

ДЕПО

2(127) 2022

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

февраль

Производители железнодорожной продукции и услуг **стр. 2 - 6**

Подвижной состав, запчасти, ремонт **стр. 8 - 11**

Материалы и оборудование для ВСП **стр. 13**

Справочная информация **стр. 1, 14 - 40**

**С Днем защитника
Отечества!**

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА **стр. 1**

- **ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗОК "РТСБ-РУС" ЗА 5 МЕСЯЦЕВ 2021 ГОДА СОСТАВИЛ 22,4 ТЫС. ДФЗ** **стр. 14**

- **КОНТЕЙНЕРНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ "РЕЙЛ КАРГО ЛОГИСТИКС-РУС" ПОКАЗАЛИ ДВУКРАТНЫЙ РОСТ В 2021 ГОДУ** **стр. 15**

- **ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ 2021 ГОДА. РОССИЙСКОЕ ПРОМПРОИЗВОДСТВО ВЫХОДИТ ИЗ КРИЗИСА С ОПЕРЕЖЕНИЕМ НЕ ТОЛЬКО РАЗВИТЫХ, НО И КРУПНЕЙШИХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН** **стр. 16**

- **ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ДЕКАБРЬ 2021** **стр. 17 - 22**

РЫНОК ПРОИЗВОДСТВА И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ 2021: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ **стр. 22 - 26**

- **СОСТОЯНИЕ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В 2021 ГОДУ** **стр. 27 - 31**

- **ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ** **стр. 32 - 37**

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ **стр. 38 - 39**

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ! **стр. 40**



16+



Электроника



Транспорт 2022

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

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



11-13 МАЯ, МОСКВА
ЦВК ЭКСПОЦЕНТР
WWW.E-TRANSPORT.RU

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2022"				2-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	2
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "Брянскрезинотехника"	+7 (980) 315-40-77, +7 (980) 315-40-69	2
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	3
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-12, +7 (473) 207-06-10	3
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 800 777-17-35, +7 (495) 411-60-04	4
Россия / Свердловская область	Арамилль	ООО "МЕТАНОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	4
Россия / Московская область	Дмитров	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	+7 (926) 392-92-76, +7 (499) 922-66-01	4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	5
Россия / Брянская область	р.п. Навля	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64	6
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ 2022				7
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				8 - 11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
Казахстан	Алматы	ТОО "Vagon Service Almaty" (Вагон Сервис Алматы)	+7 777 755-50-85, +7 771 732-23-03, +7 776 236-16-99	9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	10
Россия / Московская область	Воскресенск	АО "ЖДЦех"	+7 (496) 444-82-72	10
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, +7 (902) 663-44-03	10
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	11
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ 2022				12
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ВСП52"	+7 (920) 941-16-06	13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛитСтройКом" (ООО "ЛСК")	+7 (930) 220-03-06	13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99, +7 (812) 605-77-10	13
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 14 - 40
ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗОК "РТСБ-РУС" ЗА 5 МЕСЯЦЕВ 2021 Г. СОСТАВИЛ 22,4 ТЫС. ДФЗ				14
Германия		RTSB GmbH (RAIL TRANSPORTATION SERVICE BROKER)	+49 (0) 6172 5908 0	
КОНТЕЙНЕРНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ "РЕЙЛ КАРГО ЛОГИСТИКС-РУС" ПОКАЗАЛИ ДВУКРАТНЫЙ РОСТ В 2021 ГОДУ				15
Россия	Москва	ООО "Рейл Карго Логистикс - РУС"	+7 (499) 682-62-73	
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ 2021 ГОДА. РОССИЙСКОЕ ПРОМПРОИЗВОДСТВО ВЫХОДИТ ИЗ КРИЗИСА С ОПЕРЕЖЕНИЕМ НЕ ТОЛЬКО РАЗВИТЫХ, НО И КРУПНЕЙШИХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН				16
ИНДЕКСЫ ИЛЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ДЕКАБРЬ 2021				17 - 22
РЫНОК ПРОИЗВОДСТВА И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ 2021: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ				22 - 26
СОСТОЯНИЕ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В 2021 ГОДУ				27 - 31
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				32 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
6-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA SERBIA 2022				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО 2022				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	

