




ДЕПО

6(141) 2023

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

ИЮНЬ - ИЮЛЬ

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 6

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 8 - 11

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 13- 15

Транспортно-логистические услуги

стр. 16

Сопутствующие товары и услуги

стр. 16

Справочная информация

стр. 1, 17 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АПРЕЛЯ 2023 ГОДА

стр. 17

- МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: АПРЕЛЬ 2023 ГОДА

стр. 17 - 20

- ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ НА СЕТИ РЖД В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2023: ИНФОГРАФИКА И АНАЛИЗ

стр. 21 - 28

- ЗЕРНО, ГАЗ И ИННОВАЦИИ ТЯНУТ ВВЕРХ СТАВКИ И ЦЕНУ НА ВАГОНЫ

стр. 29 - 30

- ЕСЛИ ТАРИФНАЯ ФОРМУЛА БУДЕТ УЧИТЫВАТЬ ТОЛЬКО СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ПО ОТДЕЛЬНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ, СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ ПРЕВЫСЯТ ПЛАТЁЖЕСПОСОБНЫЙ СПРОС

стр. 31

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 32 - 37

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40

При поддержке:



07-10 НОЯБРЯ 2023

МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



**29-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ
ВЫСТАВКА**



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2023



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2023



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2023

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2023



Организатор:



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

www.metal-expo.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
29-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2023				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
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 / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 48-89-89, +7 (951) 409-04-33	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 / Брянская область	Брянск	ООО "Брянскрезинотехника"	+7 (980)315-40-77, +7 (980)315-40-69	5
Россия / Свердловская область	Арамилы	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО ПКБ "ГОРИЗОНТ"	+7 (3412) 311-058; +7 (3412) 330-352	5
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	6
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	6
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2023				7
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				8 - 11
Россия	Москва	ООО "ПСК" (Первая Сервисная Компания)	+7(495) 410-65-19, +7 985-410-65-19	8
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	10
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	11
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	11
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2022				12
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				13 - 15
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	11
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	11
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	11
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	12
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	15
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ				16
Россия	Москва	Группа компаний "РусИранЭкспо" (ООО "НЕФТЕХИМТРАНС")	+7(495) 971-33-66; +7(909)663-87-39	16
СОПУТСТВУЮЩИЕ ТОВАРЫ И УСЛУГИ				16
Россия	Москва	ООО "ТД "Базальтовые трубы"	+7 (985) 879-96-61	16
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 17 - 40
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АПРЕЛЯ 2023 ГОДА				17
МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: АПРЕЛЬ 2023 ГОДА				17 - 20
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ НА СЕТИ РЖД В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2023: ИНФОГРАФИКА И АНАЛИЗ				21 - 28
ЗЕРНО, ГАЗ И ИННОВАЦИИ ТЯНУТ ВВЕРХ СТАВКИ И ЦЕНУ НА ВАГОНЫ				29 - 30
ЕСЛИ ТАРИФНАЯ ФОРМУЛА БУДЕТ УЧИТЫВАТЬ ТОЛЬКО СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ПО ОТДЕЛЬНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ, СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕЖКИ ПРЕВЫСЯТ ПЛАТЁЖЕСПОСОБНЫЙ СПРОС				31
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				32 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2023"				3-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт" +7 (495) 287-44-12		
EXPO-RUSSIA IRAN				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	

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



**ЗАВОД НОВЫХ
СИНТЕТИЧЕСКИХ
ПРОДУКТОВ**

ГРУППА КОМПАНИЙ
АВАНТ

ООО «НПО ЗНСП»
ПОСТАВКА ВЫСОКОЭФФЕКТИВНОГО
СПЕЦИАЛЬНО РАЗРАБОТАННОГО МОЮЩЕГО СРЕДСТВА
ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Область применения технических моющих средств для:

- ▲ наружной обмывки вагонов и локомотивов, в том числе Сапсанов и Ласточек
- ▲ обслуживания санузлов и биотуалетов
- ▲ мойки подвагонного пространства, узлов деталей машин и механизмов
- ▲ уборки помещений



Долгосрочный
контракт



Доработка по
техзаданию
заказчика



Комплектация
сопутствующими
инструментами и
материалами



+7-863924-49-39
point_rm@mail.ru
www.znsp.ru

Наименование	Назначение	Ед. изм.	Тара, канистра
Авант-Н (кислотное)	для наружной обмывки электричек, локомотивов, ЖД вагонов и метрополитена	л	5/10/20
Авант-Щ (щелочное)		л	5/10/20
Авант-Щ (локомотив)		л	5/10/20
Авант-Щ (цистерна)	для наружной и внутренней обмывки цистерн, емкостей от остатков мазутных отложений	л	5/10/20
Авант-Щ (деталь)	для мытья колесных пар, буксовых узлов подшипников на специализированных предприятиях (Депо)	л	5/10/20
PM-77, PM-88, PM-99		л	5/10/20
Авант-Щ (З)	для мытья поверхностей локомотивов и электричек в зимний период времени	л	5/10/20
Фора-Н (нейтральное)	для внутренней обмывки вагонов и локомотивов, кабин машинистов высокоскоростного ЖД транспорта (Ласточка, Сапсан)	л	5/10/20
Фора-Щ (без свободных щелочей)		л	5/10/20
Комфорт-БИО (З) Концентрат	для обслуживания септиков на ЖД транспорте и БИО туалетов	л	5/10/20

ООО НПО "ЗНСП"
+7 (863) 924-49-39
+7 (863) 924-16-61
+7 (863) 924-28-82
point_rm@mail.ru

Стальпром-Омск

Литейное производство в Омске

ООО СТАЛЬПРОМ-ОМСК

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

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



Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Балочка авторежима опорная	100.41.020-1	шт	2 470,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Балочка (люлька) думпкара	2.13.70.03 (V904) ГОСТ 977-88	шт	6 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Болт стяжной (поновка с м/о)	Ш2В-90 (106)	шт	770,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Заклид люка (с отверстием)	296.45.102-01	шт	790,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Борт платформы продольный	401.01.040 (31646-Н)	шт	24 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Борт платформы торцевой	401.01.110 (31658-Н)	шт	21 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Корпус поглощающего аппарата	Ш2Т-110 (518)	шт	16 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Крышка-заглушка сливного прибора (без колец)	1443.01.300	шт	2 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33
Подвеска маятниковая думпкара	2.13.70.07 (V904) ГОСТ 977-88	шт	1 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8(3812) 48-89-89
Плита фитинговая с упорами	31 901-Нсб ГОСТ 977-88	шт	5 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	8-951-409-04-33

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



000 Торговый дом «БЗБО»

000 Торговый Дом "БЗБО", г. Каменск-Шахтинский, является торгово-промышленным предприятием по поставкам запасных частей и оборудования для подвижного состава железных дорог. Как единственный представитель 000 "Брянковский завод бурового оборудования" 000 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, 5ТН.263.022/023, 8ТН.263.028/029 и т.д.
- Пружина для вагонов
- Торцевой крепежный 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 центробежной системы 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

Наименование	Чертеж изделия	Ед.изм.	Компания	Телефон
Вкладыш моторно-осевого подшипника (МОП)	8ТХ.263.178/8ТХ.263.179	пара	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
	Всех модификаций и чертежей	пара	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Торцевой крепежный шпал	ЗШ-1	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Валик люка полувагона	БЗ 83.457.127-071 КЛВ	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Кольцо лабиринтное	100.10.007-0	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Кожух редуктора тягового электродвигателя	Т328.37.11.00	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Коллектор водяного охлаждения тепловозов	Все модификации	компл.	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Насос водяной	1-DV 126028/G	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Насос шестеренный	2ТЭ116.30.58.022	шт	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175
Пружина вагонная	БЗБО.2011.002/БЗБО.2011.004	компл.	000 ТД "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175



ФСИН



БТПП



ФСЧР

БРЯНСКРЕЗИНОТЕХНИКА

Производственное предприятие завод РТИ
ООО «Брянскрезинотехника»

**Подрельсовые резиновые прокладки
(ЦП-143, ЦП-143Н, ЦП-204, ЦП-328, ЦП-361, ЦП-362, ОП-366)**

тел. 8-980-315-40-77 менеджер Виктория



Производство в г.Брянск, г.Волжский
Полная информация на сайте www.brt-rti.ru
Заявки на продукцию можно отправить на электронную почту brt-rti@mail.ru



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-metakom.ru@yandex.ru,
<http://www.ooo-metakom.ru/>

VOLOPRO ООО ПКБ «Горизонт»

Производим колёсотокарные станки
от 980 000 руб.

Срок поставки: 30-60 дней

Производство: г. Ижевск.

Полная информация на сайте: volopro.ru

Заявки на продукцию: zakaz@volopro.ru

+7 (3412) 311-058

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ПК с сертификатом	тонн	165 000,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗЦ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	19,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Сноба шпальная S-образная	шт	22,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Шайба-сноба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17	шт	12,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Сноба прижимная ЦП-369.103	шт	28,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Сноба П-образная для шпал	шт	12,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140



ООО «КСД» г. Воронеж
<http://ooksd.ru>, ksd-vrn@yandex.ru
 +7(473) 207-06-10, +7(473) 207-06-12

ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

РАЗРАБОТАНА И ВНЕДРЕНА СОБСТВЕННАЯ РАЗРАБОТКА - УНИФИЦИРОВАННЫЙ СБОРНЫЙ Ж/Б НАСТИЛ С РЕЗИНОВЫМИ УПЛОТНИТЕЛЯМИ
ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ РФ №2676772

Наименование	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Ж/д переезд 6метров через 1 путь	комплект	договорная	ООО "КСД"	+7(473) 207-06-10, +7(473) 207-06-12



РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН

Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

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



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

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

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

Наименование	Цена руб. без НДС	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
ДИСК С МЕТАЛЛОКЕРАМИКОЙ 50-330А-82	2300	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР.М	260 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-83А	1600	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 550 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	12 500
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	4 650 000
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2), 14.03.00.000	2 700 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-00НТ 14.50.01.000НТ)	43 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГКУ 5.00.24.200)	30 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УН 25/9-18 97.80.02.100	55 000	НАСОС ОТКАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	45 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	85 000
РЕССОРЫ НА УН25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	75 000	ПЛАТЫ АКИС..... 1023 (АНАЛОГОВЫЕ)	По запросу
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) ,ГП 300	180 000		

Вся продукция сертифицирована SNABRZD.RU

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

**вам нужно просто позвонить по телефону: +7(980)187-10-55
 или отправить запрос: post@depo-magazine.ru, depo-magazine@yandex.ru
 Разместившим рекламу в журнале – бесплатная интернет-поддержка!**

**06–08
июня 2023**

Москва
ЦВК «Экспоцентр»



При поддержке:

АРСС

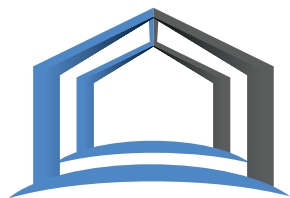
Ассоциация развития
стального строительства



