




ДЕПО

2(147) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

февраль

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 4

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 7 - 9

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 11 - 12

Справочная информация

стр. 1, 15 - 40

**С Днём защитника
отечества!**

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

ЗНАКОВЫЙ ПРОЕКТ: КАЗАХСТАН И УЗБЕКИСТАН СВЯЖЕТ НОВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

стр. 15

ПРЕИМУЩЕСТВА УЗБЕКИСТАНА ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

стр. 16

**ГРУЗОПОТОК МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ:
ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧИТЕЛИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА**

стр. 17 - 29

РАЗНОНАПРАВЛЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

стр. 30

**СТАВКИ НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ
ИЗ-ЗА ОПАСЕНИЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫХ ПЕРЕБОЕВ МОРСКОГО СООБЩЕНИЯ НА КРАСНОМ МОРЕ
НАПАДЕНИЯ НА КРАСНОМ МОРЕ ПРИВЕЛИ К СПРОСУ НА СУХОПУТНЫЙ МАРШРУТ
CHINA-EUROPE RAILWAY EXPRESS В ПРЕДДВЕРИИ КИТАЙСКОГО НОВОГО ГОДА**

стр. 31

стр. 32

СПРОС НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ КИТАЙ - ЕВРОПА ЧЕРЕЗ РОССИЮ БУДЕТ РАСТИ

стр. 33

ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 34 - 37

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40

21-я Каспийская Международная

ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»



TransLogistica
CASPIAN

Организаторы:



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

4 | 5 | 6 ИЮНЯ 2024

БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР / БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

[TransLogisticaCaspian](#)

[trans_logistica_caspian](#)

[#TransLogistica](#)

www.translogistica.az

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
21-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				2-я сторона обл.
АЗЕРБАЙДЖАН	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	3
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	3
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	4
Россия / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 48-89-89, +7 (951) 409-04-33	4
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2024				5
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2024				6
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 9
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	9
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				10
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				11 - 12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	11
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	11
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	11
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	12
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	12
ВЫСТАВКА «МЕТАЛЛУРГМАШ. ЛИТМАШ. МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ»				13
ВЫСТАВКА МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ «МЕТАЛЛООБРАБОТКА. СВАРКА - УРАЛ»				14
Россия	Пермь	МСУ PRO EXPO	+7 (342) 264-64-64	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 15 - 40
ЗНАКОВЫЙ ПРОЕКТ: КАЗАХСТАН И УЗБЕКИСТАН СВЯЖЕТ НОВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА				15
ПРЕИМУЩЕСТВА УЗБЕКИСТАНА ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ				16
ГРУЗОПОТОК МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ: ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧИТЕЛИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА				17 - 29
РАЗНОНАПРАВЛЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ				30
СТАВКИ НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ ИЗ-ЗА ОПАСЕНИЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫХ ПЕРЕБОЕВ МОРСКОГО СООБЩЕНИЯ НА КРАСНОМ МОРЕ				31
НАПАДЕНИЯ НА КРАСНОМ МОРЕ ПРИВЕЛИ К СПРОСУ НА СУХОПУТНЫЙ МАРШРУТ CHINA-EUROPE RAILWAY EXPRESS В ПРЕДДВЕРИИ КИТАЙСКОГО НОВОГО ГОДА				32
СПРОС НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ КИТАЙ - ЕВРОПА ЧЕРЕЗ РОССИЮ БУДЕТ РАСТИ				33
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAURAL				4-я сторона обл.
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

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

ООО «КСД» РАЗРАБОТАН
СБОРНЫЙ 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 1947 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	БЗБ0.2011.002/БЗБ0.2011.004	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 АВТОМАТИЧЕСКИХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ

Переносные приборы серий «Крона-601» и «Крона-603» служат для контроля время-токовых характеристик автоматических выключателей на переменном токе, тепловых, электромагнитных и полупроводниковых расцепителей, а также тепловых реле, реле тока и т. п. Особенностью системы от ряда аналогов, является проверка автоматических выключателей на синусоидальном переменном токе (до 4000А), чем гарантируется достоверность контроля. Имеется два режима проверки выключателей: кратковременный (0,02 - 0,5 с, проверка электромагнитной отсечки); и длительный (0,5 - 3600 с, проверка тепловой отсечки).

Прибор позволяет проверять каждый полюс выключателя отдельно. Контроль времени срабатывания производится с непроверяемого в данный момент полюса, либо непосредственно с проверяемого полюса.



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

Стоимость такого модуля

всего

11 550 руб.



+7(980)187-10-55

Стальпром-Омск

Литейное производство в Омске

ООО СТАЛЬПРОМ-ОМСК

sp55.ru | zakaz@sp55.ru | 8(3812) 48-89-89 | 8-951-409-04-33 | 644035, г.Омск, Овощной проезд, 7

Запчасти для грузовых вагонов и локомотивов ВЗТ. К тележкам, кузовам, автосцепному, По чертежам и ТУ Заказчика
Мелкое и среднегабаритное литьё, из нелегированной и легированной стали, чугуна.
Термообработка.
Своя лаборатория (хим.анализ, твердость)
Мелкая и крупная серия.
Сертификация ИСО, РОСС RU



Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Балочка авторежима опорная	100.41.020-1	шт	2 470,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Балочка (люлька) думпнара	2.13.70.03 (V904) ГОСТ 977-88	шт	6 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Болт стяжной (поновка с м/б)	Ш2В-90 (106)	шт	770,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Закладка люка (с отверстием)	296.45.102-01	шт	790,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Борт платформы продольный	401.01.040 (31646-Н)	шт	24 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Борт платформы торцевой	401.01.110 (31658-Н)	шт	21 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Корпус поглощающего аппарата	Ш2Т-110 (518)	шт	16 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Плита фитинговая с упорами	31 901-Нсб ГОСТ 977-88	шт	5 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33

04-06
июня 2024

Москва
ЦВК «Экспоцентр»



АРСС

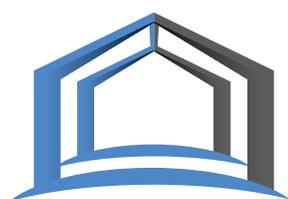
При поддержке:
Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

9-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2024



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru
+7 [495] 734-99-66



ЛИТМАШ

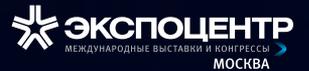


МЕТАЛЛУРГИЯ

**04-06 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ**

2024

Место проведения:



12+

ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2024**

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955 91 99



ТрансЭнергоТрейд

Надёжность!

Доверие!

Успех!



Мы говорим "НЕТ" просто вагонов без дела!

Пишите:
info@transenergytrade.ru

Звоните:
+7 (812) 677-95-02

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

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

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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



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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



ЖЕЛДОРМАРКЕТ
железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU

17-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского
транспорта и транспортной инфраструктуры



2024

23-25 апреля
Москва
Экспоцентр

+7 (495) 287-44-12

info@e-transport.ru

www.e-transport.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, пежалую, 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.
- Бандажки 1060х143х88, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
- Колодки локомотивные, гребневые - Колодки композиционные

ООО «ЛСК97»
 +7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, ooolsk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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



Постоянно 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.vcn23.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

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

Готово изготовить для вновь строящихся линий и депо Метрополитенов:

- Упор тоннельный Р-50 и Р-65 по черт. ПП-5.268.00.000СБ (22 наименования нестандартных изделий) - комплект
- Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежными деталями - комплект
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом - комплект
- Прокладки полиэтиленовые для узла крепления контактного рельса
- Прокладки под кронштейн
- Втулки 48x26x23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы 55x2x6 оцинкованные, шайбы 20 квадратные и стопорные
- Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- скобы контактного рельса — предохранительные и с фиксатором
- указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- эмальированные таблички на металле с обжигом и другое...

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный Р-50 и Р-65 по черт. ПП-5.268.00.000СБ (22 наименования нестандартных изделий)	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 полиэтиленовые 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 55x2x6 оцинкованные, шайбы 20 квадратные и стопорные	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

ЖЕЛДОРУЗЕЛ
железнодорожная компания

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



Компания Желдорузел осуществляет деятельность по комплексному обеспечению предприятий, осуществляющих строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей общего 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. Обладая 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 выходящего/выходного контроля материалов для повторного использования с аттестованной лабораторией.



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Рельсы старогодние			ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,45-12,5 износ до 4/4 мм	т	65 000	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 12,40-12,44 износ до 4/4 мм	т	62 500	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,00-12,39 износ до 4/4 мм	т	60 500	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 10,00-11,99 износ до 4/4 мм	т	55 500	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Рельсы новые			ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р-65 ДТ 350 12,5 м. 2022 год	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р-65 ДТ 350 25 м. 2022 год (отгрузка на сцепе)	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Элементы скрепления старогодние			ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Накладка 2Р65 с/г	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Подкладка КБ65 с/г	т	цена по запросу	ООО "Желдорузел"	+7(903)750-17-40

16+

металлургмаш. литмаш. металлоконструкции

Екатеринбург,
12–15 марта 2024

выставка технологий и оборудования
для металлургии, литейной промышленности
и готовой металлопродукции



(342) 264-64-24
bav@expoperm.ru
metalmash.expoperm.ru

16+

Металлообработка. Сварка — Урал Екатеринбург

12–15
марта
2024

международная выставка технологий,
оборудования, материалов для машиностроения,
металлообрабатывающей промышленности
и сварочного производства

крупнейший специализированный
региональный проект в России



(342) 264-64-27
egorova@expoperm.ru
metal-ekb.expoperm.ru

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ЗНАКОВЫЙ ПРОЕКТ: КАЗАХСТАН И УЗБЕКИСТАН СВЯЖЕТ НОВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В Туркестанской области началось строительство новой железнодорожной линии Дарбаза — Мактаарал протяженностью 152 км. Официальный старт работам в режиме телемоста дал Премьер-Министр РК Аликхан Смаилов.

Крупный инфраструктурный проект реализуется по поручению Главы государства Насым-Жомарта Токаева и направлен на дальнейшее развитие транспортно-транзитного потенциала республики. В рамках него будет открыт новый пункт пропуска через казахстанско-узбекскую государственную границу.

В целом с начала года объем перевозок грузов между Казахстаном и Узбекистаном составил 25,8 млн тонн. Основной грузопоток проходит через межгосударственную стыковую станцию «Сарыагаш», которая сегодня работает на пределе пропускных возможностей.

Строительство новой ж/д линии позволит переориентировать грузы с существующего участка Сарыагаш — Ташкент на новую ветку, разгрузить станцию «Сарыагаш» и увеличить экспортные перевозки в направлении Узбекистана в целом. Кроме того, проект будет способствовать развитию Туркестанской области за счет ее соединения с основной сетью железных дорог республики.

В своем выступлении Премьер-Министр отметил, что железные дороги являются стальными артериями, обеспечивающими развитие экономической и социальной сфер государства. В прошлом году был перевезен максимальный за 30 лет независимости Казахстана объем грузов, который составил свыше 245 млрд тонно-километров. Высокие темпы сохраняются и в текущем году.

Глава Правительства подчеркнул, что до конца года объем перевозок грузов с Узбекистаном прогнозируется на уровне порядка 31 млн тонн, что на 16% выше уровня прошлого года.

Для расширения пропускной способности данного участка, а также повышения экспортного и транзитного потенциала Казахстана дан старт строительству крупного железнодорожного проекта — новой линии Дарбаза — Мактаарал. Проект разделен на два этапа. Первый предполагает строительство линии Ердаут — Мактаарал — государственная граница Узбекистана с выходом на станцию «Сырдарья». Вторым этапом предусмотрен ввод в эксплуатацию ветки Жетысай — государственная граница Узбекистана с выходом на ту же станцию. Всего будет построено 152 км железнодорожного полотна. Для проекта планируется закупить 19,7 тыс. тонн рельс, а также 280 тыс. комплектов железобетонных шпал и рельсовых скреплений. Строительство новой ж/д магистрали позволит создать 3400 рабочих мест. Доля казахстанского содержания в проекте составит 85%.

Заместитель председателя правления АО «НК «КТЖ» Канат Альмагамбетов подчеркнул, что линия Дарбаза — Мактаарал соединит два отдаленных района Туркестанской



области — Мактааральский и Жетысайский — с остальной частью Казахстана. Будет построено 9 станций. Железная дорога даст прямой выход грузов с Казахстана в эти районы и с данных районов в Казахстан, потому что сейчас они вынуждены проходить границу с Узбекистаном.

Также существенно увеличится транзитный потенциал Казахстана. — грузы, которые идут на Афганистан, Иран, Таджикистан и Узбекистан, будут быстрее проходить по этой линии. Еще один эффект: ослабит напряжение на участке Сарыагаш — Ташкент. В последние годы там много грузов. При этом не все из них вовремя передаются, потому что этот стык не рассчитан на такой грузопоток. Он резко возрос в последние два-три года. Строительство поможет разгрузить этот основной участок и дать движение пассажирским поездам.

В настоящее время обсуждается строительство железной дороги через Пакистан в Индию. И запуск линии Дарбаза — Мактаарал станет значительным вкладом Казахстана в развитие этого стратегического маршрута. Прогнозируется, что грузопоток дополнительно увеличится на 10-14 млн тонн. А в дальнейшем возможен рост до 20-25 млн тонн. Этот участок, обходя Ташкентский узел, будет гораздо быстрее провозить грузы в обоих направлениях.