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

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

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

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

Наименование	Цена руб. без НДС	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
ДИСК С МЕТАЛЛОКЕРАМИКОЙ 50-330А-82	1 600	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) ,ГП 300	180 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-83А	1 200	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР,М	220 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 250 000
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	9 500
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	2 650 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-00-КТ (14.50.01.000-КТ)	43 000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000	1 700 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УК 25/9-18 97.80.02.100	55 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГКУ 5.00.24.200)	22 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ОТКАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	42 000
РЕССОРЫ НА УН25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	52 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	65 000
ПЛАТЫ АКИС..... 1023 (аналоговые)			По запросу



БРЯНСКРЕЗИНОТЕХНИКА

Производственное предприятие завод РТИ
ООО «Брянскрезинотехника»

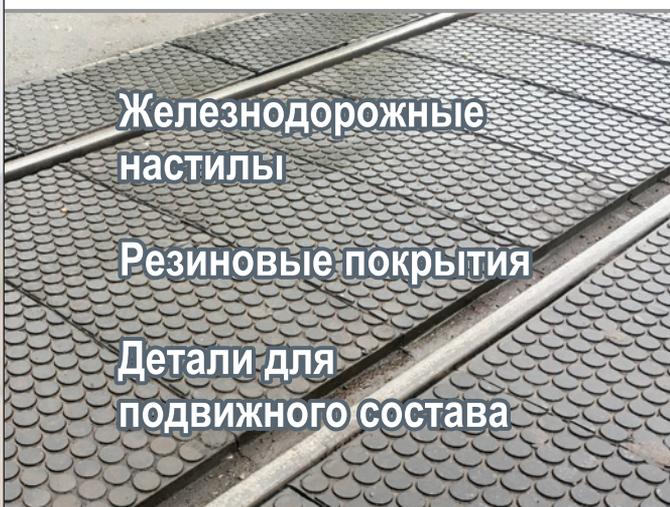
- Пластины для изготовления баллонов ограждения межвагонных переходных площадок (суфле междувагонное), в том числе формовое (монолитное);
- Кольцо уплотнительное 40811-Н;
- Кольцо уплотнительное 40812-Н;
- Покрытие напольное резиновое «Пазл» 430x430x20 мм, 430x430x5 мм;
- Коверик антивибрационный резиновый универсальный.
тел.8-980-315-40-69 менеджер Екатерина
- Подрельсовые резиновые прокладки (ЦП-143, ЦП-143Н, ЦП-204, ЦП-328, ЦП-361, ЦП-362, ЦП-363, ОП-366);
- Техпластина формовая, рулонная;
- Техпластина ТМКЩ 500x500x40, 500x250x40, 1000x250x40 и другие размеры
тел.8-980-315-40-77 менеджер Виктория

Полная информация на сайте www.brt-rti.ru

Заявки на продукцию можно отправить на электронную почту brt-rti@mail.ru



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



**Железнодорожные
настилы**

Резиновые покрытия

**Детали для
подвижного состава**

Доставка РФ и СНГ



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

ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

**РАЗРАБОТАНА И ВНЕДРЕНА СОБСТВЕННАЯ
РАЗРАБОТКА - УНИФИЦИРОВАННЫЙ
СБОРНЫЙ 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	по запросу	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-1	шт.	605 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
Р-1	шт.	660руб с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-2	шт.	1760 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-3	шт.	1650 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12

Наименование	Компания	Телефон
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления 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
Подкладна КБ-50	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 739-82-16



**ИНЖЕНЕРНЫЕ
РЕШЕНИЯ**

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

Завод-изготовитель железнодорожного оборудования и инструмента:

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



ЗАО «Энерпром-Инженерные решения», г. Москва, ул. Костякова, д.12, стр.2, or-rzd@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/>

Наименование	Цена (руб.)	Компания	Телефон
Комплекты для снятия поглощающих аппаратов НСПА-45, НСПА-66	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка правки люков полувагонов с пневмогидроприводом УПЛНП2	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для закрытия люков полувагонов УГЗЛ-2, 4-60	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для смены поглощающего аппарата с гайковертом УСПА-1	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Прессы автоматизированные запрессовки и распрессовки колесных пар с усилием 150, 200, 400, 630 тс, серия ПГНП	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ПК с сертификатом	тонн	155 000,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	17,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Скоба шпальная S-образная	шт	18,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17	шт	14,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Втулка изолирующая ЦП-142	шт	7,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789
Скоба П-образная для шпал	шт	13,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140



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

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



ДУМПКАР (запасные части)

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

ТЕПЛОВОЗ, ЭЛЕКТРОВОЗ

(запасные части)

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

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

ВНИМАНИЕ!

