

# ДЕПО

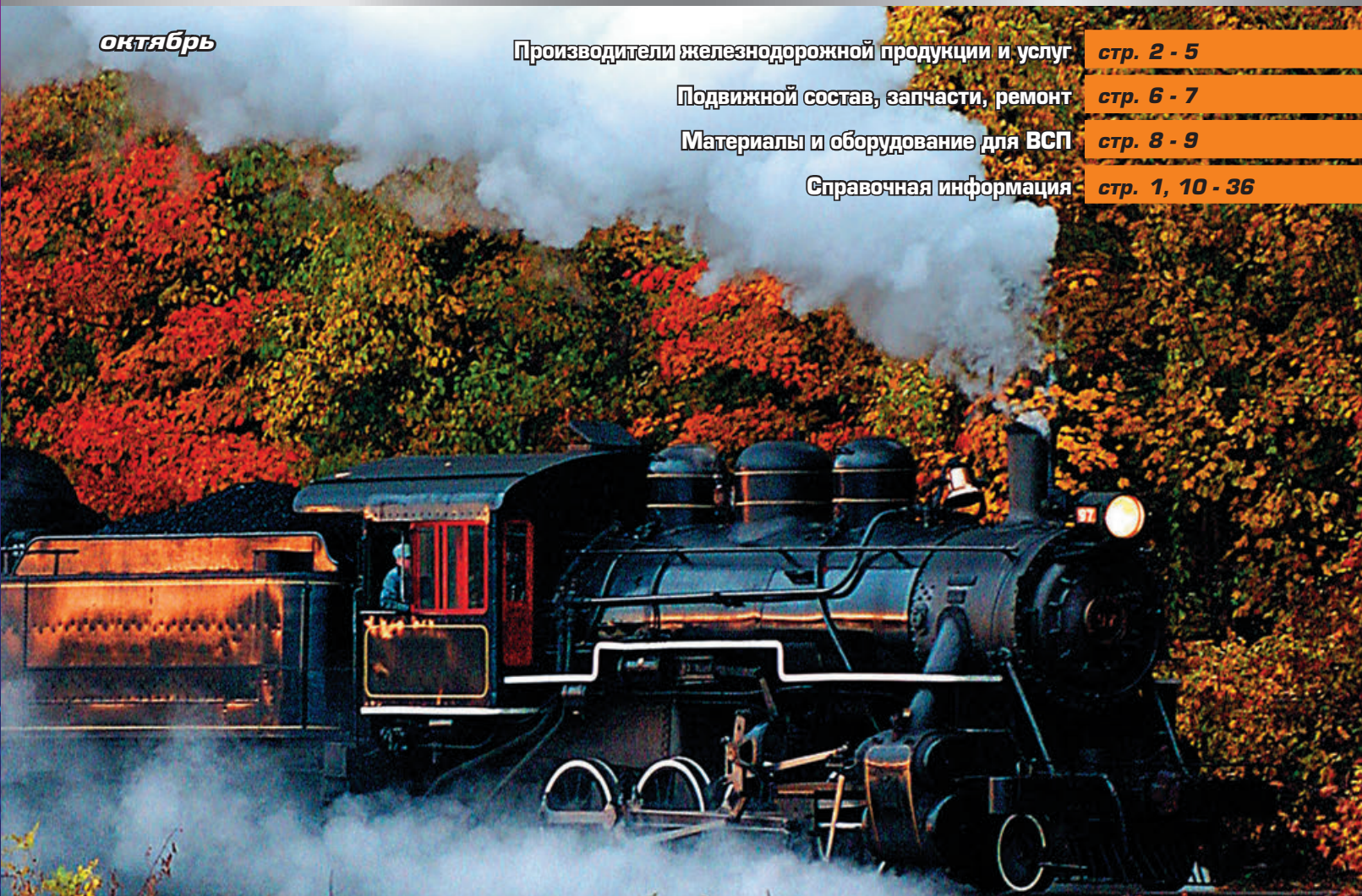
9(134) 2022

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

октябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг	стр. 2 - 5
Подвижной состав, запчасти, ремонт	стр. 6 - 7
Материалы и оборудование для ВСП	стр. 8 - 9
Справочная информация	стр. 1, 10 - 36



## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

	стр. 1
- В АЛМАТЫ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN 2022	стр. 10 - 11
- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2022 ГОДА	стр. 12
- ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. АВГУСТ 2022	стр. 13 - 15
- РОССИЙСКАЯ НЕДЕЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА 2022: ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ДЕЙСТВИИ	стр. 16 - 19
- В МОСКВЕ ПРОШЛИ ВЫСТАВКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	стр. 20 - 23
- ПОКАЗАТЕЛИ РЫНКА УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	стр. 24 - 27
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ	стр. 28 - 33
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ	стр. 34 - 35
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!	стр. 36



16+



При поддержке:



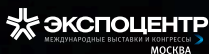
Организатор:



**8-11  
НОЯБРЯ 2022**

**МОСКВА,  
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

Место проведения:



Генеральный  
информационный партнер:



**28-Я** МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

# МЕТАЛЛ ЭКСПО 2022



Оборудование и технологии  
для металлургии  
и металлообработки  
**МеталлургМаш'2022**



Металлопродукция  
и металлоконструкции  
для строительной отрасли  
**МеталлСтройФорум'2022**



Транспортные  
и логистические услуги  
для предприятий ГК  
**МеталлТрансЛогистик'2022**

12+

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

[www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)



## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
<b>28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2022</b>				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>СОДЕРЖАНИЕ</b>				<b>1</b>
<b>ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ</b>				<b>2 - 5</b>
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	3
Россия / Ростовская область	Волгодонск	ООО НПО "ЗНСП" (Завод новых синтетических продуктов)	+7 (863) 924-49-39; +7 (863) 924-28-82; +7 (863) 924-16-61	3
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	4
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	4
Россия / Свердловская область	Арамилы	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	5
<b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ</b>				<b>6 - 7</b>
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	7
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	7
<b>МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП</b>				<b>8 - 9</b>
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	8
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗЗ"	+7 (920) 628-04-09	8
Россия	Москва	ООО "ЛСК77"	+7 (999) 556-96-08	8
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	9
<b>СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ</b>				<b>1, 10 - 40</b>
<b>В АЛМАТЫ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ TRANSLOGISTICA KAZAKHSTAN 2022</b>				<b>10 - 11</b>
Казахстан	Москва	Itesa Алматы	+7 727 258 34 34, +7 771 789 32 07	
<b>ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2022 ГОДА</b>				<b>12</b>
<b>ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. АВГУСТ 2022</b>				<b>13 - 15</b>
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
<b>РОССИЙСКАЯ НЕДЕЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА 2022: ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ДЕЙСТВИИ</b>				<b>16 - 19</b>
<b>В МОСКВЕ ПРОШЛИ ВЫСТАВКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА</b>				<b>20 - 23</b>
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
<b>ПОКАЗАТЕЛИ РЫНКА УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА</b>				<b>24 - 27</b>
Россия	Москва	СОЖТ (Союз операторов железнодорожного транспорта)	+7 (495) 290-36-27	
<b>ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ</b>				<b>28 - 33</b>
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ</b>				<b>34 - 35</b>
<b>ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!</b>				<b>36</b>
<b>XVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА TRANSTEC 2022</b>				3-я сторона обл.
Россия	Санкт-Петербург	ООО "НЕВА-Интернэшнл"	+7 (812) 321-26-76; +7 (812) 321-28-17	
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2022 - XVI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988-28-01	

# 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



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

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

**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**

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

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

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

**ООО «НПО ЗАВОД НОВЫХ СИНТЕТИЧЕСКИХ ПРОДУКТОВ» ПРЕДЛАГАЕТ ВАМ СОТРУДНИЧЕСТВО В ПОСТАВКАХ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫХ СПЕЦИАЛЬНО РАЗРАБОТАННЫХ МОЮЩИХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

8(863)924-49-39; 8(863)924-28-82; 8(863)924-16-61, point\_rm@mail.ru

**ПРЕДЛАГАЕТ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫЕ, СПЕЦИАЛЬНО РАЗРАБОТАННЫЕ МОЮЩИЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ОБМЫВКИ ВАГОНОВ, ЭЛЕКТРИЧЕК, ЛОКОМОТИВОВ, ДЕТАЛЕЙ ПОДКУЗОВОГО ПРОСТРАНСТВА**

- СРЕДСТВА СЕРИИ «АВАНТ» (АВАНТ-К, АВАНТ-Щ, АВАНТ-Щ(З)) ПРЕДНАЗНАЧЕНЫ ДЛЯ НАРУЖНОЙ КИСЛОТНОЙ И ЩЕЛОЧНОЙ ОБМЫВКИ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД
- СРЕДСТВА СЕРИИ «ФОРА» («ФОРА-К, ФОРА-Щ) ДЛЯ ОБМЫВКИ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. СРЕДСТВА ПРОШЛИ ИСПЫТАНИЯ ПО МЕТОДИКЕ «SIEMENS» И ВНЕСЕНЫ В КАЧЕСТВЕ РЕКОМЕНДОВАННЫХ.
- ДЕЗИНФИЦИРУЮЩИЕ СРЕДСТВА СЕРИИ «КОМФОРТ» ПРЕДНАЗНАЧЕНЫ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ САУЗЛОВ И БИОТУАЛЕТОВ.
- ЩЕЛОЧНЫЕ СРЕДСТВА СЕРИИ «РМ» ПРЕДНАЗНАЧЕНЫ ДЛЯ МОЖКИ ПОДВАГОННОГО ПРОСТРАНСТВА, ДЕТАЛЕЙ МАШИН И МЕХАНИЗМОВ.
- ТАКЖЕ ИМЕЕТСЯ ЛИНЕЙКА МОЮЩИХ СРЕДСТВ ДЛЯ УБОРКИ ПОМЕЩЕНИЙ
- СРЕДСТВА ОТВЕЧАЮТ ВСЕМ ТРЕБОВАНИЯМ ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫМ К ПОМЫВКЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, УЧИТЫВАЮТ ВСЕ ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ, ИМЕЮТ ЗАКЛЮЧЕНИЕ «ВНИИЖТ» ВКЛЮЧЕНЫ В КАЧЕСТВЕ РЕКОМЕНДОВАННЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ В ГОСТ 58234-2018 «ТРЕБОВАНИЯ К ОЧИСТКЕ И ОБМЫВКЕ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»

Наименование	Назначение	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Авант-К (кислотное)	для наружной обмывки ЖД вагонов,электричек, локомотивов	шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-49-39
Авант-Щ (щелочное)		шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-28-82
Авант-Щ (локомотив)		шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-16-61
Авант-Щ (цистерна)	для наружной и внутренней обмывки цистерн, емкостей от остатков мазутных отложений	шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-49-39
Авант-Щ (деталь) РМ-77,88, 99	для мытья колесных пар, деталей и узлов машин, буксовых узлов подшипников	шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-28-82
		шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-16-61
Авант-Щ (З)	для мытья поверхностей локомотивов в зимний период времени (до -45 град.), не требует смывания водой	шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-16-61
Фора-К (нейтральное)	для внешней и внутренней обмывки вагонов и локомотивов высокоскоростного ЖД транспорта (Ласточка,Сапсан)	шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-49-39
Фора-Щ (без свободных щелочей)		шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-28-82
Комфорт-БИО (З) Концентрат	для обслуживания септинов на ЖД транспорте и БИО туалетов	шт.	по запросу	ООО НПО "ЗНСП"	+7(863)924-49-39



ТОРГОВЫЙ ДОМ

**РТИ**

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



- Железнодорожные настилы
- Резиновые покрытия
- Детали для подвижного состава

**Доставка РФ и СНГ**



**ООО Торговый дом «БЗБО»**

ООО Торговый Дом "БЗБО", г. Каменск-Шахтинский, является торгово-промышленным предприятием по поставкам запасных частей и оборудования для подвижного состава железных дорог. Как единственный представитель ООО "Брянковский завод бурового оборудования" ООО ТД "БЗБО" обеспечивает поставки на территорию РФ и стран СНГ, а также несёт гарантийные обязательства и гарантийный сервис по всей поставляемой продукции.

- Вкладыши моторно-осевого подшипника к локомотивам всех серий и тяговым агрегатам всех серий: 8ТХ.263.178/179, 8ТХ.263.208/209, 8ТН.263.022/023, 8ТН.263.028/029 и т.д.
- Пружина для вагонов
- Торцевой закрепитель шпал
- Кольцо лабиринтное
- Валики люка
- Кожух редуктора тягового электродвигателя для тепловозов всех модификаций
- Коллектор водяного охлаждения двухконтурной замкнутой системы охлаждения тепловозов серий 2ТЭ116, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, ТЭП70 и др.
- Насос водяной центробежный охлаждения тепловозов серии ЧМЭ-3 и их модификаций
- Насос шестеренный колесно-моторного блока тепловозов серий 2ТЭ116, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, ТЭП70, М62 и др.



347810, Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский, проспект Карла Маркса, д. 9, пом. 45  
+7 (499) 70-35-175; sd1@tdbzbo.ru; sd2@tdbzbo.ru; https://tdbzbo.ru/

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

Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Компания	Телефон
Вкладыш моторно-осевого подшипника (МОП)	8ТХ.263.178/8ТХ.263.179	пара	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
	Всех модификаций и чертежей	пара	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Торцевой закрепитель шпал	ЗШ-1	шт	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Валик люка полувагона	БЗ 83.457.127-071 КЛВ	шт	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Кольцо лабиринтное	100.10.007-0	шт	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Кожух редуктора тягового электродвигателя	Т328.37.11.00	шт	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	Все модификации	компл.	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Насос водяной	1-DV 126028/G	шт	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Насос шестеренный	2ТЭ116.30.58.022	шт	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Пружина вагонная	БЗБО.2011.002/БЗБО.2011.004	компл.	ООО ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175





### Штампованные изделия из металла

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

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

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



**Стоимость такого модуля**

**6600 руб.**

**+7(980)187-10-55**

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



**RAILWAYMARKET.RU -**

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА**



# Авант



## КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

- ремонт путевой техники (МРТ-4, МРТ-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](mailto: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/

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

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

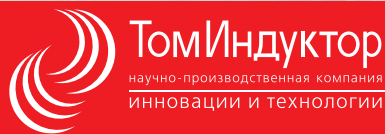
**Мы изготовили и поставили** электроремонтное и испытательное оборудование для электродепо "Братеево", "Митино" и ряда других электродепо "Московского метрополитена", для подразделений "Желдормаш", Новочеркасского электровозостроительного завода НЭВЗ, "ТМХ-Сервис", ЛОКОТЕХ, ВНИИЖТ.