Стоит отметить, что в рамках дальнейшего расширения транспортно-транзитного потенциала Казахстана Правительством ведется планомерная работа по развитию ж/д инфраструктуры. В частности, уже идет строительство вторых путей на участке Достык — Мойынты и новой железной дороги в обход Алматы. В ближайшее время планируется старт работ по новой ж/д линии Бахты — Аягос с выходом на третий международный стык с Китаем. Всего в течение трех лет в республике будет построено свыше 1300 км железных дорог.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

<https://primeminister.kz>

ERA

Eurasian Rail Alliance Index

ПРЕИМУЩЕСТВА УЗБЕКИСТАНА ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Железная дорога Китай-Кыргызстан-Китай создаст значительные торговые возможности для Киргизии и Узбекистана, связывая Китай непосредственно с Ближним Востоком через железнодорожный путь, что принесет пользу всему региону

В 2022 году Китай наконец-то нажал кнопку «Старт» на долгожданной железной дороге Китай-Кыргызстан-Узбекистан (ККУ), однако работы начались только весной 2023 года.

Задержки строительства вызваны исключительно логистическими и техническими трудностями, а также высокой стоимостью. Киргизия гористая, и трассе понадобится пробурить более 90 туннелей, а зимние погодные условия также затрудняют строительство. Доступ Китая будет осуществляться через железнодорожный терминал Кашгар в западной провинции Синьцзян, который уже связан с национальной железнодорожной сетью Китая.

Маршрут ККУ как транзитный коридор в Европейский союз и Ближний Восток

Маршрут ККУ, который станет южной частью железной дороги Китай-Европа, свяжет Китай, Кыргызстан и Узбекистан с Центральной и Восточной Европой через Иран и Турцию. Согласно предлагаемым планам, общая протяженность железной дороги ККУ составляет около 523 километров, включая 213 километров в Китае, 260 километров в Кыргызстане и около 50 километров в Узбекистане.

Из Узбекистана он может соединиться с железной дорогой Узбекистан-Туркменистан, которая ведет к порту Туркменбаши на Каспийском море. Оттуда он может пересечься с портом Бану в Азербайджане и продолжить до рынков Грузии, Турции и стран Черноморского региона Евросоюза, таких как Болгария и Румыния, или отправиться на юг к иранским каспийским портам, таким как Анзали. Затем он может двигаться на юг по железной дороге (также будет завершена в 2023 году) через Международный транспортный коридор Север-Юг к южному иранскому порту Чабахар. Морской доступ позволит достигнуть Ближнего Востока, Восточной Африки и Индии.

Узбекские чиновники заявили, что после завершения железнодорожной линии она станет самым коротким маршрутом для транспортировки грузов из Китая в Европу и Ближний Восток, сокращая длину пути на 900 километров и экономя семь-восемь дней на доставке. Узбекистан и Туркменистан уже планируют двустороннюю транзитную связь по своему участку маршрута ККУ, а Туркменистан и Иран делают то же самое.

*Оригинал статьи доступен на английском языке.
www.silkroadbriefing.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!

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

**ГРУЗОПОТОК МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ:
ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧИТЕЛИ
ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА**

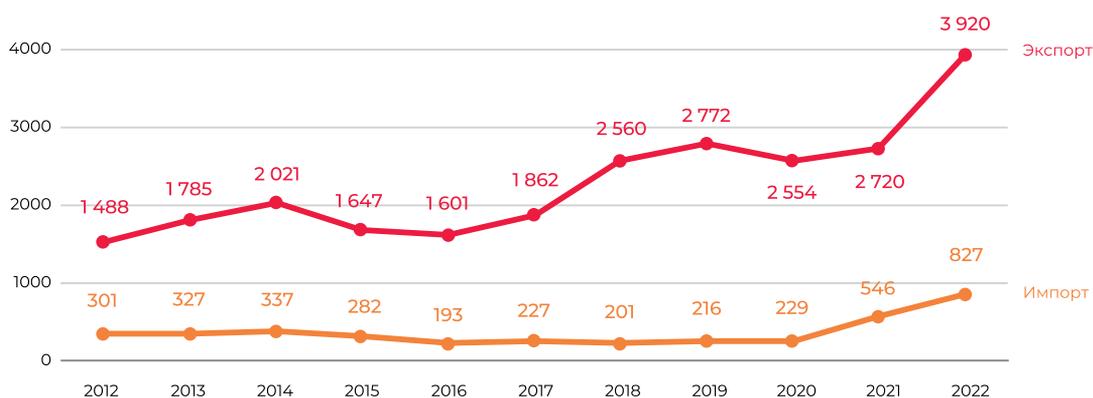
Центральноазиатский регион занимает геостратегическое положение в сердце Евразийского континента, между энергично развивающимися экономиками Восточной Азии и Европы, а также Южной Азии и Российской Федерации. Центральная Азия (ЦА) объединяет пять стран — Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Уникальное географическое расположение ЦА является важным стратегическим связывающим звеном между Востоком и Западом. Между странами ЦА созданы благоприятные условия для взаимной торговли в рамках следующих торговых отношений:

- все страны ЦА (кроме Туркменистана) являются участниками Договора о зоне свободной торговли СНГ от 2011 года, в рамках которого применяются импортные таможенные пошлины в отношении друг друга;
- Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан являются членами ВТО, Туркменистан в 2020 году получил статус наблюдателя, Узбекистан активно ведет переговоры по вступлению;
- Казахстан и Кыргызстан, будучи членами ЕАЭС, находятся в общем таможенном пространстве, Узбекистан является страной-наблюдателем;

• страны ЦА имеют двухсторонние соглашения по созданию благоприятных условий для взаимной торговли. Географические факторы (отсутствие выхода к морю, большая удаленность от побережья) и рельефные особенности территорий стран ЦА представляют собой значительные барьеры для транспорта и торговли в регионе. В связи с этим все страны региона ЦА заинтересованы в совместном развитии транспортно-коммуникационных связей. Главной задачей является создание мощной

транспортной инфраструктуры, улучшение транспортных коммуникаций внутри региона и между ЦА и основными рынками, а также морскими портами, обеспечение тесной транспортной взаимосвязанности друг с другом. Казахстан и Туркменистан имеют выход к Каспийскому морю. Узбекистан, в свою очередь, является одной из двух стран мира (наряду с Лихтенштейном), которым для выхода к Мировому океану необходимо пересечь границы двух стран — так как все его соседние страны также не имеют выхода к морям. При выходе на мировые рынки страны ЦА зависят от транспортной политики других стран, так как железнодорожные и автомобильные перевозки осуществляются через территории соседних стран. Географическая замкнутость накладывает на страны региона существенные транзитные и транспортные расходы, которые достигают 70-80% от стоимости экспорта продукции. До 40% времени на транспортировку товаров перевозчики теряют из-за несовершенства таможенных процедур и неразвитости логистики. Стратегическое положение стран ЦА между Европой и Азией вызывает у Европейского союза все более активную заинтересованность в стабильном партнерстве с ними — ЕС стремится развивать отношения как с ЦА в целом, так и с каждым государством региона в отдельности. Так, в 1999 году начало свое действие Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Узбекистаном.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА, МЛН ДОЛЛ

Источник: Trade Map

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА

На протяжении последних десяти лет взаимная торговля стран ЕС и Узбекистана имела разнонаправленную динамику, однако в совокупности торговый оборот демонстрирует кратный рост. Так, поставки ЕС выросли с уровня 1,5 млрд долл. в 2012 до 3,9 млрд долларов в 2022 году, а импорт из Узбекистана — с уровня 301 млн долларов до 827 млн долл. Также на протяжении всего периода у ЕС сохраняется значительный профицит торгового баланса: стоимостный объем экспорта ЕС превышает импорт из Узбекистана более чем в пять раз.

Особенно заметный рост во взаимной торговле наблюдается с 2021 года для импорта из Узбекистана, и в 2022 году — для экспорта ЕС в Узбекистан.

Физические грузопотоки экспорта и импорта также показывают разнонаправленную динамику с тенденцией к росту; также наблюдается профицит ЕС на протяжении почти всего исследуемого периода: до 2021 года грузопоток по направлению в Узбекистан из ЕС значительно превышал встречный поток. Однако в 2021 году показатели объемов поставок в тоннах сравнялись на уровне немногим ниже 400 тысяч тонн в год, а в дальнейшем грузопоток из Узбекистана превысил грузопоток из ЕС.

В 2021 году грузопоток из Узбекистана в ЕС увеличился в три раза — рекордный за последнее десятилетие абсолютный прирост составил 270 тыс. тонн. Основными его составляющими выступают:

1. Сера: экспорт из Узбекистана увеличился на 161 тыс. тонн в 2021 году. Сера широко используется в различных промышленных отраслях ЕС, таких как сельское хозяйство (в качестве компонента удобрений), химическая промышленность и другие. Узбекистан является

одним из крупных поставщиков серы на мировой рынок, располагая собственными месторождениями минерала (такими, как Учкудук, Камышлык, Шурчи). В 2021 году Узбекистан начал поставки серы в Литву по железной дороге. В 2022 к импортерам узбекской серы добавились Латвия и Польша.

2. Удобрения: экспорт удобрений вырос на 81 тыс. тонн. Узбекистан экспортирует в ЕС такие удобрения, как хлористый калий, мочевины, нитрат аммония, сульфат аммония и другие. На протяжении последних лет грузопоток неуклонно возрастал. Используемые виды транспорта и импортные рынки в высокой степени диверсифицированы: поставки идут морем, железнодорожным и автомобильным транспортом в 12 стран Европейского союза.

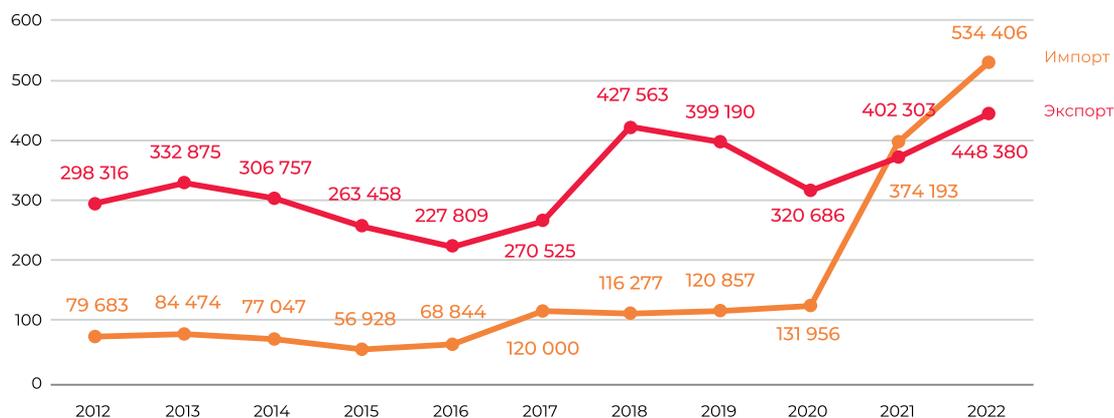
В 2022 году грузопоток из Узбекистана в ЕС увеличился на треть от уровня 2022 года. Основные составляющие данного прироста:

1. Удобрения: в условиях роста спроса на удобрения в странах ЕС их импорт из Узбекистана увеличился на 216 тыс. тонн.

2. Изделия из металлов: экспорт металлопродукции осуществляется в ЕС в течение продолжительного периода времени, однако в 2022 году Узбекистан расширил поставляемую номенклатуру, добавив к плоскому прокату, ферросплавам и лому черных металлов различные виды прутков и проволоки. Таким образом, экспорт изделий из металлов вырос на 14,7 тыс. тонн. Основной используемый вид транспорта — автомобильный (63% поставок по физическому грузопотоку). По железной дороге идет 36% и 1% — морем¹. Продукция импортируется странами Прибалтики, Германией и Нидерландами.

3. Сырьевые товары: прирост в 14,3 тыс. тонн. Узбекистан поставляет минеральные продукты (дистилляты, уголь, парафин) почти во все страны ЕС преимущественно

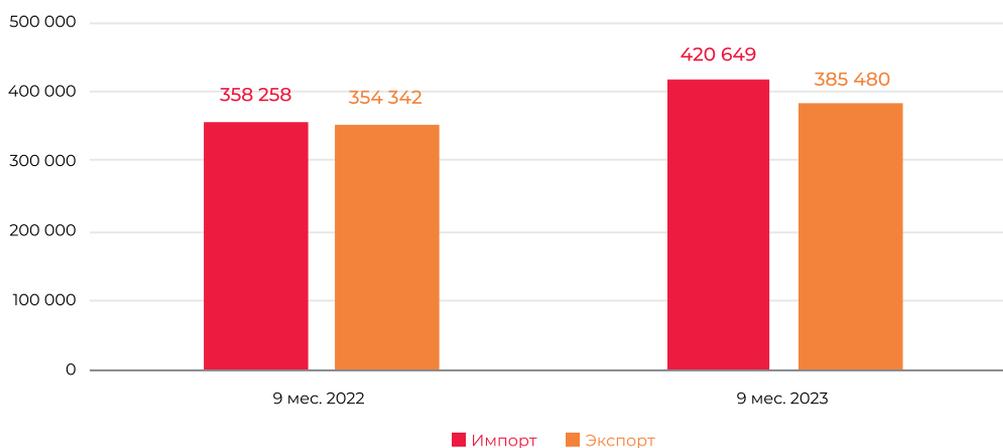
ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА, ТОНН



Источник: Trade Map

¹ Согласно методологии Евростата, в статистике по видам транспорта учитывается то транспортное средство, которым товар поступил на территорию ЕС или покинул его территорию. Таким образом, поставки по морю из Узбекистана — это грузопоток по суше до каких-либо морских портов и последующий въезд на территорию одной из стран ЕС по морю. Исходя из доступных данных Евростата установить географию маршрутов поставок не представляется возможным (https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/ext_go_detail_sims.htm)

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА В 2023 ГОДУ, ТОНН



Источник: Eurostat

морем (54% поставок), а также железной дорогой (38%) и в меньшей степени автомобильным транспортом (9%).