РСПМ
Российский союз
поставщиков
металлопродукции

8-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2023



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



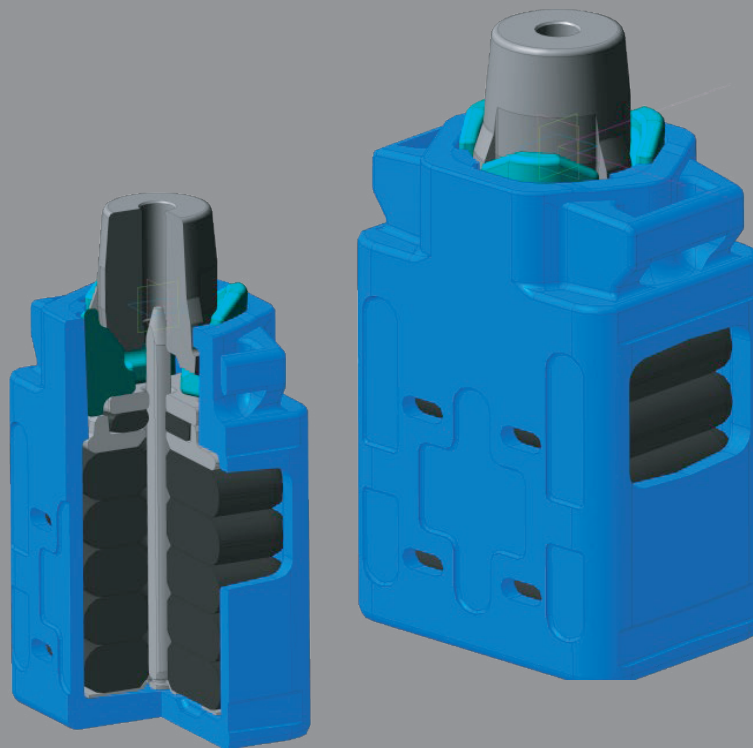
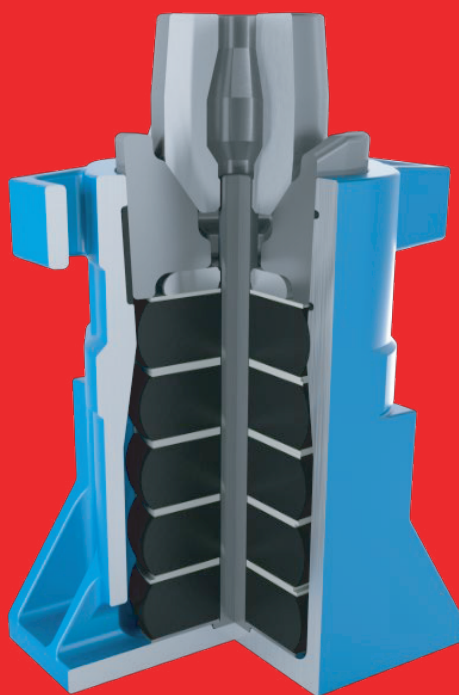
Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66

**Первая Сервисная Компания –
 официальный представитель ГК «Вагонмаш»**



ООО «ПСК» осуществляет сервисное обслуживание, сертифицированный гарантийный и постгарантийный ремонт поглощающих аппаратов класса Т1, Т2, Т3.

Ремонт и сервисное обслуживание поглощающих аппаратов производится в обособленных подразделениях:

- Железнодорожск
- Каменск-Уральский
- Новокузнецк
- Хабаровск

На постоянной основе на территории РФ:

- **Производим ремонт неисправных поглощающих аппаратов класса Т1, Т2, Т3.**
- **Приобретаем неисправные ремонтпригодные поглощающие аппараты класса Т1, Т2, Т3.**
- **Реализуем отремонтированные поглощающие аппараты класса Т1, Т2, Т3 с предоставлением паспорта качества и гарантии.**

129626, г. Москва, Проспект Мира, д. 102 к. 1 пом 12/8

Тел: +7(495)410-65-19 E-mail: psk@psk1520.ru

<https://www.psk1520.ru>

ТрансЭнергоТрейд

Комплексные скоростные решения в области ж/д подвижного состава

Продажа и аренда грузовых вагонов ✓
Продажа тепловозов и путевой техники ✓

Поставка запчастей ✓
Плановый и текущий ремонт вагонов ✓
Отстой и утилизация вагонов

Звоните и пишите:

8(812)677-95-02

pr@transenergytrade.ru

Мы работаем по РФ, странам СНГ и Прибалтики

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	<p>ЗВОНИТЕ! 8 (812) 677-95-02</p> <p>ПИШИТЕ! PR@transenergytrade.ru</p> <p>СМОТРИТЕ! www.transenergytrade.ru</p>
Колесные пары НОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Колёсные пары СОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Боковые рамы новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Надрессорные балки новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Крытый вагон, модель 11-270, 1991г. – 30 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Платформы-лесовозы, модель 13-401-20, 1975-1980 гг. – 50 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Платформы-лесовозы, модель 13-2114-07, 2014 г. – 2 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Полувагоны, модель 12-132, 2000-2001 гг. – 50 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Универсальные платформы, модель 13-2114, 2007 г. – 10 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-зерновозы, модель 19-752, 1994 г. – 1 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-минераловоз, модель 19-7017, 2005 г. – 20 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-дозатор, модель 20-Х351, 1988 – 1989 гг. – 30 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-дозатор,, модель ВПМ 770, от 2006 г. – 10 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Кран КЖДЭ-25, 1988 г. с платформой – 1 шт.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Снегоуборочная машина СМ-2, 1982 г.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Ёмкости (котёл) из-под ж/д цистерн.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Аренда вагонов - по запросу.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	

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

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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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

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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



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



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



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

Наименование	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Контакт Т509.85.65.00 СБ	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакты для ПК 1146	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.553.000	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 8ТХ.551.058	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.197	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-44 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.199	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-45 manager@reon.ru
Контакт 5ЛХ.143.247	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакт БИЛТ 685179.025	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт БНЖИ.685172.004	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 3Б-01889	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru



ЛИТМАШ



МЕТАЛЛУРГИЯ

**06-08 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ**

2023

Место проведения:



12+

ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция

ТРУБЫ РОССИЯ 2023

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66





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

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

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

- Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки

- Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика

Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, 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 «ЛСК97»
 +7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, ooolsk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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

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



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

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

ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

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

ЖЕЛДОРУЗЕЛ
железнодорожная компания

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 необходимого использования 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. Обладает 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
P65 с/г длина 12,45-12,5 износ до 4/4 мм	т	63 500	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P65 с/г длина 12,40-12,44 износ до 4/4 мм	т	61 000	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P65 с/г длина 12,00-12,39 износ до 4/4 мм	т	59 000	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
P65 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
P-65 ДТ 350 12,5 м. 2022 год	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(903)750-17-40
P-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
Накладка 2P65 с/г	т	цена по запросу	000 "Желдорузел"	+7(495)733-91-63
Подкладка 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/



ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

Готово изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

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

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный Р-50 и Р-65 по черт. ПП-5.268.00.000СБ (22 наименования нестандартных изделий)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежными деталями	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Компенсаторы контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Соединители контактного и ходового рельсов, в т.ч. ЭТС-250	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки полиэтиленовые для узла крепления контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки под кронштейн	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Втулки 48x26x23 из армлена (капролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы 55x2x6 оцинкованные, шайбы 20 квадратные и стопорные	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Скобы контактного рельса — предохранительные и с фиксатором	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Кронштейны контактного рельса Р-50 и Р-65	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Детали контактного рельса (отводы концевые 1/25, 1/30, противоугоны, накладки стыковые)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Эмалированные таблички на металле с обжигом	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Гальваника деталей и другое...	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15

Тегеран, Иран
23-26 июля 2023 - Выставка железнодорожного транспорта и смежных отраслей промышленности
25 июля 2023 – Конференция «МТК Север-Юг, Восток-Запад. Транзит через Иран. Возможности логистики Ирана. Железнодорожные, автомобильные и морские перевозки»
+7 901-547-83-66 tbc1@mail.ru www.rusiranexpo.ru

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

Наименование	Даты проведения	Категория	Цена руб.	Компания	Телефон
Бизнес-миссия.Iran Rail Конф-ия	23-26 июля 2023	участник	230.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Сарахс Иран	26-27 июля 2023	участник	от 120.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Инче Бурун	26-27 июля 2023	участник	от 120.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Астара Иран	26-27 июля 2023	участник	от 120.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение порта Бандар Аббас	28-31 июля 2023	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66

сопутствующие товары и услуги

ООО «Торговый дом «Базальтовые трубы»

Продукция из высокопрочного долговечного стеклобазальтопластика: опоры для телекоммуникационного оборудования РЖД (ИДПСГО, ДК ПСЧМ, ДСК ПСУ и пр.), столбы освещения, трубопроводы ГВС, ХВС, водоотведения, для агрессивных и абразивных сред, водопропускные и дренажные трубы, емкости, нестандартные изделия по ТЗ заказчика.

Производство: г. Пермь, zbt@bk.ru, info@sbpt.ru



Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Опора парковой связи ТС 04-01-01 высота 6,5 м	29 150	ООО «ТД «Базальтовые трубы»	zbt@bk.ru
Опора стекловолоконная ИДПСГО высота 7,5 м	32 500		
Опора стекловолоконная ИДПСГО высота 2,7 м	15 500		
Трубы диаметром 200 мм для ХВС за метр	3 780		
Трубы диаметром 300 мм для ХВС за метр	7 400		

RAILWAYMARKET.RU -
**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА**

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АПРЕЛЯ 2023 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в апреле 2023 года. По оценкам института, индекс промышленного производства незначительно увеличился по итогам месяца, индекс промышленного спроса, напротив, сократился относительно уровня прошлого года.

Индекс ИПЕМ-производство в апреле 2023 года вырос на 0,9% относительно аналогичного периода прошлого года. За период январь – апрель 2023 год индекс ИПЕМ-производство вырос на 0,6% относительно аналогичного периода 2022 года.

Индекс ИПЕМ-спрос в апреле 2023 года сократился на 0,4% относительно апреля прошлого года (-2,5% за период январь – апрель 2023 год).

Динамика производства в отраслях ТЭК продолжает испытывать давление в связи с внешнеполитическими факторами. С целью восстановления цен на нефть на мировом рынке Россией было заявлено о добровольном сокращении добычи нефти на 5%, которое действует с марта до конца 2023 года. С целью поддержания цен на газ на мировом рынке также было объявлено о добровольном снижении уровня добычи газа Россией на неопределённый период.

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: АПРЕЛЬ 2023 ГОДА

ИПЕМ-производство 0,9%, ИПЕМ-спрос -0,4%

Основные выводы

Итоги развития промышленности в апреле 2023 года (к апрелю 2022 года):

индекс *ИПЕМ-производство* **0,9% (+0,6%** за период январь – апрель 2023 года)
индекс *ИПЕМ-спрос* **-0,4% (-2,5%)**

Динамика индексов развития промышленности*



*- с октября 2022 года внесены изменения в методологию расчёта индекса ИПЕМ-производство, с июня 2022 - в методологию расчёта индекса ИПЕМ-спрос

Открытие новых крупных производств в апреле 2023 года

Низкотехнологичные отрасли

- открыт дробильно-сортировочный центр по производству высококачественного щебня в Саратовской области (инвестиции 0,5 млрд руб.).

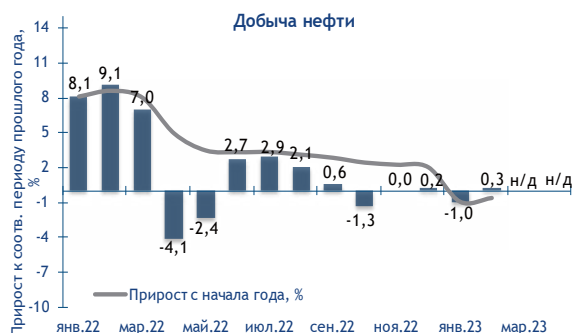
Среднетехнологичные отрасли

- введен в эксплуатацию завод по вторичной переработке полистирола в Ленинградской области (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- запущена линия по производству сэндвич-панелей в Республике Татарстан (инвестиции в проект 0,5 млрд руб.);
- открыто производство многослойного нетканого материала с использованием технологии мультблаун (спанбонд, SSMS) в Тульской области (0,6 млрд руб.).

Высокотехнологичные отрасли

- открыт завод по производству электрогрузовиков в г. Москва (инвестиции 0,4 млрд руб.);
- открыт производственный комплекс по выпуску устройств с использованием технологий в области передачи данных в г. Москва (инвестиции 0,93 млрд руб.).

Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Ключевые показатели нефтяной отрасли

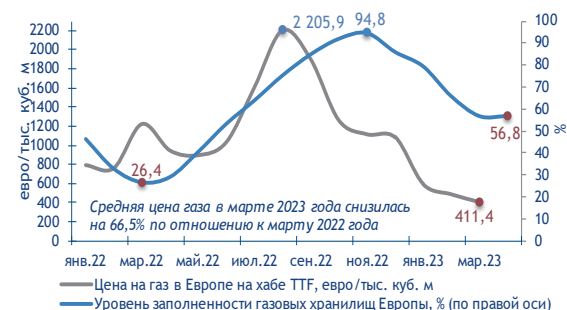
Основные показатели	апрель 2023		январь – апрель 2023	
	млн т	к апрелю 2022	млн т	к январю – апрелю 2022
Добыча нефти	н/д	-	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	39,3	3,7%	154,1	4,0%
сырой нефти	23,9	3,0%	92,5	7,6%
нефтепродуктов	11,0	-2,7%	46,0	-2,9%

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

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе

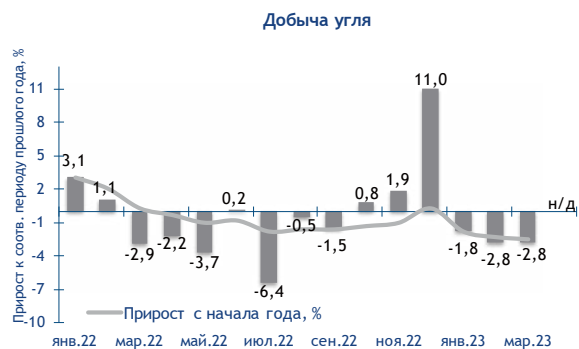


Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	апрель 2023		январь – апрель 2023	
	млрд м³	к апрелю 2022	млрд м³	к январю – апрелю 2022
Добыча газа*	49,8	-15,3%	148,8	-14,1%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	3,5	12,9%	12,4	-4,4%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ
* – данные за март 2023 года

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Ключевые показатели угольной отрасли

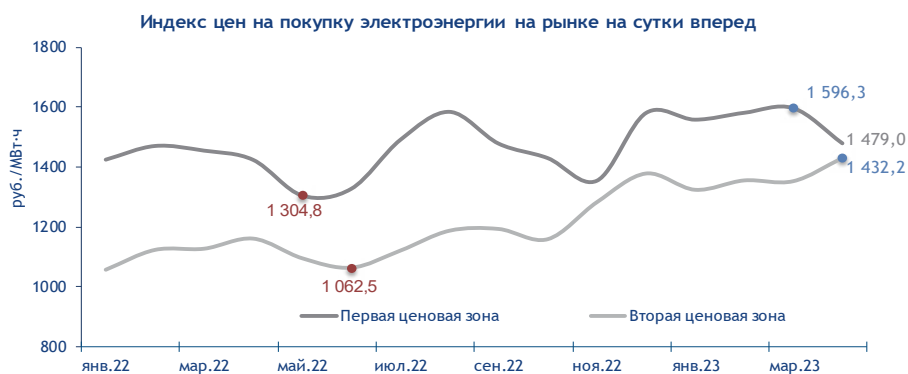
Основные показатели	апрель 2023		январь – апрель 2023	
	млн т	к апрелю 2022	млн т	к январю – апрелю 2022
Добыча угля*	36,5	-2,8%	106,7	-2,5%
Перевалка угля в российских портах	18,9	18,9%	70,0	18,3%

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, расчёты ИПЕМ
* – данные за март 2023 года

Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	апрель 2023	апрель 2023 / апрель 2022
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	5,4 °C	0,2 °C ↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 479,0	3,9%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 432,2	23,4%



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

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

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ НА СЕТИ РЖД В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2023: ИНФОГРАФИКА И АНАЛИЗ

В I квартале во всех видах сообщения перевезено 1733,7 тыс. гружёных и порожних контейнеров ДФЭ, что на 5% выше аналогичного периода прошлого года. Количество гружёных контейнеров увеличилось на 9,7% до 1272,7 тыс. ДФЭ.

Наиболее существенно увеличились контейнерные перевозки химических и минеральных удобрений. В I квартале было перевезено 65 тыс. ДФЭ, что в 3,9 раза выше аналогичного периода прошлого года. Отчасти такой существенный рост перевозок удобрений в контейнерах связан с увеличением транзита из Белоруссии. В первые три месяца 2023 года транзитные отправки удобрений в контейнерах увеличились в 6,5 раз.

Кроме того, на фоне высокого урожая увеличиваются контейнерные отправки зерна. В январе-марте было отправлено 22,6 тыс. ДФЭ зерна, в 2,2 раза выше уровня прошлого года.

В целом положительная динамика контейнерных пере-

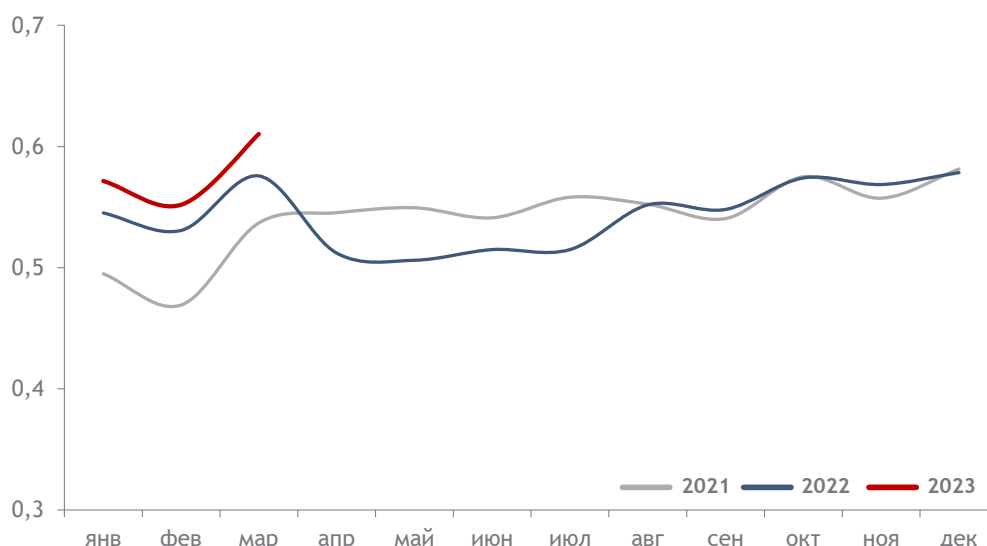
возок связана с вводом дополнительных 3-х ниток графика для контейнерных поездов, а также увеличение отправок контейнеров в полувагонах и сдвоенных контейнерных поездов. Например, за неделю из Владивостокского порта было отправлено 12 сдвоенных поездов средней условной длиной 126 вагонов (72 фитинговые платформы). Стандартные составы формируются условной длиной из 63 условных вагонов или 36 фитинговых платформ.

В перспективе на фоне выстраивания новых логистических маршрутов, оптимизации перевозочных технологий ожидается дальнейший рост отправок контейнеров по железнодорожной инфраструктуре.

Перевозка всех грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

610,3 тыс. конт. ДФЭ | **+6,0%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

1733,7 тыс. конт. ДФЭ | **+5,0%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.



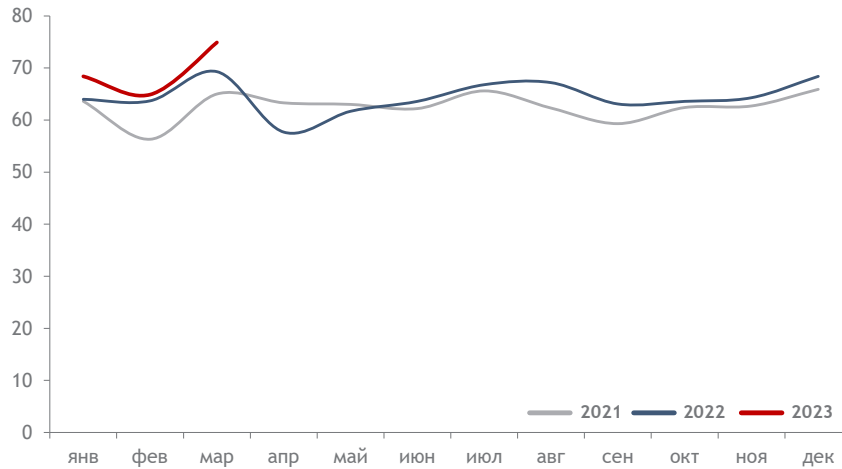
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка химикатов и соды в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

74,9 тыс. конт. ДФЭ | **+8,1%** к марту 2022 г.
 перевезено в марте 2023 г.

208,2 тыс. конт. ДФЭ | **+5,7%** к январю-марту 2022 г.
 перевезено в январе-марте 2023 г.

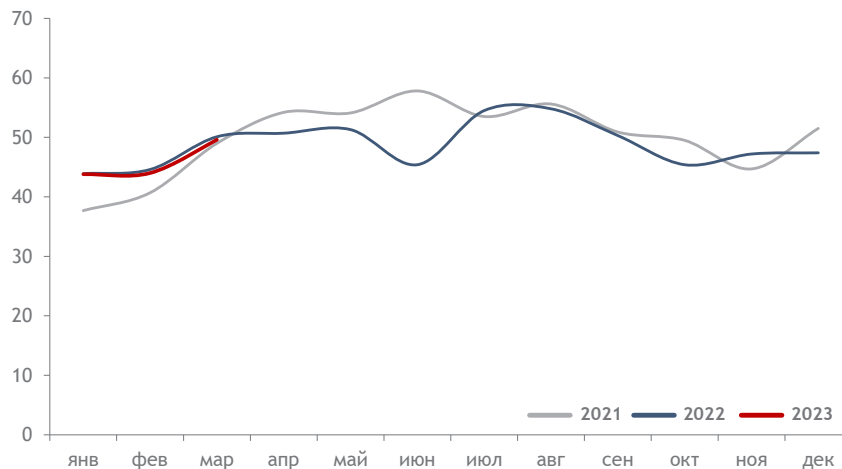


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка лесных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

49,6 тыс. конт. ДФЭ | **-1,0%** к марту 2022 г.
 перевезено в марте 2023 г.

137,4 тыс. конт. ДФЭ | **-0,9%** к январю-марту 2022 г.
 перевезено в январе-марте 2023 г.

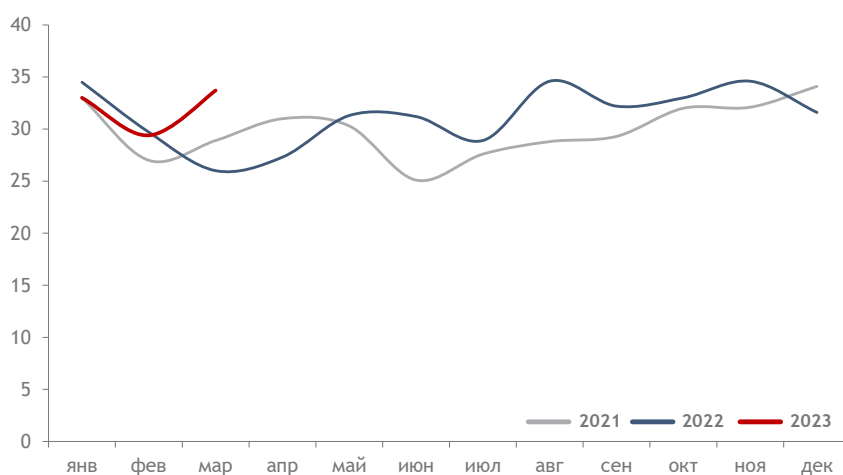


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка бумаги в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

33,7 тыс. конт. ДФЭ | **+29,6%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

96,1 тыс. конт. ДФЭ | **+6,5%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.



