обвинили в том, что они способствуют росту инфляции. Даже экологическая аномалия, проявившаяся в массовом перенаправлении контейнеровозов вокруг мыса Доброй Надежды, не вызвала какой-либо особой реакции, несмотря на чрезвычайную климатическую ситуацию.

Единственным крупным проигравшим, по-видимому, является Египет. Даже если Суэцкий канал продолжает пропускать около 50% своего обычного тоннажа, его доходы сократились примерно на 60%. Контейнеровозы, которые сейчас в большом количестве курсируют транзитом вокруг мыса Доброй Надежды, имеют высокую налогооблагаемую стоимость. Если ситуация сохранится, потери доходов Египта могут вырасти до 6 млрд долларов при ежегодных доходах в размере около 10 млрд долларов до начала нападения хуситов.

Возвращение бумеранга

Ситуация, сложившаяся в результате нападений хуситов, временно скрывает колоссальный избыток мощностей, который в настоящее время наблюдается на рынке контейнерных перевозок. Этой весной наблюдалось некоторое ограничение доступа к мощностям судов, отправляющихся из Азии.

Однако созданный таким образом искусственный пузырь

может лопнуть во второй половине 2024 года или, самое позднее, в первой половине 2025 года. Если угроза со стороны хуситов исчезнет в одночасье, что позволит возобновить использование Суэцкого канала, мы рискуем столкнуться с настоящим обвалом тарифов на перевозку грузов в сочетании со значительным повышением платы за проезд по каналу, чтобы покрыть многомесячные потери доходов.

Возвращение к нормальной жизни неизбежно

Не в интересах западных экономик позволять угрозе хуситов сохраняться. Китаю также срочно необходимо нормализовать международную торговлю, поскольку он переживает первый крупный экономический кризис в своей новейшей истории. Экономические вопросы, касающиеся отношений между Востоком и Западом, являются деликатными и стратегическими по своей природе. Поэтому нельзя допустить, чтобы они слишком долго затягивались региональными потрясениями.

Поскольку после резкого роста тарифов на перевозку, вызванного пандемией Covid-19, основной трудностью, без сомнения, будет управление переходным процессом. В 2022 году на рынке произошел неожиданный поворот. Чтобы подготовиться к следующему, было бы разумно сегодня оказать помощь египетскому государству. Следует ли нам ввести вспомогательный сбор в виде налога в размере 10 долларов или около того за контейнер, перевозимый транзитом через канал, чтобы помочь стране в этот особенно сложный период? Эта идея может показаться странной и трудновыполнимой в то время, когда грузоотправители ощущают на себе влияние более высоких фрахтовых ставок, но ее также можно рассматривать как инвестицию, которая смягчит последствия предстоящего шока.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

Источник: market-insights.upply.com

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

вам нужно просто позвонить по телефону:

+7(980)187-10-55

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

**depo-magazine@yandex.ru Разместившим рекламу в журнале –
бесплатная интернет-поддержка!**

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

За январь-июнь 2024 года на сети РЖД перевезено 608,4 млн пассажиров (+6,6% к январю-июню 2023 года). Из них в пригородном сообщении – 549,6 млн пассажиров (+6,8%), в дальнем следовании – 58,8 млн пассажиров (+8,4%).

В июне 2024 года отправлено 111,8 млн пассажиров, что на 5,7% выше аналогичного показателя прошлого года. В пригородном сообщении количество отправленных пассажиров увеличилось на 5,8% и составило 99,4 млн человек. В дальнем следовании наблюдается рост на 5,5%, до 12,4 млн человек.

В июле 2024 года стоит ожидать сопоставимого прироста объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД»

всеми видами сообщения по сравнению с тем, который наблюдался в июне 2024 года на фоне предполагаемого отсутствия факторов существенного роста или снижения пассажиропотока. Объемы перевозок на сети РЖД в июле 2024 года потенциально составят не менее 114 млн чел.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

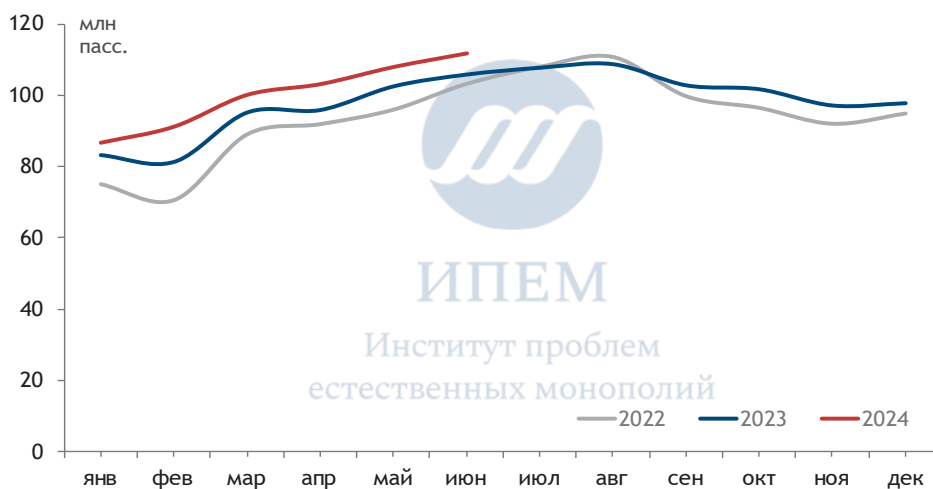
111,8 млн чел.

перевезено в июне 2024 г.

608,4 млн чел.

перевезено в январе-июне 2024 г.

+6,6% к январю-июню 2023 г.



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

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

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

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

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

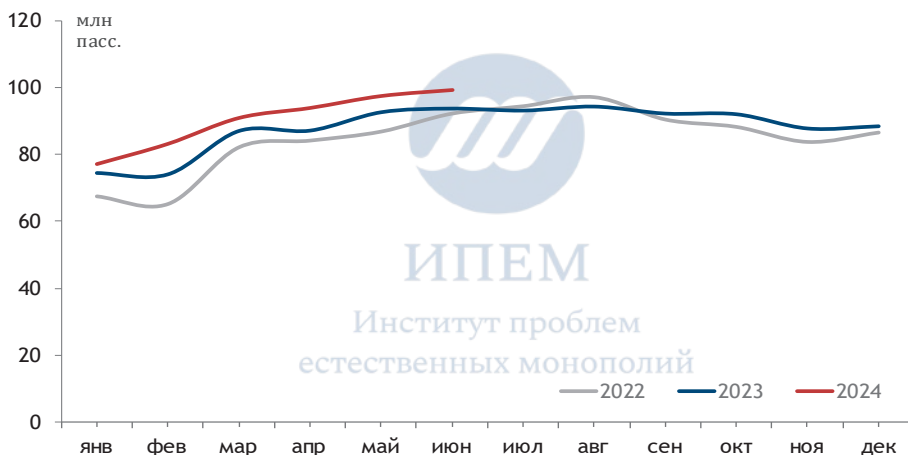
99,4 млн чел.