За первые девять месяцев 2023 года физический грузопоток вырос в обоих направлениях, но поток из Узбекистана рос интенсивнее — на 17%, тогда как из ЕС — на 9%. Объем импорта ЕС из Узбекистана, увеличившийся с 358 тыс. тонн до 420 тыс. тонн, по всей видимости, поставит новый рекорд по итогам полного 2023 года, а также сохранит профицит Узбекистана в торговле с ЕС.

Основными составляющими абсолютного прироста физического импорта в ЕС из Узбекистана за девять месяцев 2023 года по сравнению с аналогичным периодом 2022 года выступают:

1. Калийные удобрения: отмечается многократный рост поставок по железной дороге — с 7,6 до 62,9 тыс. тонн, а также двукратный рост импорта автотранспортом — с 4,4 до 9,2 тыс. тонн. Для перевозки сыпучих удобрений, включая калийные, по железной дороге чаще всего используются специализированные грузовые вагоны.

2. Азотные удобрения: поставки по железной дороге выросли с 35 до 44 тыс. тонн, а поставки автомобильным транспортом уменьшились с 8,2 до 7 тыс. тонн.

3. Смешанные удобрения: поставки автомобильным транспортом увеличились с 9 до 14 тыс. тонн.

4. Листовой прокат: наблюдается рост поставок по железной дороге с 3,2 до 10 тыс. тонн.

5. Прутки горячекатаные: Узбекистан начал поставки в 2023 году автомобильным транспортом. Объем экспорта составил 20 тысяч тонн.

6. Цинк необработанный: поставки увеличились на 4325 тонн; в 2023 году Узбекистан запустил перевозку сырья по маршрутам, которые предполагают въезд на территорию ЕС по морю².

Наибольший вклад в рост физического экспорта ЕС в Узбекистан в 2023 году составляет прирост по таким позициям, как:

1. Прицепы и их части: поставки, осуществляемые автотранспортом, выросли с 22 до почти 30 тыс. тонн.

2. Кирпичи и схожие керамические изделия: поставки, осуществляемые по морю, выросли почти в два раза — с 5,4 до 10 тыс. тонн.

3. Шины пневматические: до 2022 года включительно поставки осуществлялись преимущественно автомобильным транспортом. В 2023 году зафиксирован экспорт значительных объемов продукции по морю (4,5 тыс. тонн) и железной дороге (2 тыс. тонн).

4. Грузовые вагоны: в 2023 году по железной дороге было поставлено 3,5 тыс. тонн грузовых вагонов.

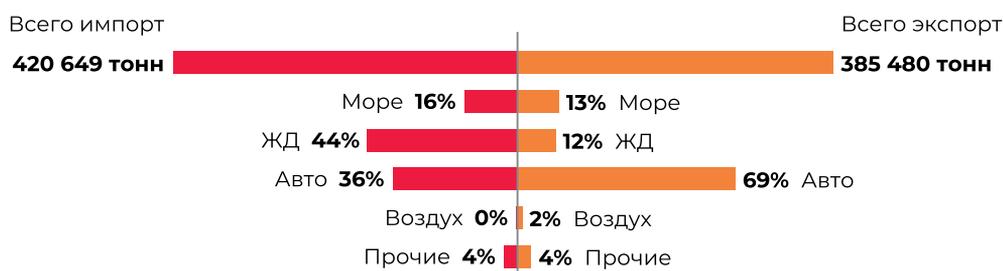
В разрезе видов транспорта, которыми грузы поступают на таможенную территорию ЕС, в 2023 году в грузопотоке из Узбекистана в ЕС доминирует железная дорога — 44% физического импорта. На втором месте автомобильный транспорт — 36%, на третьем — морской фрахт (16%). Обратно грузопоток из ЕС в Узбекистан почти на 70% идет автомобильным транспортом, тогда как поставки по железной дороге составляют всего 12%. Переориентация этих грузов на железную дорогу представляется наиболее целесообразным направлением развития транспортной устойчивости, а изучение возможностей и ограничений такого перехода — актуальной задачей для дальнейшего исследования.

В ретроспективе структура грузопотока претерпевала серьезные трансформации. Так, грузопоток из Узбекистана в 2018–2020 гг. шел преимущественно морским и автомобильным транспортом в пропорции 50:50. С 2021 года резко увеличиваются поставки морем и наблюдается значительный абсолютный прирост в поставках по железной дороге.

За последние десять лет европейский экспорт шел в Узбекистан автомобильным, железнодорожным и морским видами транспорта в преимущественно равной степени. С 2018 года заметно вытеснение морского транспорта

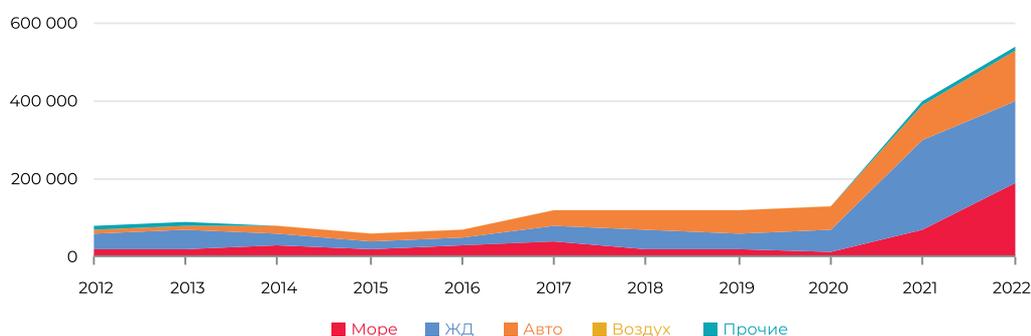
¹ Исходя из текущей конфигурации евразийской транспортной логистики, это может быть маршрут через Средиземное, Черное или Балтийское море.

ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ ЕС И УЗБЕКИСТАНА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ЗА 9 МЕС. 2023 Г.



Источник: Eurostat

СТРУКТУРА ФИЗИЧЕСКОГО ИМПОРТА ЕС ИЗ УЗБЕКИСТАНА, ТОНН



Источник: Eurostat

автомобильным, в то время как поставки по железной дороге сохранялись на уровне порядка 60 тысяч тонн в год (в среднем).

Наким образом и какие товары могли бы быть переориентированы с автомобильного транспорта на железнодорожный в грузопотоке ЕС — Узбекистан, определяется в первую очередь товарной структурой и контейнеропригодностью грузов.

ТОВАРНЫЕ РЫНКИ УЗБЕКИСТАНА

Экономические преобразования, начатые с 2017 года, способствовали изменению структуры экономики Узбекистана. Ключевыми секторами экономики являются сфера услуг, сельское хозяйство и обрабатывающая промышленность.

Динамичное развитие экономики Узбекистана во многом объясняется ее догоняющим развитием и увеличением рабочей силы. Вместе с тем сближение Узбекистана по уровню доходов с лидером ЦА — Казахстаном — происходит медленно, а разрыв остается значительным.

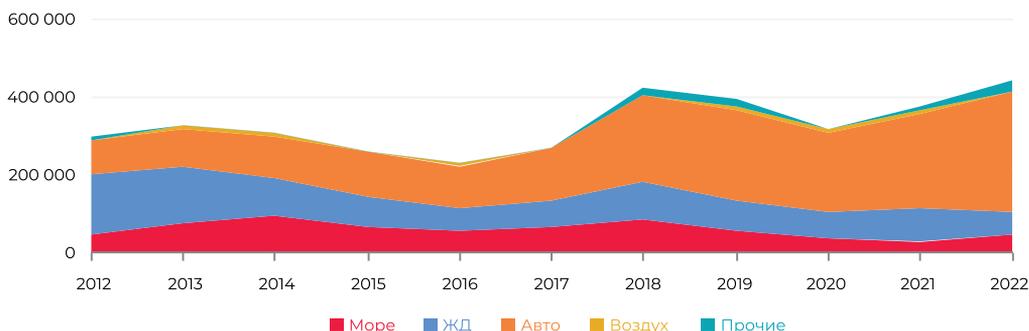
Европа становится важным направлением для экспорта сельскохозяйственной продукции Узбекистана. В 2021 году ЕС и Узбекистан запустили Многолетнюю индикативную программу для расширения сотрудничества на 2021–2027 годы, в которой отмечается экспортный потенциал агропродовольственного сектора Узбекистана. В 2021

году Узбекистан присоединился к системе преференций GSP+, которая позволяет беспошлинно экспортировать в ЕС 6200 категорий товаров. В 2022 году экспорт овощей и фруктов в ЕС составил 31,7 млн долларов, или 28% от общего экспорта пищевой продукции, что указывает на значительные возможности для роста.

В грузопотоке из Узбекистана в ЕС преобладает продукция химической промышленности, представленная такими категориями товаров, как удобрения, полимеры этилена. Всего товары химической отрасли составляют 65% физического грузопотока и идут по морю, железной дороге и автомобильным транспортом. Следующие 8,3% грузопотока составляет минеральное сырье, а именно сера. Топливо, на которое приходится 6,8% поставок, представлено преимущественно нефтепродуктами. Из товаров легкой промышленности (6,5%) можно выделить хлопчатобумажную пряжу и ткани. В целом на хлопок приходится не более 4% физического грузопотока из Узбекистана в ЕС.

В Узбекистане отсутствует государственное регулирование хлопковой сферы, действуют законы рыночной экономики, по которой цены на хлопок определяют покупатели (хлопково-текстильные кластеры) и продавцы (фермеры). Основным источником сырья для текстильного сектора — выращиваемый в Узбекистане хлопок, под производство которого выделяется примерно треть всех орошаемых посевных площадей страны.

СТРУКТУРА ФИЗИЧЕСКОГО ЭКСПОРТА ЕС В УЗБЕКИСТАН, ТОНН



Источник: Eurostat

СТРУКТУРА ИМПОРТА ЕС ИЗ УЗБЕКИСТАНА ПО ОТРАСЛЯМ, 2022 Г., ТОНН



Источник: Eurostat

Хлопок и продукция из него — вторая после золота категория стоимостного экспорта Узбекистана. В 2022 году поставки товаров этой категории на мировой рынок составили 1,6 млрд долл. США, что обеспечило Узбекистану место в десятке крупнейших стран — экспортеров хлопка. В экспорте на рынок стран ЕС хлопок также занимает второе место по стоимости (после удобрений) — на него приходится порядка 18% поставок. Низкая доля хлопка в структуре физического экспорта объясняется сравнительно низкой удельной плотностью хлопка как груза. Хлопок транспортируется в контейнерах, и, по статистике ERAI, для транспортировки ста тонн хлопка задействуется в среднем 11,6 ДФЭ, тогда как для того же количества

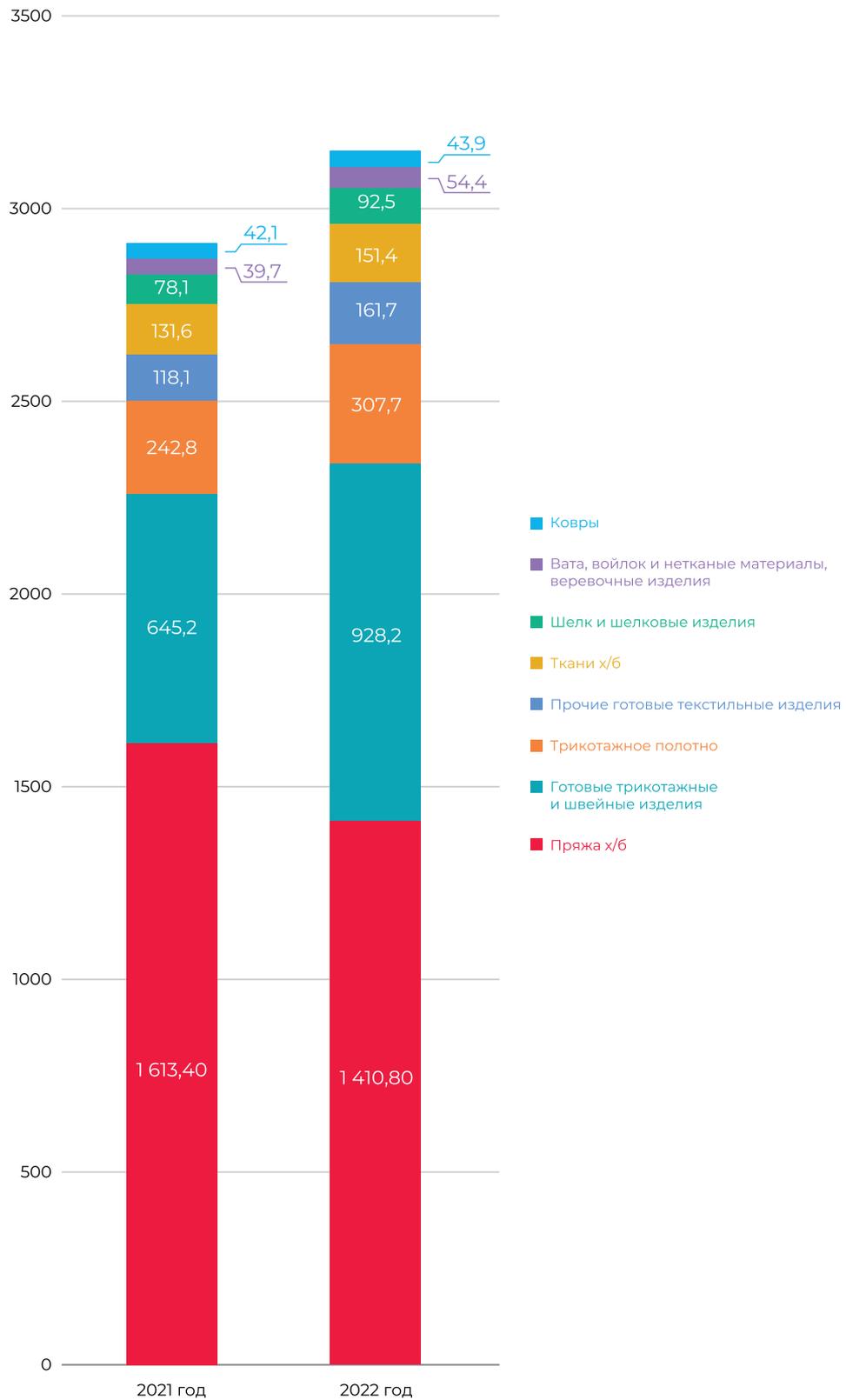
стальных тросов — 4,5 ДФЭ. Таким образом, потенциальный грузопоток следует оценивать как в единицах веса, так и в единицах объема (ДФЭ).