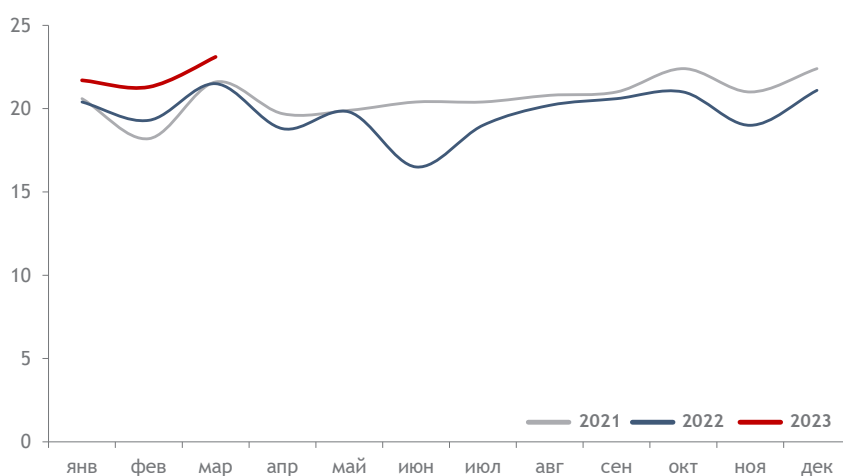
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка черных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

23,1 тыс. конт. ДФЭ | **+7,4%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

66,1 тыс. конт. ДФЭ | **+8,1%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.



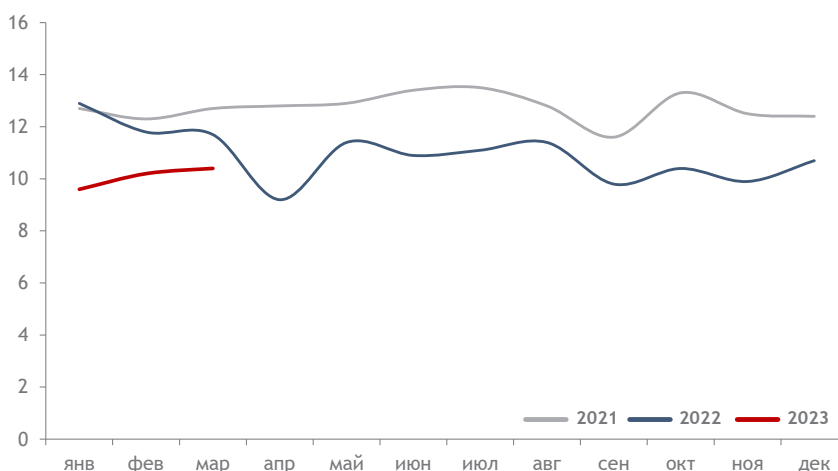
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка цветных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

10,4 тыс. конт. ДФЭ | **-11,1%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

30,2 тыс. конт. ДФЭ | **-16,9%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.



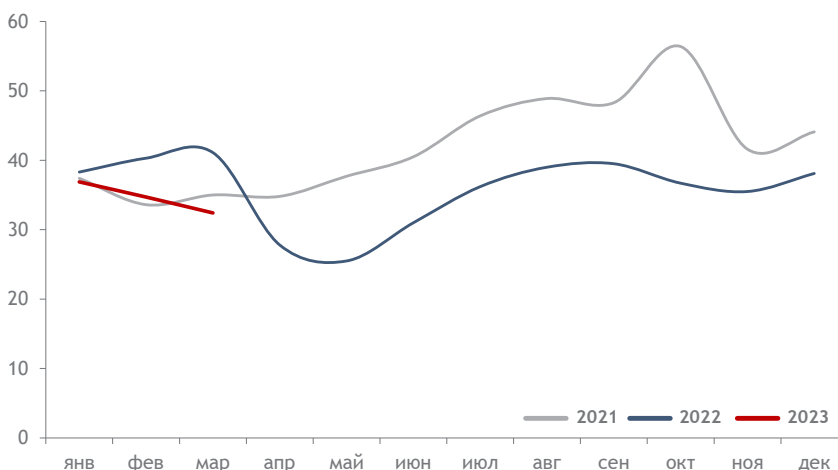
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка промышленных товаров в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

32,4 тыс. конт. ДФЭ | **-21,2%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

104,0 тыс. конт. ДФЭ | **-13,0%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.



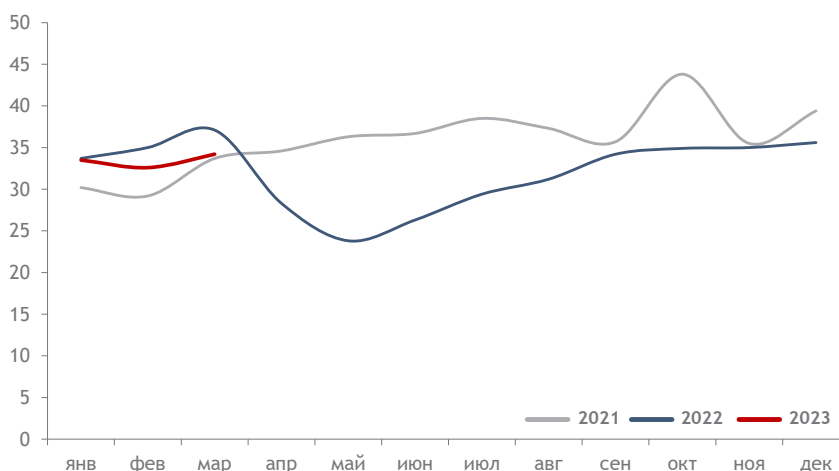
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка метизов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

34,2 тыс. конт. ДФЭ | **-7,8%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

100,3 тыс. конт. ДФЭ | **-5,2%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.

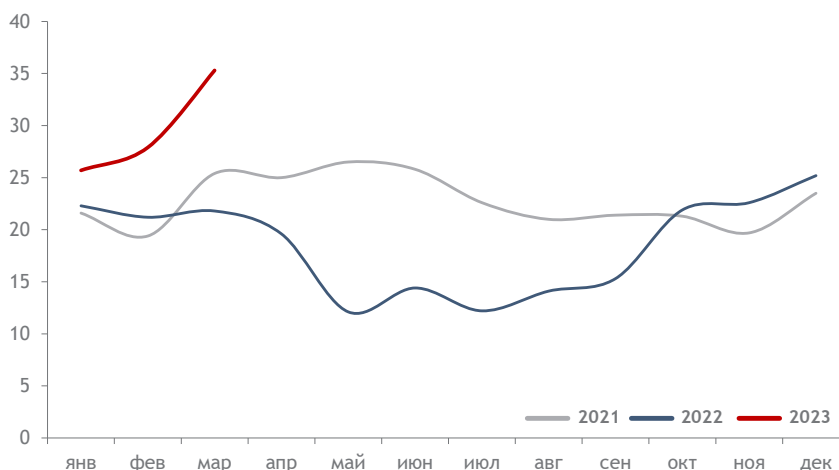


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка автомобилей и комплектующих в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

35,3 тыс. конт. ДФЭ | **+61,9%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

88,9 тыс. конт. ДФЭ | **+36,0%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.

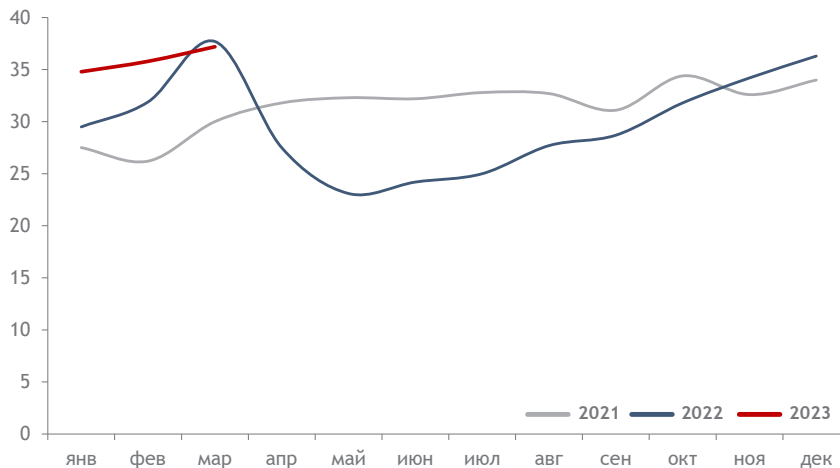


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка машин, станков и двигателей в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

37,2 тыс. конт. ДФЭ | **-1,3%** к марту 2022 г.
 перевезено в марте 2023 г.

107,8 тыс. конт. ДФЭ | **+8,7%** к январю-марту 2022 г.
 перевезено в январе-марте 2023 г.

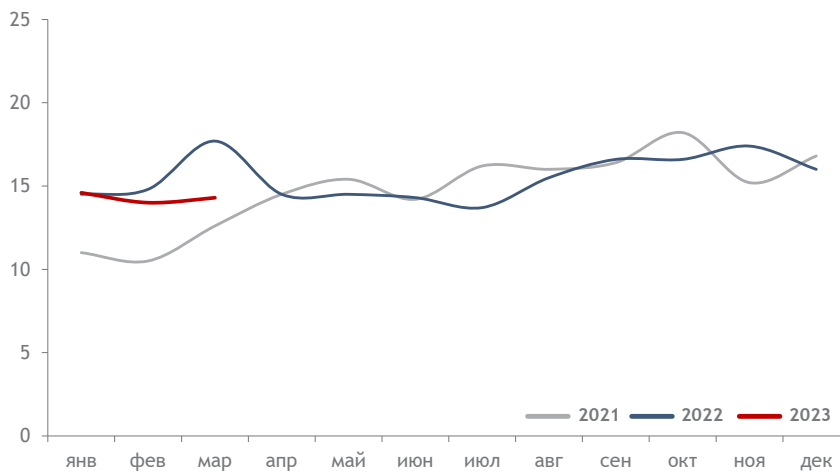


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка остальных и сборных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

14,3 тыс. конт. ДФЭ | **-19,2%** к марту 2022 г.
 перевезено в марте 2023 г.

42,9 тыс. конт. ДФЭ | **-8,6%** к январю-марту 2022 г.
 перевезено в январе-марте 2023 г.

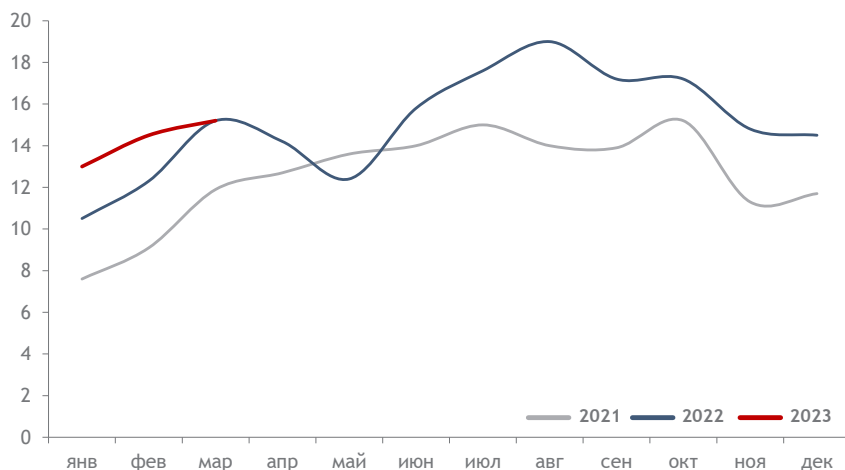


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка строительных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

15,2 тыс. конт. ДФЭ | **0,0%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

42,7 тыс. конт. ДФЭ | **+12,3%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.