перевезено в июне 2024 г.

549,6 млн чел.

перевезено в январе-июне 2024 г.

+6,8% к январю-июню 2023 г.



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

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

Пассажирские перевозки в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

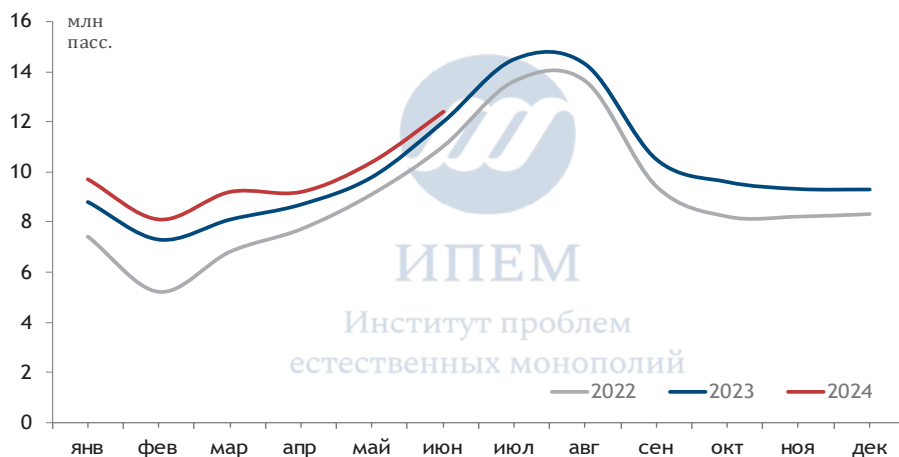
12,4 млн чел.

перевезено в июне 2024 г.

58,8 млн чел.

перевезено в январе-июне 2024 г.

+8,4% к январю-июню 2023 г.



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

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

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

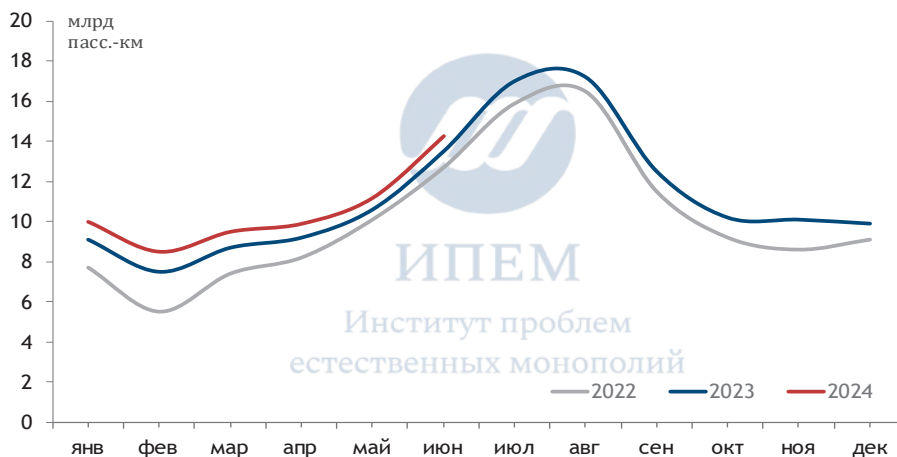
14,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июне 2024 г.

63,9 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июне 2024 г.

+8,2% к январю-июню 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

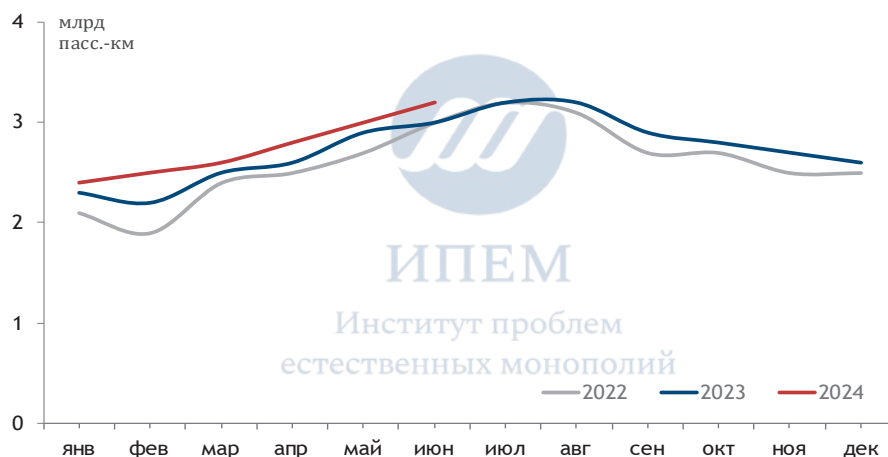
3,2 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июне 2024 г.

16,6 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июне 2024 г.

+5,5% к январю-июню 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

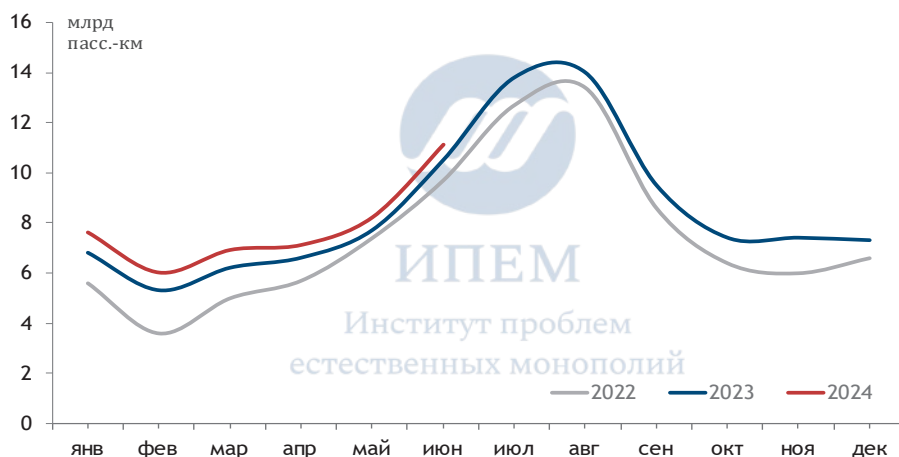
11,1 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июне 2024 г.

47,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июне 2024 г.

+9,2% к январю-июню 2023 г.