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

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



Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД постоянного, переменного, пульсирующего тока электровозов, тепловозов	<p><b>ООО НПП "Электромаш"</b>  <b>+7 (8635) 22-53-50</b>  <b>+7 (8635) 22-53-51</b>  <b>www.electromash.com</b>  <b>sales@electromash.com</b></p>
Стенд для испытания тяговых генераторов постоянного тока ГП, переменного тока ГТСН, тяговых агрегатов	
Стенд для испытания тяговых трансформаторов	
Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая	
Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов	
Подстанции столбовые КТПОЛ, СТП, КТПЖ, МТП, МТПЖ с БКУ для электроснабжения аппаратуры ЖАТ. БКУ блок контроля и управления	



ООО «НПК «ТомИндуктор»

## Установки индукционного (ТВЧ) нагрева



Мы производим оборудование для:

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



Гарантия 24 месяца



Разработка по тех. заданию заказчика



Ремонт и модернизация

уиН

Ремонт установок уиН

+7(3822)231-251

sale@tominductor.ru  
www.tominductor.ru

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





**ООО ВСП23 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.**

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

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

**Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, б/у.**

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



**ООО ЛСК33 (ООО ЛСК)**

+7 930 071-92-10 , +7 930 071-55-56  
[www.ooolsk33.ru](http://www.ooolsk33.ru), [tender@ooolsk33.ru](mailto:tender@ooolsk33.ru) , [info@ooolsk33.ru](mailto:info@ooolsk33.ru)

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

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

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



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



**ООО "ЛСК-77"**

Тел: +7 999 544-80-55 / +7 999 556-96-08, +7 (499) 391-00-48,  
[www.lsk77.ru](http://www.lsk77.ru), [www.lsk77.pф](http://www.lsk77.pф), [wagon@lsk77.ru](mailto:wagon@lsk77.ru), [vsp@lsk77.ru](mailto:vsp@lsk77.ru)

**ООО "ЛСК-77" - Комплексное снабжение подвижного состава, вагонных запчастей и материалами ВСП. Всегда в наличии более 45 тыс тн материалов.**



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

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО ЛСК33	+7 930 071-92-10
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	ООО ЛСК33	+7 930 071-55-56
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	ООО ЛСК33	+7 930 071-92-10
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	ООО ЛСК33	+7 930 071-55-56
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	ООО ЛСК33	+7 930 071-92-10
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195( ЦП54 ЖБР)	ООО ЛСК33	+7 930 071-55-56
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	ООО ЛСК33	+7 930 071-92-10
АППАТЭК, Пластрон, Противоугон П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	ООО ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО ВСП23	+7 938 441-27-35
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	ООО ВСП23	8(800) 350-15-04
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башманы	ООО ВСП23	+7 938 441-27-35
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	ООО ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	ООО ВСП23	+7 938 441-27-35
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	ООО ВСП23	8(800) 350-15-04
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	ООО ЛСК77	+7 999 544-80-55
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	ООО ЛСК77	+7 999 556-96-08
Комплекты бруса на дерево и ж/б	ООО ЛСК77	+7 (499) 391-00-48
Шпала деревянная и ж/б	ООО ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	ООО ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	ООО ЛСК77	+7 (495) 431-08-99





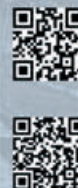
141009, МО, г. Мытищи, ул. Колонцова, д.5  
 +7 (903) 750-17-40, +7 (926) 902-04-37, +7 (495) 733-91-63  
 zhduzel@gmail.com, uzeldg@gmail.com



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

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

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



Наименование	Ед.изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Рельсы старогодние			000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,45-12,5 износ до 4/4 мм	т	63 500	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 12,40-12,44 износ до 4/4 мм	т	61 000	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р65 с/г длина 12,00-12,39 износ до 4/4 мм	т	59 000	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р65 с/г длина 10,00-11,99 износ до 4/4 мм	т	54 000	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Рельсы новые			000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Р-65 ДТ 350 12,5 м. 2022 год	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Р-65 ДТ 350 25 м. 2022 год (отгрузка на сцепе)	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Элементы скрепления старогодние			000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
Накладна 2Р65 с/г	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Подкладна КБ65 с/г	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40

## ВНИМАНИЕ!

**Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:**



**Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!**

**+7(980)187-10-55**

**depo-magazine.com/reg/**





**25**  
 ЛЕТ  
**TransLogistica**  
 KAZAKHSTAN

25-я Казахстанская Международная выставка  
**ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА**

20 - 22 сентября 2022 · Казахстан, Алматы, КЦДС "Атакент"

[www.translogistica.kz](http://www.translogistica.kz)



## В АЛМАТЫ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ TRANSLOGISTICA 2022

**20 сентября, в КЦДС «Атакент»** распахнула свои двери выставка Translogistica Kazakhstan 2022, которая в этом году объединила **161** компанию из **12** стран мира: **Азербайджана, Беларуси, Германии, Казахстана, Китая, Кыргызстана, Латвии, Литвы, России, Узбекистана, Финляндии и Эстонии.** 2022 год для проекта Translogistica Kazakhstan является знаковым, выставка отмечает своё **25-летний Юбилей.**



Посетители смогли ознакомиться с продукцией и новыми решениями от мировых брендов и отечественных предприятий, выставка представила поставщиков транспортно-логистических услуг, разработчиков программного обеспечения, научные и технологические компании, представляющие решения для транспортной отрасли, вагоностроительные и ремонтные заводы, поставщики оборудования для оснащения логистических центров, производители складского оборудования, компании, занимающиеся обработкой и складированием грузов, разработчики программного обеспечения, научные и технологические компании, представляющие IT-решения для транспортной отрасли, технологии для автоматизации процессов и системной интеграции, страховые и консалтинговые компании.

Стоит отметить значительный рост выставочной площади в сравнении с показателями 2021 года. Экспозиция выросла на 50%, об интересе к выставке можно также

судить по количеству компаний-дебютантов – более 30% участников выступают со стендами впервые. В числе новых участников представили свои стенды такие компа-







нии как Unico Logistics, Zhebe Logistics, O3TM, Первая Грузовая Компания, Transgroup Systems, Транс-Синергия и другие.

Ежегодно проект Translogistica Kazakhstan содействует привлечению инвестиций и внедрению инноваций в развитие транспортной инфраструктуры, логистической и складской системы Казахстана, росту объема международных перевозок. Именно этим целям способствует широкая деловая программа выставки. В контент деловой программы сегодня вошел V Международный транспортно-логистический бизнес-форум «New Silk Way» на тему «Транспорт и логистика – новые возможности», организованный Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», при поддержке Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, НГА МИИР РК и АО «НК «КТЖ», который прошёл в отеле The Ritz-Carlton Almaty. Эксперты и спикеры из числа участников выставки также провели семинары, посвященные актуальным вопросам отрасли.

Интерес аудитории вызвала конференция «Рынок складской логистики в Казахстане», организованная DAMU Logistics. Спикеры из Альянс ACEX ответили на вопросы посетителей по темам векторов развития отрасли в условиях новых реалий, в ходе конференции: «Логистика в новых реалиях»

Международная выставка Translogistica Kazakhstan проводится ежегодно международными выставочными компаниями Атакент-Экспо и Itesa.

Официальную поддержку событию оказывают Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, Анимат города Алматы, АО «НК «Казахстан Темир Жолы», Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», Казахстанская Ассоциация перевозчиков и операторов вагонов, Ассоциация Национальных Экспедиторов.

Завтра, 21 сентября, состоится IV Международная Конференция «Рынок транспорта и логистики», где спикеры обсудят развитие и модернизацию логистических компаний, мультимодальные перевозки, подвижной состав - перспективы и технические решения, e-commerce и логистику.

Двери выставки будут открыты до 22 сентября включительно, ждем профессионалов транспортно-логистической отрасли по предварительной регистрации на сайте события [www.translogistica.kz](http://www.translogistica.kz)



## ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2022 ГОДА

**Индекс ИПЕМ-производство в августе 2022 года продемонстрировал существенный прирост: +5,2% (+4,3% за период январь – август 2022 года к аналогичному периоду прошлого года). При сравнении индекса ИПЕМ-производство и ИПП Росстата были учтены проведенные Росстатом в августе корректировки ИПП, по результатам которых значения отдельных месячных показателей за 2021 год пересмотрены в сторону увеличения, а часть показателей за 2022 год – в сторону дополнительного снижения.**

В августе список предприятий высокотехнологичного сектора пополнился новым заводом по производству нефтегазового и энергетического оборудования (стоимость проекта - 1,5 млрд руб.) и производством стрелочных электроприводов для трамвайных путей с объемом инвестиций 0,3 млрд руб. в Брянской области, заводом по производству нефтегазового оборудования в Воронежской области (0,75 млрд руб.). В Липецкой области была открыта линия полного цикла источников тока АО «Энергия» стоимостью 0,7 млрд руб.

В секторе среднетехнологичных отраслей были реализованы крупные инвестиционные проекты, среди которых запуск завода по изготовлению быстровозводимых домов для индивидуального жилого и среднеэтажного строительства во Владимирской области с суммой инвестиций 2,9 млрд руб. и четвертой производственной линии по выпуску инъекционных форм в Московской области (инвестиции 1,6 млрд руб.). Также состоялся запуск установки по получению гранулированного нитрата кальция (кальциевой селитры) в Новгородской области (инвестиции 1,5 млрд руб.) и открытие термического цеха на Уральском заводе тяжелого машиностроения со стоимостью инвестиций в 2 млрд руб.

В низкотехнологичном секторе состоялся запуск предприятия по выпуску гофрокартона и гофропродукции во Владимирской области с объемом инвестиций 4 млрд руб.,

обойно-печатной линии в Пензенской области (0,5 млрд руб.) и производства межкомнатных дверей в Саратовской области (0,5 млрд руб.), линии по производству упаковочной пленки в Пермской крае стоимостью 350 млн руб.

Производственные показатели в отраслях ТЭК в целом демонстрируют негативную динамику. Экспорт газа в дальнее зарубежье продолжает падение, сократившись более, чем на 50% по отношению к августу 2021 г., что связано с целым рядом факторов, в том числе с возникновением технологических ограничений на поставки газа по различным экспортным коридорам в Европу. Добыча нефти, напротив, продолжила расти (+1,6%) за счёт компенсации спада добычи в 2020–2021 гг. С 10 августа вступило в силу эмбарго на российский уголь в Европе после окончания переходного периода, однако оценить влияние этого фактора пока затруднительно. Существенное снижение натуральных объемов добычи и экспорта газа и угля в значительной степени компенсируется ростом цен на внешних рынках.

В ближайшие месяцы следующие факторы будут определять результаты отраслей ТЭК: в декабре ожидается ввод запрета со стороны стран ЕС на импорт российской нефти через порты; с другой стороны, до конца года, как предполагается, должны быть сформированы новые параметры сделки ОПЕК+ для регулирования состояния мирового рынка нефти.





## ИНДЕКСЫ ИПЕМ

## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. АВГУСТ 2022

ИПЕМ-производство +5,2%

## Основные выводы

Итоги развития промышленности в августе 2022 года (к августу 2021 года):

индекс ИПЕМ-производство +5,2% (+4,3% за период январь – август 2022 года)

## Динамика индексов развития промышленности\*



янв.21 фев.21 мар.21 апр.21 май.21 июн.21 июл.21 авг.21 сен.21 окт.21 ноя.21 дек.21 янв.22 фев.22 мар.22 апр.22 май.22 июн.22 июл.22 авг.22

-- ИПП Росстата, в % к соответствующему месяцу прошлого года  
 — ИПЕМ-спрос, в % к соответствующему месяцу прошлого года  
 — ИПЕМ-производство, % к соответствующему месяцу прошлого года

\*- значения индекса ИПЕМ-спрос скорректированы с 2020 г.

## Открытие новых крупных производств (за период июнь-август 2022 года)

## Низкотехнологические отрасли

- состоялся запуск обойно-печатной линии в Пензенской области (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- запущено производство межкомнатных дверей в Саратовской области (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- открыто предприятие по выпуску гофрокартона и гофропродукции во Владимирской области (инвестиции в проект 4,0 млрд руб.);
- запущена линия производства упаковочной пленки в Пермской крае (инвестиции 0,35 млрд руб.).

## Среднетехнологические отрасли

- запущен завод по изготовлению быстровозводимых домов для индивидуального жилого и среднеэтажного строительства во Владимирской области (инвестиции 2,9 млрд руб.);
- запущена четвертая производственная линия по выпуску инъекционных форм в Московской области (инвестиции 1,6 млрд руб.);
- состоялся запуск установки по получению гранулированного нитрата кальция (кальциевой селитры) в Новгородской области (инвестиции 1,5 млрд руб.);
- открыт термический цех на Уральском заводе тяжелого машиностроения (инвестиции 2,0 млрд руб.).

## Высокотехнологические отрасли

- открыта линия полного цикла источников тока АО «Энергия» в Липецкой области (инвестиции в проект 0,7 млрд руб.);
- состоялся запуск производства стрелочных электроприводов для трамвайных путей в Брянской области (инвестиции 0,3 млрд руб.);
- открыт завод по производству нефтегазового оборудования открылся в Воронежской области (инвестиции 0,75 млрд руб.);
- открыт завод по производству нефтегазового и энергетического оборудования в Брянской области (инвестиции 1,5 млрд руб.).



## Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

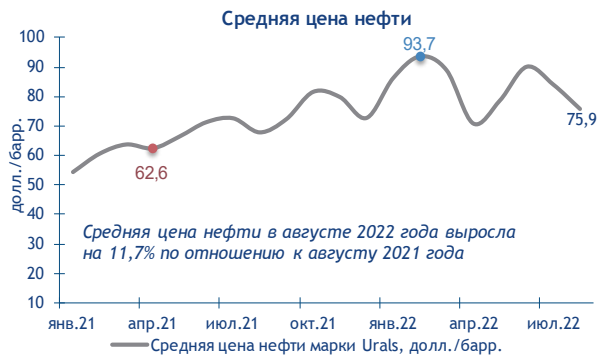


### Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	янв. – авг. 2022	
	млн т	к янв. – авг. 2021
ПАО «НК «Роснефть»	14,3	-15,3%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	6,8	4,9%
ПАО «Сургутнефтегаз»	5,0	6,9%
ПАО «НОВАТЭК»*	4,3	-28,3%

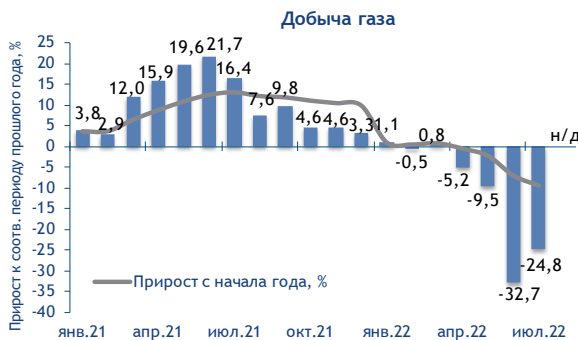
### Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	август 2022		янв. – авг. 2022	
	млн т	к августу 2021	млн т	к янв. – авг. 2021
Добыча нефти	44,8	1,6%	353,9	3,1%
Экспорт нефти	20,8	12,8%	165,1	12,0%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	36,2	8,1%	292,4	4,9%
сырой нефти	21,3	15,8%	173,2	11,3%
нефтепродуктов	11,8	-9,2%	91,9	-7,6%



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

## Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



### Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	август 2022		янв. – авг. 2022	
	млрд м³	к августу 2021	млрд м³	к янв. – авг. 2021
Добыча газа***, млрд м³	43,3	-24,8%	400,8	-9,3%
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м³	6,9	-56,9%	82,2	-37,4%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	2,4	50,0%	23,5	12,9%

### Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	янв. – авг. 2022	
	млрд м³	к янв. – авг. 2021
ПАО «Газпром»	288,1	-14,6%
ПАО «НОВАТЭК»**	40,9	1,9%
ПАО «НК «Роснефть»*	18,8	10,3%
ПАО «Газпром нефть»*	14,5	53,2%
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	7,8	-5,3%

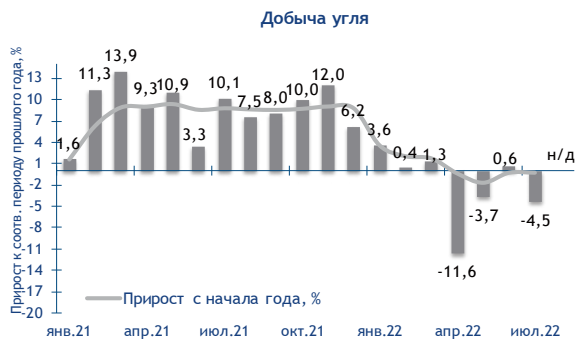
### Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



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



## Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



### Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	август 2022		янв. – авг. 2022	
	млн т	к авг. 2021	млн т	к янв. – авг. 2021
Добыча угля**	34,0	-4,5%	246,7	-0,2%
Экспорт угля*	17,4	-14,6%	98,8	-9,3%
Перевалка угля в российских портах	17,0	0,6%	133,8	-2,6%

### Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	янв. – авг. 2022	
	млн т	к янв. – авг. 2021
АО «СУЭК»*	54,5	-1,7%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»*	21,3	3,9%
ООО «УК «Сибантрацит»	15,9	7,5%
АО ХК «СДС-Уголь»*	6,8	-29,8%

### Цена энергетического угля



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

## Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

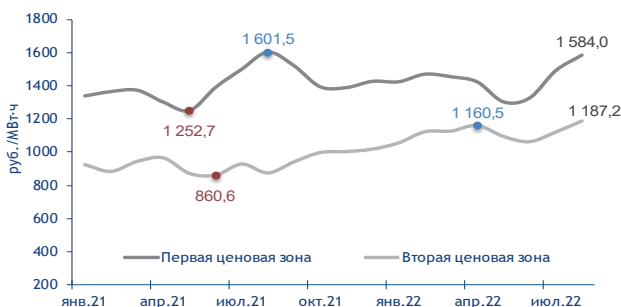
### Ключевые показатели

Показатели	август 2022		янв. – авг. 2022	
	млрд кВт·ч	к августу 2022	млрд кВт·ч	к янв. – авг. 2022
Потребление электроэнергии	85,9	2,8%	734,0	2,0%
Выработка электроэнергии	86,6	1,0%	745,2	1,4%

### Потребление электроэнергии



### Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



### Ключевые показатели

Показатели	август 2022	август 2022 / август 2021
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	19,4 °C	0,03°C ↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 584,0	-1,1%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 187,2	35,8%

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



## РОССИЙСКАЯ НЕДЕЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА 2022: ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ДЕЙСТВИИ

**С 21 по 23 мая в московском «Экспоцентре» состоялись мероприятия, объединённые единым брендом — «Российская неделя общественного транспорта». На выставке «ЭлектроТранс 2022» были показаны новинки городского электротранспорта, а также комплектующие и сервисные решения, улучшающие работу систем метрополитена, трамвая, троллейбуса и электробуса. Основной темой экспозиции «CityBus 2022» традиционно стала автобусная техника. В выставочном блоке «Электроника-Транспорт 2022» участвовали компании, чьей основной специализацией являются электронные компоненты и системные решения, применяемые на городском транспорте. Ещё одна экспозиция - «Транспортная светотехника 2022» - была посвящена средствам освещения дорог и магистралей, транспортных сооружений и пассажирских салонов, а также световым приборам, устанавливаемым на подвижном составе.**

Текущие тенденции не могли не оказать влияние на состав экспонентов. В выставках приняли участие преимущественно российские компании с оборудованием и техникой отечественного производства, имеющими высокую степень локализации. Вопросы, связанные с импортозамещением, обсуждались нулеварно и в рамках дискуссионной программы, разработка современных комплектующих на собственных мощностях стала одной из основных тем Российской недели общественного транспорта.

Премьерой выставки «ЭлектроТранс» стал троллейбус «Адмирал» новой модификации образца 2022 года, разработанный сотрудниками производственной «ПК Транспортные системы». Конструкторы выполнили

большую работу, обновив экстерьер и интерьер машины, избавившись от некоторых спорных решений и реализовав ряд нужных, но ранее недоступных функций. Троллейбус оборудован системой автономного хода, позволяющей преодолеть до 20 км по улицам, не имеющим контактной сети. По окончании выставочных мероприятий заводчане продемонстрировали работу «Адмирала» в автономном режиме, проехавшись мимо основных московских достопримечательностей. Таким образом троллейбус, пусть и ненадолго, но вернулся на дороги российской столицы.

С петербургских маршрутов троллейбусы никуда не исчезали. Более того, Северная столица продолжает активно обновлять парк элек-

тротранспорта. Один из троллейбусов нового модельного ряда Olgerd, подготовленный для передачи в СПб ГУП «Горэлектротранс», был презентован в Москве. На лобовом стекле новинки красовалась цифра 5000 — именно столько единиц техники выпустил минский завод «Белкоммунмаш», ныне производящий продукцию под брендом ВКМ Holding. Минские троллейбусы поставляются в Санкт-Петербург в рамках двухгодичного контракта на 97 машин и также снабжены системой увеличенного автономного хода.

Группа компаний «Транспортный центр», дилер ряда иностранных и отечественных марок, показала высокопалубный автобус Yutong ZK6127HQ, оптимально подходящий для междугородных и пригородных перевозок. Новинка 2022 года снабжена дизельным двигателем экологического стандарта Euro-5 и готова принять на борт до 55 пассажиров (учтены только места для сиденья).

Ещё один автобус, павловский «Вектор Некст», будучи уже серийным изделием, служил интерьером для ознакомления с работой системы учёта пассажиропотока «Автокондуктор», позволяющей отследить количество входящих и выходящих пассажиров, рассчитать число проданных билетов и, таким образом, контролировать ситуацию по оплате проезда в каждой транспортной единице.

В экспозиции нашлось место и коммерческой технике. Компания Drive





Electro презентовала два электро-мобильных шасси, предназначенных для формирования транспортных средств полной массой 9,5 и 18 тонн. Запас хода машин при 100%-ной загрузке — 250 км. Фирма также предлагает к реализации зарядные станции собственной разработки и осуществляет гарантийную и сервисную поддержку приобретённой техники. Ещё один грузовой электромобиль можно было увидеть на стенде компании «СпецАвтоИнжиниринг». Электрический фургон «ЭноАвтоПроф» создан на шасси «УАЗ Профи», снабжён тяговым двигателем мощностью 130 кВт (176 л. с.) и может иметь запас хода в пределах 150–300 км (в зависимости от набора аккумуляторных батарей). Новинка проходит испытания и пока не запущена в серийное производство.



Сразу несколько фирм представили в Москве малогабаритные электромобили. ПО «Туламашзавод» показало целую линейку транспортных средств под маркой «Муравей». Прогулочный электрокар тульского производства способен вместить до 10 пассажиров и водителя, за задним рядом сидений есть место для багажа. Электрокар с грузовой платформой может перевезти до 2000 кг грузов. Новинка компании — подметально-уборочная машина, предназначенная для уборки улиц, зелёных зон, тротуаров, производственных и

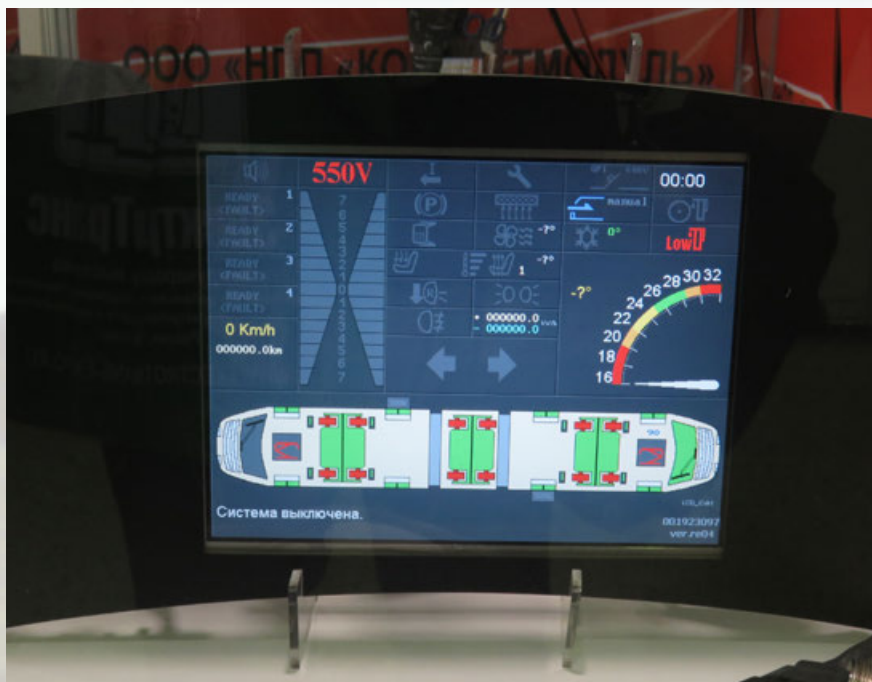


складских помещений.

На стенде ЗАО «КОМЗ-Экспорт» из Ростовской области можно было ознакомиться с электромобилями, выпускаемыми под брендом Tigarbo. Из всего широкого ассортимента завода были продемонстрированы две пассажирские модели — Elecar 5E-Tigarbo 4+2 и Elecar 5E-Tigarbo 6+2 — на 4 и 6 мест соответственно (+2 дополнительных места на задней площадке). Запас хода электрокаров — 60 км, время полной зарядки аккумуляторов — 7 часов.

Фирма «Конкордия электро» из подмосковного города Дмитров в рамках выставки «ЭлектроТранс» представила электрокар с грузовым кузовом и открытой кабиной на 2 человека (водитель + пассажир), а также электромобиль «Конкордия Апис» для коммунальных городских служб.





Данная модель проходит испытания в Подмосковном регионе, снабжена снегоотвалом, задним навесным оборудованием (щётки для смётывания пыли) и системой полива улиц.

Лидер сектора промышленного электротранспорта, Сарапульский электрогенераторный завод, привёз на выставку электротягач серии ET с открытым кузовом и электротележку серии ЭК бескабинного типа. Данная техника используется преимущественно на заводских и складских территориях, в аэропортах и других местах, имеющих большую площадь, для оперативного перемещения относительно лёгких грузов.

Сотрудники производственно-конструкторского бюро «Антей» продемонстрировали электрическую маневровую тяговую машину с бимодальным ходом «Антей А1». Машина предназначена для работы на предприятиях железнодорожного транспорта и способна буксировать по рельсовым путям составы прицепной массой до 250 тонн. Управление осуществляется с помощью переносного пульта, транспортное средство может быть оснащено различными типами аккумуляторов и сцепных приборов.

Тенденция последних лет — активное развитие индивидуального электротранспорта, аккумуляторных велосипедов и самокатов — также нашла своё отражение. Среди экс-

понентов присутствовали производители данных транспортных средств и операторы прокатных систем. Компания Smoove показала две модели велосипедов с электромоторами, используемых в велопрокатах Москвы и ряда европейских городов. На стенде дилера китайского бренда OKAI красовался целый ряд электросамокатов, а также велосипед и мопед, снабжённые аккумуляторами. Бренд специализируется на поставках транспортных средств для прокатных систем и фирм, осуществляющих быструю доставку товаров до потребителя. Новинка компании — электрический самокат модели ES400V с системой интеллектуального отслеживания маршрута движения, позволяющей сделать поездку более безопасной. Краснодарский производитель электросамокатов премиум-класса Rexterr впервые участвовал в выставке «ЭлектроТранс» и презентовал модель повышенной проходимости, предназначенную для экстремальных путешествий на природе.

Для слаженной и непрерывной работы коммерческого и частного электротранспорта нужна соответствующая инфраструктура в виде сети зарядных станций. И эта сеть растёт достаточно быстро: в российских городах и на трассах устанавливаются всё новые ЭЗС. На «ЭлектроТранс 2022» сразу несколько компаний

представили свои разработки в данной сфере. Доступны для заказа и установки электрозарядные станции под брендами «ПСС», «Фора», E-Prom, EVA, E-Way, Prosto Energy, SAEnergy, Sitronics Electro. Большинство производителей предлагают как стационарные, так и компактные (подвесные) модули для быстрой и медленной зарядки, с различным набором функций (включая интерактивные табло и терминалы для бесконтактной оплаты) и разъёмами разных типов. Вместе с «железом» также поставляется программное обеспечение — IT-платформы для владельцев ЭЗС и мобильные приложения для водителей.