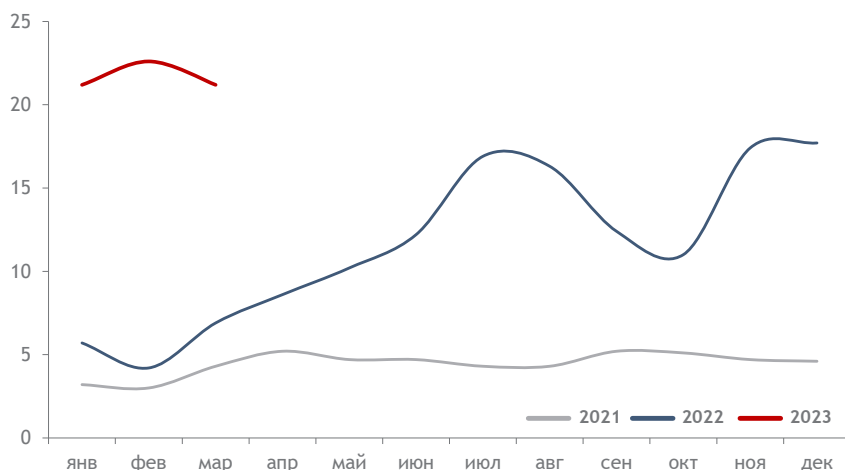


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка химических и минеральных удобрений в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

21,2 тыс. конт. ДФЭ | **+207,2%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

65,0 тыс. конт. ДФЭ | **+286,9%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.

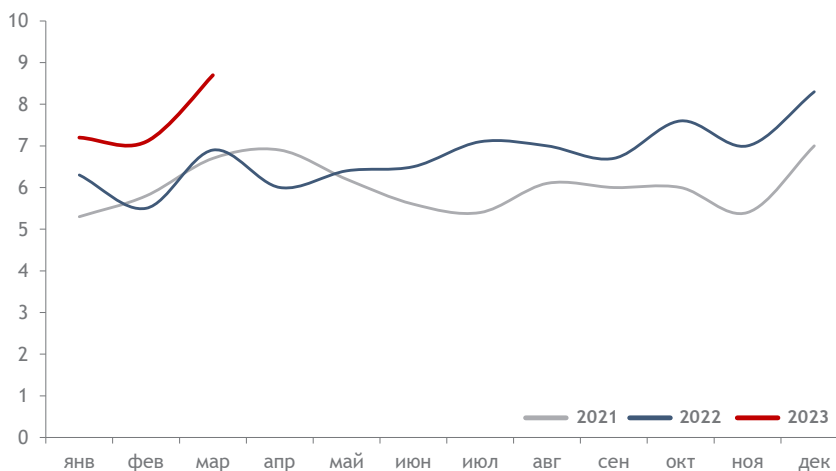


Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

Перевозка нефти и нефтепродуктов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

8,7 тыс. конт. ДФЭ | **+26,1%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

23,0 тыс. конт. ДФЭ | **+22,9%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.



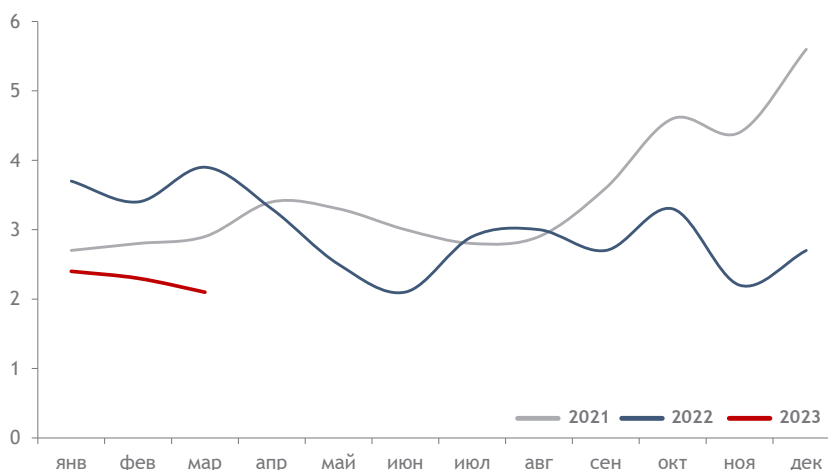
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

Перевозка цветной руды и серного сырья в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

2,1 тыс. конт. ДФЭ | **-46,2%** к марту 2022 г.
перевезено в марте 2023 г.

6,8 тыс. конт. ДФЭ | **-38,8%** к январю-марту 2022 г.
перевезено в январе-марте 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

ЗЕРНО, ГАЗ И ИННОВАЦИИ ТЯНУТ ВВЕРХ СТАВКИ И ЦЕНУ НА ВАГОНЫ

Чего ожидать от рынка аренды подвижного состава на сети РЖД?

Прогнозы в любом сегменте железнодорожной отрасли сейчас если кто-то и делает, то очень осторожно, поэтому какие-то смелые заявления сразу привлекают внимание. Так, например, не так давно стало известно, что ставки аренды на грузовые вагоны к IV кварталу могут вырасти на 18-27% год к году. На всякий случай отметим, что в цифрах особого драматизма нет. Ставки на вагоны и так пляшут, а сейчас, когда волатильность рынков значительно увеличила амплитуду, 30% не представляются шокирующими.

Факторы для роста ставок наблюдаются. Связано это с ростом потребности в подвижном составе у грузоотправителей и операторов, а также замедлением работы железнодорожной сети. Однако наши комментаторы в отрасли очень сильно сомневаются, что нужно готовиться к такому долговременному росту ставок. Многие считают, что ставки не вырастут. Vgudok попросил экспертов высказаться о том, какие изменения ставок на аренду различных типов грузовых вагонов они ожидают и какие факторы влияют.

Александр Слободяник, руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ:

«Ставки аренды полувагонов в 2022 году имели разнонаправленную динамику. С середины весны на фоне введенных санкций и ограничений ставки аренды начали сокращаться. Однако эта тенденция по типовым полувагонам продолжилась до начала осени. В сентябре ставки снизились в среднем до уровня 1700 рублей за вагон в сутки. В дальнейшем тренд снова изменился и ставки начали увеличиваться.

В декабре-январе ставки на типовые полувагоны также продолжили рост и в настоящий момент находятся на уровне около 2000 рублей за вагон в сутки. Ставки на инновационные вагоны в последние месяцы также начали расти. Согласно мониторингу основных показателей и тенденций в железнодорожной отрасли ИПЕМ, на спотовом рынке в январе ставки к уровню декабря выросли в среднем на 10%.

В I квартале 2023 года наблюдался некоторый рост ставок аренды полувагонов.

В марте 2023 года ставка типового полувагона по долгосрочным контрактам в среднем составляла 1960 рублей за вагон в сутки, что на 3-4% выше уровня января 2023 года. Рост ставок на полувагоны связан с увеличением погрузки угля (на 4,2% к марту 2022-го) и строительных грузов (на 14,9%).

При этом ставки на инновационные полувагоны увеличиваются более существенно. В целом росту ставки на полувагоны будет способствовать привлечение парка для вывоза грузов из Казахстана и, как следствие, снижение объема доступного парка в России. Дополнительным фактором роста ставки на инновационный подвижной состав будет увеличение спроса для отправок в Восточном направлении.

Ставки аренды на нефтебензиновые цистерны и цистерны СУГ на протяжении последних месяцев демонстрируют уверенный рост. При этом наиболее существенно увеличиваются ставки аренды на цистерны СУГ. Только в январе ставка на цистерну СУГ выросла более чем на 10% до уровня около 2600 рублей за вагон в сутки. Рост ставок связан с увеличившимся потребным парком вагонов на фоне замедления работы сети и значительными объемами списания рассматриваемых вагонов. Например, парк цистерн СУГ в 2022 году сократился на 0,9 тысячи вагонов.

На фоне возросшего спроса отмечается увеличение числа заказов на новый подвижной состав этого типа на протяжении последних месяцев. По данным Мониторинга основных показателей и тенденций в железнодорожной отрасли ИПЕМ, в IV квартале 2022 года к уровню IV квартала 2021 года регистрация нефтебензиновых цистерн увеличилась на 59%, а прирост регистрации цистерн СУГ составил 100%.

В I квартале 2023 года на фоне возросшего спроса ожидается дальнейшее увеличение ставок аренды на нефтебензиновые цистерны и цистерны СУГ до 10% и до 20% соответственно».

«Государственная транспортная лизинговая компания»:

«Перевозки грузов в полувагонах занимают до 50% рынка, поэтому ставки аренды в этом сегменте имеют наибольшее значение. Один из основных факторов, влияющих на ставку аренды сейчас - это разворот грузоперевозок угля с запада на восток.

Восточный полигон пока не справляется с отправляемыми объемами грузов, что приводит к перегрузке инфраструктуры, снижению скорости движения и оборота вагонов, накоплению большого количества вагонов на путях в ожидании погрузки/разгрузки, проезда. В совокупности это привело к искусственному дефициту подвижного состава. Текущего парка полувагонов достаточно для перевозки грузов, но в отдельных местах ПС не хватает и, как следствие, происходит рост ставок аренды и предоставления вагонов.

В сегменте вагонов-цистерн повышенный спрос обусловлен сочетанием двух факторов: списанием парка старых цистерн и ростом погрузки на сети РЖД нефтяных грузов. В результате ставки аренды вагонов-цистерн пошли вверх, и, вероятно, будут расти и дальше.

Одним из самых быстрорастущих сегментов как по уровню ставок на аренду вагонов, так и по стоимости нового подвижного состава является рынок хопперов для перевозки зерновых грузов. Это объясняется двумя причинами: рекордным урожаем зерновых в 2022 году (свыше 150 млн тонн) и значительным списанием старых вагонов-хопперов в 2023-2025 гг.

К февралю 2023 года цены на новые хопперы достигли 4,6-5,1 млн рублей за вагон без НДС, а ставки аренды

поднялись до 2500-3500 руб. за вагон в сутки без НДС в зависимости от объема кузова и длительности контракта. Такая тенденция сохранится на протяжении минимум двух лет, если только не случится неурожая.

Для отрасли хорошо, когда рынок предсказуемый, существует баланс спроса и предложения.

Выпуск новых вагонов экономически обоснован и востребован операторами, а ставки финансирования лизинговых сделок находятся в диапазоне 9-12% годовых. Сейчас ставки аренды растут уже на протяжении полугода. Без нормализации движения и ускорения оборота вагонов этот процесс будет продолжаться.

В то же время мы видим, что спрос операторов сдвигается в сторону привлечения под погрузку угля инновационных полувагонов, которые вмещают не 69 тонн, а 75 тонн, что позволяет в стандартном составе (71 вагон) перевозить на 400-420 тонн больше. Дальнейшее увеличение доли инновационных вагонов на Восточном полигоне будет способствовать разгрузке сети, увеличению скорости движения, росту объема перевозок, а также некоторому снижению ставок.

В целом, мы ожидаем стабилизации ставок аренды на полувагоны в течение 2023 года с последующим их плавным снижением в 2024 году. По хопперам-зерновозам снижение ставок начнется не ранее 2025 года, поскольку заводы-изготовители хопперов просто не успевают насыщать

рынок - весь объем хопперов уже сейчас зарезервирован до конца 2023 года. Увеличение доли выпуска специализированного подвижного состава - один из основных трендов, который будет актуален на горизонте 2024 года».

Как следует из данных анкетирования, проведенного ИПЕМ среди участников конференции «Железнодорожный грузовой транспорт: производство, эксплуатация, лизинг, ремонт», 91% опрошенных отметили дефицит грузовых вагонов в 2023 году. Исходя из этого факта, респонденты обозначили рост спроса на новые грузовые вагоны и, как следствие, увеличение стоимости подвижного состава.

По результатам опроса, средний уровень ставки аренды типовых полувагонов равен 2228 рублей за вагон в сутки, а инновационных - 2407 рублей за вагон в сутки. Ставки аренды на нефтебензиновые цистерны и цистерны СУГ находятся на уровне 1683 и 2700 руб. за вагон в сутки соответственно. Наибольшие ставки аренды отмечаются на зерновозы - 3350 руб. за вагон в сутки.

При этом средний срок лизинга продолжает расти и составляет теперь в среднем 10 лет вместо 5-7, как было раньше, а по крупным проектам лизинговые сделки доходят и до 15-20 лет. Делается это для того, чтобы лизинговый платеж был комфортным для операторов и мог конкурировать с арендной ставкой. Таким образом, это также может стать для последней фактором, сдерживающим рост.