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

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

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

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



TransLogistica KAZAKHSTAN

27-я Казахстанская международная выставка

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



www.translogistica.kz

9 - 11 октября 2024

Астана, Казахстан

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
Республики Казахстан



Тел.: +7 727 258 34 34

E-mail: mk@iteca.events



КазАПО



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



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

Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 6(151))

Сравнивая высказанные Зайцевым в этот период взгляды с теми, которые он пропагандировал еще год-два назад, трудно удержаться, чтобы не воскликнуть: вот так дела! Вместо акционирования сегодня, сейчас, как этого добивался Зайцев буквально еще в 1995 году, теперь речь идет о сроке в 10–15 лет, да и то не наверняка. Вместо изменения формы собственности – всего лишь безотделенческая структура и укрупнение дорог.

И действительно, во время недолгого правления Зайцева никаких зримых шагов в сторону акционирования железных дорог сделано не было. Вместо этого стали проводить в жизнь намеченное Съездом железнодорожников в 1995 году укрупнение железных дорог. С экономической точки зрения эта идея являлась, в принципе, достаточно плодотворной (и даже Фадеев потом к ней в 2004 году теоретически вернется), но с политических позиций данная акция была очень рискованной.

Зайцеву удалось ликвидировать как самостоятельную хозяйственную единицу убыточную Байкало-Амурскую магистраль, поделив ее между Дальневосточной и Восточно-Сибирской дорогами, и упразднить Кемеровскую дорогу, объединив ее с Западно-Сибирской. Но тем самым он лишь нанял себе весьма могущественных в то время (когда еще регионы не остыли от «парада суверенитетов») врагов в лице губернаторов, которые очень насторожились, ибо не желали в своих вотчинах подобных преобразований, то есть ликвидации в центрах субъектов Федерации управлений железных дорог.

Несколько позже, в декабре 1997 года, заместитель Председателя Совета Федерации, глава администрации Красноярского края Валерий Зубов на парламентских слушаниях, например, говорил: «Затеянная год назад упрощенная схема реорганизации путем объединения дорог привела к большим потерям в местных бюджетах, увеличению в ряде регионов безработицы и социальной напряженности. Нет убедительных доказательств, что от проведенной акции выиграло и само МПС». Мнение сенаторов-губернаторов по данному вопросу было столь однозначно негативным, что способствовало замораживанию планов по реорганизации Октябрьской, Северной, Куйбышевской, Приволжской, Красноярской и Забайкальской железных дорог.

В итоге, оценивая реальный вклад Зайцева в дело продвижения рыночных реформ на железнодорожном транспорте в данный период, нельзя забывать, что в бытность его министром правовая и политическая обстановка для структурных преобразований была весьма неблагоприятной. В августе 1995 года был принят закон «О федеральном железнодорожном транспорте», закрепивший status quo железных дорог в их дорыночном состоянии. Государственная дума, образованная после выборов в декабре 1995 года, была реакционной и ни о какой приватизации или реструктуризации железных дорог и слышать не хотела. Незадолго до прихода Зайцева в Правительство, в мае 1996 года, вышел Указ Президента № 732, одобрявший представленные МПС Основные направления развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 года. Тогда же прошел и Всероссийский съезд железнодорожников, провозгласивший в действительности консервативный курс, который можно было бы охарактеризовать как «что бы ни делать, как бы ни называть, только бы ничего не менять по сути». Конечно же, все это для проведения реформы представляло практически непреодолимую приграду.

Сам Зайцев впоследствии так комментировал свое отношение к реформам в этот период: «Во-первых, действительно, новый закон о железнодорожном транспорте не давал возможности этим заниматься. Во-вторых, я стал министром в такой ситуации, когда министерство работало с большими убытками. Процесс этот начался раньше, он был объективным, но это был отрицательный фактор. МПС действовало крайне напряженно по обеспечению и клиентов, и самого себя. При этом я пришел в конце августа – началась осень, и надо было думать в первую очередь о том, как выжить в зиму. Также Ельцин в это время лежал на операции, управлял Черномырдин, и поэтому какие-то крупные решения были просто невозможны. Плюс передо мной была поставлена задача построить железную дорогу в обход Чечни, и этим мы также с достаточным напряжением занимались».

В то же время, по свидетельству Зайцева, реформаторские идеи им не были оставлены. В МПС был подготовлен и представлен в Правительство план, предусматривающий, в частности, разделение функций государственного регулирования и коммерческой деятельности. При этом

Зайцев так описывал события: «Этот план был принят к рассмотрению. Но тут Борис Николаевич Ельцин вышел на работу, начал шерстить Правительство, и курировать железные дороги стал Борис Немцов. С ним уже все стало понятно. Прошло больше двух месяцев, а он в МПС ни разу не появился, ни разу ни по одному вопросу меня не пригласил, хотя я неоднократно предлагал, что готов сделать доклад о состоянии железных дорог и нашем видении их дальнейшего развития. Наверное, он уже изначально пришел с намерением иметь других людей. Когда же мы расставались, он прямо так и сказал, что к Вам претензий нет ни в чем, но нам на этом месте нужен другой человек. Ведь действительно, не было претензий, например, что мы не проводим какие-то реформы. Не было претензий, что мы что-то не обеспечиваем. Не было претензий, что мы как-то плохо решаем и выполняем некие государственные задачи. Просто была формулировка: нам нужны другие люди».

Этим другим человеком стал первый заместитель Зайцева Николай Аксененко¹, назначенный министром путей сообщения 14 апреля 1997 года.

Между ними, совершенно неожиданно для всех, развернулась борьба не на жизнь, а на смерть. С одной стороны, ее содержание к становлению на железнодорожном транспорте рыночных отношений напрямую как будто не относилось. Но с другой, во-первых, эта распря свидетельствовала об определенной атмосфере в МПС того времени, а это важно для соотнесения ее с возможностью тех или иных преобразований. Во-вторых, всякую реформу, как известно, делают конкретные люди, и для оценки их деловых качеств необходимо знать, как они вели себя в тех или иных неординарных ситуациях, какие совершали поступки, чего можно было ждать от них в дальнейшем и т. д.

По словам Зайцева, после его отставки и Немцова, и Аксененко в один голос заявляли, что ему следует вернуться начальником дороги на Октябрьскую и работать там «сколько хочешь». Ничего другого при этом по железнодорожной части ему не предлагалось. 6 мая 1997 года Черномырдин подписал назначение Зайцева главой ОЖД. И начались всякие странности.

Прежде всего, работавшему в то время начальником Октябрьской Вадиму Морозову², которого Зайцев сам и рекомендовал на это место в августе 1996 года, пришлось спуститься опять на уровень первого заместителя, причем на дороге таковых, вместе с Александром Кузнецовым, теперь стало целых два. Для Морозова оборудовали специальный, приличествующий его уровню кабинет и спешно стали придумывать разграничение полномочий, поскольку в штатном расписании должности «второго первого» зама никогда не было.