На основании результатов показателей переработки урожая хлопка 2023 года в 2024 году прогнозируется производство промышленной продукции в 9,6 млрд долларов.

По итогам 2022 года экспорт текстильной продукции составил 3178 млн долларов, что составило 16,5% от общего объема экспорта, а по сравнению с 2021 годом экспорт вырос на 8,6%.

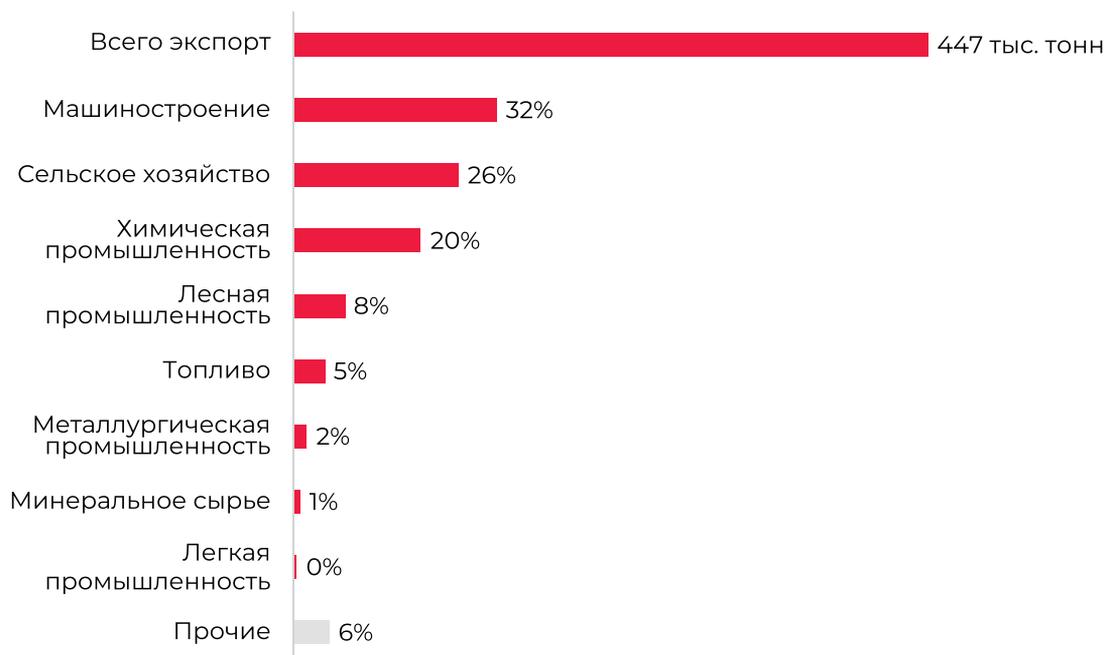
В структуре экспорта текстильной продукции основную долю занимают пряжа хлопчатобумажная — 44,4%, а так-

**ДИНАМИКА ЭКСПОРТА ТЕКСТИЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ,
 МЛН ДОЛЛ, 2021-2022 ГГ.**



Источник: Агентство статистики при Президенте Республики Узбекистан

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ЕС В УЗБЕКИСТАН ПО ОТРАСЛЯМ, 2022 Г., ТОНН



Источник: Eurostat

же готовые трикотажные и швейные изделия — 29,2%. За 2022 год Узбекистан экспортировал 552 вида текстильной продукции в 73 страны мира. Наибольшая доля экспорта текстильной продукции в 2022 году приходится на Российскую Федерацию (1 264,9 млн долларов) и Турцию (519,1 млн долларов). Страны ЕС также являются импортерами текстильной продукции Узбекистана: Польша — 78,3 млн долларов, Италия — 38,5 млн долларов, Германия — 28,7 млн долларов. За десять месяцев 2023 года Узбекистан экспортировал 607 видов текстильной продукции в 59 стран мира на 2,5 млрд долларов, что составило 12,5% от общего объема экспорта.

Текстильная промышленность Узбекистана становится все более ориентирована на европейский рынок. Ряд конкурентных преимуществ, таких как наличие собственной ресурсной базы и низкая стоимость труда, указывают на хороший инвестиционный потенциал отрасли. Наряду с этим эксперты прогнозируют повышение спроса на готовую продукцию со стороны европейских импортеров: в настоящее время ряд крупных немецких ритейлов и брендов одежды рассматривают потенциал налаживания сотрудничества с текстильными компаниями Узбекистана. Инициатива Европейско-узбекской ассоциации по экономическому сотрудничеству (Eurouz) выступает мостом между производителями Узбекистана и потребителями из Евросоюза. В частности, Eurouz создает для узбекских производителей возможность реализовывать продукцию на рынке Европы через специальную электронную платформу. Таким образом, Узбекистан становится важным поставщиком текстиля в Европу, а продукция легкой промышленности — одним из наиболее перспективных направлений грузопотока из Узбекистана в ЕС.

Структура экспорта ЕС в Узбекистан отличается более высокой степенью диверсификации, чем структура импорта. Три крупнейших категории импорта Узбекистана из ЕС — машиностроение, сельское хозяйство и химическая промышленность занимают 32%, 26% и 20% соответственно.

Крупнейшие машиностроительные товарные позиции — прицепы и их части, тракторы и тягачи, грузовые автомобили, автозапчасти — доставляются в Узбекистан автотранспортом. Исключение составляют оборудование для обработки текстильных волокон, поставляемое по железной дороге, и ткацкие станки, транспортируемые по морю. Сельскохозяйственные товары, а именно продовольствие (мясо, овощи, фрукты), требующее специальных условий транспортировки, доставляются из ЕС в Узбекистан преимущественно автотранспортом. Широкая номенклатура товаров химической промышленности поставляется различными видами транспорта, однако доминирующим остается также автоперевозка.

Рост импорта машиностроительной продукции обоснован тем, что в настоящий период Узбекистан активно реализует политику повышения уровня конкурентоспособности страны на основе технического и технологического прорыва в отраслях реального сектора экономики, а именно автомобилестроения. По итогам 2022 года Узбекистан стал крупнейшим автопроизводителем в СНГ. В 2022 году было произведено рекордное число автомобилей — 333,5 тыс. штук. Важную роль в развитии автопрома в Узбекистане сыграли антироссийские санкции, в результате которых из экономического пространства России ушли западные, японские и корейские бренды. Сейчас Узбекистан является крупным поставщиком автомобилей на российский рынок.

ПЕРСПЕКТИВЫ МОДАЛЬНОГО СДВИГА И КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКА

Для оценки того, какой потенциальный объем грузопотока может быть переключен с автомобильного транспорта на железнодорожные контейнерные перевозки, были проанализированы все товарные позиции физического экспорта и импорта ЕС из Узбекистана в 2022 году — на

предмет того, могут ли они перевозиться в контейнерах. Каждой товарной позиции была присвоена оценка текущего объема грузопотока в эквиваленте ДФЭ³.

По результатам проведенного анализа можно заключить следующее.

Во-первых, из 302 тыс. тонн европейского экспорта в Узбекистан, поставляемого автомобильным транспортом, как минимум 238 тыс. тонн (79%) являются контейнеропригод-

Табл.1

ТОП-20 КОНТЕЙНЕРОПРИГОДНЫХ ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ ЭКСПОРТА ЕС В УЗБЕКИСТАН, ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ПО ПОТЕНЦИАЛЬНОМУ ОБЪЕМУ ПОСТАВОК В ДФЭ

HS4	Контейнеропригодный товар	Отрасль	Экспорт автотранспортом, тонн, 2022 год	Удельный вес тонн / ДФЭ	Оценка ДФЭ
	Всего		238 131		21 212
8716	Прицепы и их части	Машиностроение	31 653	12	2 571
8701	Тракторы и тягачи	Машиностроение	11 315	7	1 560
0602	Живые растения	Сельское хозяйство	7 222	7	1 039
2710	Нефтепродукты	Топливо	8 212	12	662
3004	Лекарства расфасованные	Химическая промышленность	5 847	11	521
3208	Синтетические краски и лаки на безводной основе	Химическая промышленность	2 714	8	329
2004	Прочие замороженные приготовленные овощи	Сельское хозяйство	3 692	11	323
1805	Какао-порошок	Сельское хозяйство	3 001	9	320
4810	Бумага и картон мелованные	Лесная промышленность	3 996	13	317
2309	Готовые корма для животных	Сельское хозяйство	3 760	12	310
4811	Бумага и картон пропитанные или ламинированные	Лесная промышленность	3 718	12	301
3824	Химические продукты прочие	Химическая промышленность	3 649	12	300
4802	Немелованная графическая бумага и картон	Лесная промышленность	3 465	12	284
3402	Моющие и чистящие средства	Химическая промышленность	3 751	13	281
2106	Прочие пищевые продукты	Сельское хозяйство	3 153	12	274
3302	Ароматизаторы	Химическая промышленность	2 493	10	254
2202	Безалкогольные напитки	Сельское хозяйство	2 818	11	250
1901	Прочие продукты на основе муки или молока	Сельское хозяйство	2 684	11	244
4011	Шины пневматические	Химическая промышленность	2 763	12	234
8445	Оборудование для обработки текстильных волокон	Машиностроение	1 897	8	226
	Прочие		190 151		10 609

Источник: Eurostat

³ Для оценки объема в ДФЭ были использованы данные об удельных весах различных товаров (отношение веса к объему по отдельным товарным позициям), рассчитанные на основе статистики грузоперевозок ERAI (<https://index1520.com/statistics/>).

Табл.2 Топ-20 контейнеропригодных товарных позиций импорта ЕС из Узбекистана, транспортируемых автомобильным транспортом, по потенциальному объему поставок в ДФЭ

HS4	Контейнеропригодный товар	Отрасль	Импорт автотранспортом, тонн, 2022 год	Удельный вес тонн / ДФЭ	Оценка ДФЭ
	Всего		118 869		10 179
5205	Хлопчатобумажная пряжа с более 85% хлопка	Легкая промышленность	17 121	8,607	1 989
3102	Азотные удобрения	Химическая промышленность	18 249	11,73	1 556
3105	Смешанные удобрения	Химическая промышленность	14 312	12,24	1 169
0813	Сухофрукты, смеси орехов и фруктов	Сельское хозяйство	2 226	2,431	916
7214	Прутки нелегированные горячекатаные	Металлургическая промышленность	6 420	11,1815	574
5208	Хлопчатобумажные ткани до 200 г/м ²	Легкая промышленность	4 842	11,6385	416
7010	Стеклотара	Прочие	4 905	12,876	381
7604	Алюминиевые прутки и профили	Металлургическая промышленность	3 047	12,405	246
7801	Свинец необработанный	Металлургическая промышленность	2 684	11,3065	237
4706	Недревесная целлюлоза	Лесная промышленность	2 560	12,22	209
7210	Листовой прокат нелегированный с покрытиями	Металлургическая промышленность	2 118	11,239	188
6006	Трикотажные полотна прочие	Легкая промышленность	2 132	12,987	164
5503	Синтетические волокна	Химическая промышленность	1 800	11,4555	157
4104	Дубленая кожа крупного рогатого скота и лошадей	Легкая промышленность	1 461	9,36	156
6004	Широкие трикотажные полотна с эластомерными или резиновыми нитями	Легкая промышленность	1 697	11,669	145
0713	Зернобобовые	Сельское хозяйство	1 552	11,294	137
0712	Сушеные овощи	Сельское хозяйство	1 435	10,9	132
7403	Медь рафинированная	Металлургическая промышленность	1 407	12,5445	112
3404	Искусственные и готовые воски	Химическая промышленность	1 229	11,2	110
3901	Полиэтилен	Химическая промышленность	1 608	16,5	97
	Прочие		13 032		1 086

Источник: Eurostat

ными грузами. С учетом текущей товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуются порядка 21 тыс. ДФЭ, при этом наибольший объем приходится на такие товары, как прицепы и их части, тракторы и тягачи, живые растения. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

Во-вторых, из 130 тыс. тонн европейского импорта из Узбекистана, поставляемого автомобильным транспортом, как минимум 118 тыс. тонн (91%) являются контейнеропригодными грузами. С учетом текущей товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуются порядка 10 тыс. ДФЭ. Расчеты потенциаль-

ного объема поставок по товарам в ДФЭ подтверждают тезис о том, что продукция легкой промышленности является наиболее перспективным направлением грузопотока: такие товары, как хлопчатобумажная пряжа и ткани, трикотажные полотна, дубленая кожа и другие, вошли в топ товарных контейнеропригодных позиций импорта ЕС из Узбекистана, транспортируемых автомобильным транспортом. Весь экспорт товаров легкой промышленности, доставляемых в ЕС автотранспортом, в 2022 году составил 29 тыс. тонн, и, с учетом товарной структуры и удельных весов, для перевозки данного количества продукции может потребоваться до 3000 ДФЭ.