RAILWAYMARKET.RU

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

ЕСЛИ ТАРИФНАЯ ФОРМУЛА БУДЕТ УЧИТЫВАТЬ ТОЛЬКО СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ПО ОТДЕЛЬНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ, СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ ПРЕВЫСЯТ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫЙ СПРОС

Александр Синева, заместитель генерального директора ИПЕМ

В последнее время российские производители сталкиваются с тремя группами факторов, в том числе в части экспорта продукции. Первый – вынужденное снижение цены поставок при переориентации с традиционных на новые рынки, в том числе с европейских на рынок азиатских и развивающихся стран. Второй – удлинение и (или) усложнение логистики поставок, связанное с удорожанием транспортировки, в том числе за пределами РФ (вне сферы деятельности российских транспортных организаций). И третий – ценовое давление поставщиков запасных частей, комплектующих, машин и оборудования, а также риски увеличения стоимости услуг субъектов естественных монополий, включая железнодорожный транспорт.

В этих условиях с большой долей вероятности будет формироваться дефицит между предельной расчетной ценой поставок продукции (с учетом риска роста себестоимости производства, а также стоимости транспортировки по территории России), с одной стороны, и предельной ценой по условиям поставок (с учетом условий сбыта на новых рынках и стоимости транспортировки) – с другой стороны. Это приведет к невозможности продолжения поставок по целому ряду направлений, что сопряжено с негативными системными последствиями для экономики в целом.

В условиях риска указанного эффекта ножниц спроса и предложения переход на железнодорожные тарифы на основе себестоимости сопряжен с существенными рисками для целого ряда сегментов экономики, для самого ОАО «РЖД» и других транспортных организаций, включая операторские компании. Единственный способ избежать таких рисков – контурная модель тарифов: экономически обоснованные на уровне себестоимости и установленные с учетом платежеспособного спроса.

Механизмы и источники покрытия дефицита необходимо искать с учетом государственной политики в отраслях экономики. Также необходимо вводить поведенческое регулирование в сегментах, сопряженных с естественно-монопольным. Это особенно актуально для сегментов грузов с высокой транспортной составляющей.

Для формирования экономически обоснованного уровня тарифов обособление тарифных составляющих целесообразно. Также это необходимо в случае дальнейшего реформирования рынка грузовых перевозок. Выделение в тарифах вагонной составляющей было необходимым условием для либерализации рынка предоставления вагонов и появления операторов.

Если государство поддержит стейкхолдеров по вопросу либерализации локомотивной тяги, топливной составляющей и даже отдельным элементам инфраструктуры, то

необходимо будет обособлять и эти тарифные составляющие. Но здесь важно соотносить интересы стейкхолдеров с возможностями отдельных грузоотправителей и экономики в целом по дальнейшей динамике совокупной транспортной нагрузки с учетом возможного разукрупнения естественно-монопольного сегмента. С учетом указанного выше эффекта ножниц спроса и предложения таких возможностей у потребителей услуг железнодорожного транспорта все меньше. Поэтому такого рода решения возможно принимать только после построения серьезной прогнозной экономической модели их влияния на экономику и отдельные отрасли.

Для грузоотправителя нет необходимости разбираться в составляющих тарифов с учетом того, что окончательный уровень тарифов устанавливается с учетом платежеспособного спроса. Если тарифная формула для грузовладельцев будет учитывать только себестоимость перевозок, да еще и по отдельным направлениям, то для целого ряда сегментов грузов с высокой транспортной составляющей это приведет к тому, что совокупные транспортные издержки могут превысить платежеспособный спрос. От этого участники рынка, включая ОАО «РЖД», как минимум не выиграют.

Повторюсь, формула на основе себестоимости справедлива и целесообразна для экономически обоснованного уровня тарифов.

Для экономики в целом оптимальна контурная модель, предусматривающая необходимость разработки не только методологии определения экономически обоснованных тарифов на основе себестоимости по направлениям перевозок, но и методологии оценки и прогнозирования платежеспособного спроса с учетом многокритериального анализа влияния нетарифных и тарифных факторов на объемы перевозок по железной дороге в средне- и долгосрочной перспективе.

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) – 5(140))

Исходя из основополагающих признаков рынка (частная собственность, свободное ценообразование, конкуренция) можно легко вывести и те основные меры, которые необходимо предпринять для перехода от административно-плановой экономики к рыночной, или капиталистической. Это приватизация, или разгосударствление, имущества, отпуск цен, реструктуризация социалистических монополий, создание принципиально новой правовой базы. Никакого другого пути построить рыночные отношения просто не может быть по определению.

Непосредственным началом либеральных реформ в России являлись решения V Съезда народных депутатов РСФСР, заседавшего в октябре – ноябре 1991 года. 28 октября Президент Ельцин выступил с программным заявлением, в котором констатировал, что «период движения мелкими шагами завершен... Есть уникальная возможность за несколько месяцев стабилизировать экономическое положение и начать процесс оздоровления». Суть объявленных преобразований он определил следующим образом: либерализация цен, приватизация и акционирование в промышленности и сельском хозяйстве, антимонопольная и разумная налоговая политика, сокращение необоснованных расходов, адресная система социальной помощи, разрушение железного экономического занавеса. Решение по докладу Ельцина было принято подавляющим большинством голосов.

Съезд образовал новое Правительство РСФСР, которое возглавил Президент Ельцин. Заместителем Председателя Правительства по вопросам экономической реформы был назначен директор Института экономической политики Егор Гайдар (с 2 марта 1992 года – первый заместитель, с 16 июня – и. о. Председателя Правительства). Другие ключевые посты заняли молодые экономисты-рыночники Петр Авен, Андрей Нечаев, Александр Шохин, Анатолий Чубайс и др.

Программа Правительства явилась плодом полуго-

довой работы группы Гайдара. Она должна была стать планом не только экономической реформы, но и формирования национальной государственности в России. Общие принципиальные вопросы преобразований были изложены в двух документах: «Стратегия России в переходный период» и «Ближайшие экономические перспективы России».

Преобразования осуществлялись посредством реализации решений V Съезда, указов Президента и постановлений Правительства. Наиболее важной, системообразующей мерой явился отпуск цен на большинство товаров и услуг с 2 января 1992 года. Только либерализация цен на большинство товаров и услуг могла запустить хоть и крайне несовершенные, не имеющие нормальных сопутствующих условий, но все-таки рыночные механизмы в разваливающейся на глазах экономике. Все остальное – приватизацию, демонополизацию, создание новой нормативной базы и т. д. – хоть и весьма болезненно, но теоретически возможно было сделать уже параллельно и даже вдогонку. Продолжение же бездействия в сфере ценообразования означало только одно – наступление голода и установление чрезвычайного положения с командно-репрессивным производством и карточным распределением.

Этот процесс известный экономист и политический деятель Евгений Ясин (с которым МПС активно сотрудничало в бытность Николая Аксененко министром путей сообщения РФ) описывает следующим образом: «Либерализация экономики, то есть снятие многообразных административных ограничений на хозяйственную деятельность, сокращение вмешательства государства в экономику, радикальное повышение степени экономической свободы, – ключевой момент в переходе от командной, планово-распределительной экономики к рыночной. ... Главный элемент указанных процессов – либерализация цен. Не случайно во всех программах перехода к рынку ключевая точка – Dday, по терминологии У. Норд-

хауза, – день отпуска цен, прекращения действия цен, устанавливаемых государством, и перехода к свободно формируемому продавцами и покупателями. ... Почему это так? Во-первых, это наиболее ответственный шаг, конкретные последствия которого предвидеть трудно, хотя заведомо ясно, что поначалу эти последствия будут негативны: скачок инфляции, снижение уровня жизни, адаптационный кризис производства. ... Во-вторых, этот шаг должен в короткие сроки привести к решению наиболее одиозных проблем командной экономики: устранению товарного дефицита, оздоровлению бюджетов всех уровней путем ликвидации в них дотаций, запуску механизма спроса и предложения. В сущности, это запуск рыночной экономики, за которым начинается ее саморазвитие. В-третьих, это изменение основных установок поведения экономических агентов».

После 2 января свободными стали 80% оптовых и 90% розничных цен. При этом с сохранением государственного контроля были административно повышены цены: на нефть – в 5 раз, на газ и электроэнергию для предприятий – в 4,7 раза, на уголь – в 5,5 раза. «Это было неудачное решение, во многом обусловившее колоссальный рост цен в 1992 году. Пятикратное повышение цен на нефть и нефтепродукты сразу задало как бы нижнюю планку повышения всех остальных цен. Можно условно предположить: не будь этого, цены в 1992 году могли вырасти не в 26, а в 8–10 раз», – считал Ясин. Цены на нефть либерализовали в мае 1992 года, убедившись, что трудности возникают именно там, где сохраняется государственное ценовое регулирование. В 1993 году освободили и цены на уголь. После этого под контролем федерального правительства остались только тарифы на продукцию, как их потом начали называть, «естественных» монополий – газ, электроэнергия, железнодорожные перевозки, транспортировка нефти и др.

В результате реформы Гайдара предприятиям было разрешено самостоятельно устанавливать цены на производимую ими продукцию и самостоятельно решать вопросы сбыта и закупок. Торговые организации также получили право применять договорные цены на все виды товаров и услуг. Разрешалась частная торговля, деятельность торгово-закупочных организаций, частная внешнеэкономическая деятельность с некоторыми ограничениями.

Для достижения финансово-экономической стабилизации на образующем рынке правительство Гайдара в соответствии с мировым опытом сосредоточилось прежде всего на вопросах реформирования и оздоровления денежного сектора. Надо было обуздать неизбежную в таких случаях инфляцию, не допустив срыва в суперинфляционные процессы. Для этого самыми действенными средствами представлялись, в соответствии с теорией и зарубежной практикой, формирование сбалансированного бюджета и жесткий контроль над государственными расходами, всемерное сокращение бюджетного дефицита, ограничение денежной эмиссии, продажа ценных бумаг, повышение процентных ставок, любые снятия инфляционных ожиданий и др.

В целом предложенный комплекс мер известен в экономике переходного периода под названием «шоковая терапия». Путем применения именно данного метода в 1990–1995 годах впечатляющих успехов в деле перехода от социалистической к рыночной экономике достигли Польша, Эстония, Чехия и Словения.

С запуском механизма свободного ценообразования для российского правительства началась тяжелая и сложная с социальной точки зрения борьба за финансовую стабилизацию в условиях, когда приватизация, создание рыночной среды и конкуренция отстают от уровня, который бы способствовал установлению нормального процента инфляции. При этом вновь вводить регулирование цен было однозначно нельзя, поскольку все мыслимые резервы здесь уже были выбраны предыдущими властями.

Тем не менее хозяйствующие субъекты теперь были вынуждены перестраивать свою работу в соответствии с реалиями рынка, когда главной задачей любого предприятия становилось налаживание производства только востребуемых обществом продуктов и их реальная продажа. В условиях, когда семь десятилетий страна, по сути, не знала, что такое производство продукции не для галочки, а для реализации, реформа, конечно, не могла пройти безболезненно. Неэффективные с точки зрения рынка предприятия моментально стали несостоятельными и требовали кредитов, дотаций и помощи в любом виде. Увеличение правительственных расходов на эти цели быстро раскручивало инфляцию. Отказ от поддержки банкротов означал усиление социальной напряженности и, как неизбежное следствие, – рост популярности коммунистов и фашиствующих патриотов.

После отпуска цен в первые же недели 1992 года прилавки магазинов быстро заполнились. Впервые после 1928 года граждане России расстались с дефицитом. Однако недостаток товаров сменился катастрофической нехваткой денег. Работники несостоятельных предприятий оказались в очень тяжелом положении, особенно в тех местах, где не было выбора трудоустройства. Этим не замедлили воспользоваться политики-популисты, требуя от Правительства раздачи денег и ресурсов.