¹ Аксененко Николай Емельянович родился в 1949 году в Новосибирской области. Закончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта в 1972 г., Академию народного хозяйства СМ СССР в 1990 г. Работал слесарем-сборщиком Новосибирского авиазавода, дежурным по станции, начальником станции на Восточно-Сибирской железной дороге, начальником отдела движения Воронежского отделения Юго-Восточной дороги, в 1980–1984 гг. – начальником отдела движения – заместителем начальника Воронежского отделения. В 1984 г. – заместитель начальника Мурманского отделения Октябрьской железной дороги. В 1985–1986 гг. – начальник Ленинград-Финляндского отделения ОЖД. В 1986–1991 гг. – заместитель начальника ОЖД, в 1991–1992 гг. – главный экономист – заместитель начальника дороги. С 1992 г. – первый заместитель начальника ОЖД. В 1994–1996 гг. – заместитель министра путей сообщения РФ, в 1996–1997 гг. – первый заместитель министра. С 14 апреля 1997 г. – министр путей сообщения РФ. С 12 мая 1999 г. по 10 января 2000 г. – первый заместитель Председателя Правительства РФ. С 16 сентября 1999 г. также по совместительству – министр путей сообщения. 3 января 2002 года освобожден от занимаемой должности. Скончался 20 июля 2005 года после продолжительной болезни.

Как человек на редкость порядочный и подобно подавляющему большинству «октябрят» всегда относившийся к Зайцеву с достаточным пиететом, Морозов не счел для себя возможным каким-то образом ему противодействовать, но был своей новой ролью глубоко неудовлетворен. В то время он как-то признался автору этих строк: «Если бы Вы знали, как мне надоело работать «по запискам». Вот напишет начальник дороги какое-то поручение – выполню, напишет другое – тоже... Я так не привык и не могу!».

В декабре 1997 года Морозов решил баллотироваться кандидатом в депутаты Законодательного собрания Ленинградской области от города Волхова, где он родился и вырос. Примечательно, что, предчувствуя свое скорое увольнение, в депутаты того же ЗакСа стал избираться и Зайцев, и также по родному городу – Лодейное Поле. Оба выиграли выборы с большим отрывом от соперников.

Практически сразу после назначения министром Аксененко повел атаку на Зайцева. Для всех эта вспыхнувшая «битва титанов» была непонятной и неожиданной, а потому командиры ОЖД в полном замешательстве гадали, что из этого выйдет и как нужно себя вести. Общая обстановка в управлении Октябрьской дороги зимой 1997–1998 годов в результате возвращения Зайцева и его противостояния с Аксененко была просто невиданной и странной для железнодорожного транспорта.

Дело заключалось в том, что Зайцев в паре с Аксененко проработали долгие годы. Аксененко был направлен с Юго-Восточной железной дороги заместителем к Зайцеву в 1984 году, когда тот работал еще начальником Мурманского отделения. Затем они вместе бок о бок трудились в управлении ОЖД, в том числе и как начальник дороги и его первый зам. В октябре 1994 года Аксененко перевели в Москву заместителем министра, но в 1996 году дуэт повторился уже и на министерском уровне: Зайцев – министр, Аксененко – первый заместитель. Казалось бы – это слаженная, сработавшаяся пара руководителей. Однако, как потом выяснилось, став министром, Аксененко бросил Зайцеву в лицо обвинение, что тот всю жизнь не давал ему раскрыться в качестве руководителя – первого лица, а держал лишь в своих заместителях.

Зайцев впоследствии утверждал следующее: «Как только я приступил к работе, Аксененко мне поставил ультиматум: уволить девять человек из руководства дороги. Я тогда сказал, что не могу поступить так со своими подчиненными, людьми высокого ранга как по положению, так и по профессиональной подготовке. Но пока я здесь, Вы убрать их не сможете, поэтому Вам придется, если уж так решили, что-то делать со мной. Так и получилось. Они выгнали меня, а потом уже всех остальных». На вопрос,

зачем министру было убирать заместителей начальника Октябрьской дороги, Зайцев ответил: «Я думаю, что это были личные обиды за что-то когда-то».

Аксененко, естественно, хотел добиться полной управляемости на ОЖД, но достаточно независимый Зайцев, видимо, с его точки зрения, на такую роль не подходил. Какие-то реплики, сказанные своим коллегам о том или ином очередном пункте разногласий с Аксененко, Зайцев нередко начинал словами: «Я ему и говорю: Николай, так если ты хочешь... то надо же тогда...» и т. п. То есть внутренней субординационной идиллией здесь и не пахло. (Любопытно, что на «ты» с Аксененко в неофициальной обстановке был и Фадеев, а министр так и продолжал называть обоих своих бывших шефов на «Вы».)

Учитывая, что начальники дорог являлись номенклатурой Председателя Правительства, самостоятельно уволить Зайцева Аксененко не мог. Нужно было его или уговорить, или морально сломить. Первое не удавалось, и Аксененко приступил ко второму варианту.

Прежде всего он попытался максимально использовать в своих целях произошедший в июне 1997 года на ОЖД сход грузового вагона на маневрах (без жертв и каких-либо тяжких последствий). Были устроены всяческие усиленные разбирательства, и Зайцеву объявили строгий выговор как последнюю меру перед увольнением. На дороге, которая в предшествующие годы буквально купалась в знаменах и первых местах в отраслевом соревновании, вдруг были выявлены всевозможные крупные недостатки. На их устранение Зайцеву был отведен один квартал.

Осенью Аксененко в приказном порядке потребовал от Зайцева написать заявление об уходе, но тот отказался. Зайцев потом вспоминал: «Мне было предложено идти в ЛИИЖТ ректором. Я говорю: я не могу туда пойти, потому что с ректором подписывал контракт. Как я пойду на живое место? Не хочу, чтобы чья-то семья меня проклинала, что я у кого-то отнял работу. Тогда, дескать, поезжай за рубеж. Я не могу ехать за рубеж, поскольку – не диссидент и к тому же знаю, что представители МПС за рубежом – это совершенно не загруженные работой должности. Ну, тогда мне было сказано: мы подумаем о Вас».

Министр попытался склонить на свою сторону губернаторов Санкт-Петербурга Владимира Яковлева и Ленинградской области Вадима Густова. Не помогло. Тогда он всячески продолжал нагнетать обстановку, в результате которой Зайцев с инфарктом на три месяца слег в дорожную больницу. По свидетельству непосредственных участников событий, при этом из МПС главврачу пришел приказ ежедневно направлять в Москву по факсу кардиограмму больного.