Инфраструктура также является неотъемлемой составляющей железнодорожного транспорта. Отдельным сегментом экспозиции стали комплектующие для ремонта и строительства линий железной дороги, метрополитена и трамвая. Рельсовые скрепления, брусы и шины, накладки, железобетонные шпалы и плиты, стрелочные переводы и другие материалы для верхнего строения пути, а также специализированный инструмент и технические средства были продемонстрированы компаниями «Северный путь», «Современные рельсовые системы», «Универсальные технологии», «Швихаг Рус». Композитные изделия для метрополитенов и железных дорог стали предметом экспозиции белорусского СЗАО «Липласт-СПб», виброизоляционные материалы были показаны представителями торговой марки Vibrogez. Приборы для измерения параметров пути и контактной сети представил «МСД-холдинг», системы смазки рельс (стационарные и мобильные) — группа компаний «Машиностроитель» и официальный российский дилер марки Vijur Delimon.

С системами электропривода, поездной автоматике и микропроцессорной централизации, а также комплектующими для них можно было ознакомиться на стендах дивизиона «Железнодорожная автоматика и телемеханика» («ЖАТ») группы компаний «1520», брянского завода «Термотрон», научно-производственной фирмы «Комар-Б», производственной



компании «Профит», а также представителей фирм Kyland и Histaco (Исламская Республика Иран).

Участники выставки «Электроника-Транспорт» компании НПК «Атроник» и ООО «Элепром.ру» показали контроллеры и бортовые компьютеры для железнодорожной техники и других видов пассажирского транспорта, ООО НПП «Контактмодуль» — панели и пульта управления кнопочного и мембранного типа, ООО «Аргут» — средства радиосвязи, применяемые на транспорте. Электронные компоненты для пассажирского и электрического коммерческого транспорта были продемонстрированы компаниями «СОПТ-Комплект», «Элеконд» и PT Electronics, кабельная продукция — заводом «Электропровод» и ООО «Дефайнум», комплексные решения для интеллектуальных транспортных систем — «Ниеншанц-Автоматика» и АО «Расчетные решения».

Электрооборудование и комплектующие для трамваев, тяговые двигатели и агрегаты для различных видов электротранспорта представили НПО «Электромашина» и упомянутый ранее Сарапульский электрогенераторный завод, различные типы промышленных электродвигателей — инжиниринговый центр «Совэлмаш» и белорусский «Могилёвфлитмаш». С ассортиментом ныне используемых батарей и аккумуляторов можно было ознакомиться на экспозициях АО «Энергия», бренда Titanat.ru и на стенде МАДИ: выпускники кафедры «Электротехника и электрооборудование» предложили к производству унифицированные аккумуляторные модули для транспортных и стационарных систем.

Системы токосъёма пантографного типа были показаны на стенде предприятия «Софрино Электротранспорт».

За хороший климат на выставке и в салонах подвижного состава отвечали завод кондиционеров «Август», компании «Аркон», «Белвнешинвест». На их стендах были продемонстрированы как сами климатические установки, так и необходимые для них блоки управления, системы распределения воздуха, отопительные блоки и т.п. НПФ «ЭТНА» стала ини-



циатором проведения отдельного круглого стола, посвященного вопросам импортозамещения при разработке отопительных, вентиляционных систем и транспортных кондиционеров.

Интеллектуальные системы давно стали неотъемлемой частью пассажирского транспорта. Свои разработки в сфере информирования пассажиров, видеонаблюдения и подсчета пассажиропотока предложили компании «Ниеншанц-Автоматика», «РЭТРА», «Трансетика-Сервис», «Эском» и VTLScreen. Систему распознавания лиц презентовали специалисты программного обеспечения под маркой Addressality. За оплату проезда отвечали фирмы под известными брендами — «Штрих М», «ЭЛБИУС» и Vendotek (Терминальные Технологии).

В рамках экспозиции «Транспортная светотехника 2022» была представлена световая продукция от компаний «МГК Световые технологии», «Формула света», НПО «Электромашина» и «Эколайт». Причем, в деловой программе по освещению прошло сразу три мероприятия. Их тематика касалась освещения депо, тоннелей, транспортных парков, пешеходных переходов, а также бортового освещения (головной свет, осве-

щение салонов подвижного состава).

Светофоры и оборудование для железнодорожных переездов представило АО «Транс-Сигнал», входные дверные группы, кабины контролёров и операторов — «Чернизовский завод Метростроя».

Любым транспортным и техническим средствам нужна своевременная диагностика, при необходимости — обслуживание и ремонт. Гаражное оборудование для автопарков предлагала к реализации компания «Шерпа Сервис», колёсоточкарные станки — ООО «Новые лазерные технологии». Ассоциация «ВАСТ» продемонстрировала системы вибродиагностики и виброналадки оборудования.

Музей транспорта Москвы отметил на выставке стендом с электрическим пикапом Москвич-2335Е1 — отечественным электромобилем, выпущенным в 1997 году в количестве полутора десятка экземпляров. Тогда еще не было литий-ионных аккумуляторов!

Всего в выставках «Российской недели общественного транспорта» в 2022 году приняли участие 144 организации, из них 94 — в экспозиционной части, количество посетителей — более 3000 из 60+ городов.



## В МОСКВЕ ПРОШЛИ ВЫСТАВКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

**21-23 сентября 2022 года в Москве, в Экспоцентре на Красной Пресне прошли специализированные выставки «ЭлектроТранс», «Электроника-Транспорт», «Транспортная Светотехника», «CityBus». Мероприятия проводились в рамках Российской недели общественного транспорта.**

Мероприятия были организованы при поддержке Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, Комитета Государственной Думы ФС РФ по энергетике, а также: Министерства транспорта РФ, Министерства промышленности и торговли РФ, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, администрации Санкт-Петербурга, ведущих перевозчиков страны – ГУП «Московский метрополитен», СПб ГУП «Петербургский метрополитен», ГУП «Мосгортранс», АО «Мострансавто», СПб ГУП «Горэлектротранс», Московской торгово-промышленной палаты, ведущих отраслевых ассоциаций, профсоюзов, транспортных вузов.

Приветствуя гостей и участников выставок, Председатель Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Е.С. Москвичёв в частности сказал: «Проведение выставок стало доброй традицией, позволяющей обеспечить проведение открытого диалога между отраслевыми специалистами, представителями государственных структур и бизнес-сообществом. Это особенно важно сейчас, когда рост миграции населения в города ставит все новые вызовы перед городским общественным транспортом. От его эффективной работы напрямую зависит мобильность граждан и качество их жизни».

Председатель Комитета Государственной Думы ФС РФ по энергетике П.Н. Завальный в свою очередь отметил: «Выставка «ЭлектроТранс» по праву считается одним из самых представительных специализированных форумов в Российской Федерации, на площадке которого решаются ключевые задачи по разработке и производству конкурентоспособ-

ной продукции для электрического транспорта, созданию прорывных технических решений для трамвайного, троллейбусного транспорта и метрополитенов, пригородного железнодорожного сообщения, реализации проектов в области локализации производства средств электрической мобильности и зарядной инфраструктуры, а также удовлетворению спроса потребителей за счет развития производственного и кадрового потенциала».

Российская столица – безусловный лидер в области развития общественного транспорта, причём не только в масштабах страны, но и всего мира. Заместитель мэра в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры М.С. Ликсутов в своём приветствии сказал: «Сохранение экологии города и переход на «зелёный»

электрический транспорт – приоритетное направление для Правительства Москвы. Большие московские транспортные проекты – ввод метро, линий МЦД, регулярных речных маршрутов и обновление парка подвижного состава наземного городского транспорта – направлены на улучшение экологической ситуации в Москве. Выставка «ЭлектроТранс» – это отличная площадка для поиска новых партнеров и вариантов сотрудничества, а проекты, предложенные здесь, обязательно найдут применение в транспортных системах нашей страны».

ГУП «Мосгортранс» всегда поддерживал проведение выставки «ЭлектроТранс». Ознакомившись с экспозицией, Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Н.А. Асаул сказал: «Наработок очень много, мы планируем очень тщательно все проанализировать – все, что здесь







представлено, - и внедрять в нашей повседневной работе. Нам очень важно сохранить уровень безопасности, качество отказоустойчивости при проведении испытаний. Мы с огромным удовольствием будем приобретать российскую продукцию, которая соответствует высокому стандарту качества».

Официальными партнерами выставок выступили компании «ПК Транспортные системы» и VK tech. На каждой выставке «ЭлектроТранс» компания «ПК Транспортные системы» демонстрирует новый подвижной состав или инновационные разработки в области ходовой части, привода, дверных систем и т.п. Стенд компании пользуется заслуженным вниманием гостей из всех городов нашей страны и из-за рубежа. Так и в этом году, компания представила рестайлинговую версию троллейбуса «Адмирал» с увеличенным автономным ходом. Благодаря уникальной тяговой батарее российского производства троллейбус может проходить от 20 километров в зависимости от погодных и дорожных условий.

Также явным фаворитом экспозиции был троллейбус производства холдинга БМ из Минска – модель

32100D серии OLGGERD, который произведен для города Санкт-Петербург. Причем на выставке была представлена юбилейная 5000-я единица техники, выпущенная минским заводом под брендом BKM Holding. а сегодняшний день BKM Holding выпустил 4512 троллейбусов, 107 электробусов и 381 трамвай. Среди



новинок в портфеле компании - грузовой электромобиль VITOVIT TRUCK ELECTRO PRIME и универсальная зарядная станция для «большого» электротранспорта и электромобилей.

В автобусной экспозиции стоит отметить пригородный автобус YUTONG для работы с интенсивным пассажиропотоком модели ZH6122. втубус Yutong ZH 6122 H9 оснащен 360 сильным двигателем Cummins ISL 360-50 с облегченным доступом к силовому агрегату, его периферии, точкам заправки технологических жидкостей и ежедневного контроля благодаря наличию боковых люков. Двигатель соответствует стандарту Евро-5. Автобус адаптирован под российские условия эксплуатации и оснащен дополнительной антикоррозийной защитой, двойным остеклением, защитой картера, дополнительным утеплением кузовных панелей, внешними зеркалами с подогревом и электрорегулировкой. Калориферы обеспечивают обогрев ступеней и эффект тепловой завесы на входе. Пневматическая подвеска с гидравлическими амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости позволяет не замечать неровности российских дорог.

В рамках деловой программы было проведено 30 мероприятий: конференции, семинары, круглые столы.





Основные мероприятия:

- пленарное заседание «Инфраструктура и технологии пассажирских перевозок. Вызовы и перспективы развития общественного транспорта в городах РФ»,
- всероссийская конференция «Развитие электрического транспорта и сопутствующей инфраструктуры: диалог бизнеса и власти»
- дискуссионный клуб «Приоритетные направления развития мобильности населения и повышения качества услуг: мультимодальность, экология, цифровизация»
- конференция «Развитие технологий оплаты проезда на общественном транспорте»
- конференция «Транспортное моделирование как инструмент обоснования решений».
- круглый стол: «Социальный транспорт для условий экстремально холодного климата. ГЧП по развитию инфраструктуры экспертиз, испытаний ТС в регионах. Проект «Арктический автобус»
- круглый стол «Биотехнические системы и технологии в сфере безопасности на транспорте. Контроль состояния здоровья водителей и машинистов»
- круглый стол «Интеграция железнодорожного и городского общественного транспорта – эффективный путь достижения национальных целей и повышения уровня транспортного обслуживания пассажиров», организатор - Ассоциация «Желдорразвитие»
- круглый стол «Развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Выход на новый уровень качества услуг и обновление автопарков в современных экономических условиях»
- круглый стол «Тяговый электропривод: инновационные решения и актуальные вопросы энергосбережения»

- круглый стол «Тяговое электроснабжение и контактная сеть – обновлять нельзя ремонтировать?»
- круглый стол «Строительство и модернизация рельсовых путей. Стрелочный электропривод. Вопросы диагностики пути и инфраструктуры»,
- круглый стол «Особенности выбора климатического оборудования для подвижного состава. Специфика подхода с учетом импортозамещения»
- круглый стол «Современное освещение для транспортных парков, депо, ремонтных и технических зон»
- круглый стол «Современные технологии освещения пешеходных переходов как фактор построения безопасной и комфортной городской среды»

В этом году впервые был проведен Молодёжный Форум специалистов ГЭТ и студентов транспортных специальностей высших и средних специальных учебных заведений, в работе которого приняли участие 36 молодых специалиста-транспортника с предприятий ГЭТ Москвы, Санкт-Петербурга, Ижевска, Челябинска, Омска, Миасса, Набережных Челнов, Нижнего Новгорода, а также студенты РУТ (МИИТ), МАДИ, МЭИ, Государственного университета управления, Петербургского государственного университета путей сообщения им. Императора Александра I, Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета. В ходе форума участники не только доложили о своих планах и достижениях, но и имели возможность познакомиться друг с другом, пообщаться с коллегами и посетить транспортные предприятия Москвы в ходе технических визитов.

Также для специалистов были организованы технические визиты на предприятия промышленности и транспорта. Группы посетили: электродепо «Сокол» Московского ме-





трополитена (тема - модернизированная система управления движением), модернизированную тяговую подстанцию у метро «Рижская», самый большой в Европе электробусный парк в Новой Москве, Краснопресненское трамвайное депо и электродепо «Митино» Московского метрополитена.

22 сентября состоялся технический визит на Тверской вагоностроительный завод АО «Трансмашхолдинг», который был посвящен знакомству с производством современного подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения. В рамках визита при поддержке Тверского регионального отделения Союза машиностроителей России был проведен круглый стол «Вопросы интеграции железнодорожного и городского пассажирского транспорта. Импортозамещение и поиск путей комплектации производства на заводах транспортного машиностроения в условиях западных санкций».

23 сентября специалисты посетили производство электромобилей компании «Нонкордия» под Дмитровом, где воочию смогли убедиться в активной стратегии компании как по производству зарекомендовавших себя служебных электромобилей и гольфкаров, так и в выходе на новые рынки служебного, коммунального и личного электротранспорта.

Традиционным для выставок «Недели» является проведение конкурса перспективных разработок «Зеленый Свет». За более чем десятилетнюю историю через конкурс прошли более сотни разработок промышленных предприятий, получивших путевку в жизнь от признанных экспертов отрасли. В этом году дипломов конкурса были удостоены разработки компаний «Волновые технологии», «Артэкс-Трансхолд», «КСОР», ПНБ «Антей», «Совэл-маш», «РОТЭК», АО «Расчетные Решения».

Информационную поддержку выставки обеспечили более 40 отраслевых журналов, газет, веб-порталов. К мероприятию выпущен 6-й экспертный номер газеты «Евразия Вести», посвященный развитию Московского метрополитена и всего рельсового транспорта Московского транспортного узла.