В апреле 1992 года собрался VI Съезд народных депутатов РСФСР (переименовавший страну в Российскую Федерацию), который положил начало фактической двоевластию. Большинство депутатов осудили экономическую политику Правительства, признав ее не соответствующей интересам народа, и потребовали прекратить шоковую терапию. Известный предприниматель Наха Бендунидзе потом шутил по этому поводу так: «Хронический больной лег на операцию, однако как только ему вскрыли живот, он вскочил со стола и потребовал продолжить лечение уже травками». Началось время периодических раскруток инфляции и перманентной борьбы с ней.

Наряду с этим в мае июле правительство Гайдара разработало Программу углубления экономических реформ, которая была призвана продолжить начатый либеральный курс и добиться реальных результатов. Концепция

документа, в частности, формулировала следующий стратегический подход к реформированию (годный для обозначения экономического кредо здорового либерализма вообще): «Либерализация экономики означает ограничение возможностей вмешательства государства в процессы ее функционирования. Ставка делается на саморегулирование и самоорганизацию. Правительство имеющимися в его распоряжении средствами может лишь направлять естественно протекающие процессы, удерживая в определенных рамках их негативные последствия и ускоряя появление позитивных результатов».

Этой Программе не суждено было увидеть свет, но все-таки значительную долю необходимых институциональных рыночных мероприятий правительству Гайдара удалось провести или хотя бы реально начать. Важнейшей из них наряду с дерегулированием цен была приватизация собственности, которую надо было осуществить по возможности быстро, пусть даже «несправедливо» и едва ли не бесплатно, поскольку у населения не было денег. «Цель приватизации – построение капитализма в России, причем в несколько ударных лет, выполнив ту норму выработки, на которую у остального мира ушли столетия», – высказывал при этом свою позицию председатель Комитета государственного имущества и непосредственный организатор данных процессов Анатолий Чубайс.

Как известно, разгосударствление собственности прошло в несколько этапов, включая и массовую «ваучеризацию» (1992–1994 гг.). Евгений Ясин дает следующую оценку проведенной приватизации в России: «Как бы то ни было, какие бы проблемы ни были порождены первым этапом приватизации, сколько бы ни было допущено ошибок, сегодня можно сказать: дело завершилось несомненным успехом. Факт, что самая государственная в мире экономика за два года на две трети стала частной. Факт, что был дан импульс процессу передела собственности в пользу эффективных собственников. Приватизация прошла в обстановке гражданского мира. ... С организационной точки зрения сделанное можно считать чудом, особенно в условиях России, где хорошая организация за редкими исключениями никогда не была сильной стороной, где чаще всего выбирались решения, не требовавшие серьезных организационных усилий, где слишком часто в делах царил принцип «авось, небось и как-нибудь». Массовая приватизация в России – иной случай, несмотря на все свои многочисленные огрехи. Поэтому я вынужден снять свои первоначальные возражения, а с ними и шляпу перед теми, кто это организовал: А. Чубайс, П. Мостовой, Д. Васильев, С. Васильев, А. Кох, И. Липкин, М. Бойко, П. Филиппов, А. Бедняков, Г. Томчин, М. Маневич, А. Казаков. И все-таки жаль, что «народный капитализм» не получился. Тогда бы успех был полным. Хотя мы сегодня понимаем, что это было малореально».

В декабре 1992 года прошел VII Съезд народных депутатов РФ, который, как и предыдущий форум, дал отрицательную оценку работе Правительства. 14 декабря премьером был назначен Виктор Черномырдин, работавший с 30 мая 1992 года заместителем Председателя

Правительства и курировавший топливно-энергетический комплекс. Таким образом «красные директора» хотели добиться перемены, прежде всего, бюджетной политики на более мягкую. Но на гайдаровском этапе удалось совершить главное историческое действие – произвести в России замену общественно-экономического строя. Социализм был сломлен и заложены основы хотя и крайне незрелого, неразвитого, но рынка. «Данный этап (с начала 1992 года) привел к изменениям в экономической сфере. Его итогом стала победа капитализма – сначала «в основном» (к концу 1992 года), а затем и «окончательно» (к середине 1996-го)», – констатировал затем один из новых учебников экономики.

1993 год был кульминационным в противостоянии прагматиков и популистов. 28 марта депутаты предприняли неудавшуюся попытку импичмента Ельцина. В этих условиях 25 апреля 1993 года власти провели референдум по доверию Президенту, в котором приняли участие 62% граждан. На вопрос: «Доверяете ли вы Президенту РФ Б. Н. Ельцину?» 58,7% проголосовавших ответили «да». Но, учитывая популярность в то время Ельцина, этот результат не стал какой-то особой неожиданностью, а вот следующий ответ был совершенно не очевиден и поэтому тем ценнее. «Одобряете ли вы социально-экономическую политику Президента и Правительства?» – звучал вопрос. «Да», – ответили 53,0% участников референдума. При этом 49,5% выступили за досрочные выборы Президента и 67,2% – за досрочные выборы народных депутатов. Это было явное и очень серьезное поражение антиреформаторских сил.

Однако конфликт Правительства и Верховного Совета еще с середины года стал резко усиливаться. В августе 1993 года Председатель ВС Руслан Хасбулатов призвал руководителей субъектов Федерации прекратить перечисление налогов «антинародному правительству».

21 сентября Ельцин издал Указ № 1400 «О поэтапной конституционной реформе в РФ». Согласно ему Съезд и Верховный Совет распускались с проведением новых выборов и учреждением нового постоянного законодательного органа – Законодательного собрания с двумя палатами – Советом Федерации и Государственной думой. Также объявлялся референдум по проекту новой Конституции РФ. В телевизионном обращении Ельцин, в частности, так пояснял свою позицию: «Наиболее вопиющей является так называемая экономическая политика Верховного Совета. Его решения по бюджету, приватизации, многие другие усугубляют кризис, наносят огромный вред стране. ... Верховный Совет перестал считаться с указами Президента, с его поправками к законопроектам, даже с конституционным правом вето».

Оппозиция не подчинилась. 22 сентября вице-президент Александр Руцкой объявил о взятии обязанностей президента на себя и приступил к формированию нового правительства. На следующий день собрался X Чрезвычайный съезд народных депутатов. Ельцин предъявил его участникам ультиматум с требованием покинуть Белый дом до 4 октября. За день до этого срока Руцкой и Хасбулатов призвали к вооруженному штурму мэрии и

телецентра «Останкино». Мэрия была захвачена. Ельцин объявил чрезвычайное положение и ввел в столицу войска. 4 октября Белый дом был обстрелян из танков и подвергнут штурму. Повстанцев арестовали.

Таким образом, в октябре 1993 года «советская» власть окончательно прекратила свое существование. Согласно проведенным тогда опросам общественного мнения, действия мятежников осуждали 65%, сочувствовали им – 22%.

С ноября началась предвыборная кампания по выборам в Государственную думу. Правительство не занималось в это время традиционным для западных стран ослаблением бюджетной политики, а, напротив, преследуя цели борьбы с инфляцией, сокращало государственные расходы, добившись к концу 1993 года некоторого снижения дефицита бюджета. Это сослужило плохую службу на выборах 12 декабря. Явка составила всего лишь 55%. По итогам прохождения в Государственную думу свыше 25% голосов сенсационно получила Либерально-демократическая партия (ЛДПР) Владимира Жириновского и лишь 17% – пропрезидентский «Выбор России» Гайдара. После распределения избранных депутатов по фракциям расстановка сил в Госдуме была такова: поборники либеральных реформ имели порядка 36%, однако их разделяли разногласия о способах и темпах реформирования экономики. Коммунисты и их союзники, получив более 38% мест, составляли достаточно монолитную реакционную массу «ничего не забывших и ничему не научившихся». Они боролись против реформ и самым серьезным образом осложняли положение в стране, всячески мешая развитию рыночных отношений и росту экономики. Остальные депутаты составляли традиционное «болото», поддерживая то тех, то других. Председателем Думы был избран в то время близкий к коммунистам Иван Рыбкин.

Одновременно прошел референдум по новой Конституции, одобдивший ее. В статье 8 Основного закона говорилось: «1. В Российской Федерации гарантируется единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности. 2. В Российской Федерации признаются и защищаются равным образом частная, государственная, муниципальная и иные виды собственности». Таким образом, Конституция 1993 года законодательно закрепила наряду с демократическими нормами государственного устройства также и основы рыночной экономики.

14 декабря 1995 года прошли выборы во II Государственную думу. Наибольшего успеха как по партийным спискам, так и в одномандатных округах добилась КПРФ, получив 33% голосов. Вместе с союзниками – депутатскими группами «Народовластие» и «Аграрной» – она имела порядка 49% мандатов. Правые партии в совокупности могли набрать всего около 36%: проправительственный «Наш дом Россия» имел 14,4%, «Яблоко» – 10,2%, ЛДПР – 11,3%. Спикером Госдумы являлся умеренный коммунист Геннадий Селезнев. КПРФ в этом составе Государственной думы правила бал и проводила

последовательно реакционную политику. Ею двигало одно единственное стремление – затормозить ход реформ. В частности, ни о какой либерализации в сфере железнодорожного транспорта левые и слышать не хотели.

В то же время нельзя не видеть, что многие депутаты-коммунисты в этот период уже обросли достаточным «жирком» в виде своих депутатских привилегий и собственности, а потому на самом деле не хотели бы реставрации социализма. Поэтому они использовали популистские методы, не допуская роспуска Президентом Думы, но и не поддерживая курс реформ. «Оппозиция в ГД отклонила или затянула обсуждение большинства законопроектов, помешав принятию многих законов, необходимых для укрепления конституционного порядка, функционирования Гражданского кодекса и продолжению приватизации. Зато она добилась ряда популистских законов, для реализации которых не было средств. Внося частые поправки в уже действующие законы, ГД лишила их систему необходимой устойчивости», – констатировал один из наиболее авторитетных историков международных процессов либерализации экономики Иван Кривогуз. Выступая на словах «за народ», коммунисты на самом деле чрезвычайно усугубляли его положение, мешая развитию того самого рынка, который один только и мог способствовать росту экономики и благосостоянию населения.

16 июня 1996 прошел первый, а 3 июля – второй тур президентских выборов. Победу одержал Борис Ельцин, набрав 53,8% голосов. Чубайс торжественно заявил перед десятками телекамер: «Вбит последний гвоздь в крышку гроба русского коммунизма!»

Рыночные реформы в России прошли последнюю точку возможного возврата. Ясин дал этому этапу такую оценку: «В исключительно трудных экономических, социальных и политических условиях, в муках и тревогах осуществлен минимальный пусковой комплекс структурных реформ, необходимых для создания и развития рыночной экономики. Какова бы ни была цена, как бы не распределялись издержки перехода между ошибками в политике и объективными препятствиями, назвать такой итог поражением или крахом реформ нельзя. А успехом можно! Десять лет назад мало кто поверил бы, что такую работу в нашей стране можно выполнить в столь короткие годы. Но это весьма скромные успехи, если учесть... то, что здание рыночной экономики в России скроено пока что грубо, как бы плотницким топором, что еще очень и очень многое не сделано».

Кривогуз охарактеризовал проведенные в России в эти годы преобразования следующим образом: «Концепция реформ исходила из реальности – стремления активного большинства граждан к либерально-рыночным преобразованиям, отсутствия средств и ресурсов власти, неотложности предотвращения крушения экономики и развала страны. Реформаторы внесли крупнейший вклад в сохранение государственного единства страны как Федерации, в разгосударствливание экономики, создание новых государственных структур и использование их для рывка в проведении рыночных реформ, разработку новой

Конституции. Особенно много было сделано Е. Гайдаром, Г. Бурбулисом, А. Чубайсом, Б. Федоровым, С. Шахраем, А. Козыревым, С. Филатовым, С. Алексеевым, Б. Немцовым. Радикалы исходили из неотложности рыночных преобразований для предотвращения крушения и добивались их ускорения, не всегда имея возможность выбирать оптимальные способы и формы. Не всегда от них зависело правовое обеспечение реформ. Кроме того, опасаясь реванша противников, они стремились быстрее продвинуть преобразования до необратимости, исключая возможность реставрации».