² Морозов Вадим Николаевич родился в 1954 году. Закончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Работал слесарем, дежурным по горне, маневровым диспетчером, заместителем начальника и начальником станции, заместителем начальника и начальником отделения дороги, начальником службы, заместителем и первым заместителем начальника дороги, с 1996 г. – начальником Октябрьской железной дороги. В 1998 г. – заместитель председателя Законодательного собрания Ленинградской области. Далее работал первым заместителем начальника Юго-Восточной железной дороги. С мая 1999 г. по май 2000 г. – заместитель министра путей сообщения РФ, был освобожден от должности по собственному желанию. В дальнейшем занимал должность первого заместителя начальника Московской железной дороги, а после назначения в январе 2002 г. Г. М. Фадеева министром путей сообщения РФ исполнял обязанности начальника Московской железной дороги. С февраля 2002 г. по октябрь 2003 г. – первый заместитель министра путей сообщения РФ. С октября 2003 г. по март 2004 г. – министр путей сообщения РФ. После упразднения МПС находился в кадровом резерве Администрации Президента РФ. В июле 2004 г. был назначен исполнительным директором НПФ «Благосостояние». С 17 августа 2005 г. – первый вице-президент ОАО «РЖД».

Во время борьбы с Зайцевым Аксененко избрал своим опорным человеком в управлении дороги (как это и следовало по железнодорожной табели о рангах) первого заместителя начальника дороги Александра Кузнецова и всячески содействовал его усилению. В результате на ОЖД сложилось как бы негласное двоевластие, и каждый начальник службы или отдела был поставлен перед необходимостью выбора себе командира. Люди буквально метались внутренне и внешне, рассуждая так: Зайцев – начальник законный и любимый, но удастся ли ему выиграть борьбу с министром? Это был не факт, хотя в принципе имелись какие-то надежды на его личные связи с Черномырдиным, вероятную поддержку старых друзей из числа начальников других дорог, также возможное впадение в немилость Аксененко (при Ельцине это было обычным делом) и так далее.

Встать на сторону Кузнецова, который, в общем-то, тоже был человеком своим, «октябрьским», выросшим по службе у всех на глазах и вроде бы не менее других уважаемым на протяжении своей работы Зайцева? А вдруг победит все-таки Зайцев? Ведь тогда игравший в его команде роль начальника штаба и серого кардинала заместитель по кадрам Виктор Лобко (впоследствии вице-губернатор Санкт-Петербурга) не пощадит изменников! Люди колебались, кто-то старался играть сразу на два фронта, и, разумеется, такой разлад в управлении дороги не мог идти на пользу работе.

Надо признать, что и Кузнецов находился в очень сложном для себя положении. Он, безусловно, сам по себе совершенно ничего не имел против Зайцева, считал себя его учеником и относился к нему по-человечески с большой симпатией. Но поставленный в ситуацию выбора, между двух огней, он предпочел естественный путь подчинения старшему по должности, да к тому же еще и члену Правительства. Впоследствии, став начальником Октябрьской дороги, он говорил автору: «Ну разве можно было «переть» против этой махины?! Никогда этого не было, чтобы начальник дороги бунтовал против министра, и не нужно было этого делать. Я же просто был обязан подчиняться Аксененко и против Зайцева ничего лично не предпринимал и не инициировал».

Своей кульминации ситуация достигла в марте 1998 года, когда после проведения балансовой комиссии МПС на Октябрьской дороге Аксененко оценил ситуацию как катастрофическую во всех сферах деятельности и решил уволить пятерых заместителей Зайцева, двоих начальников служб и двоих начальников отделов. Лобко был среди них, и поэтому он решился на невиданный доселе на железнодорожном транспорте демарш – выступить против министра публично через отраслевую прессу. 14 апреля

газета «Октябрьская магистраль» опубликовала интервью с ним под таким заголовком: «Виктор Лобко: «Стремление устроить массовую чистку руководящего состава Октябрьской дороги напоминает некоторые мрачные эпизоды из истории нашего Отечества». (Автору довелось быть непосредственным исполнителем данной затеи.)

В интервью Лобко сообщал о том, что Аксененко ведет линию на увольнение Зайцева весьма неблагоприятными методами, и давал ему такую характеристику: «Николай Емельянович – это человек с совершенно гипертрофированным мнением о своих достоинствах. Когда он работал у нас в управлении, я в силу специфики моей должности неоднократно вынужден был обращать его внимание на недопустимость неуважительного, подчас просто грубого отношения к подчиненным, когда он, не разобравшись, ставил вопрос об отстранении, увольнении многих, кто имел отличное от его собственное мнение. Словом, налицо принцип «Я начальник – ты дурак», а стиль работы в точности напоминает обращение помещика со своими крепостными».

Также Лобко сообщал, что именно Аксененко был родоначальником коммерческих структур на дороге и министр Фадеев однажды сказал ему: «Вам нужно все-таки определиться: Вы будете работать на железной дороге или в коммерческой структуре?».

Что политика Аксененко как министра заключается в том, чтобы «качать деньги в бюджет любой ценой, мало задумываясь о поддержании своего хозяйства» и отрасль при нем превратилась в «загнанную лошадь». Что в отличие от своего предшественника, который заявлял о недопущении расчленения железных дорог в угоду требованиям МВФ, сегодня «дележка идет довольно активно». «Я думаю, – с пафосом констатировал Лобко, – что главная причина конфликта – это прежде всего твердая гражданская позиция Зайцева, истинного патриота, который всю свою жизнь действительно посвятил служению Отечеству и своему родному коллективу».

Достаточно много места в интервью отводилось политике Лобко с Аксененко по тем или иным сторонам деятельности Октябрьской дороги, в том числе в области кадровой политики. При этом Лобко отмечал, что сегодня министр, пренебрегая всеми этическими и правовыми нормами, не считаясь с мнением действующего начальника дороги, издает приказы по руководителям дорожного уровня, предпринимает шаги, ведущие к дестабилизации. Заканчивалось интервью следующим предупреждением: «Когда такой руководитель оказывается во власти – это зловещий знак грядущей беды».

Номер газеты сразу стал бестселлером, его читала не только вся Октябрьская дорога, но и все МПС. По сети развозились зачитанные экземпляры и передавались фансы. Не без помощи прессслужбы дороги ситуацией заинтересовались петербургские СМИ. Статьи о ситуации на Октябрьской дороге опубликовали все газеты Санкт-Петербурга под хлесткими заголовками: «Новое «Ленинградское дело?», «Как министр путей сообщения разрушает железную дорогу», «Большая чистка на Октябрьской магистрали» и т. д. При этом журналисты обращались за комментариями не только в управление дороги, но и к пе-

тербургским руководителям. Все поддерживали Зайцева.

Например, Сергей Миронов, который являлся в тот момент и. о. председателя Законодательного собрания Санкт-Петербурга (впоследствии председатель Совета Федерации РФ), сообщал «Вечерке»: «На мой взгляд, то, что сейчас происходит с заменой кадров на ОЖД, очень похоже на некую кадровую революцию. Нашему городу – городу трех революций – новые большие или маленькие революции уже не нужны, ничего хорошего они не принесут. Ситуация вокруг Октябрьской дороги вызывает у меня плохие аналогии с какой-то то тальной «кадровой чисткой». Я считаю, что в данном случае нельзя действовать революционными методами. Нужно руководствоваться принципом «не навреди», думая о возможных последствиях для страны и для города»¹.