Проведение выставок Российской недели общественного транспорта показало, что в России и Белоруссии выпускается современный подвижной состав, информационные системы, билетные решения, технологии электроснабжения и энергосбережения, оборудование для обеспечения безопасности, диагностики, ремонта и обслуживания транспортных средств и транспортной инфраструктуры. Последовательное развитие электрического транспорта общего пользования, инфраструктуры для служебного, коммерческого, коммунального и индивидуальной электротранспорта – необходимые элементы экологически чистой, устойчивой транспортной среды современного города.

В условиях непрекращающихся западных санкций существенно возросла необходимость очных встреч специалистов транспортной отрасли с поставщиками подвижного состава, комплектующих и материалов, что ярко продемонстрировал высокий интерес посетителям к выставкам. За 3 дня работы выставки посетили более 3000 специалистов из 60+ городов нашей страны, а также Белоруссии, Молдавии, Армении, Казахстана. В мероприятиях приняли участие 144 организации (94 со стендом).

**В следующем году проведение выставок запланировано на 27-29 сентября 2023 года.**

**Объединенная дирекция выставок:**

**+7(495) 287-4412**



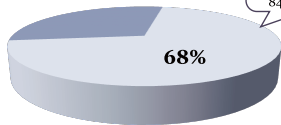


## ПОКАЗАТЕЛИ РЫНКА УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

### ПОГРУЗКА, ГРУЗОБОРОТ И ВАГОННЫЕ ПАРКИ

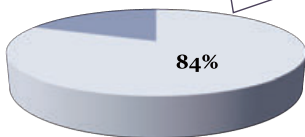
Общий парк грузовых вагонов на 31.03.2021 г.

Общий парк вагонов на сети РЖД 1 251,1 тыс. ед.\*



Парк компаний, входящих в СОЖТ (в оперировании) 848,3 тыс. ед.\*\*\*

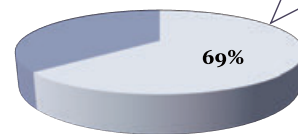
Общий парк полувагонов на сети РЖД 595,1 тыс. ед.\*



Парк полувагонов по компаниям, входящим в СОЖТ (в оперировании) 595,1 тыс. ед.\*\*\*

Погрузка грузов в 1 квартале 2022 г.

Погрузка на сети РЖД 307,8 млн тонн\*



Погрузка по компаниям, входящим в СОЖТ 212,9 млн тонн\*\*\*

Грузооборот в 1 квартале 2022 г.

Грузооборот на сети РЖД 660,5 млрд т-км\*\*

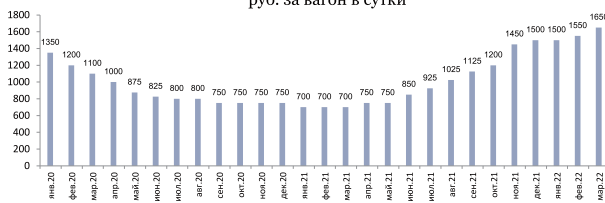


Грузооборот по компаниям, входящим в СОЖТ 456,7 млрд т-км\*\*\*

\* По данным ОАО «РЖД»  
\*\* По данным Росстата.  
\*\*\* По данным СОЖТ.

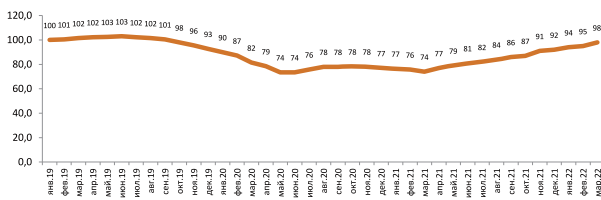
### ДИНАМИКА ЦЕНОВЫХ ИНДЕКСОВ

Динамика ставки аренды полувагона, руб. за вагон в сутки



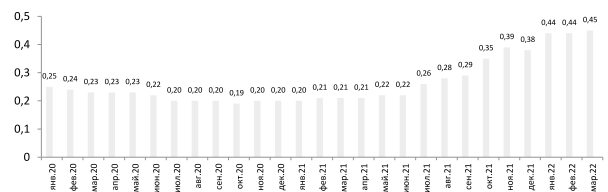
Источник: «Промышленные грузы»

Динамика ставок аренды (по всем РПС)\*, в % к январю 2019 г.



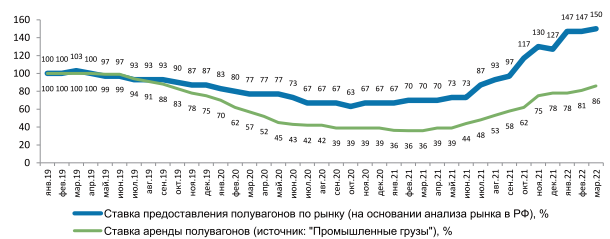
Источник: «Промышленные грузы»

Динамика ставки предоставления полувагона\*\*, руб./т-км



Источник: анализ рабочей группы СОЖТ

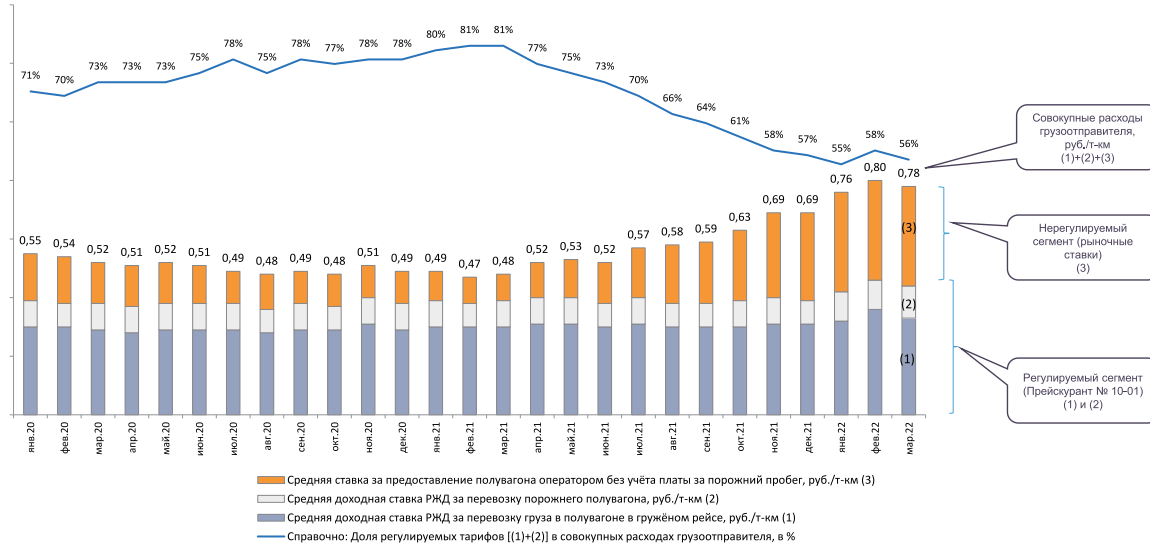
Сравнительная динамика ставок аренды и предоставления полувагонов, в % к январю 2019 г..



\* Среднее арифметическое ставок на полувагон, цистерны (СНП и ТНП), крытые вагоны, универсальные платформы, платформы лесные, фитинговые платформы и цементовозы. (С января 2019 по февраль 2021 в величине средней ставки учитывалась ставка аренды минераловоза, но т. к. с марта 2021 г. эти данные «Промгрупп» не публикуют, минераловозы с марта 2021 г. не учитываются при расчете среднего значения этого показателя).  
\*\* Ставка не счищена от расходов на оплату порожнего пробега («ставка для грузоотправителя»).



## СТРУКТУРА РАСХОДОВ ГРУЗОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В ПОЛУВАГОНАХ



Источники: анализ рабочей группы СОЖТ (стоимости вагоно-суток для порожних пробегов пересчитаны в стоимость тонно-км по средней фактической статической нагрузке в соответствующий месяц для гружёных рейсов)

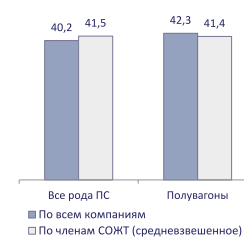
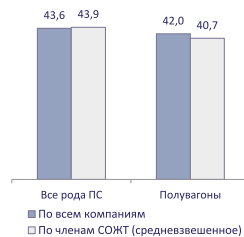
## ПРОЦЕНТ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА ГРУЗОВОГО ВАГОНА\*



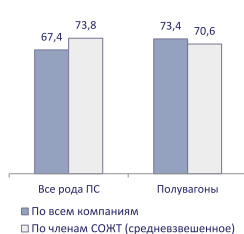
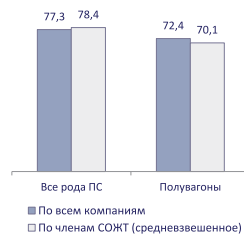
Процент порожнего пробега к общему

1 квартал 2021 г

1 квартал 2022 г



Процент порожнего пробега к гружённому



\* По данным СОЖТ

\*\* Процент порожнего пробега к общему (K1) можно перевести в процент порожнего пробега к гружённому (K2) по формуле:  $K2=K1/(100-K1)*100\%$ . Либо, если использовать коэффициент порожнего пробега (вместо процента), то по формуле:  $K2=K1/(1-K1)$ .



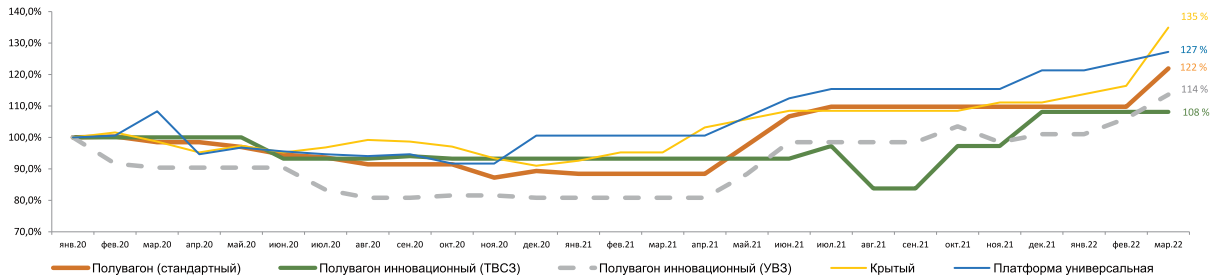
ДИНАМИКА ЦЕН НА НОВЫЕ ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ\*



Отпускные цены на новые вагоны в 2020-2021 гг.\*, млн руб., без НДС

	Янв.21	Фев.21	Мар.21	Апр.21	Май.21	Июн.21	Июл.21	Авг.21	Сен.21	Окт.21	Ноя.21	Дек.21	Янв.22	Фев.22	Мар.22	Март 2022 г. к январю 2021 г., в %
Полувагон (стандартный)	2,9	2,9	2,9	2,9	3,2	3,5	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	4,0	138%
Полувагон инновационный (ТВСЗ)	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,6	3,1	3,1	3,6	3,6	4,0	4,0	4,0	4,0	114%
Полувагон инновационный (УВЗ)	3,2	3,2	3,2	3,2	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9	4,1	3,9	4,0	4,0	4,2	4,5	141%
Крытый вагон	3,5	3,6	3,6	3,9	4,0	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,2	4,2	4,3	4,4	5,1	146%
Платформа универсальная	3,4	3,4	3,4	3,4	3,6	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	4,1	4,1	4,2	4,3	126%

Отпускные цены на новые вагоны, в % к январю 2020 г

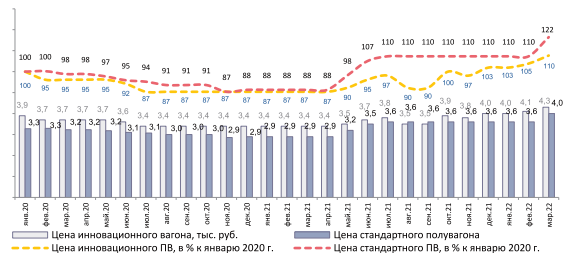


\* На основе данных издания «Промышленные грузы»  
 \*\* Расчёт средней цены производится по следующей выборке моделей вагонов:  
 - Полувагон стандартный – полувагон 12-132, производства УВЗ;  
 - Полувагон инновационный (ТВСЗ) – среднее арифметическое цен на две модели - полувагон 12-9869 (с глухим кузовом, с осевой нагрузкой 25 тс) и полувагон 12-9853 (с разгрузочными люками, с осевой нагрузкой 25 тс); с июля 2021 г. – только полувагон 12-9853 (т.к. цены на модель 12-9869 перестали публиковаться)  
 - Полувагон инновационный (УВЗ) – среднее арифметическое цен трёх моделей вагонов производства УВЗ с осевой нагрузкой 25 тс (12-196-04, 12-196-02 и 12-5190);  
 - Крытый вагон – среднее арифметическое цен на вагоны модели 11-1268 производства «Рухимаш» и моделей 11-2156, 11-2163, 11-2156-01 и 11-2800 производства «Алтайвагон»;  
 - Платформа универсальная – среднее арифметическое между ценами на платформы универсальные моделей 13-1258 (Рухимаш), 13-5205 (УВЗ), 13-198 (Волчанский мех. завод), 13-9744-06 («Трансмаш», Энгельс).

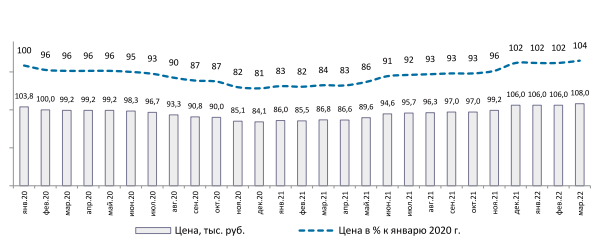
ДИНАМИКА ЦЕН НА НОВЫЕ ПОЛУВАГОНЫ И НА КРУПНОЕ ВАГОННОЕ ЛИТЬЁ\*



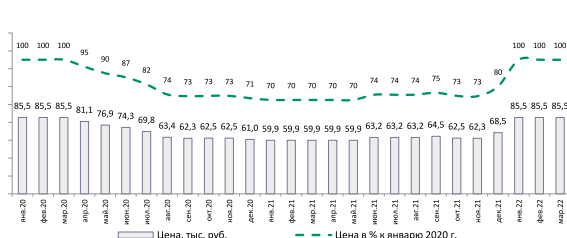
Динамика цен на новые полувагоны\*\*



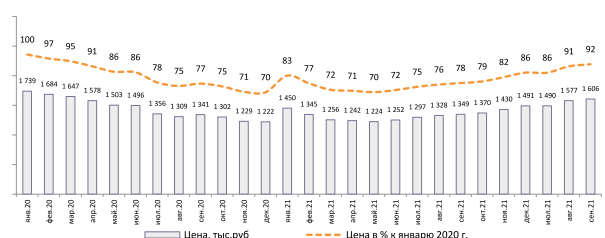
Динамика цен на боковую раму



Динамика цен на цельнокатаное колесо



Динамика цен на вагон-комплект литья\*\*\*



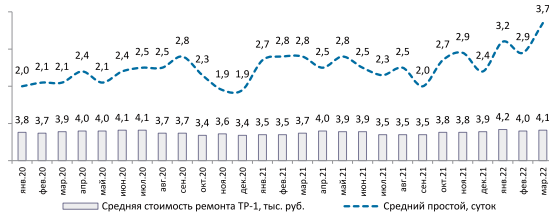
\* Все цены приводятся без НДС.  
 \*\* Под ценой инновационного полувагона понимается среднее арифметическое между соответствующими значениями двух строк из таблицы на предыдущем слайде («полувагон инновационный ТВСЗ» и «полувагон инновационный УВЗ»), под ценой стандартного – цена полувагона модели 12-132, производства УВЗ.  
 \*\*\* Вагон-комплект литья включает: колёсная пара – 4 шт., боковая рама – 4 шт., наддрессорная балка – 2 шт.