Другая важная статья грузопотока — удобрения (азотные и смешанные). В 2022 году автомобильным транспортом из Узбекистана в ЕС было поставлено 32 тыс. тонн. По оценкам авторов исследования, для перевозки данного количества удобрений потребуется порядка 2725 ДФЭ. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

Таким образом, исходя из структуры и объемов текущей взаимной торговли в физическом выражении между ЕС и Узбекистаном, потенциал перехода на железнодорожный транспорт с автомобильного в направлении ЕС — Узбекистан как минимум в два раза превышает аналогичный потенциал обратного грузопотока.

Промышленный рост — ключевой вектор развития экономики Узбекистана. За последние несколько лет создано 19 свободных экономических зон и более 400 малых промышленных зон, на их инфраструктуру выделено 10 триллионов сумов (порядка 812 млн долл.). Драйверами развития экономических и промышленных зон выступают такие отрасли, как текстиль, химия, строительные материалы, кожевенная, фармацевтическая, электротехническая промышленность. Растущие потребности Узбекистана в средствах производства обеспечивают стабильный рост импортного спроса на сырье, компоненты, станки, оборудование, которые уже сегодня доставляются из ЕС, преимущественно автомобильным транспортом. По мере промышленного и регионального развития Узбекистана, а также закрепления внешнеторговых связей с европейскими поставщиками и импортерами можно прогнозировать постепенный переход автомобильного грузопотока на железную дорогу.

Изменения 2023 года не привнесли каких-либо значительных трансформаций в структуру грузопотоков по видам транспорта. Объем перевозок по железной дороге по направлению ЕС — Узбекистан продолжает сокращаться, а по направлению Узбекистан — ЕС — расширяться, что заставляет обратить внимание на проблему балансировки контейнеропотока при переходе грузов «на рельсы».

ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ

Геостратегическое положение Центральной Азии ставит перед странами этого региона задачи по обеспечению свободного и доступного выхода к морским перевозкам, сокращению издержек, связанных с пересечением государственных границ, ускоренной интеграции территории в систему мировых транспортных коридоров.

В последние годы Узбекистан активно принимает практические меры по развитию имеющихся мультимодальных транспортных коридоров и созданию новых — в целях создания транспортно-коммуникационной взаимосвязанности ЦА и Европы. В большой степени это связано с обновленной Стратегией «Узбекистан-2030», в которой предусмотрена задача по углублению интеграции страны в мировые транспортно-логистические сети и повышению потенциала национальной транспортной системы.

Узбекские перевозчики переориентируют свои объемы перевозок на южные направления. Возможность выхода через Каспий в Черное море у Узбекистана появилась после вступления в Программу международного транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия «ТРАСЕКА». Грузопоток из Узбекистана направляется через Транскавказский коридор (ТРАСЕКА), а также транзитными маршрутами для европейских перевозок автомобильным транспортом.

В феврале 2021 года главы Узбекистана, Пакистана и Афганистана подписали план строительства Трансафганской железной дороги Термез — Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар. Новый транспортный коридор должен связать ЕС, Россию, Узбекистан, Афганистан, Пакистан, Индию и другие страны Юго-Восточного региона. Проект «ТрансАфганистан» находится в стадии разработки, однако уже создаются инициативы по организации мультимодального маршрута Беларусь — Россия — Узбекистан — Афганистан — Пакистан. Для Узбекистана, который не имеет выхода к морю, транзитный коридор через Афганистан обеспечивает кратчайший путь к пакистанским портам и тем самым дает доступ к Мировому океану для вывоза своих грузов и импорта товаров. Реализация этого проекта позволит в будущем создать выход через Афганистан к морским портам в Иране (Чабахар) и Пакистане (Чаман). По словам министра транспорта Узбекистана, данный проект позволит странам ЦА сформировать новые и более короткие транзитные коридоры с выходом на пакистанские железные дороги и к портам Аравийского моря, а также позволит сократить срок и стоимость транспортировки грузов на 30-40%.

В июле 2022 года Узбекистан и Пакистан подписали декларацию об установлении стратегического партнерства. Соглашение способствовало увеличению объемов перевозок между странами, а также обеспечило рост транзитных перевозок с использованием морских портов в Пакистане (Карачи, Гвадар, Касим) в Индийском океане.

В январе 2023 года прошли переговоры между Туркменистаном, Кыргызстаном, Россией и Узбекистаном о запуске нового мультимодального Южного транспортного коридора, который позволит связать Россию со странами ЦА через Каспийское море. Мультимодальный маршрут должен проходить с юга Кыргызстана в Узбекистан, далее в Туркменистан, в порт Туркменбаши на Каспийском море, и далее направиться на север, в Астрахань. В начале ноября 2023 года подписан Меморандум о взаимопонимании о формировании и развитии международного мультимодального транспортного коридора Россия — Каспийское море — Туркменистан — Узбекистан — Кыргызстан. В случае успешной реализации проекта Южный транспортный

коридор сможет оттянуть на себя часть транзита из Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Кроме того, в ноябре 2023 года также был подписан Меморандум о взаимопонимании о создании и развитии международного транспортного коридора (МТК) Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан.

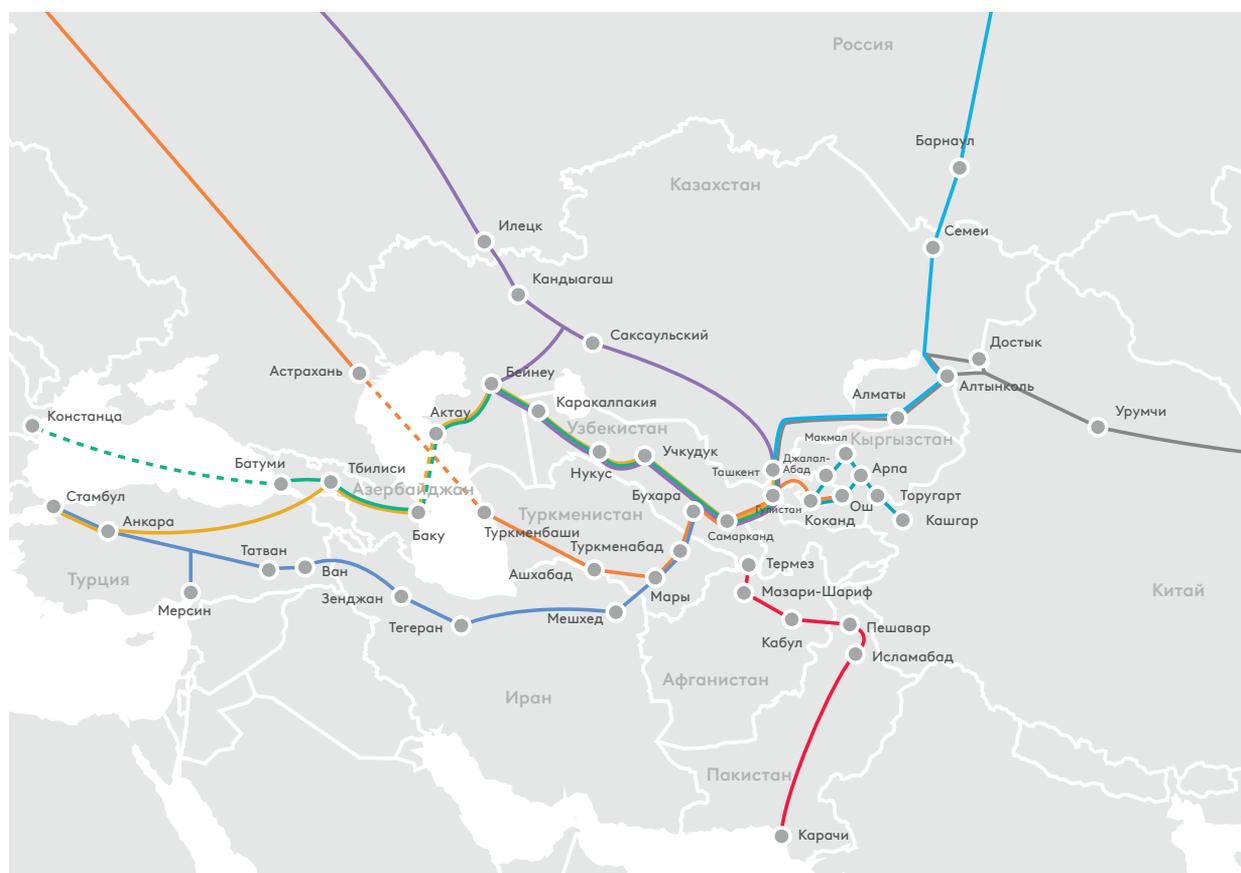
Узбекистан активно пытается преодолеть свою внутриконтинентальную замкнутость через создание различных транспортных коридоров. Так, в ноябре 2023 года Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турция подписали протокол о формировании мультимодального транспортного коридора между Азией и Европой через маршрут Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция. Протокол декларирует применение конкурентных тарифных ставок для

доставки грузов по железным дорогам четырех стран, то есть будет выработана единая тарифная политика между Узбекистаном, Туркменистаном, Ираном и Турцией. Однако для реализации проекта в первую очередь необходимо строительство железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан.

Сотрудничество с Китаем по строительству железной дороги Узбекистан — Кыргызстан — Китай расширит географию торговли и перевозок из Китая через Узбекистан в Европу и в государства Персидского залива через Южный коридор, превращая Узбекистан из внутриконтинентального государства в важный узел коммуникаций в ЦА.

При помощи Китая Узбекистан существенно диверсифицирует экспортные направления, модернизирует ин-

ПЕРСПЕКТИВНАЯ АРХИТЕКТУРА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ УЗБЕКИСТАНА



- Трансафганский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Афганистан — Пакистан)
- Южный транспортный коридор (Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия)
- Транскаспийский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция)
- Транскавказский транспортный коридор (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия)
- Транспортный коридор «Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС»
- Транспортный коридор «Узбекистан — Кыргызстан — Китай»
- Коридор «Восточные порты Китая» (Узбекистан — Казахстан — Китай)
- Коридор «Порт Находка» (Узбекистан — Казахстан — Россия)
- Транспортный коридор «Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция»

Источник: ERAI

фраструктуру, переориентируя инвестиционные потоки на новые направления, увеличив их потенциал.

В сентябре 2022 года на саммите Шанхайской организации сотрудничества в Самарканде было подписано соглашение о содействии строительству железной дороги, соединяющей Китай, Кыргызстан и Узбекистан.

Кыргызский участок железной дороги начнется с перевала Торугарт, откуда железнодорожная линия протянется на северо-запад через Арпу и Макмал до Джалал-Абада, где она соединится с железнодорожной сетью Узбекистана. Чтобы облегчить это, железнодорожная колея будет изменена со стандартной (1435 мм), используемой в Китае и Европе, на колею 1520 мм, используемую в Центральной Азии, — вероятно, в Макмале, где находится завод по переработке золота.

Протяженность кыргызского участка железной дороги составит 280 км, он пройдет по пересеченной горной местности и потребует строительства не менее 90 туннелей. Общая стоимость проекта оценивается в сумму от 3 до 5 миллиардов долларов. Кроме того, Китаю необходимо будет построить около 160 км подъездных путей на своей территории для подключения к новой железнодорожной линии.

Железная дорога в Кыргызстане соединится с конечной ж/д станцией Кашгар в Китае и железнодорожной сетью Узбекистана в Андижане через коридор Торугарт — Арпа — Макмал — Джалал-Абад. После завершения строительства этого участка железная дорога может быть продлена на запад, пройдя через Туркменистан и Казахстан, страны Южного Кавказа и Турцию, чтобы в конечном итоге достичь Европы. Ожидается, что это расширение сократит расстояние от Китая до Турции примерно на 900 км.

Из Узбекистана железная дорога может соединиться с железнодорожной сетью Туркменистана, далее маршрут будет пролегать через порт Туркменбаши на Каспийском море либо город Бакун в Азербайджане, также магистраль позволит странам выйти на рынки Грузии, Турции и даже черноморских стран, таких как Болгария.

Железная дорога может стать частью центрального коридора, соединяющего Китай с Ираном, Турцией и Европой.

На новый уровень выходит сотрудничество Казахстана и Узбекистана. Ведется работа по строительству железнодорожной линии Дарбаза — Мактаарал — Джизак и по модернизации пунктов пропуска. Страны договорились о начале строительства автомобильной и железной дорог Кызылорда — Учкудук с 2025 года. Казахстан заинтересован в участии Узбекистана в развитии Транскаспийского международного транспортного маршрута, а также коридора Север — Юг, который позволит увеличивать объемы перевозок на рынки Южной Азии, через Туркменистан и инфраструктуру иранских портов.

В августе 2023 года представители министерства транспорта Узбекистана и проекта Trade Central Asia агентства USAID обсудили возможности включения республики в Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Транспортный коридор проходит через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан,

Грузию, Турцию и в страны Европы. Однако появился альтернативный вариант логистического пути ТМТМ из Китая через Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом в Каспийское море. Для использования этого маршрута Узбекистану необходимо иметь свои суда на Каспии для перевозки грузов между портами Актау в Казахстане и Баку в Азербайджане. Для создания своего флота на Каспийском море Узбекистан уже подписал соглашение с Азербайджаном о строительстве грузового терминала в порту Баку, заключил контракт с китайской компанией China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) на поставку четырех новых судов, а также начал переговоры с Казахстаном и Туркменистаном о совместном использовании их портовых инфраструктур. Кроме того, по словам министра транспорта Узбекистана, существует возможность соединения Транскаспийского международного транспортного маршрута с Трансафганским, что позволит нарастить экспорт товаров из Азии в Европу.