Однако силы были неравными. Московские СМИ судьбой питерца Зайцева никак не заинтересовались, а Кремль – и подавно. К этому времени Аксененко уже был членом «семьи» Ельцина. Он решил кончать с этим делом и дал поручение начальнику Северо-Кавказской железной дороги Владимиру Ильину на одном из собраний весной 1998 года официально выступить против Зайцева, что тот и сделал.

Зайцев 11 мая направил телеграмму Аксененко, где, в частности, писал: «Вам хорошо известно, что у меня никогда не было желания дискредитировать МПС и министра. Подобное утверждение Ильина не имеет под собой почвы и мне не может быть предъявлено инициирование каких бы то ни было действий в этом направлении. Прошу оградить меня от подобных домыслов». В тот же день Зайцев отослал телеграмму самому Ильину с предупреждением: «Учитывая крайнюю тенденциозность доклада, не исключаю возможности возбудить против Вас судебное ходатайство о подрыве моей деловой репутации».

12 мая Аксененко, находясь в Санкт-Петербурге в связи с участием в международной конференции по транспорту, еще раз предложил Зайцеву написать заявление об уходе, предупредив, что в противном случае он будет снят с работы решением Правительства. Тот опять отказался и 13 мая направил телеграмму Президенту Ельцину. В ней, в частности, говорилось: «Вынужден обратиться к Вам с просьбой о защите моей чести и достоинства перед работниками железнодорожного транспорта и Октябрьской железной дороги». Далее, после пересказа ситуации с предложением Аксененко уволиться по собственному желанию, Зайцев писал: «Ввиду полной необоснованности такой постановки вопроса я категорически отверг его предложение как направленное на парализацию работы дороги и желание замести следы своей неблагоприятной деятельности во время работы моим первым заместителем на дороге и в МПС. Обращаюсь к Вам как Президенту России и гаранту защиты конституционных прав ее граждан, прошу Вас, Борис Николаевич, поставить на место не порядочного человека»¹.

Но и это не помогло. Видимо, никакого следа в абсолютно несентиментальном Ельцине «нетяжеловес» Зайцев не оставил. 14 мая 1998 года вышло Распоряжение Правительства, подписанное новым премьером Сергеем

Глава VIII

В начале был Указ

Когда Солон спросили, самые ли лучшие законы он дал афинянам, он ответил: «Да, самые лучшие из тех, которые они могли принять».

*История Древней Греции
Бери, что дают, коль не дают желанного.*

Цецилий Стаций

С осени 1996 года при министре экономики РФ Евгении Ясине начали собираться рабочие совещания по вопросам подготовки железнодорожной реформы, в которых периодически участвовали представители МПС и других причастных ведомств, а также промышленных компаний. Здесь стали высказываться различные предложения по перспективам реформирования железнодорожного транспорта и появились первые наработки.

В середине февраля 1997 года вернулся к активной деятельности после перенесенной 5 ноября 1996 года операции на сердце Президент Борис Ельцин. 6 марта он выступил с посланием, в котором объявил о необходимости «энергичного завершения экономических, социальных и правовых реформ». 17 марта первым заместителем Председателя Правительства РФ был назначен Борис Немцов, который стал курировать, в том числе, и вопросы реформирования естественных монополий. Сам он впоследствии так написал об этом времени: «1997 год. Я – первый вице-премьер Правительства Российской Федерации. Молодой, амбициозный и бескомпромиссный. Реформы – превыше всего. Те, кто мешают проведению реформ, должны отойти в сторону. ... В 1997-м был четкий план действий построить конкурентную рыночную экономику. Это были вполне внятные задачи».

28 апреля был издан Указ Президента РФ № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий». Этот документ является первым государственным актом, в котором была поставлена задача структурной реформы железнодорожного транспорта. То есть формально именно с 28 апреля 1997 года и ведет свою историю реформа российских железных дорог.

В преамбуле документа, в частности, говорилось, что Указ нацелен на повышение экономической эффективности работы естественных монополий и «дальнейшее развитие рыночных отношений». Правительству предлагалось в первом полугодии 1997 года подготовить и утвердить «программу мер по структурной перестройке, приватизации и усилению контроля в сферах естественных монополий», а также осуществлять координацию работы федеральных органов исполнительной власти по ее выполнению.

Железнодорожному транспорту был посвящен раздел IV, где имелись главки: 1. Основные проблемы и цели структурной реформы; 2. Основные направления структурной реформы; 3. Этапы реализации.

В документе кратко характеризовалась исключительно важная роль железнодорожного транспорта в экономике России и далее говорилось: «В структуре издержек промышленности расходы, связанные с перевозками по магистральным железным дорогам, составляют около ше-

Кириенко, об освобождении его с поста начальника Октябрьской дороги с формулировкой «за систематическое неисполнение должностных обязанностей, выразившееся в ослаблении руководства эксплуатационной работой, и допущенные серьезные недостатки в финансово-хозяйственной деятельности железной дороги». Законодательное собрание Ленинградской области приняло обращение к Кириенко в защиту своего коллеги, но безрезультатно.

15 мая и. о. министра путей сообщения Валерий Новалев (работавший в это время первым заместителем министра) издал приказ по личному составу № 280 о возложении обязанностей начальника ОЖД на первого заместителя начальника дороги Александра Кузнецова.

Зайцев разослал всем начальникам железных дорог и ряду глав субъектов Федерации прощальные телеграммы с благодарностью за совместную работу в предшествующие годы и ушел с железной дороги. Ему было в это время 58 лет.

Автор обращался к Фадееву с просьбой высказать свое авторитетное мнение о причинах такой жестокой распри двух его ближайших протеже. Он ответил так: «Откровенно говоря, мне аналогичный вопрос в то время задавал и сам Зайцев, дескать, в связи с чем возникло такое на него гонение? Я, естественно, не мог ему ответить, потому что это было их внутреннее дело. С одной стороны, отрицательные оценки работы Октябрьской дороги вполне могли быть во многом обоснованными. Сеть большая, и держать ее в руках необходимо. Но думаю, что здесь были и какие-то чисто индивидуальные вопросы между Аксененко и Зайцевым. Они ведь там в Петербурге занимались вместе бизнесом, причем начали это делать очень рано. Я же вообще эти вещи тогда на выстрел не подпускал. Да, на выстрел не подпускал! А там уже плодились частные компании. Я очень плохо верил во всю эту суету в тот период и придерживался точки зрения, что железнодорожный транспорт должен быть государственным. Но эти люди быстро изменились. Многие, не только они. Однако я уважал как Аксененко, так и Зайцева. Я им говорил, что вы мои выдвиженцы и должны расти. Что тот – работяга, что другой, хотя они и разные. Но все время давали результат. И шли тандемом. В целом же мне сегодня довольно сложно оценить их личные отношения».