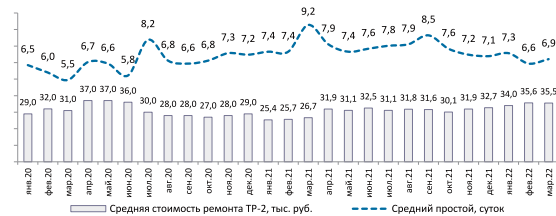
СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И ВРЕМЯ ПРОСТОЯ В РЕМОНТЕ\*



Ремонт в объёме ТР-1



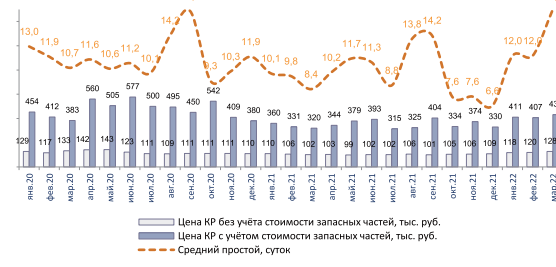
Ремонт в объёме ТР-2



Ремонт в объёме ДР



Ремонт в объёме КР\*\*

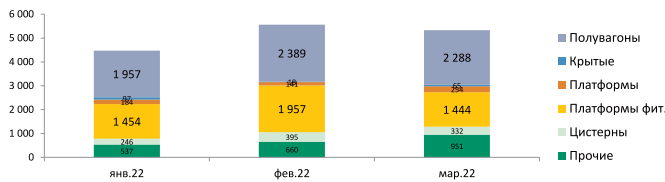


\* По данным компаний-членов СОЖТ. Все цены приведены без НДС. ТР-1, ТР-2 – текущие отцепочные ремонты, ДР – деловые ремонты, КР – капитальные ремонты.  
 \*\* Информация по КР не является репрезентативной, т.к. основывается на данных нескольких компаний.

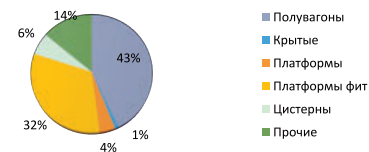
ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ\*



Производство грузовых вагонов в РФ по родам в 2022 г., единицы



Структура производства вагонов в РФ по родам в 1 кв. 2022 г., %



Производство грузовых вагонов по заводам-изготовителям в первом квартале 2021 и 1 квартале 2022 г\*\*, единицы

№	Предприятие	январь	февраль	март	1 кв. 2021	январь	февраль	март	1 кв. 2022	к 1 кв. 2021 г. в %
1	НПК ОВК	800	1 069	1 154	3 023	1 146	1 291	1 572	4 009	132,6%
2	Уралвагонзавод	796	1 097	1 087	2 980	834	1 106	600	2 540	85,2%
3	Рузхиммаш («РМ-Рейл»)	556	674	982	2 212	709	709	882	2 300	104,0%
4	Алтайвагон	597	721	862	2 180	689	886	929	2 504	114,9%
5	ЗМК (г. Энгельс)	290	370	215	875	392	432	365	1 189	135,9%
6	Трансмашхолдинг	219	476	429	1 124	243	696	316	1 255	111,7%
7	Рославльский ВРЗ	150	272	17	439	275	226	375	876	199,5%
8	Барнаульский ВРЗ	155	10	150	315	187	196	190	573	181,9%
9	Ярославский ВРЗ «Ремпутьмаш»			80	80		18	105	123	153,8%
10	Калининградский ВСЗ (ООО «Вагонтрайд Плюс»)			1	1					
<b>Всего по заводам РФ**</b>		<b>3 563</b>	<b>4 689</b>	<b>4 977</b>	<b>13 229</b>	<b>4 475</b>	<b>5 560</b>	<b>5 334</b>	<b>15 369</b>	<b>116,2%</b>
По заводам СНГ		128	119	161	408	327	297	135	759	186,0%
<b>Итого по РФ + СНГ</b>		<b>3 691</b>	<b>4 808</b>	<b>5 138</b>	<b>13 637</b>	<b>4 802</b>	<b>5 857</b>	<b>5 469</b>	<b>16 128</b>	<b>118,3%</b>

\* По данным «Промышленных грузов»  
 \*\* В строке «Алтайвагон» учтено производство Кемеровского филиала «Алтайвагон» – «Кемеровокоммаш» (оба этих предприятия входят в холдинг НПК «Алтаймаш»), в строке «Трансмашхолдинг» учтено производство АО «Вагон» (г. Канаш) [прежнее название «ЗАО «Промтрактор-вагон»], до 01.01.2006 года – Канашский ВРЗ но не учтено производство завода «ЗИКСТО», расположенного в Казахстане (его производство учтено в строке «По заводам СНГ»), в строке «Уралвагонзавод» учтено производство Волчанского механического завода – филиала «Уралвагонзавода», Новокузнецкий завод в 2021 г. и в 1 кв. 2022 г. вагонов не производил.  
 \*\*\* По данным Росстата производство грузовых вагонов в 2022 г. по РФ составило 15,4 тыс. ед. (рост к 1 кв. 2021 г. на 3,8%)



СОЖТ

Союз операторов железнодорожного транспорта

Саморегулируемая организация Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (СОЖТ) - некоммерческая организация, объединяющая операторов железнодорожного подвижного состава. Основным направлением деятельности Союза является решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, формирование новой технологии управления перевозочным процессом в условиях реформирования железнодорожной отрасли с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз сегодня является одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулируемыми государственными органами. По данным на 31.12.2021 г. в составе Союза 30 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава, которые в совокупности управляют 70 % парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированных в Российской Федерации.

Контакты пресс-службы СОЖТ:  
 Позолотчикова Яна Валерьевна  
 Тел.: +7 (495) 290 36 27  
 Моб.: +7 (906) 240 45 97  
 e-mail: [pr@railsovet.ru](mailto:pr@railsovet.ru)



Андрей Гурьев

## ИЗ ТУПИКА История одной реформы

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

**Продолжение (начало в № 6 (131) – 8(133))**

В итоге мы можем отчетливо констатировать, что Ленин ни о каком «третьем пути» на основе «рыночного социализма» и не помышлял, потому что отчетливо понимал, что может быть только или рынок и капитализм, или «нерынок» и социализм (коммунизм).

Самое интересное, что в этом вопросе с Лениным был вполне солидарен и его заклятый враг Людвиг Мизес, который писал: «Рыночная экономика, или, как ее часто называют, капитализм, и социалистическая экономика исключают друг друга. Никакое смешение этих двух систем невозможно и непредставимо. Смешанной экономики, системы, частично являющейся капиталистической, а частично социалистической, не существует. Производство управляется либо рынком, либо декретами производственного царя или комитета производственных царей».

Современные сторонники рыночной теории придерживаются аналогичного мнения. Так, ректор Российской экономической школы Сергей Гуриев указывает: «Экономисты называют экономику, в которой основными предприятиями владеет государство, но при этом цены определяются конкурентными рыночными механизмами, «рыночным социализмом». Теоретически такая экономика должна быть столь же эффективной, как и капиталистическая, но на самом деле рыночный социализм – это всего лишь утопия. Государство не может удержаться от искушения вмешаться в работу рынков, ограничить конкуренцию, использовать принадлежащие ему активы в политических целях, а отсутствие частной собственности не позволяет создать эффективные стимулы для отдельных компаний»<sup>1</sup>.

Правда, некоторых россиян прямо-таки завораживает опыт строительства экономики (и, кстати, особенно железных дорог) в Китае, а соответственно – «китайский третий путь» развития. В этой связи весьма интересен следующий анекдот. Однажды главу РСПП Арнадия Вольского спросили: «Как Вы думаете, почему бы в России не пойти по пути Китая?». Совершенно разведя руками, Вольский ответил: «Потому что у нас нет столько китайцев».

Итак, в XXI век человечество вошло на волне понимания рынка как универсальной экономической модели, оптимального и естественного способа существования общества.

В то же время большинство современных публицистов полагает, что роль рынка в общественной жизни далеко неоднозначна и достаточно противоречива. Среди позитивных характеристик рыночной экономики называются чаще всего следующие: рынок не допускает дефицита товаров и услуг, очищает экономику от неэффективных субъектов, обеспечивает свободу выбора и действий производителей и потребителей, развивает инициативу и предприимчивость, рационально распределяет ресурсы, оперативно меняет структуру спроса и предложения, способствует научно-техническому прогрессу, повышает эффективность хозяйственной деятельности, является стихийным регулятором воспроизводственного процесса. Также безусловно положительной является роль рынка в политической и социальной сфере, поскольку он служит экономическим базисом политических свобод и прав человека, побуждает людей повышать образование и профессиональную квалификацию, рассчитывать преимущественно на свои силы, вести здоровый образ жизни и т. д.

Вместе с тем считается, что рынок в своем чистом виде имеет и целый ряд недостатков. В частности, он стимулирует чрезмерность в личном потреблении населения, не имеет в своем сегодняшнем виде механизма защиты окружающей среды, не способствует сохранению невозполнимых ресурсов, не формирует оптимальные макроэкономические параметры в рамках одной страны, не создает значительных и гибких стимулов для производства товаров и услуг совокупного социального назначения (оборона, охрана порядка, крупные инфраструктурные комплексы), вызывает необходимость рекламы, порождает социальную поляризацию общества, не обеспечивает сам по себе социальную защиту слабых и больных людей.

С одной стороны, полагают, что нейтрализовать провалы рынка как раз и призвано государство. Так, Сергей Гуриев констатирует: «Экономисты хорошо понимают, что

<sup>1</sup> Гуриев С. Мифы экономики. М., 2006. С. 112.



теорема об оптимальности невидимой руки основана на ряде предположений о структуре экономики, которые практически никогда не выполняются в реальной жизни. Поэтому во многих случаях вмешательство государства не только желательно, а просто необходимо – особенно тогда, когда лишь государство и может защитить рынок от монополизации и других опасностей. Утверждение о том, что государственное вмешательство всегда вредно, также абсурдно, как и утверждение о безусловной необходимости присутствия государства везде и всегда. Каждый раз необходимо четко представлять себе причину провалов невидимой руки и возможности сконструировать для нее эффективно действующие рычаги, а не наручники.

Но есть и другая точка зрения, утверждающая, что многие недостатки рынка вызваны, очевидно, не им самим, а как раз его отсутствием или неразвитостью. Например, Мюррей Ротбард, разработав модель, получившую неофициальное название анархо-капитализма, проводит весьма интересные мысли о том, что, например, целый ряд негативов рынка не появился бы, если бы те активы, которых они касаются, находись не в общественной, а в частной собственности. Так, например, Западная Европа, где издавна укоренился институт частной собственности, сохранила и свои леса, и всяческие уголья; и, наоборот, там где сильны социалистические настроения и ресурсы остаются всенародными, а по сути – ничьими, они варварски расхищаются.

Также не подлежит никакому сомнению, что рынок не может проявить себя в полной мере лишь в пределах национальных государств, правительства которых в рамках своей социальнополитической деятельности, как правило, постоянно сковывают или нейтрализуют его механизмы, например, таможенными пошлинами. Российская публицистка Юлия Латынина справедливо отмечала: «Когда Господь Бог хочет наказать нацию, он насылает на нее социалистов, а протекционизм – это первая стадия социализма. По сути, протекционизм есть режим внерыночного регулирования внешней торговли, а социализм – режим внерыночного регулирования всей торговли»<sup>1</sup>.

В этой связи нет никакой разумной альтернативы процессу глобализации. «Что предлагают противники глобализации? Подавить свободу людей, чтобы государство исправило мнимую несправедливость рынка. Но история почему-то не дает примеров того, как несвободные люди жили богато. Развивающимся странам нужно не меньше, а больше глобализации. Потому что только свободная конкуренция дает возможность повысить уровень жизни и постепенно цивилизовать деловые отношения – под влиянием требований покупателей», – убежден поистине легендарный среди экономистов бывший глава Федеральной резервной системы США Алан Гринспен.

Сегодня в России у рынка очень много противников. Но надо понимать, что они будут всегда, потому что рынок – это система, где для достижения успеха нужно быть человеком деятельным, трудолюбивым, свободолюбивым, способным брать на себя ответственность, готовым реагировать на меняющуюся обстановку. В то же время менталитет весьма значительной части людей не только в

России, но и во всем мире совсем иной. Они во многом ленивы, безынициативны, безответственны и при этом еще большие любители пожить за чужой счет. Именно эти люди требуют «больше социализма» или государственной помощи. Выразители политических интересов данного электората продолжают рассказывать сказки про ужасы капитализма и при этом, казалось бы, на первый взгляд справедливо указывают: свободного рынка еще нигде никогда не существовало, а значит, не нужно и стремиться к нему.

В свое время ответ на это, данный блестящей Айн Рэнд, озадачил довольно многих: «Говоря «капитализм», я имею в виду полноценный, чистый, неконтролируемый, нерегулируемый свободный капитализм, когда государство отделено от экономики тем же способом и по тем же причинам, что и церковь от государства. Да, в чистом виде капиталистической системы не было нигде, даже в Америке. С самого начала ее искажал и калечил государственный контроль разных уровней. Капитализм – не система прошлого, а система будущего, если у человечества оно есть. ... Будьте готовы не вернуться к капитализму, а открыть его».