Узбекистан готовится стать ключевым мостом между Европой и Азией. Так, в ноябре 2023 года на форуме ШОС министры транспорта договорились о проекте транспортного коридора, который начнется в Китае, пройдет через соседние страны, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию, а затем в европейские страны. Кроме того, Узбекистану предоставят 70-процентную скидку на международные перевозки по этому транспортному маршруту, что сделает республику более конкурентоспособной на рынке грузоперевозок и привлечет больше партнеров. Коридор станет мостом между Европой и Китаем и предоставит Узбекистану возможность поставлять свою продукцию в новые регионы.

Таким образом, в настоящее время внешнеторговые грузоперевозки Узбекистана осуществляются в направлении стран ЕС преимущественно по северному железнодорожному маршруту Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь; через Транскавказский транспортный коридор (транзитом через Казахстан, Азербайджан и Грузию) с выходом в Черное море; через ТМТМ (транзитом через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию).

Перспектива нового международного коридора, который соединит Азию и Европу, появилась после подписания протокола о создании МТК Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция. Кроме того, альтернативный маршрут ТМТМ (Китай — Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Турция) является важным проектом в сообщении Китай — Европа, так как при его реализации маршрут получится короче, чем при транзите через Казахстан. Однако для осуществления грузоперевозок по новым маршрутам в первую очередь необходимо завершить проект строительства железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан, поскольку сам Узбекистан не граничит непосредственно с Китаем.

Проект Трансафганского международного транспортного маршрута (через Афганистан и Пакистан) откроет новые перспективы для транзита узбекских грузов, что будет способствовать диверсификации маршрутов транспортировки в направлении иранских и пакистанских портов.

Табл.3

**СРАВНЕНИЕ ВРЕМЕНИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА
В НАПРАВЛЕНИИ УЗБЕКИСТАН — ЕС**

Наименование транспортного коридора	Время доставки железнодорожным транспортом, дней	Время доставки автомобильным транспортом, дней
Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС	15-17	18
Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — ЕС	16	7
Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Турция — ЕС	25-30	18-24

Источник: Министерство инвестиций, промышленности и торговли Республики Узбекистан

Большое внимание Узбекистан уделяет формированию альтернативных транспортных коридоров для перевозок внешнеторговых грузов. Участие в проекте «Южный транспортный коридор» (Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия) и в меморандуме МТК Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан способствует наращиванию транзитного потенциала страны.

Сейчас наблюдается тенденция к использованию северных маршрутов, но Узбекистан при помощи меморандумов, соглашений и проектов стремится к диверсификации транспортных маршрутов на южное направление.

Железнодорожные перевозки в направлении Узбекистан — ЕС в разрезе времени доставки выгодно осуществлять по транспортному коридору Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС. Относительно автомобильного способа транспортировки преимущественно быстрее получается через коридоры Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — ЕС и Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Турция — ЕС.

Средняя ставка грузоперевозок в направлении Узбекистан — ЕС варьируется в зависимости от направления маршрута:

- Северный маршрут (сухопутная перевозка) – 2 300-2 500 долл./СФЭ;
- Западный маршрут (мультимодальная перевозка) – 4 500-4 900 долл./СФЭ;
- Южный маршрут (мультимодальная перевозка) – 4 000-4 300 долл./СФЭ.

ВОЗМОЖНОСТИ

Сегодня Узбекистан уделяет особое внимание вопросу развития международных мультимодальных перевозок и транспортных коридоров по всем направлениям Евразийского пространства, так как одной из главных проблем ЦА, в том числе и Узбекистана, остается отсутствие прямого выхода к Мировому океану. Стремительные изменения международной ситуации требуют комплексной и скоординированной работы над совершенствованием транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов. Таким образом, Узбекистан близок к реализации проектов по строительству железнодорожной линии Китай — Кыргызстан — Узбекистан и Узбекистан — Афганистан — Пакистан. Завершена разработка технико-

экономического обоснования проекта строительства железной дороги Узбекистан — Кыргызстан — Китай. Ведутся интенсивные работы по реализации проекта строительства железнодорожной линии Термез — Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар, которая выведет Узбекистан к портам Индийского океана.

Евразийский транспортный каркас должен стать решением, благодаря которому центральноазиатские государства без выхода к морю будут связаны не только друг с другом, но и с внешними торговыми партнерами.

В результате активизации сотрудничества Узбекистана и Европейского союза объем торговли в 2022 году вырос до 4,5 млрд долларов. На сегодняшний день портфель инвестиционных проектов с участием компаний из Европы в различных отраслях экономики Узбекистана составляет более 20 млрд евро, из которых половина приходится на немецкие компании.

Объем перевозок по железной дороге в направлении ЕС — Узбекистан продолжает уменьшаться, а в направлении Узбекистан — ЕС — увеличиваться. Сохраняется возможность перенаправить грузопоток между Узбекистаном и ЕС с автомобильного транспорта на железнодорожные перевозки. Так, согласно физическому объему контейнеропригодных позиций, для экспорта в Узбекистан потребуется около 21 тыс. ДФЭ, для импорта — 10 тыс. ДФЭ.

Кроме того, Европейский союз продлил Узбекистану доступ к системе преференций GSP+ на беспошлинную поставку товаров еще на четыре года, до конца 2027 года. Эта программа позволила в 2022 году нарастить экспорт в ЕС в четыре раза. Статус бенефициара GSP+ позволяет Министерству инвестиций промышленности и торговли Узбекистана ожидать рост экспорта в 2023 году — до 1 млрд долларов.

Несмотря на торгово-экономическое сотрудничество Узбекистана и Евросоюза, остается сложность в транспортно-логистической сфере. Сегодня, учитывая геополитические намерения стран в отношении Евразийского маршрута, основным транспортным коридором является Транскаспийский международный транспортный маршрут. Однако сохраняются проблемы в наращивании поставок из-за отсутствия скоординированного подхода по развитию транзитного коридора, высоких тарифов и сборов, в отличие от альтернативных коридоров.

Источник: <https://index1520.com>

ERA

Eurasian Rail Alliance Index

РАЗНОНАПРАВЛЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Рынок железнодорожных перевозок Китай-Европа претерпевает серьезные изменения, в частности, несмотря на значительные операционные ограничения, заметно становление Среднего коридора.

В 2023 году, в свете геополитической неопределенности и неоднозначного состояния мировой экономики, объемы перевозок по Северному коридору через Россию продолжают снижаться. В то же время поставки по Среднему коридору — в обход России — начали увеличиваться.

Северный коридор

В отличие от колебаний, зафиксированных в 2022 году, объемы железнодорожных перевозок в 2023 году оставались относительно стабильными. К третьему кварталу 2023 года объемы были на 44% ниже уровня 2022 года в восточном направлении (в Китай) и снизились на 51% в обратном направлении. Помимо геополитической неопределенности и обвала ставок на морские перевозки, глобальный спад цен на потребительские электронные товары, в частности, также сказался на спросе на западном направлении (в Европу).

Тем временем экспоненциальное развитие торговли между Китаем и Россией привело к буму поставок по этому маршруту. Что касается Северного коридора, торговля между Китаем и Россией в настоящее время обогнала торговлю между Китаем и ЕС в качестве доминирующего источника объемов для China Railway Express.

На фоне спада на рынке железнодорожных грузоперевозок между Китаем и ЕС пластмассовые изделия оказались более устойчивыми и продемонстрировали лучшие признаки восстановления. Например, в сентябре 2023 года производство пластмассовых изделий уже достигло уровня, существовавшего до российско-украинского конфликта (2021 год), хотя и меньше объема 2022 года.

Пассажирские транспортные средства — еще один потребительский продукт, который продемонстрировал положительный рост в 2023 году. Особенно в связи с возобновлением железнодорожных перевозок в Китай транспортных средств, произведенных в Европе (главным образом в Германии), после полного прекращения в 2022 году.

Развитие Среднего коридора

В отличие от Северного коридора, Средний коридор в 2023 году показал благоприятные результаты. В первой половине 2023 года грузопоток увеличился на 77%, достигнув 1,3 млн тонн. Этот рост можно обосновать растущей пропускной способностью порта Констанца в Румынии с четвертого квартала 2022 года, поскольку этот порт является основным пунктом въезда в ЕС для текущего Среднего коридора — из Поти в Грузии. Между тем, объ-

емы перевозок по Северному коридору упали на 56%. В результате разрыв между двумя маршрутами сокращается. В первой половине 2023 года объемы перевозок по Среднему коридору составляли около 18% от объемов перевозок по Северному коридору по сравнению всего с 6% в 2022 году.

Однако будущее Среднего коридора по-прежнему сталкивается с рядом проблем: длительные сроки выполнения заказа (50-60 дней), более высокие затраты из-за мультимодального характера маршрута, что приводит к перерывам в загрузке, и дополнительные административные расходы из-за большего количества пересекаемых стран по сравнению с основным маршрутом. В результате несмотря на то, что обход России является привлекательным вариантом, этот железнодорожный коридор не дает существенных преимуществ в конкуренции с морскими перевозками между Азией и Европой, учитывая текущие условия эксплуатации.

Перспективы на будущее

Забегая вперед, можно сказать, что геополитические соображения будут продолжать создавать неопределенность на этом рынке. Например, новый пакет санкций ЕС, направленный на ограничение поставок продукции двойного назначения через Россию, привел к дополнительным расходам на соблюдение требований. В то же время железнодорожные перевозки между Китаем и ЕС адаптируются к падению тарифов на морские перевозки и затянувшейся войне на Украине.

Положительный спрос на Северный коридор, вероятно, продолжит формироваться за счет экономики, ориентированной на потребление услуг, как в Китае, так и в ЕС.

Что касается развития Среднего коридора, интерес, проявленный как китайским, так и европейским правительствами, может способствовать улучшению инфраструктуры и упрощению судоходства. На саммите китайской инициативы «Пояс и путь» в октябре китайское правительство впервые официально объявило о развитии Среднего коридора. С начала войны Китай и ЕС не проявляли прежней заинтересованности в развитии Среднего коридора. Очевидно, что Европа больше стремится воспользоваться Средним коридором, который проходит в обход России.

Оригинальная статья доступна на английском языке.

<https://market-insights.upply.com>

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

СТАВКИ НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ ИЗ-ЗА ОПАСЕНИЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫХ ПЕРЕБОЕВ МОРСКОГО СООБЩЕНИЯ НА КРАСНОМ МОРЕ

Тарифы на контейнерные перевозки по ключевым мировым торговым маршрутам резко возросли, поскольку обострение конфликта в Йемене вызвало опасения по поводу длительного перебоия морского сообщения на Красном море, одном из самых загруженных маршрутов в мире.

Эскалация конфликта на Красном море было вызвано военными ударами США и Великобритании в качестве ответных мер за нападение на суда в Красном море. Большинство контейнеровозов уже избегали близлежащего Суэцкого канала, кратчайшего пути между Азией и Европой, через который проходит 12% мировой торговли. Теперь военные США и Великобритании посоветовали всем судам держаться подальше от зоны конфликта. Это усилило опасения, что ставки на нефтяные танкеры и сухогрузы, перевозящие жизненно важные товары, могут резко вырасти, что повысит риск нового витка глобальной инфляции.

Шанхайский индекс контейнерных перевозок вырос более чем на 16% за неделю до 2206 пунктов. Индекс, который измеряет неконтрактные «спотовые» ставки на контейнерные перевозки из портов Китая, вырос на 114% с середины декабря.

Тарифы на маршруте Шанхай-Европа выросли на 8,1% до 3103 долларов за ДФЭ в пятницу по сравнению с неделей ранее.

Питер Сэнд, главный аналитик грузовой платформы Xeneta, заявил, что чем дольше будет продолжаться этот кризис, тем больше сбоев он вызовет в морских грузовых перевозках по всему миру, и затраты будут продолжать расти.

Основные игроки отрасли морских перевозок, на долю

которых приходится более 90% мировой торговли, готовятся к месяцам резкого роста издержек. Ожидается, что для восстановления потребуется как минимум два месяца.

Крупные владельцы контейнеровозов, такие как Maersk и Harapag-Lloyd, перевели суда, следующие по Суэцкому каналу, на более длинный маршрут вокруг африканского мыса Доброй Надежды. Это привело к задержкам в сложных графиках движения судов. Показатели по меньшей мере удвоились по сравнению с прошлым месяцем на наиболее пострадавших маршрутах, но остаются ниже рекордных значений пандемии.

В пятницу четыре нефтяных танкера развернулись в середине рейса, чтобы избежать Красного моря, а пять других либо отклонились от маршрута, либо приостановили навигацию.

Крупные импортеры, такие как Tesla, принадлежащий Geely Volvo Car и Ikea, уже сообщили о нехватке товаров или предупредили о задержке прибытия товаров.

Изменение маршрута судна вокруг Африки увеличивает расходы на топливо примерно на 10 дней и на 1 миллион долларов за каждый рейс в один конец между Азией и Европой.

Оригинал статьи доступен на английском языке.

<https://www.reuters.com>

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

НАПАДЕНИЯ НА КРАСНОМ МОРЕ ПРИВЕЛИ К СПРОСУ НА СУХОПУТНЫЙ МАРШРУТ CHINA-EUROPE RAILWAY EXPRESS В ПРЕДДВЕРИИ КИТАЙСКОГО НОВОГО ГОДА

Многие судоходные компании отозвали свои суда с маршрута Суэцкого канала, поскольку повстанцы-хуситы в Йемене продолжают обстреливать грузовые суда. Некоторые экспортеры в настоящее время используют сухопутный железнодорожный маршрут между Китаем и Европой, причем количество запросов удвоилось с тех пор, как начались нападения на Красном море.

Учитывая серьезные сбои в глобальных цепочках поставок из-за нападений в Красном море, ситуация сейчас может ухудшиться, поскольку судоходные компании сталкиваются с дополнительным давлением в связи с наступающим китайским Новым годом.