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



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

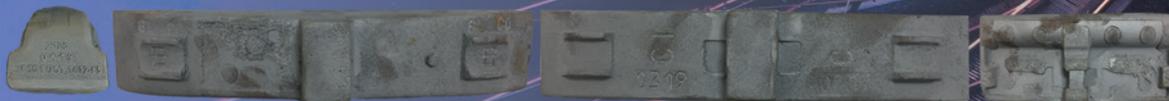
ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОб. 103

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

ООО МЕТАЛЛСНАБСЕРВИС

КОМПЛЕКСНАЯ ПОСТАВКА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

**ПРЕДЛАГАЕМ РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСТАВКИ
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА:**



- ▶ Клин Ханина М1698.00.003 ТУ 3183-234-01124323-2007 (условный номер 2125 для клеймения продукции);
- ▶ Колодка тормозная чугунная тип «М»
- ▶ Колодка тормозная чугунная без скобы для вагонов тип «С»
- ▶ Колодка тормозная чугунная с металлическим каркасом тип «Ф»

ООО ПЕРЕХВАТЧИК

**Комплексная разработка противотаранных
устройств и систем защиты периметра.
Экстренная блокировка нерегулируемых
жд переездов и подходов (подъездов) к
критической инфраструктуре.**



242130, Брянская область, Навлинский район, р.п. Навля, ул. Комсомольская, дом №7
 +7 (4832) 3000-97, 363-556, 363-557, +7-919-199-60-49 и 8(4832) 36-35-59, mss032@yandex.ru, rf.barrier@yandex.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Клин Ханина М1698.00.003 ТУ 3183-234-01124323-2007 (условный номер 2125 для клеймения продукции);	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Колодка тормозная чугунная тип "М"	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Колодка тормозная чугунная без скобы для вагонов тип "С"	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Колодка тормозная чугунная с металлическим каркасом тип "Ф"	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Коллектор выхлопной 2Д50.18-1 (1-ПД4.18-1сб)	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Коллектор надувочный 2Д50.19сб (1- ПД4.19-2)	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Кожух редуктора ТЭМ17.35.27.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Кожух редуктора ЗТЭ25НМ 35.27.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Подвеска электродвигателя ТЭМ1.35.10.015	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ18.10.60.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ18.10.61.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Привод двухмашинного агрегата ТЭМ2.85.60.017	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Привод возбуждителя (без возбуждителя опоры) ТЭМ1ВДМ.85.60.011	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Опора промежуточная (без шкива) ТЭМ18Д.85.50.013	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Топливоподкачивающий агрегат ТЭМ2.20.55.000СБ.	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Комплект коллекторов ТЭМ2	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64

07-09
июня 2022

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8



При поддержке:

АРСС

Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

7-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2022



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ!



КОМПАНИЯ «VAGON SERVICE ALMATY» ПРИГЛАШАЕТ К ВЗАИМОВЫГОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ ПО ПРОИЗВОДСТВУ РАБОТ ВСЕХ ВИДОВ РЕМОНТА РЕМОНТНО- ПРИГОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ КОЛЕИ 1520 ММ. И ОСНОВНЫХ УЗЛОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ОБЪЕМЕ ДЕПОВСКОГО (ДР), КАПИТАЛЬНОГО КР-1, КР-2, КРП И КАПИТАЛЬНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО РЕМОНТА (КВР) С ПРОДЛЕНИЕМ ПОЛЕЗНОГО СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНА, ВКЛЮЧАЯ 2-ОСНЫЕ И 4-ОСНЫЕ ВАГОНЫ, А ТАКЖЕ ПРОВЕДЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МОДЕРНИЗАЦИОННЫХ РАБОТ И ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ ВАГОНОВ

КОМПАНИЯ «VAGON SERVICE ALMATY» ПРЕДЛАГАЕТ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ Ж/Д ВАГОНОВ В ШИРОКОМ АССОРТИМЕНТЕ ИХ РАЗНОВИДНОСТЕЙ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ. ДАННАЯ ПРОДУКЦИЯ ПОСТАВЛЯЕТСЯ НАМ ОТ НАДЕЖНЫХ ПОСТАВЩИКОВ, ЧТО ИСКЛЮЧАЕТ ПОПАДАНИЕ В ПРОДАЖУ ДЕТАЛЕЙ И УЗЛОВ В СБОРЕ КОНТРАФАКТНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ ИЛИ БЫВШИХ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОД ВИДОМ НОВЫХ ИЗДЕЛИЙ.