Важно помнить, что рынок – это процесс, и его нельзя построить раз и навсегда, а нужно постоянно стремиться к все более полному использованию рыночных методов (самый главный из которых – свободной вход предпринимателей на рынок). Взваливший в свое время на себя задачу строительства капитализма в России, Петр Столыпин вполне понимал плодотворность такой позиции. Выступая 10 мая 1907 года в Государственной думе, он отмечал: «Пробыв около десяти лет у дела земельного устройства, я пришел к глубокому убеждению, что в деле этом нужен упорный труд, нужна продолжительная черная работа. Разрешить этого вопроса нельзя, его надо разрешать»<sup>2</sup>.

Очень важно в этой связи соотношение целей и средств при осуществлении рыночных реформ. Их противники всегда утверждают, что рынок – это не цель, а только средство для достижения других, более высоких общественно значимых целей. Однако надо отчетливо представлять, что такой подход в масштабах развития всего человечества является, без преувеличения, опасным для жизни и ведущим к гибели цивилизации. Если мы считаем рынок средством или инструментом для достижения каких-то высших целей, например построения общества всеобщего благоденствия, то значит есть и другие инструменты, пути, варианты, с помощью которых можно, в зависимости от условий, еще быстрее и лучше достичь желаемого. Следовательно, в таких случаях нужно отказаться от рынка и использовать иные общественно-экономические системы. Так поступали коммунисты, национал-социалисты и все другие последовательные сторонники социалистических учений.

Для сторонников же либерализма всегда было ясно, что рынок, капитализм – это нормальная, естественная, или спонтанная, форма экономической деятельности людей, само экономическое содержание жизни. Данный постулат прямо сочетается с еще более главным: человек



– это только цель и никогда – средство. Всегда, когда цель существования людей выводилась за рамки этого бытия (коммунизм, благо нации, совершенная личность, спасение души и т. д.), жизнь человеческая оказывалась уже средством, инструментом достижения этой цели и немедленно бывала положена всяческими вождями на алтарь их победы.

До тех пор пока акцентируется внимание на том, что «рынок – это не самоцель», как правило, никакие рыночные реформы и не доводятся до конца, а застревают на полпути, едва начавшись, а значит не появляются ни товары, ни услуги, ни деньги. Либерализм исходит из того, что в общеметодологическом плане нужно прежде всего позаботиться о наличии простых и понятных правил игры, или жизненных устоев: частная собственность, предпринимательство, конкуренция, свободное ценообразование, независимый суд и др. – и ни при каких условиях не считать их заменимыми. А затем следует жить и работать по этим правилам, решая уже каждому свои задачи и ставя себе конкретные цели. Как ни странно, но рынок является одновременно и целью, и средством, а еще точнее – это единственно рациональный способ существования экономики и человеческой деятельности вообще.

«Тот, кто ищет в свободе что-либо иное, кроме нее самой, создан для рабства» – утверждал Алексис Токвиль.

Интересная мысль.

## ГЛАВА II ТРАНСПОРТ – ТОЖЕ БИЗНЕС

Я, конечно, не против железных дорог, но я против того, чтоб этим занялось правительство.

Александр Пушкин

Во всех странах железные дороги для передвижения служат, а у нас, сверх того, и для воровства.

Михаил Салтыков-Щедрин

Любое перемещение людей или грузов из одного места в другое требует, как известно, определенных затрат. А следовательно, если мы говорим о рыночной экономике, эти расходы нужно точно так же, как и при непосредственном производстве товара, считать и учитывать. То есть в этом смысле транспорт не является чем-то принципиально отличающимся от производственной сферы.

Кроме того, раз есть спрос на такую услугу, как транспортировка, или перевозка, то в рамках свободного рынка неизменно появится и предложение, то есть возникнут предприниматели, которые возьмут у грузовладельца груз в одном месте и перевезут его в другое, потребовав за это соответствующую провозную плату. Возможен и другой вариант: некто инициативный построит дорогу (мост, переправу) и предоставит ее в пользование всем желающим – также за определенную плату, которая будет тем выше, чем более необходима для потребителя транспортировка.

Важно понимать, что если где-то существует по-

требность в перевозках, возникающая, как правило, вследствие перепада цен на какие-то товары в разных местностях, то рынок обязательно отреагирует на нее соответствующим предложением, способным этот спрос удовлетворить и принести предпринимателю прибыль. И наоборот, если устойчивой коммерческой потребности в перевозке нет, то это означает, что и никаких путей сообщения там с чисто экономической точки зрения строить совершенно не нужно, ибо это будет, что называется, дорога в никуда и ни за чем. На рынке перевозок, точно так же, как и во всех других сферах, действует закон выравнивания спроса и предложения вследствие ценовых колебаний, где первым выступает спрос. И когда утверждают, что надо сначала построить дорогу, а потом по ней придет и все остальное, то забывают добавить: если, конечно, там – на terra incognita – будет, как теперь говорят, благоприятный инвестиционный климат.

Правда, следует признать, что транспорт в этом смысле имеет, конечно, и свои существенные особенности. Издавна дороги создавались отнюдь не только с коммерческими целями, но и с политическими, и главным образом военными. Это, безусловно, сильно путало карты в рыночных отношениях, искажало здоровые экономические стимулы и механизмы и порождало такое явление, как «транспортная халява». В обществах, где государство подчиняло себе все и вся, люди привыкали думать, что раз дорога существует как бы сама по себе, то и транспорт в принципе – вещь ничего не стоящая.

Однако попытки представить транспорт в основном как инструмент развития других бизнесов, регионов, слоев населения и т. д., как правило, неизбежно заканчивались тем, что он (как мы в дальнейшем увидим) начинал работать все менее эффективно, требовал все больших дотаций, становился невосприимчивым к спросу и в результате уже мало кого устраивал. При, казалось бы, минимальных тарифах для пользователей в целом бремя затрат на него для общества оказывалось непомерно тяжелым, что совершенно закономерно, поскольку все неэффективное очень дорого стоит. «К транспорту надо относиться как к бизнесу, а не собесу» – вот важнейший методологический принцип, который соответствует эффективной экономической модели. Первым, кто в постсоциалистической России вполне осознанно, настойчиво и целеустремленно стал говорить об этом, был председатель комитета по промышленной политике Совета Федерации РФ Валентин Завадников.

В средневековой Европе плата за пользование дорогами и мостами являлась обычным делом. Что же касается США, то уже с конца XVII века здесь развернулось основательное строительство сухопутных дорог, которое финансировали частные компании и получали прибыль от соответствующих сборов. Во второй половине XVIII века появились так называемые турникетные компании, построившие новые шоссе и дороги и взимавшие за их пользование проездные пошлины. Так возникли главные торговые пути в США. Первая зарегистрированная турникетная компания построила дорогу из Филадельфии в Ланкастер в 1794 году. Магистраль стоила 465 тыс.



долларов, но девять заставтурникетов для сбора пошлин приносили ежегодный доход в 15% на вложенный капитал (весьма неплохой для транспортного бизнеса процент). С 1828 года в США началось создание на рыночных принципах и железнодорожной сети, которая к 1860 году достигла 31 тысячи миль.

Рынок железнодорожных перевозок в целом действует так же, как и другие виды транспорта, – в соответствии с общими экономическими закономерностями. «Цена провоза по железным дорогам определяется на основании общего экономического закона спроса и предложения, определяющего цену всякой услуги и всякого предмета. Естественно, что и железнодорожные тарифы должны регулироваться по цене провоза, определяемого на основании этого мирового закона. Всякий же другой умозрительный закон, взятый не из жизни, не может определить эти тарифы без того, чтобы на каждом шагу не приводить к абсурдам», – констатировал теоретик и практик железнодорожного дела, а также крупнейший российский государственный деятель Сергей Витте.

Надо отметить, что в нерыночном советском обществе господствовал противоположный взгляд, который экономист-тарифник Игорь Ахполов выразил так: «Тариф, включая накопления, должен быть экономически обоснован на минимально необходимом для отрасли уровне. Затраты общества на транспорт должны стремиться к нулю»<sup>3</sup>.

Неправомерность подобного взгляда объясняется отнюдь не только тем, что в таком случае организация транспортного бизнеса становится невозможной, а нерыночные способы хозяйства сводят, как известно, все дело к стагнации. Очень важно видеть и то, что при дармовых перевозках явно нарушается рациональный, экономически обоснованный порядок географического размещения производительных сил. Города и производства возникают там, где никому в здравом уме не придет в голову не то чтобы жить и работать, а даже путешествовать в стиле экстрим. (В этом смысле нельзя не согласиться с Егором Гайдаром, когда тот пишет, что «одной из навязчивых идей советского руководства на протяжении десятилетий было «освоение Севера»). При переходе же к нормальным экономическим основам власти ума не могут приложить, что с этими «северами» теперь делать и куда деть несчастных, неизвестно зачем оказавшихся там людей. Когда же тарифы носят рыночный характер, производства возникают лишь там, где с учетом вывоза продукции они не перестанут быть экономически состоятельными и конкурентоспособными. (В Канаде, например, 90% населения сосредоточено в достаточно узкой – до 300 км

– полосе у южной границы, и прокладывают дороги на север якобы в надежде, что с ними туда придет и «жизнь», никто не рвется.)

Следует согласиться с тем, что писал по этому поводу известный деятель в области российского железнодорожного транспорта Борис Лапидус<sup>1</sup>: «Повышение тарифов обостряет проблему нерационального размещения производительных сил страны.

К примеру, все более проблематичным становится потребление углей Печорского бассейна из-за неудовлетворительного соотношения их потребительских свойств и затрат на производство и реализацию». И далее Лапидус указывает на принципиально важный аспект: «Невысокие грузовые тарифы позволяют нашим предприятиям экспортировать продукцию зачастую по ценам ниже рыночных. Именно этим объясняется тот факт, что при чрезвычайно благоприятной для России в 1999 году конъюнктуре мировых цен на основные товары российского экспорта реальный объем полученной валюты даже сократился. Получается: цены растут, объемы растут, а доходы – сокращаются. И так будет, пока будут оставаться относительно низкими международные железнодорожные тарифы. Повышение же их заставит отечественных экспортеров уходить от заведомо порочной демпинговой политики. Переориентироваться на экспорт товаров с большей добавленной стоимостью. А это уже означает не что иное, как рост конкурентоспособности российской промышленности, что не может не привести к большей эффективности и большей доходности отечественных товаропроизводителей. И в итоге – повышению жизненного уровня. Отмеченное обстоятельство в полной мере относится и к внутригосударственным перевозкам».

То есть экономически необоснованное занижение транспортных тарифов делает производителей (и всю экономику страны в целом) не более конкурентоспособными, а наоборот – менее. Это очень важный для понимания роли транспорта вывод. Говоря о том, что установление достаточно высоких, рентабельных тарифов «является своего рода стимулятором повышения эффективности размещения производительных сил и улучшения потребительских свойств отечественной продукции», Лапидус удачно сравнивал в данной связи транспортный фактор с «санитаром экономики». В целом же он справедливо резюмировал (приведя при этом еще и ряд других доводов): «Рост тарифов на железнодорожные перевозки не только не снижает жизненный уровень населения, но, напротив, при определенных обстоятельствах повышает его».

В 2008 году автор напомнил Лапидусу вышеприведен-

<sup>1</sup> Лапидус Борис Моисеевич родился в 1947 году. Окончил Саратовский механический техникум железнодорожного транспорта, Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта по специализациям: «электрификация железнодорожного транспорта», «экономика и организация железнодорожного транспорта», аспирантуру по специальности «экономика железнодорожного транспорта». Работал помощником машиниста тепловоза, мастером локомотивного депо Саратов. После службы в Советской армии – мастер, старший инженер локомотивного депо, старший инженер службы локомотивно-го хозяйства, начальник отдела ремонта и эксплуатации службы локомотивного хозяйства Приволжской железной дороги. В 1981–1988 гг. – заместитель начальника планово-экономической службы ПривЖД, начальник планово-технико-экономического отдела Саратовского отделения, начальник планово-экономической службы. В 1988–1994 гг. – главный экономист – заместитель начальника ПривЖД. В 1994–2003 гг. – член коллегии МПС – начальник главного управления экономики и развития МПС России, генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания МПС, начальник департамента экономики МПС. С 2003 г. – начальник департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО «РЖД», вице-президент ОАО «РЖД». С 2005 г. – старший вице-президент ОАО «РЖД». Член правления ОАО «РЖД». Доктор экономических наук, профессор, заслуженный экономист РФ.



ные выводы, сказав: «Кто-то может заявить, что Вы здесь в своей книге просто лоббируете отраслевые интересы. Однако любой либеральный экономист с Вами, безусловно, согласится в том плане, что поддержание транспортных тарифов в искусственном, нерыночном состоянии напрочь искажает важнейшие ценовые сигналы всей экономической системы».

Лапидус ответил: «Конечно, и консервирует развитие! У меня уже в 90-е годы сложилось понимание, что транспортные тарифы – это же, образно говоря, именно санитары экономики. Потому что с их помощью выявляются неэффективные производства, неконкурентоспособные производители, нерациональное размещение производительных сил. Ведь нельзя не понимать того, что сделай для того или иного грузоотправителя вообще нулевой тариф – и он потеряет мотивацию заботиться о снижении своих затрат, ресурсосбережении, техническом перевооружении, организации перерабатывающих производств с добавленной стоимостью и т. д. Тогда не будут закрываться убыточные шахты, с плохими условиями труда, производство угля, попав по сравнению с конкурирующими иностранными компаниями в заведомо выигрышные условия, не станет более индустриализованным и т. д. Если перевозка товара хоть на край света ничего не стоит, то любой произведенный при сколь угодно низкой производительности труда продукт может быть продан. Но все это до поры до времени. Когда недофинансируемая вследствие такой «экономики» транспортная система рухнет, производитель останется и без транспорта, и без качественного продукта».

В то же время одна из особенностей железнодорожного транспорта состоит в том, что он является весьма тяжеловесной инфраструктурной отраслью, от деятельности которой напрямую зависит благосостояние не только значительного количества других хозяйствующих субъектов и граждан, но и государства в целом. Поэтому железные дороги после своего появления очень быстро стали иметь большее, чем другие виды транспорта, не только хозяйственное, или коммерческое, но и весьма существенное социально-политическое значение. Это привело к тому, что к началу XX века к железным дорогам большей частью относились уже не только и не столько как к бизнесу, а как к макроэкономическому и социальному инструменту.