Но, возможно, было найдено одно из возможных решений нынешнего кризиса судоходства, поскольку некоторые экспортеры переключились на сухопутный маршрут, предоставляемый China-Europe Railway Express.

С ноября повстанцы-хуситы используют взрывающиеся беспилотники и ракеты для нападения на коммерческие суда. Их действия вынудили крупные судоходные линии, включая датского судоходного гиганта Maersk, китайскую государственную судоходную компанию Cosco и энергетического гиганта BP, прекратить использование прохождение пути через Суэцкий канал и Красное море.

Однако в преддверии китайского Нового года судоходные компании сталкиваются с дополнительным давлением. Китай производит много товаров на экспорт перед закрытием заводов на ежегодный праздник. Но из-за того, что суда останавливаются или перенаправляются в обход мыса Доброй Надежды, ожидается, что многие из них не доберутся до китайских портов вовремя.

Суэцкий канал обеспечивает кратчайший судоходный маршрут между Европой и Азией. Необходимость обходить южноафриканское побережье увеличивает время плавания судна на 3500 морских миль — еще до двух недель. Это приведет к задержке возврата пустых контейнеров обратно в Китай с побочным эффектом, который будет ощущаться по всему миру.

В связи с нестабильной ситуацией некоторые китайские экспортеры в настоящее время обратились к China-Europe Railway Express, который соединяет Китай и Европу посредством разветвленной сети железнодорожных перевозок. Железная дорога в Европу является альтернативой, которая проходит через более чем 100 городов в 11 азиатских странах и регионах и достигает 217 городов в 25 европейских странах.

Ожидается, что использование железнодорожного транспорта в качестве альтернативы морским перевозкам может даже удвоиться в ближайшие несколько недель.

Хотя отправка грузов по железной дороге обходится дороже, чем морским путем, время доставки товара из



Китая в Европу займет около 12 дней по сравнению с обычным временем морского транзита в 35-45 дней.

Согласно данным China State Railway Group, за первые 11 месяцев 2023 года China-Europe Railway Express обслужил в общей сложности 16 145 поездов, что эквивалентно почти 1,75 млн ДФЭ. Общий объем перевезенных за этот период грузов превысил общий объем, зафиксированный за весь 2022 год.

Ларс Йенсен, основатель Vespucci Maritime и бывший директор Maersk, заявил, что атаки на Красном море приведут к повышению тарифов на фрахт, а также приведут к значительной потере доходов Египта из-за сокращения транзита по каналу. Если не заходить в Красное море, путешествие судна обойдется примерно в 2 млн долларов с точки зрения топлива и других расходов. Это означает, что морская перевозка Китай—Европа—Китай предполагает дополнительные расходы на судно в 4 млн долларов.

Кристиан Рулоффс, соучредитель и генеральный директор Container xChange, онлайн-платформы для контейнерной логистики, сказал, что тарифы на перевозку грузов через Красное море уже выросли на 20-30%. Аналогичным образом, по его словам, средние цены на контейнеры также выросли.

Оригинал статьи доступен на английском языке.
<https://www.scmp.com>

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

СПРОС НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ КИТАЙ – ЕВРОПА ЧЕРЕЗ РОССИЮ БУДЕТ РАСТИ

Грузоотправители из всех сил пытаются найти альтернативные способы транспортировки товаров из Китая в Европу в свете сбоев, вызванных ситуацией на Красном море. На этой волне маршрут через Россию становится все более востребованным. Об этом пишет CNBC.

Согласно данным Xeneta, платформы для сбора данных о тарифах на перевозки, только объемы перевозок одежды между Вьетнамом и Европой выросли на 65% за неделю, закончившуюся 14 января. И хотя это составляет лишь очень небольшую долю контейнеров, перевозимых между Дальним Востоком и Европой, интерес к железнодорожным маршрутам через Россию в целом возрос.

Экспедиторы сообщили о резком увеличении запросов и бронирований на маршрут через Россию, так как железнодорожный транспорт привлекателен для грузоотправителей, поскольку он дешевле авиаперевозок и быстрее, чем морской транспорт. Кроме того, ЕС разрешает перевозку санкционных товаров по железной дороге через Россию (автомобильные перевозки санкционных продуктов запрещены).

Один из примеров — RailGate Europe, группа компаний, перевозящих товары, включая мебель, игрушки, одежду и автомобильные запчасти, из Китая через Россию в европейские страны. Путь занимает от 14 до 25 дней в зависимости от места отправления и пункта назначения, для сравнения морские перевозки из Китая в голландский порт Роттердам через Красное море занимают около 27 дней, но изменение маршрута через южноафриканский

мыс Доброй Надежды добавляет около 10–12 дней.

Представитель голландской логистической компании Rail Bridge Cargo, сказал, что количество бронирований железнодорожных маршрутов Китай — Европа выросло на 37% за последние четыре недели. По его словам, от перевозки через РФ «отказываются только те клиенты, у которых есть этические проблемы с Россией».

Эти грузоотправители, которые не хотят перевозить товары по железной дороге через Россию, могут воспользоваться «средним коридором», который проходит из Китая через Казахстан в Турцию через Каспийское море, но это занимает уже около 26–29 дней. Таким маршрутом среднего коридора, например, пользуется австрийский оператор OBB Rail Cargo Group из-за опасений клиентов по поводу санкций.

Отмечается, что стоимость отправки одного сорокафутового контейнера из Китая в Европу по железной дороге в настоящее время составляет около \$7900. Эксперты сошлись во мнении, что проблемы, связанные с маршрутом через Красное море будут продолжаться весь 2024 год и компании будут вынуждены перестроить свои логистические цепочки.

Источник: <https://www.rzd-partner.ru>

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА

История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 1(146))

Также на Октябрьской дороге было принято впоследствии считать, что из кабинета Фадеева людей порой выносили с инфарктами. Автор напомнил об этом Фадееву и попросил его самого определить собственный стиль руководства. Вот что он ответил: «Знаете, я люблю людей. Все мы имеем разную подготовку, но каждый должен, занимая тот или иной пост, соответствовать ему. А если кто-то еще и показывает, что претендует на более ответственный участок, то я всегда это вижу и запоминаю такого человека. Когда я приехал на Октябрьскую, то начал строительство третьих путей на полигоне от Обухово до Тосно, так как там это было одно из самых узких мест. Когда заполнялась Сортировочная система в Ленинграде, через пару часов вставал и главный ход на Москву. Я понимал, что искусство управления – это прежде всего умение не создавать помех для соседа. И вот помню, мы приехали на перегон Славянка – Обухово и я говорю: «Сегодня первое июня. До 31 июня мы строим третий путь и открываем его со скоростью 60 км в час». А начальник отделения Борис Дмитриевич Громов (большой трудяга, до сих пор вспоминаю о нем с огромной теплотой), как мне потом передали, сказал: «Ну, приехал, фантаст. Ничего у него не получится!» Снажу честно: это меня подзавело. И мы открыли перегон на день раньше установленного срока. Но были и другие случаи. Ищу как-то одного начальника службы, а он, оказывается, под окном моего кабинета в рабочее время валяется в пьяном виде. Я это увидел и уже через полчаса подписал приказ о снятии его с занимаемой должности, а материал направил на коллегию. В другой раз уволил начальника Мурманского отделения – и тоже за злоупотребление спиртным. А как же! Наша работа связана, прежде всего, с безопасностью движения. Вот с этой точки зрения я был действительно тверд в своих решениях. Но никаких инфарктов, конечно, не было. Я многого требовал, однако при этом всегда думал про себя: а созданы ли для этого соответствующие условия? Да, бывало, я видел, что это не так, но тогда говорил работнику: мои требования были завышены, но ты мог это сделать, ты способен на

это. Человек, который сам все испытал, не может применять какие-то несправедливо жесткие меры к тому, кто виновен. Я хочу это подчеркнуть. Почему я захожу в любой рабочий коллектив, образно говоря, открывая дверь ногой, то есть не боясь аудитории? Потому что мне известно – они обо мне все знают. Ведь когда ты начинаешь поучать людей, они сидят, слушают и думают: но ты ведь сам так не делаешь, а от нас требуешь этого. Вот это всегда должен иметь в виду руководитель. Когда ты учишь чему-либо человека, он про тебя всегда подумает: а какой специалист ты сам, как у тебя в семье, на что ты живешь, как себя ведешь и т. д. Вот это я все соизмерял, когда выходил на любую аудиторию и был готов ответить на любой вопрос».

«А можно ли все-таки назвать Ваш стиль работы авторитарным?» – был следующий вопрос. Ответ Фадеева: «Однажды, работая на Октябрьской дороге, я принял решение о реконструкции станции Бабаево. Там первым секретарем райкома партии была женщина, не помню фамилию. Ее избрали делегатом на XXVII Съезд КПСС, она готовилась выступать и в своем выступлении собиралась говорить о моей авторитарности руководства дорогой. Эта женщина приехала к Нонареву согласовать свое выступление. Он ей сказал, что она не права. Так или иначе, но она не выступала. Но, видимо, какие-то основания называть мой стиль работы авторитарным все-таки были. Я в этом вижу скорее постановку слишком больших задач в надежде, что они, тем не менее, будут выполнены. В чем-то другом уловить какую-либо авторитарность мне трудно. Но в стратегическом плане все принимаемые мною решения подтвердились»¹.

И все-таки следует констатировать, что данная Фадеевым самооценка в смысле стиля управления выглядит, конечно, несколько смягченной. Автору доводилось множество раз бывать на селекторных совещаниях, заседаниях коллегии и других собраниях с участием министра Фадеева. Это был, как правило, всегда очень жесткий и не особенно склонный прислушиваться к мнению своих подчиненных ру-

¹ Гурьев А. Я люблю инакомыслящих : интервью с Г. Фадеевым // РЖД-Партнер. 2007. № 8.

ководитель, когда оно шло вразрез с принятой им позицией в больших или малых вопросах. Если же он принимался кого-то распекавать, то приводить какие-либо оправдательные аргументы практически не имело смысла. На коллегиях всегда царствовала без преувеличения военная дисциплина, и никаким инакомыслием там, конечно, никогда и не пахло. Разумеется, как и у каждого человека, у Фадеева случались «потепления» и «подобрения», но горе было тому, кто воспринимал это без должной осторожности!

Когда в 2007 году в журнале «РЖД-Партнер» было опубликовано большое интервью с Фадеевым по случаю его 70-летия (выдержки из которого приведены выше, а также во многих других местах книги), в редакцию пришло письмо почетного железнодорожника К. Семенова, где он крайне негативно комментировал многое сказанное Фадеевым и, как бы обращаясь к нему, в частности, писал: «Вы лукавите, уважаемый Геннадий Матвеевич, когда говорите, что любите инакомыслящих и умеете выслушивать мнение подчиненных. Меня Вы, упиваясь властью, растоптали и смешали с грязью при придуманном Вами же переутверждении на коллегии МПС в должности начальника грузовой службы Южно-Уральской железной дороги за то, что на вопрос, почему я не выполняю указание об установке вагонных весов на пограничных станциях Пресногорьковская и Тобол для контрольной перевески экибастузских углей, я сказал, что казахи не разрешают это сделать. Намек на то, что с распадом СССР эти станции находятся уже не в Вашей юрисдикции, вызвал взрыв Вашего негодования. Распалившись, Вы не дали мне договорить, что, несмотря на эти обстоятельства, мы нашли иной способ выявления вагонов с перегрузом на пограничных станциях, тем более что и данное нелепое распоряжение-то было не Ваше. Но в заключение Вашей гневной речи Вы вынесли вердикт: «Это не наш человек!».

Нет сомнения, что, выслушав только одну сторону, нельзя судить о том, кто был прав, а кто нет. Однако можно с полной уверенностью утверждать, что с формальной стороны случаи, подобные описанному, были, скорее, правилом, нежели исключением, как при Фадееве, так и при Аксеновко (в отличие от всегда корректного и более светского Анатолия Зайцева, не говоря уже о Владимире Якунине).

В то же время после публикации интервью в редакцию приходили и отклики совершенно противоположного содержания. Вот что писал, например, первый заместитель начальника службы перевозок Октябрьской железной дороги Николай Шипулин: «С огромным удовольствием прочитал интервью с Геннадием Матвеевичем Фадеевым! Замечательный материал, пронизанный историческим духом железнодорожной отрасли. У меня сложилось впечатление, как будто я присутствовал при вашем диалоге. Насколько динамично и актуально звучат вопросы, настолько же откровенно и принципиально произносятся ответы. Дай Бог, чтобы это интервью прочитало как можно больше людей, работающих в отрасли, принимающих решения, отвечающих за судьбы людей. Возможно, тогда мы совершим меньше ошибок, не наломаем дров, не будем делать пустую, никому не нужную работу. А будем заниматься тем, чем должны заниматься люди, искренне любящие свое дело и думающие о будущем».

При этом любопытно заметить, что первое письмо писал ветеран, более близкий Фадееву по возрасту, а второе – еще достаточно молодой человек. Вот такие разные оценки. Но иначе и быть не может. Геннадий Фадеев является, безусловно, большой и сильной исторической личностью, которой, конечно же, свойственны в том числе и противоречивые качества.

Нельзя, например, не отметить, что журналисты ходили на его селекторные совещания буквально как в театр. Весь административный талант Фадеева, все его доскональное знание железной дороги, богатейший жизненный опыт воплощались в артистическом ведении совещания с этой гигантской многотысячной аудиторией от Калининграда до Сахалина. Тут были и спокойная констатация результатов, и торжествующее преподнесение победных реляций, и горькое признание поражений, и негодующее требование ответа по поводу брака, и царски-благодарственное «просто молодцы!» по поводу успехов, а также интонации иронии, сарказма, насмешки, притворного неведения, нарочитого ужаса и чего угодно еще. Однажды, году в 1994-м, в период постоянно падающих объемов перевозок начальник Октябрьской дороги Зайцев, после того как министерское селекторное закончилось и началось дорожное, так комментировал своим подчиненным только что прозвучавшую речь министра: «Вы слышали голос Геннадия Матвеевича? Это бы голос льва, готового к прыжку и предупреждающего об этом. Так я вам ответственно заявляю: не доводите ситуацию до того, чтобы лев бросился на вас!».