В НАШЕЙ КОМПАНИИ ВЫ МОЖЕТЕ ПОДОБРАТЬ РАЗЛИЧНЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ Ж/Д ВАГОНОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, А ТАКЖЕ РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ. СРЕДИ ОСНОВНЫХ КАТЕГОРИЙ НАШЕЙ ПРОДУКЦИИ:

- ДЕТАЛИ ТЕЛЕЖЕК, КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ И РЕЗЦЫ ДЛЯ ИХ ОБРАБОТКИ;
- ПРИВОДЫ ЭЛЕКТРОГЕНЕРАТОРА И ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ;
- СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРО-, ВОДО- И ТЕПЛОСНАБЖЕНИЯ, А ТАКЖЕ ХОЛОДИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ;
- ВНУТРЕННЕЕ ПАССАЖИРСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И САНТЕХНИКА;
- РЕЗИНОВЫЕ ИЗДЕЛИЯ.
- ПРИ ЭТОМ КУПИТЬ ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА ВЫ МОЖЕТЕ ПО НАИБОЛЕЕ ВЫГОДНЫМ В РЕГИОНЕ ЦЕНАМ.

**С 02 СЕНТЯБРЯ 2021 ГОДА ОТКРЫТО СООБЩЕНИЕ
ПО МАРШРУТУ АЛМАТЫ-ДОСТЫК-АЛМАТЫ.
ПОЕЗД NO 137/138.**

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

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

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

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



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

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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



ЖДЦех

АО "ЖДЦех", 140204, Московская область,
г. Воскресенск, ул. Андреева, д. 45 А,
+7 (496) 44-48-272, reception@zdceh.ru

- ✓ ПРЕДЛАГАЕТ УСЛУГИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (ТО-2, ТО-3), ТЕКУЩЕМУ (ТР-1, ТР-2) И СРЕДНЕМУ (СР) РЕМОНТУ ТЕПЛОВЗОВ ТГМ4 В/И, ТГМ6 В/И, ТЭМ2 В/И, ТЭМ7 В/И, ТЭМ18, ТЭМ18ДМ

Свидетельство ФБУ "РС ФЖТ" условного номера
клеймения № 2220 от 23.11.2020 г.

<https://zdceh.ru>



ЭлТехПрод

www.eltechprod.ru koont@ya.ru +7 (8352)294402
Запасные части электрических аппаратов



ООО «ЭлТехПрод» предлагает запасные части электрических аппаратов тяговых и подвижных составов:

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 5ТЛ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, 3Б-ОХХХХ, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, 8ТР.568.ХХХ. Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
- катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилей электропневматических.
- гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, нулачковых контроллеров и многое другое.

на сайте www.eltechprod.ru, koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080. Имеем широкую дилерскую сеть.



ТомИндуктор
научно-производственная компания
инновации и технологии

ООО «НПК «ТомИндуктор»

Установки индукционного (ТВЧ) нагрева

Мы производим оборудование для:

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

Гарантия 24 месяца Разработка по тех. заданию заказчика Ремонт и модернизация Ремонт установок УИН

+7(3822)231-251 sale@tominductor.ru www.tominductor.ru



Стоимость такого модуля всего 9625 руб.

+7(980)187-10-55

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

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/

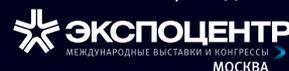




07-09 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2022

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



ТРУБЫ
РОССИЯ
2022

12+

NI
в мире



При поддержке
The Bright World of Metals

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

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





ООО ВСП52 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.

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

- Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки
- Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика
- Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, бу.**
- Комплект ЖБР, АРС и комплектующие к ним Комплекты бруса на дерево и ж/б Шпала деревянная и ж/б
- Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП362, ЦП74
- Колесные пары НОНК, СОНК, колеса 957х175, 957х190, 1058х202, 1050х172, 710х145
- Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.
- Бандажи 1060х143х98, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
- Колодки локомотивные, гребневые Колодки композиционные

ЛитСтройКом **ООО ЛитСтройКом (ООО ЛСК)**
 +7 (930) 220-03-06, 8 800-350-15-04, info@lisk52.ru,
 oolisk52@mail.ru, www.lisk52.ru, http://oolisk.ru, http://railstorg.ru