Более того, Ленин вообще увидел, что железные дороги представляют такую отрасль, где уже все практически «готово для социализма». Менее радикальные экономические

учения столь далеко не шли, но две мировые войны в XX веке всецело способствовали тому, что железнодорожный транспорт в Европе и даже в Америке стал работать на основе тотального государственного регулирования, в том числе и тарифного. В целом ряде стран, в частности в Европе, железные дороги вообще были национализированы.

Общая либерализация экономики в развитых странах не оставила без внимания и стальные магистрали. С середины 70-х годов в Северной Америке и с конца 80-х в Европе осуществляется процесс дерегулирования железных дорог и формируется отношение к ним как к самостоятельному бизнесу.

Один из самых авторитетных современных ученых-транспортников Нигматжан Исингарин<sup>1</sup> описывает эти процессы следующим образом: «Традиционная модель управления железно-дорожным транспортом, сложившаяся еще к началу XX века, являлась жесткой и зависимой от государства. Железные дороги – это крупные организационные образования, которые по своей природе являются весьма инертными и не могут своевременно реагировать на изменение ситуации на транспортном и общеэкономическом рынках, а также не несут должной ответственности за финансовые результаты работы. В этих условиях выживание железных дорог обеспечивалось путем прямых государственных субсидий. Однако такая политика не привела к улучшению работы отрасли, и, некогда процветавшая, она к последней четверти XX века превратилась в ощутимое бремя для большинства государств и налогоплательщиков, поглощая значительные финансовые ресурсы. ... В результате резкого уменьшения доли железнодорожных перевозок в транспортных услугах, тяжелого финансового состояния железнодорожного транспорта, практически повсеместно начался процесс фундаментального реформирования железнодорожной отрасли, включающего реструктуризацию железнодорожных предприятий, изменение государственной политики и принципов регулирования».

В этом смысле весьма показательной является история экономики железных дорог США. В 1860 году здесь действовало более 300 независимых железнодорожных компаний, владевших и путями, и подвижным составом. В 1869 году была построена Трансконтинентальная железная дорога, соединившая восточные районы с побережьем Тихого океана. В 1883 году появилась Северная тихоокеанская железная дорога и Южная тихоокеанская, а в 1893 году была проложена Великая северная железная дорога. В 1914 году протяженность американской

<sup>1</sup> Исингарин Нигматжан Кабатаевич родился в 1941 году. В 1964 г. закончил Уральский электромеханический институт железнодорожного транспорта. Служил в Советской армии. Работал электромехаником, инженером, главным инженером, начальником Целиноградской дистанции сигнализации и связи, начальником отдела Целиноградского отделения дороги. С 1972 г. – начальник технического отдела – заместитель главного инженера Казахской железной дороги, с 1977 г. – главный инженер Целинной железной дороги. В 1984 году окончил Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР по специальности «экономика», защитил кандидатскую диссертацию. С 1984 г. – начальник Целинной железной дороги. В 1986–1989 гг. – заместитель министра путей сообщения СССР. Затем работал начальником Алма-Атинской железной дороги. С 1991 г. – министр транспорта Казахстана. В 1994–1997 гг. – первый заместитель премьер-министра Казахстана. Далее работал председателем Интеграционного комитета Таможенного союза пяти государств, заместителем генерального директора Евразийского экономического сообщества. В 2002 г. организовал исследовательско-внедренческий центр «Экономтранс консалтинг». Избран председателем Ассоциации национальных экспедиторов Казахстана, председателем Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров). Доктор экономических наук. Главный редактор научно-технического журнала «Магистраль», автор многих книг и более 400 статей.



сети достигла уже 387 тыс. миль, что составляло более 50% всей мировой сети железных дорог.

Надо сказать, что правительство США во второй половине XIX века уже не занимало прежней позиции *laissezfaire*, а начало достаточно настойчиво вмешиваться в экономику. В частности, это касалось установления весомых протекционистских таможенных тарифов, а также инвестирования в железнодорожное строительство с целью достижения большего политического контроля над страной после Гражданской войны (1861–1865 гг.).

Вложения в прокладку железных дорог опережали инвестиции в другие отрасли экономики. Государственные вливания в крупные инфраструктурные проекты, как правило, порождают известные «договорные» отношения чиновников и подрядчиков. В США в это время возникли крупные железнодорожные империи во главе с группами Вандербильта, Гарримана, Моргана и др. В результате снижения конкуренции тарифы на перевозки начали расти, что вызвало недовольство населения. Фермеры стали требовать государственного регулирования работы железнодорожного транспорта.

Впервые эта мера была применена в 1887 году после принятия закона о регулировании торговли. В частности, был создан регулирующий орган, подчинявшийся Конгрессу – Межштатная коммерческая комиссия (МКК). В начале XX века система была еще несколько ужесточена, и в 1920 году сформировалась окончательно, просуществовав с незначительными изменениями до второй половины 70-х годов. В этот период проводилось весьма жесткое регулирование железных дорог, которые при этом все же оставались частными за исключением промежутка времени между 1917 и 1920 годами.

Межштатная комиссия выдавала разрешение на строительство или закрытие железных дорог, а также имела право обязать железнодорожные компании выполнить требование о соединении линий для обеспечения сквозных маршрутов. Железные дороги должны были представлять ей для утверждения свои прейскурранты на услуги общего пользования. МКК устанавливала также плату за пользование вагонами и другие сборы. Комиссия утверждала правила по эксплуатации и оказанию всех видов услуг, согласовывала расписания, принимала отчетность, вела статистику, определяла стоимость фондов и величину амортизации. Также она рассматривала все вопросы экономической политики на железнодорожном транспорте (налогообложение, федеральное субсидирование и др.) и выносила их на утверждение правительства. Важно подчеркнуть, что договорные тарифы на железнодорожном транспорте или скидки не допускались совсем. За это железные дороги и их клиенты подвергались уголовному преследованию.

При этом на железных дорогах США через систему фиксированных тарифов активно использовался такой экономический инструмент, как перекрестное субсидирование, или принудительное перераспределение доходов от прибыльных перевозок к малорентабельным и убыточным. Когда после войны экономика начала постепенно демилитаризоваться, стало очевидно, что перекрестное субсидирование на железнодорожном транспорте являет-

ся не чем иным, как поддержанием экономически несостоятельных грузовладельцев за счет других, здоровых, бизнесов либо самой железной дороги.

В целом система государственного ценового регулирования довела железнодорожные компании США, согласно официальному признанию, «буквально до полного развала». Вот как, например, описывала сложившуюся на железных дорогах ситуацию газета «Чикаго Сан Таймс» от 2 ноября 1962 года: «Сельскохозяйственные чиновники и торговцы зерном из Иллинойса встретились в четверг, чтобы облегчить ситуацию с острым недостатком товарных вагонов. ... Фермеры и торговцы сошлись в том, что нехватка железнодорожных вагонов стала «угрожающей», и не слишком надеются, что она улучшится в ближайшее время. Были показаны фотографии, где на земле лежат горы зерна, которое невозможно увезти. Из-за нехватки вагонов в этом году погиб урожай трех главных культур – кукурузы, соевых бобов и проса».

В 1976 году был принят закон об оздоровлении железных дорог и реформе регулирования, а в 1980-м – эпохальный Акт Стаггерса. Тарифы были дерегулированы с рядом ограничений. В целом права МКК были сильно урезаны, а в 1995 году комиссию заменило Бюро наземных сообщений (БНС), которое состояло из трех комиссаров, назначаемых президентом и утверждаемых конгрессом на пять лет.

Интересно отметить, что в связи с общей политикой либерализации на транспорте США директор отдела логистики фирмы IIT Левон Сурикан в одной из своих статей написал гениальную фразу: «Перевозки – это слишком важная часть процесса распределения товаров, чтобы позволить их государственное регулирование, когда оно защищает их неэффективную работу».

В результате период с 1980 по 1999 год, который называют на железнодорожном транспорте США «эрой Стаггерса», характеризовался большими изменениями. Поскольку в либерализованной системе стало работать только то, что действительно нужно платежеспособному спросу, эксплуатационная длина железнодорожных путей уменьшилась на 35%, количество локомотивов снизилось на 32%, а вагонов – на 27%, персонал сократился на 60%. Но при этом грузооборот железных дорог увеличился на 50%, а снижение тарифов составило в среднем на 1–2% в год. Доходы железных дорог с учетом инфляции сократились на 57%, а клиенты сэкономили за этот период 32 млрд долларов. Сами дороги стали высокоприбыльными. В то время здесь был зарегистрирован самый низкий в мире уровень транспортной составляющей в стоимости продукции.

Современный рынок железнодорожных перевозок устроен в США следующим образом. Существует большое количество вертикально интегрированных компаний, владеющих как железнодорожными путями с соответствующими обустройствами и диспетчерским управлением, так и подвижным составом – вагонами и локомотивами. На начало XXI века имелось семь дорог первого класса, порядка 30 региональных, более 300 местных и более 200 передаточных и терминальных.

*Продолжение следует.*



### РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

#### О разрезе заполнения строчной рекламы:

Наименование	Чертеж изделия (если есть)	Ед. изм.	Цена (руб)	Комп. ния	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

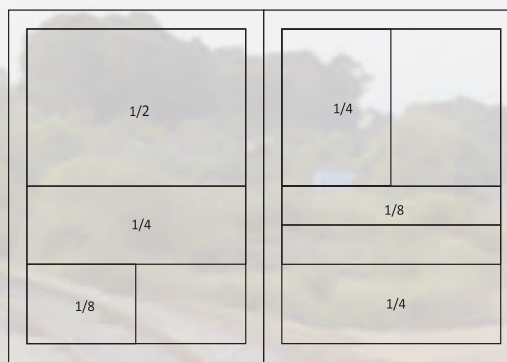
1/2 полосы - 180x122

1 полоса - 180x250

#### Требования к макетам:

- Программы Adobe Photoshop, Illustrator.
- Разрешение 300 dpi, — это ая модел СМУК
- Шрифты пере ести кривые.
- Текст по картинке полужирный — емее 7 пункт .
- Черный - з° печ° тывание повер±
- Сумм° красок теня± — емее 320%.
- CorelDraw — е я ляется под° ото ле—ным к печ° ти документом, и подлежит доработке.

„ случ° е, если макет °дет р° зр° %оты °т ся —fi ими спе—и лист° ми, ° м —у” —о лишь определит ся с еко размером, присл° т текстовое —° пол—ение произ олной , орме, ко—т° кт—ую информаци™, локотип и , отокра, ии (если ест т° ная —е°%одимост ), ° также указ° ть примерную —етовую гамму или стил .  
готовый м° нет °дет ам отпр° влен —° сокласо ° —ие.



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

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	Разработка модуля
Размер	Форм° т 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 — утреннем %тоне
„ торая и третья сторона (от 1/2 полосы)	2	
Последняя сторона (от 1/2 полосы)	3	

Рекламодателям журнала предоставляется бес—латная услуга — размещение —ерсональной страницы в ТОПе предприятий и еженедельная рассылка рекламной информа ии —е собственной базе электронных адресов ( олее 50'000)

При одновремен—ой предопл° те 2± публ° —ий	СКИДКА 5%  <b>СПЕЦП° Д° О, %НИ%</b> подроб—ее —° стр. 36
При еди—време—ной предопл° те 3± публ° —ий	
При одновремен—ой предопл° те 5-и публ° —ий	
При одновремен—ой предопл° те 10-и публ° —ий	

#### БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

Сквозное размеще—ие (—° се± стр° —иц° ± с° йт° ) Р° змещение левом вертикал —ом %тоне  
Р° змер 140\*60 (jpeg - ст° тический, gif - ди—амический) Р° зр° %отка jpeg %о—ер° от 400 руб, gif %о—нер° от 1'500 руб°

Стоимость 5'000 руб./мес. (при еди—времен—ой опл° те трё± меся—е , четвeртом размещении **бесплатно!**)

**fl —дарок** уч° стие еженедел ных рассылк° ± с месяц ТОПе компаний + %спл° тное изменение ин, орм° ции —° персо— льной стр° нице тече—ие опл° чен—око период° време—и



### Электронные рассылки

Предлагаем воспользоваться услугами рассылки 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. Ежедневные рассылки

- проводятся по вечерам
- 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 подтверждающие бухгалтерские документы.

стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
2'100	1 ежеднев. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
3'650	2 ежеднев. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
4'750	3 ежеднев. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
5'500	4 ежеднев. 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 острой необходимости) в две очереди: с 6:00 до 14:00 и с 14:00 до 20:00 (время указано приблизительно, т.е., 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, фотографии, прайс-лист и т.д.

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

после проведения рассылки предоставляется отчет и подтверждающие бухгалтерские документы.

стоимость (руб.)	скидка	Услуга	В подарок
7'250	-	1 перс. рассылка	месяц ежедневных рассылки + 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 ежедневных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний <b>+ бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!</b>
35'235	6 перс. рассылки	
49'915	9 перс. рассылки	
62'640	12 перс. рассылки	

#### 6 месяцев - скидка 15%

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

#### 12 месяцев - скидка 20%

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



## ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

**При единовременной предоплате скидка 20%**

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

### Мы предлагаем:

#### Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

#### БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

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

#### Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



#### В акции уже участвуют:

- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Желдорзел» (Московская область, г. Мытищи)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «МЕТАКОМ» (Свердловская область, г. Арамилы)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПО «ЗНСП» (Завод новых синтетических продуктов) (Ростовская область, г. Волгодонск)
- 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.**

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

Выдано федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. – территория распространения: Российская Федерация, \*арубежные страны.







# TRANSTEC

ХVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА  
ЛОГИСТИКА · ТРАНЗИТ · ИНФРАСТРУКТУРА

XVII INTERNATIONAL FORUM-EXHIBITION  
LOGISTICS · TRANSIT · INFRASTRUCTURE

**29** НОЯБРЯ  
NOVEMBER - **1** ДЕКАБРЯ  
DECEMBER

**2022**



**БРОНИРУЙТЕ  
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

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

**[WWW.TRANSTECFORUM.COM](http://WWW.TRANSTECFORUM.COM)**





МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТ РОССИИ  TRANSPORT OF RUSSIA

INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

15-17 НОЯБРЯ | NOVEMBER 2022 Москва, Гостиный Двор | Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОАО «РЖД»

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



РЕКЛАМА

СКОРОСТЬ  
БЕЗОПАСНОСТЬ  
ТЕХНОЛОГИИ  
DIGITAL  
ТРАНСПОРТ  
ИННОВАЦИИ  
ЦИФРОВИЗАЦИЯ  
[www.transweek.digital](http://www.transweek.digital)