Каковы были в начале 1990-х годов (и остаются по сегодняшний день) экономические воззрения Фадеева? В смысле общей направленности развития страны в перестроечный период он показал себя умеренным консерватором. В этом отношении была характерна его позиция как депутата. В марте 1990 прошли выборы народных депутатов РСФСР, в ходе которых Фадеев баллотировался по 19-му Красноярскому округу и был избран не только членом Съезда народных депутатов, но даже и членом Верховного Совета, войдя в Комиссию по вопросам социального и экономического развития республик, автономных областей, автономных округов, малочисленных народов.

В политических депутатских группах и фракциях Фадеев не состоял. По итогам голосования по основным вопросам на I-IV Съездах народных депутатов России (о частной собственности на землю, исключении из Конституции деклараций о социалистическом выборе, отношении РСФСР к СССР, референдуму и вопросу о президентстве) показал себя сторонником идей социалистического выбора, сохранения СССР, решения экономических проблем путем модернизации социалистической системы хозяйствования. В то же время на V съезде народных депутатов РСФСР в октябре-ноябре 1991 года голос Фадеева был среди большинства, одобрявшего курс Ельцина на реформы, а 12 декабря он проголосовал за ратификацию Беловежских соглашений и денонсацию Союзного договора 1922 года. Следует также отметить, что ГКЧП Фадеев не поддержал, как впоследствии и антипрезидентское выступление Верховного совета в 1993 году.

Однако с уверенностью можно сказать, что с мерами шоковой терапии Фадеев явно не смирился даже по про-

шествии полутора десятков лет. В 2007 году он писал в своих мемуарах: «Либерализация отношений, выразившаяся в ликвидации плано-распределительных структур – Госплана, ряда министерств, централизованной банковской системы, нарушила общественный экономический механизм, который устойчиво работал десятилетиями. Начались процессы изменения форм собственности, и это был еще один удар по системе внутриотраслевых отношений Министерства путей сообщения».

К либеральному мировоззрению Фадеев относился всегда отрицательно, отзываясь о его носителях, например, так: «В Думе [1993–1995 гг.] были и рыночники западного толка, которые возмущались нашими подходами, но их, к счастью, были единицы. Большинство депутатов понимали, что такого монополиста [как МПС] трогать нельзя, ибо вокруг него сохраняется вся жизнь и вся система, способная обеспечить жизнь».

Фадеев всегда сознательно подчеркивал свое несогласие с российскими либералами-реформаторами относительно их взглядов на хозяйственную деятельность железных дорог. В частности, он писал: «Руководитель Госимущества Петр Мостовой настойчиво предлагал западную модель развития железнодорожного транспорта – акционирование железных дорог. Каковы были его аргументы? Появится, мол, конкуренция, снизятся тарифы, резко сократится количество работающих, отпадет социальная составляющая железных дорог и, как следствие, резко снизится себестоимость перевозок. Стратегия Госимущества заключалась в интенсивном разгосударствлении и приватизации государственной собственности. Сейчас можно с уверенностью сказать, что если бы мы пошли по этому пути, то пришли бы к полному развалу железнодорожного транспорта, безработице».

Также Фадеев неоднократно подчеркивал, что считает рекомендации западных консультантов по оздоровлению и реструктуризации железных дорог не чем иным, как стремлением «развалить железнодорожный транспорт, а таким образом и российское государство».

На формирование конкурентных отношений на железных дорогах Фадеев смотрел в целом негативно: «Конкуренция на железнодорожном транспорте – вещь условная. Если между пунктами А и Б проложить две конкурирующие линии, с экономической точки зрения это будет абсурдным. Железная дорога с самого начала очерчивалась по своей основной характеристике как монополия». При этом Фадеев крайне негативно всегда относился и к идее разделения инфраструктурной и перевозочной деятельности железных дорог с организацией конкуренции независимых и государственных перевозчиков при монополярной инфраструктуре. (См. главу «Сыграли в монополю».)

Относительно приватизации на железнодорожном транспорте Фадеев также высказывался резко против: «Мировой опыт говорит: сильные железные дороги могут быть только тогда, когда они являются собственностью государства».

А по поводу того, насколько вообще на железную дорогу следует смотреть как на коммерческую структуру, в беседе с автором в 2008 году Фадеев однозначно сформулировал: «Тот, кто призывает относиться к железной дороге как к бизнесу, просто ошибается».

Таким образом, исходя из этих (а также других, приведенных в последующих главах) убеждений Фадеева, следует констатировать, что приверженцем либерального, или рыночного, подхода в экономике железных дорог он никогда не являлся.

Фадеев неоднократно говорил, что ему довелось стать министром путей сообщения в такое время, когда «экономикой в России никто не управлял». Поэтому он старался строить свою деятельность на полном противопоставлении такому положению вещей, то есть прилагал все усилия к тому, чтобы работой железных дорог именно «управлять» – административно-распорядительно, централизованно, по-государственному, как учили.

Объемы перевозок снижались. Если в 1991 году было перевезено 1957 млн тонн грузов, то в 1992-м – уже на 16% меньше, в 1993-м – еще на 18%, а в 1994-м падение составило 21% к предыдущему году¹. То есть за первые три года правления Фадеева отрасль лишилась более половины объемов работы и соответственно доходов – колоссальные потери! При этом удельный вес железнодорожного транспорта в объемах перевозок грузов всеми видами транспорта снизился с 42% в 1992 году до 34,7% в 1994-м, а по грузообороту – соответственно с 77,0% до 73,3%². То есть по статистике получалось, что у железнодорожников дела обстояли еще хуже, чем у их коллег. (Хотя, конечно, в рамках рыночной оптимизации грузопотоков снижение железнодорожного грузооборота может быть как раз глубоко положительным явлением, говорящим о том, что в данной экономике просто стали меньше возить сырья и топлива на громадные расстояния, а задумались о более рациональном ведении хозяйства.)

Перед Фадеевым как перед руководителем железнодорожной отрасли встала задача ее элементарного выживания, и решение этой проблемы он видел исключительно на пути сохранения железных дорог как единого и именно госу-

Перевозка грузов железнодорожным транспортом
 1991–1999 гг.

	1991 г.	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Объем перевозок, млн т	1957	1640	1348	1058	1028	912	887	834	947
% к предыдущему году	–	84	82	79	97	89	97	94	113,5
Доля железнодорожного транспорта	36,9	42,0	32,0	34,7	38,4	44,1	49,7	53,9	

Источник : МПС РФ

дарственного имущественно-технологического комплекса. Став министром, Фадеев начал прежде всего настоятельно добиваться закрепления, хотя бы на время, исключительно правового статуса МПС в смысле недопущения его акционирования и приватизации. Аргументы Зайцева о том, что при сохранении 100% акций в руках государства выделение акционерного общества имело бы гораздо больше плюсов для отрасли, чем минусов, не возымели в то время никакого действия.

23 июня 1992 года был издан инициированный МПС Указ Президента РФ № 660 «Особенности управления предприятиями и объектами железнодорожного транспорта РФ». Он устанавливал, что до принятия закона о железнодорожном

транспорте России Министерство путей сообщения наряду с функциями государственного управления железнодорожным транспортом обеспечивает хозяйственное регулирование в области организации и обеспечения перевозочного процесса входящих в его систему железных дорог и других предприятий. (Такой нерыночный симбиоз функций был закреплен затем в Положении о МПС, утвержденном Постановлением Правительства № 19 от 6 января 1993 года.)

Также в документе указывалось, что создание, реорганизация без изменения формы собственности и ликвидация (без приватизации имущества) отделений железных дорог, предприятий, организаций и учреждений железнодорожного транспорта, связанных с перевозочным процессом и относящихся к федеральной собственности, осуществляются МПС.

Однако буквально через неделю был издан Указ Президента РФ № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества», согласно которому обязательному преобразованию в акционерные общества открытого типа подлежали все предприятия, производственные и научно-производственные объединения, находящиеся в государственной собственности. Над МПС или, по крайней мере, над отдельными предприятиями его империи нависла прямая угроза приватизации.

Поэтому железнодорожники опять предприняли контрмеры, и уже 26 августа появился специальный Указ Президента РФ № 954 «Об акционировании на железнодорожном транспорте». В нем устанавливалось, что преобразование в акционерные общества и приватизация предприятий железнодорожного транспорта, осуществляемые в соответствии с Указом № 721, допускаются исключительно по специальным решениям Государственного комитета по управлению государственным имуществом в сроки и на условиях, согласованных с МПС. То есть дело приватизации и демонаполизации отдавалось в руки самому монополисту.

Правда, при этом Указ предписывал МПС разработать и по согласованию с Минэкономики, Госкомимущества и Госкомитета по антимонопольной политике до 1 ноября 1992 года представить в Правительство обоснование акционирования на железнодорожном транспорте в 1993-м и последующих годах, исходя из его роли в обеспечении национальной безопасности и доминирующего положения на рынке транспортных услуг. Таким образом, МПС получило передышку и стало усиленно продавливать такой закон о железнодорожном транспорте, который бы запретил всякую приватизацию на железных дорогах вообще. Формально действие Указа «Об акционировании на железнодорожном транспорте» было отменено лишь в ноябре 1997 года.

14 декабря 1992 года премьером был назначен Виктор Черномырдин. В конце декабря прошла итоговая коллегия МПС, где Фадеев дал понять штабу отрасли, что на какое-то время он считает атаку рыночников отбитой. В частности, в самом конце своего доклада, после обычных пространственных производственных отчетов, он сказал: «И в

заклучение о приватизации на железнодорожном транспорте. VII Съезд народных депутатов России подтвердил курс Правительства на углубление экономической реформы. Основу ее составляет разгосударствление во всех сферах производства, активное внедрение механизма акционирования и приватизации. При этом в период стабилизации и подъема экономики России на железнодорожном транспорте будет сохранена ныне действующая система. В нашем непростом хозяйстве нужен взвешенный подход к решению вопросов приватизации. Такая политика поддерживается Правительством и Госкомимуществом. В проекте Государственной программы приватизации на 1993 год в перечень объектов, не подлежащих акционированию и приватизации, включены железные дороги, предприятия и объекты железнодорожного транспорта, непосредственно осуществляющие перевозочный процесс. Остальные предприятия могут быть приватизированы только по решению Правительства. Вместе с тем по согласованию с железными дорогами и на основании решения трудовых коллективов предприятий «Промжелдортранса» и дорожных ресторанов МПС предложило их приватизировать. В течение наступающего года предстоит определить целесообразность сохранения исключительно в федеральной собственности наиболее важных в целом для отрасли видов производства и сфер деятельности железнодорожного транспорта. В вопросах прогнозирования перспективы возможных структурных преобразований железнодорожный транспорт вправе ожидать большей отдачи от отраслевой науки, от наших экономистов и юристов»².

На практике это означало обоснование и поддержку курса Фадеева на всемерное противодействие приватизации, демонаполизации и созданию рынка железнодорожных перевозок. Что бы ни говорил потом сам Фадеев, опять же, о своей любви к инакомыслию, но очевидно, что при нем идеи о необходимости проведения приватизации или даже в какой-то форме акционирования отрасли считались в министерстве не просто неким дурным тоном, а без преувеличения – изменой. Железнодорожная же экономическая наука при Фадееве была лишь служанкой министра и президента ОАО «РЖД», не более того. Впоследствии Нигматжан Исингарин так характеризовал ее состояние: «Сколько бы я ни привозил экземпляров своих книг в Россию на разные конференции, они моментально расходятся. Но самое парадоксальное, что на них никто и никак не отзывается. Вот я написал такие и такие вещи, проанализировал имеющийся опыт, высказал идеи, новые подходы – скажите, правильно все это, на ваш взгляд, или нет? Но споритьто, получается, не с кем! Одно дело, когда наука по каким-то объективным причинам отстает, но другое, когда ученому говорят: ты вот это исполни и научно обоснуй только то, что я тебе укажу. Я на одном из совещаний как-то сказал: «Уважаемые ученые, вас, видимо, отучили в не столь отдаленный период времени мыслить, когда было так, что если кто-то выступал с другим мнением, то сразу попадал в опалу»³.

Продолжение следует.

² Железнодорожный транспорт. 1993. № 1. С. 10.

Гурьев А. Поспоришь не с кем! : интервью с Н. Исингариным // РЖД-Партнер. 2007. № 9.

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

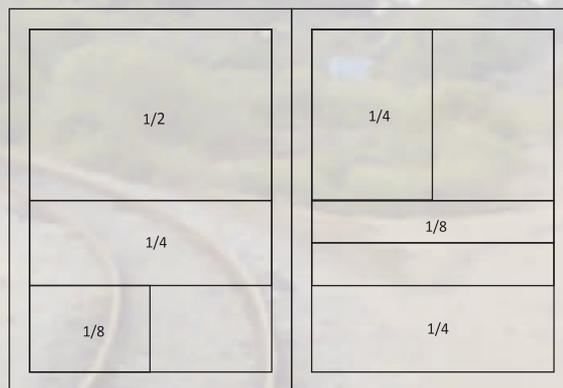
1 полоса - 180x250

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 «Желдорюзел» (г. Москва)
- 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 МАШИИ» (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.



30 МЕТАЛЛ
ЭКСПО

Место проведения:
ЭКСПОЦЕНТР
Международная выставка и конгресс-центр
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

30-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2024

Генеральный
информационный партнер:



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

www.metal-expo.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