После увольнения Зайцев работал профессором Петербургского государственного университета путей сообщения и был депутатом Законодательного собрания Ленинградской области, одно время возглавлял региональное отделение движения «Отечество», участвовал в разработке альтернативных проектов организации в России высокоскоростного движения. Сегодня основным местом работы Анатолия Александровича Зайцева является Законодательное собрание (он был избран депутатом на третий срок). Также он продолжает профессорствовать в ПГУПСе, занимается целым рядом бизнес-проектов, ведет активную общественную деятельность.

Первоначально Зайцев весьма болезненно переживал случившееся, однако затем, как он сам выразился, «сумел переломить себя и относиться ко всему этому иронически».

сти процентов. В связи с этим сокращение транспортных затрат является важнейшей задачей повышения конкурентоспособности отечественной продукции».

На этот момент следует обратить особое внимание. Главной, целевой задачей структурной реформы железнодорожного транспорта у самых ее истоков объявлялось снижение транспортных издержек товаропроизводителей и уж потом все остальное, связанное с ситуацией внутри отрасли. При этом средний уровень транспортной составляющей был определен почему-то в 6 процентов и должен был еще снижаться! Сами железнодорожники исчисляли долю транспортных издержек в стоимости продукции промышленности и сельского хозяйства в 15–20 процентов, а по некоторым грузам – до 50 и более процентов¹. По официальным данным Федеральной службы по тарифам, транспортная составляющая в 2003 г. составляла 18,2%, а в 2007 г. – 13,4%, и то такое снижение произошло исключительно из-за беспрецедентного повышения мировых цен на ряд продуктов российского экспорта – нефть, уголь, металлы и др. Но в Указе значилось именно так.

В Основных положениях говорилось и о том, что существующая организационно-производственная структура и низкая конкуренция со стороны других видов транспорта не способствуют созданию экономических стимулов к повышению эффективности работы самих железных дорог. В частности, среди тормозящих факторов указывались такие, как перекрестное субсидирование пассажирских перевозок из грузовых, неполное использование мощностей ремонтных, строительных, машиностроительных и других предприятий системы МПС, большие затраты на содержание социальной сферы.

Основными целями структурной реформы объявлялись: усиление государственного регулирования на железнодорожном транспорте, стимулирование развития конкуренции в различных сегментах транспортного рынка и при этом соответствующее ослабление здесь государственного регулирования, повышение качества обслуживания потребителей транспортных услуг. «Конечная цель реформирования железнодорожного транспорта состоит в повышении эффективности его работы и сокращении транспортных издержек», – подчеркивалось в документе.

Далее указывалось, что рост эффективности и «снижение тарифов» будут обеспечены за счет реализации следующих мер: перехода к бюджетному субсидированию пассажирских перевозок; привлечения к подрядным работам предприятий других отраслей экономики, способных предложить продукцию или услуги с наименьшими издержками и высоким качеством; выделения объектов социальной сферы из системы МПС (кроме медицины) и передачи их в государственную и муниципальную собственность; повышения эффективности работы малодеятельных линий путем их продажи, закрытия или передачи органам местного самоуправления; совершенствования системы отчетности на основе разделения учета по видам деятельности.

Предполагалось также усовершенствовать систему тарифообразования, обеспечив дифференциацию тарифов в зависимости от качества услуги при возмещении экономически обоснованных затрат и получении железной дорогой нормативного уровня прибыли. Кроме того, предусматри-

валось создание специализированных пассажирских компаний. По части же грузовых перевозок отмечалось: «В целях развития конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг будут созданы условия для равного доступа к инфраструктуре и ремонтной базе железнодорожного транспорта различных владельцев подвижного состава (вагонов), имеющих соответствующие лицензии».

Реализацию структурной реформы планировалось осуществить в три этапа за 3,5 года. Первый этап – 1997 год. В этот период было намечено: ввести новый порядок государственного регулирования грузовых тарифов; сократить перекрестное субсидирование пассажирских перевозок «за счет ликвидации необоснованных тарифных льгот» и создания конкурентной среды на рынке фрахта пассажирских перевозок; снизить грузовые тарифы; приватизировать неиспользуемые ремонтные, строительные, машиностроительные и другие предприятия; создать условия для развития конкуренции в перевозках, обеспечивающие равный доступ к инфраструктуре и ремонтной базе владельцев подвижного состава; разработать программу реформирования системы управления железнодорожным транспортом; завершить создание Федеральной службы России по регулированию естественных монополий на транспорте.

Второй этап предполагалось провести в 1998 году. Он включал в себя: создание в составе железных дорог специализированных компаний по перевозке пассажиров; выделение из МПС неиспользуемых производственных мощностей, в том числе малодеятельных линий; привлечение предприятий других отраслей для выполнения работ и услуг с меньшими затратами и более высоким качеством; применение раздельного финансового учета затрат на содержание и эксплуатацию инфраструктуры; переход на контрактные взаимоотношения железнодорожного транспорта с федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Третий этап охватывал 1999–2000 годы. Он предполагал либерализацию государственного регулирования тарифов в условиях развития конкуренции на железнодорожном транспорте; формирование структуры управления железнодорожным транспортом, соответствующей условиям рыночной экономики; а также создание концепции формирования транспортных тарифов исходя из развития конкуренции на рынке транспортных услуг.

Оценивая Указ Президента на предмет его соответствия задаче построения рынка на железнодорожном транспорте, необходимо отметить два обстоятельства. Во-первых, следует признать, что начать проводить реформы железнодорожников заставили промышленники, которые хотели бы снизить свои издержки прежде всего за счет других звеньев, участвующих в реализации товара. Трудно сказать, когда МПС само решилось бы трогать свое государство в государстве и расставаться с монополией, дававшей возможность диктовать волю грузовладельцам. Единственное, что могло побудить железнодорожников добровольно пойти на структурные рыночные реформы, – это разорение своего хозяйства вследствие отсутствия доходов для воспроизводства основных фондов. Но большая ресурсоемкость и

оставшийся инфраструктурный запас прочности советского железнодорожного транспорта позволил им в полной мере почувствовать это лишь в 1999–2000 годах.

Другой примечательный аспект заключается в том, что директивная задача, прямо поставленная как «снижение издержек» железнодорожников для «снижения тарифа», строго говоря, больше подходила для какого-нибудь Постановления ЦК КПСС и Совета Министров «Об очередном совершенствовании...», а не для программы построения рыночной модели экономики. Кто мог оценить в то время уровень издержек и доходов железнодорожников на предмет его соответствия «нормальному», рыночному, или оптимальному, показателю? Этого никто не знал и знать не мог, прежде всего в силу того, что железные дороги в рынке еще не работали.