Зима 1996/1997 года, когда Ельцин болел и практически не принимал участия в управлении государством, не сопровождалась какими-либо существенными шагами Правительства в сторону того или иного курса. В марте 1997-го поправившийся Ельцин ввел в Правительство двух новых вице-премьеров – Анатолия Чубайса и Бориса Немцова, которые, в свою очередь, обновили состав министров. Так возникло «правительство младореформаторов». Это стало ключевым событием в жизни России в 1997 году.

Младореформаторы работали в условиях, когда о возможном возврате к власти коммунистов уже речь не шла. На ситуацию стали оказывать влияние другие факторы, и в частности нацеленность тех или иных сформировавшихся в экономике отраслей на определенный курс: либеральный или протекционистский. Расклад был примерно такой. Сырьевые и энергетические экспортеры были заинтересованы в свободном режиме внешней торговли и в целом – в либерализме. Производители так называемой промежуточной продукции (металлургия, химия и нефтехимия, экспортный ВПК), которая так же продавалась за рубеж, стремились к либеральному курсу, но с низкими ценами естественных монополий, в частности железнодорожного транспорта. Для производителей продукции, конкурентной на внутреннем рынке (машиностроение и металлообработка, часть химической, медицинская и микробиологическая продукция, пищевая и др.), ключевое значение имела стабильность национальной валюты, высокий курс рубля и также обуздание тарифных appetитов естественных монополий. Протекционизм для них был не столь важен, а для использующих импортное оборудование или комплектующие – вообще вреден. И последнюю группу составляли все неконкурентоспособные производства, которые по-прежнему требовали от государства мер всяческой поддержки, в частности защитительных пошлин для импорта, дотаций и т. д. Сюда входили некоторые подотрасли машиностроения, часть отраслей легкой промышленности и др. В целом же экспортные отрасли были заинтересованы в либерализме, а импортозамещающие хотели протекционизма.

Правительство в такой ситуации могло опираться на достаточно широкие производственные коалиции. Например, поддерживая общелиберальный режим, ужесточить контроль за деятельностью инфраструктурных монополий и приступать к их реструктуризации и демополизации с целью создания на их основе более эффективных бизнесов.

Другой особенностью данного нового периода была опасность полного подчинения государства крупному бизнесу, к этому времени уже вполне сформировавшемуся и требующему политической власти. При этом олигархи не только давили на власть, но и требовали включения в Правительство своих представителей. Младореформаторы понимали эту опасность, ощущали на себе крайне жесткое давление ряда российских миллиардеров и стремились дистанцироваться от них. «Я заявил, что не хочу жить в стране победившего бандитского капитализма и написал Президенту письмо, в котором сформулировал семь пунктов плана борьбы с олигархами», – вспоминал впоследствии Борис Немцов. Постепенно их все же удалось вытеснить из всех государственных структур. (Последним «ушли» Бориса Березовского.)

В целом младореформаторы добились значительных успехов в вопросах преодоления бюджетного кризиса, повышения эффективности расходов, преодоления неплатежей, борьбы с наиболее одиозными формами организованной преступности, в частности коррупции. Был подготовлен проект нового Налогового кодекса, пакет документов по социальной реформе, преобразованиям в ЖКХ, намечена военная реформа. В это время была закреплена практика аукционной организации государственных закупок. В 1997 году предприняты также попытки более эффективного регулирования деятельности естественных монополий. С 1998 года осуществился переход на казначейскую систему исполнения бюджета.

Именно с приходом младореформаторов начался долгий и тернистый путь реальных рыночных реформ и на железнодорожном транспорте. 28 апреля 1997 года был издан подготовленный под руководством первого вице-премьера Бориса Немцова Указ Президента РФ № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий», а 15 мая 1998 года во исполнение этого документа принято Постановление Правительства № 448, утвердившее Концепцию структурной реформы федерального железнодорожного транспорта. (См. главу «В начале был Указ».)

1997 год показал экономический рост на уровне 0,4%, а по объему промышленной продукции – около 2%. Во всяком случае, можно было говорить уже о стабилизации экономики и переходе к ее росту. Инфляция составила всего лишь 11% за год.

Вместе с тем уже летом 1997 года давление на младореформаторов со стороны популистской Думы усилилось и дво-евластие опять практически парализовало реформы. К тому же явно назревал финансовый кризис. С мая 1993 года для покрытия слишком больших бюджетных дефицитов, принимаемых по требованию законодательной власти, выпускались государственные краткосрочные обязательства (ГКО), которые с февраля 1994 продавались, в том числе, и нерезидентам. Пирамида медленно, но верно нарастала. «Кризис был неизбежен. Парламент из года в год принимал дефицитные бюджеты, наращивая объем государственного долга. ... Главная и общая причина дефолта – сложившаяся система дво-евластия в России и утверждение законода-

тельной властью дефицитных бюджетов, из года в год накапливавших неподъемный государственный долг», – констатировал один из наиболее объективных исследователей данного периода Леонид Лопатников.

23 марта 1998 года Правительство Черномырдина точно неожиданно было отправлено в отставку. Новым премьером стал министр топливной и энергетической промышленности Сергей Кириенко. Правительство предложило антикризисную программу, но Дума ее не поддержала. Лето прошло в переговорах с МВФ и Всемирным банком, однако это не спасло ситуацию. 17 августа Правительство объявило дефолт, или решение в одностороннем порядке ввести мораторий на банковские расчеты с Западом и выплату дивидендов по ГКО, заморозить счета частных банков и девальвировать рубль. 23 августа 1998 года Кириенко был отправлен в отставку.

Дефолт повлек за собой достаточно сильный кризис государственной власти и перегруппировку сил на российской политической сцене. Ситуация в экономике резко обострилась. Наступил практически паралич банковской системы, начался массовый отток иностранных инвестиций и новый спад производства, произошло падение жизненного уровня населения. Сильнее всего дефолт прошелся по начавшему было вставать на ноги среднему классу. Тысячи мелких фирм были разорены, еще большее число предпринимателей оказалось в сложнейшем финансовом состоянии в результате резкого роста задолженностей, которые, как правило, в то время исчислялись в долларах. Чубайс вспоминал: «Августовские события больнее всего ударили по тем, кто в нас верил – по подрастающему среднему и малому бизнесу. 1997-й был первым годом роста экономики, в стране появился средний класс, и это до сих пор предмет моей гордости, однако именно эти достижения были перечеркнуты»¹. Ряд олигархов также лишился финансовой опоры своих «империй», некоторые другие висели на волоске от краха. Дискредитация Ельцина достигла опасной для стабильности власти величины, ибо за два дня до обвала рубля он публично заявил о невозможности этого.

В таких условиях Президент Ельцин предложил на пост премьер-министра Черномырдина, но Дума дважды его провалила. 12 сентября Председателем Правительства стал Евгений Примаков. Своим первым заместителем, ведающим экономикой, он из прагматических соображений назначил члена КПРФ Юрия Маслюкова.

Страна наполнилась упорными слухами, что Примаков намерен осуществить целый ряд мер из арсенала КПРФ, включая национализацию крупных промышленных предприятий и целых отраслей, проведение активной протекционистской политики, осуществление больших финансовых вливаний в неконкурентоспособные предприятия, запрет хождения доллара, масштабное государственное регулирование цен и т. п. Однако уже в декабре Примаков публично отрестился от подобных мнений и всю зиму проводил фактически умеренный либеральный курс с сильным государственным регулированием, в целом успокоивший страну после потрясений дефолта. По поводу своей политики в сфере естественных монопо-

лий Примаков впоследствии писал так: «Какой подход избрать: их приватизационное раздробление, как рекомендовал МВФ, или сохранение при определяющем государственном участии? Мы твердо заняли позицию на сохранение естественных монополий под государственным контролем. При этом далеко не последнюю роль играет та особенность естественных монополий, что они своим существованием скрепляют единство России, являясь инструментом антисепаратистских тенденций. Но стремление сохранить естественные монополии как единые организмы отнюдь не означало согласие на их всевластие. Государство должно было взять и взяло курс на регулирование цен и тарифов. Наше правительство стремилось и добивалось того, чтобы предотвратить необоснованный рост цен на продукты и услуги естественных монополий, исключая опережение этих цен по сравнению с ценами на промышленную продукцию».

Между тем объективно финансовый кризис осени 1998 года сыграл роль хоть и болезненной, но в монетаристском отношении оздоровительной процедуры, создав в совокупности с другими тенденциями в экономике благоприятные условия для ее подъема. В мае 1999 года Правительство Примакова тихо ушло в отставку, ничего не испортив, как этого поначалу явно можно было ожидать. (Лидер КПРФ Геннадий Зюганов на слушаниях в Думе настойчиво предлагал Правительству национализировать нефтяную и газовую промышленность, но до этого дело не дошло.)

Взвешенную политику продолжило, по сути, и Правительство Сергея Степашина. Однако срок президентства Ельцина приближался к концу. Нужно было выбрать преемника и дать ему соответствующий политический разгон для победы на выборах. В августе премьером, а следовательно, и преемником, был назначен Владимир Путин.

Экономическая ситуация в стране ему явно благоприятствовала. Вся черновая, самая грязная работа по переходу на рыночные рельсы осталась практически позади, а эффект от нее был уже совершенно осязаем. В 1999 году рост ВВП составил 6,4%, увеличение объема промышленной продукции – 11%¹. При этом страна имела практически первый за последнее десятилетие реальный бюджет. Начался опять и рост цен на нефть. Однако растерять благоприятные наработки дальнейшим бездельем было весьма легко. Придя к власти, Путин создал Центр стратегических исследований под руководством Германа Грефа. В результате была разработана Программа «Основные направления социально-экономической политики Российской Федерации на долгосрочную перспективу». При ней имелся План первоочередных мер на 2000–2001 гг. Девиз нового курса был сформулирован так: «Человек, его права и интересы, – насколько возможно, государство, гарант этих прав, – насколько необходимо». 8 июня 2000 года на специальном заседании Правительства программа Грефа была в целом одобрена. Она предусматривала дальнейшую либерализацию экономики и усиление эффективности государственного регулирования.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

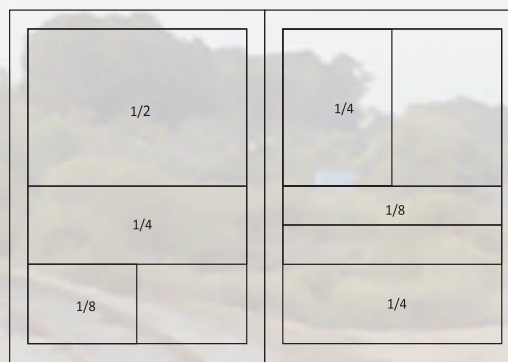
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%

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

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

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

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

- ГК Можгинский литейный завод «Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Брянскрезинотехника» (Брянская область, г. Брянск)
- ООО «ВагРемСервис» (Брянская область, г. Новозыбков)
- 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 «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)
- ТОО «Vagon Service Almaty» (Казахстан, г. Алматы)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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

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





ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

2023

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

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



27-29 СЕНТЯБРЯ
МОСКВА

ЦВК ЭКСПОЦЕНТР
WWW.E-TRANSPORT.RU



МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO-RUSSIA IRAN 2023 EXPO EURASIA IRAN 2023

ТЕГЕРАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

IT-технологии, энергетика и энергосберегающие технологии, нефтегазовая и химическая промышленность, машиностроение, строительство, металлургия, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность, горнодобывающая промышленность, транспорт, сельское хозяйство и пищевая промышленность, ТНП, здравоохранение, наука и образование.

**10-12 ОКТЯБРЯ
2023**

ТЕГЕРАН, ИРАН
TEHRAN MILAD INTERNATIONAL
CONVENTION CENTER

www.ExpoEurasia.org
www.ExpoRF.ru

www.zarubezhexpo.ru

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Тегеранский бизнес-форум,
тематические круглые столы,
биржа контактов.