Более того, тарифная система российских железных дорог базировалась в то время на основе советской, а в той, как известно, транспортные тарифы формировались отнюдь не всегда в соответствии с себестоимостью и необходимым уровнем рентабельности, а часто исходя из соображений политической, социальной и экономической «котловой» целесообразности¹. А поэтому те ценовые перекосы, которые в большей части промышленного сектора к тому времени уже ликвидировались вследствие работы по свободным ценам, в железнодорожном транспорте все еще сохранялись и не могли быть преодолены без разделения этого «котла» по видам деятельности. Кроме того, как свидетельствуют официальные данные, даже среднесетевая рентабельность по отношению к основным производственным и оборотным фондам в 1989 году оказалась уже на уровне 1956-го, а именно 6,5 процента². При этом в 80-е годы примерно четверть бюджета железнодорожного транспорта составляли дотации, в частности, в виде поставок техники. Также нужно было учитывать, что за последние 40 советских лет уровень железнодорожных грузовых тарифов был понижен на 30%, в то время как оптовые цены в 1967-м и 1982 годах были значительно увеличены³. Это привело к снижению транспортной составляющей в конечной цене продукции.

То есть в процессе либерализации железнодорожной отрасли транспортные расходы производителей тех или иных товаров вполне могли не снизиться, как этого требовал Указ, а, наоборот, возрасти. (По крайней мере, на первоначальном этапе, пока еще не выведены из оборота нерентабельные бизнесы или активы.) В целом же расходы при перевозках одних видов товаров могли увеличиться, других – сократиться, третьих – остаться без изменения – в зависимости от конъюнктуры рынка и платежеспособности перевозимых грузов.

В то же время провозглашение в программном документе цели «сокращения транспортных затрат» и «снижения тарифов» у всех клиентов железной дороги порождало соответствующие экономические ожидания, которые впоследствии постоянно сбивали с толку и железнодорожников, и промышленников. Сама постановка вопроса о заведомом снижении ставок или транспортной составляющей в цене продукции при переходе к рынку являлась неверной, можно сказать «антирыночной». Ведь механизм соответствия

спроса и предложения в том и заключается, что цены базируются отнюдь не на некоей «объективной» себестоимости продукции, которой (вспомним Карла Менгера) просто не существует, но на потребительной стоимости, то есть полезности конкретного товара в данный момент и в данном месте. Провозглашенный в Указе подход был впоследствии неизменно понимаем грузовладельцами и даже многими чиновниками регулирующих ведомств как необходимость плоского снижения уровня тарифа на любую перевозку или его доли в цене груза. А дело оказывалось гораздо сложнее.

Конечно, развитие конкуренции ведет к тому, что цены начинают прижиматься к минимальному уровню рентабельности. Но если на рынок выходит производство, из которого выжимали все соки и при этом недофинансировали, то цены, скорее всего, первоначально возрастут, а не снизятся и лишь потом уже будут подчиняться давлению на них конкуренции. То есть правильнее было бы говорить не о сокращении, а об «оптимизации» издержек вследствие обособления видов деятельности и создания в них конкурентных отношений. Но, разумеется, такой вариант не устроил бы промышленников и к тому же был бы превратно истолкован уже самими железнодорожниками в свою пользу. Все это лишний раз доказывает, что рынок – это далеко не всегда инструмент, который нужен для чего-то такого, что каждый воспринимает по-своему, а, скорее, наиболее целесообразная форма существования хозяйственной жизни, имеющая в этом смысле самоценность и «самоцельность».

В целом в Указе Президента № 426 не было глубокого понимания транспорта в качестве самостоятельного бизнеса, а присутствовала главным образом цель максимально сократить вынужденные расходы на него другого бизнеса – промышленного.

Да, здесь впервые была поставлена задача структурной реформы железнодорожного транспорта. Однако никакого внутриотраслевого рынка на основании данной программы создать еще было нельзя. Намеки на рынок «операторов-перевозчиков» без разделения инфраструктуры и вагонов являлись делом бесперспективным. Документ не предусматривал даже разделения функций государственного управления и хозяйственной деятельности с выделением из МПС хозяйственного комплекса в той или иной форме собственности. Отрасль, согласно Указу, продолжала существовать в непонятном, не приемлемом для рыночной экономики симбиозе, включающем функции как правового регулирования, так и бизнеса. Его деятельность в таком виде даже не вписывалась бы в Гражданский кодекс РФ, что, естественно, порождало бы и далее массу проблем, прежде всего практических – по привлечению инвестиций, заключению договоров, использованию в своей деятельности элементарных рыночных методов управления издержками и доходами, выстраиванию деловых отношений с потенциальными конкурентами в сфере перевозок и ремонта и так далее.

Тем не менее Указ № 426 ставил задачу разработать некую дальнейшую программу реформирования. В постановке общей задачи проведения структурной реформы, а также в этом мостике к дальнейшей перспективе и заключалось его значение.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

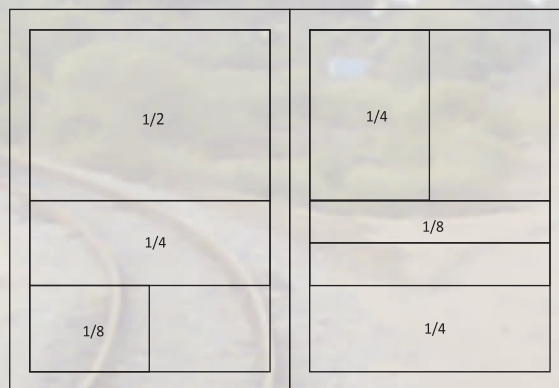
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
19'575	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
35'235	6 перс. рассылок	
49'915	9 перс. рассылок	
62'640	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
36'975	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
66'555	12 перс. рассылок	
94'285	18 перс. рассылок	
118'320	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
69'600	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
125'280	24 перс. рассылки	
177'480	36 перс. рассылок	
222'720	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

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

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

- ГК Можгинский литейный завод «Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Альфа-Пьезо» (Ростовская область, г. Таганрог)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП33» (г. Санкт-Петербург)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорузел» (г. Москва)
- ООО «КД-Сервис» (Челябинская область, г. Челябинск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «НПК «ТЕХНОВОТУМ» (г. Москва, г. Зеленоград)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПК «Крона» (Пензенская область, г. Пенза)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.





03-05 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2025

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2025**



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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955-91-99



1-3 октября 2024

Санкт-Петербург, КЦ «ПетроКонгресс»

 **Translogistica**
St. Petersburg

10-я юбилейная конференция

ТрансЛогистика Санкт-Петербург



MVK Международная
Выставочная
Компания

Организатор — компания MVK
Офис в Санкт-Петербурге

**Принять участие
в конференции:**

+7 (812) 401 69 55
conference@mvk.ru

**Подробнее
о конференции:**

translogistica-spb.ru

18+