Комплектуем из наличия и под заказ любые материалы вст: **новые, бу, резервные, восстановленные.**
 Рассмотрим все ваши предложения. Всегда в наличии более 5400тн вст 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 вст новые и бу для собственных нужд - **накладки, комплектующие АРС и ЖБР, подкладка, рельсы, прокладки резиновые**
 Готовы рассмотреть любые варианты, по кол-ву, цене, форме оплаты

ООО "ЛСК-НН"
 603155, г. Нижний Новгород, ул. Максима Горького, д. 262, пом. 73, оф. 75
 Тел: +7 (495) 431-08-99, +7 (812) 605-77-10, e-mail: vsp@lsknn.ru
<https://www.lsk33.pf/> <http://lsknn.ru/>

ООО "ЛСК-НН" - Комплексное снабжение подвижного состава, вагонных запчастей и материалами ВСП. Всегда в наличии более 25 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 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
АППАТЭК, Пластрон, Противоугон П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты. Клин Ханина	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Комплекты бруса на дерево и ж/б	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Шпала деревянная и ж/б	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99



ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК «РТСБ-РУС» ЗА 5 МЕСЯЦЕВ 2021 ГОДА СОСТАВИЛ 22,4 ТЫС. ДФЭ

Объем перевозок логистической компании «РТСБ-РУС» с июля по декабрь 2021 г. составил 22,4 тыс. ДФЭ.

Дочернее представительство немецкой группы компаний RTSB – «РТСБ-РУС» – было основано в Москве в апреле 2021 г. с целью увеличения транзитного бизнеса группы через Россию и развития импортных, экспортных проектов между РФ, СНГ и КНР. Также российские офисы были открыты в Ворсине Калужской области, в Новосибирске и Ростове-на-Дону. Коммерческую деятельность «РТСБ-РУС» начала в апреле 2021 г.

В течение 2021 г. «РТСБ-РУС» была сосредоточена на росте железнодорожных контейнерных перевозок в импорто-экспортном направлении. Так, за 5 месяцев 2021 г. на экспорт было перевезено 10,9 тыс. ДФЭ или 110 поездов. Среди основных направлений: отправка пиломатериалов с Восточно-Сибирской и Красноярской железных дорог, а также бумажно-целлюлозной продукции в КНР.

Объем полноконтейнерных грузов (FCL) в импортном направлении составил 4,9 тыс. ДФЭ. Перевозки преимущественно осуществлялись из различных городов КНР на станции Ворсина, Ховрино и Белый раст. Объем перевозок сборных грузов (LCL) составил 840 ДФЭ. Поезда также отправлялись в основном в центральную Россию – на станции Ворсина и Ховрино. В транзитном направлении было перевезено 5,6 тыс. ДФЭ. Среди основных направлений: КНР-Польша-Германия (Малашевичи/Дуйсбург), КНР-Венгрия (Будапешт), КНР-Белоруссия (Колядичи).

В условиях высокой загруженности на железнодорожных погранпереходах, перегрузки портов и ряда ограничительных мер компания работала на всех основных погранпереходах, выбирая наиболее оптимальные по срокам перевозки маршруты. В том числе, активно использовались мультимодальные решения с железнодорожным и морским сообщением. Один из примеров – маршрут из Китая в ЕС через порт Калининграда с целью минимизации нагрузки на железную дорогу. Поезда отправляются по железной дороге из различных городов Китая через погранпереходы

Достык/Алашанью, Хоргос/Алтынколь, Замын-Ууд/Эрлянь далее следуют через территории Белоруссии и Литвы в порт Калининграда, откуда отправляются морским сообщением с использованием собственных судов группы компаний RTSB в порты Германии, Голландии, Англии, стран Балтийского региона, а также следуют через сухопутный переход Мамоново/Бранено в страны Европейского Союза.

Кроме того, в 2021 году «РТСБ-РУС» начала диверсификацию бизнеса и помимо классических железнодорожных сервисов стала оказывать услуги автомобильных и авиаперевозок. За 5 месяцев 2021 г. было отправлено 150 автобусов из КНР в направлении РФ и Европы. В 2022 году запланировано расширение портфеля услуг с включением в него брокерских услуг.

«Уверен, что рынок контейнерных перевозок в этом году сохранит двузначные темпы роста. Мы нацелены на дальнейшее развитие импорто-экспортных железнодорожных перевозок, с фокусом на масштабирование наших сервисов и расширение географии и клиентской базы. Главная наша задача – предложить клиентам качественные, надежные и при этом гибкие логистические решения, поскольку ситуация на рынке нестабильная и сложно прогнозировать, какие изменения нас ждут в 2022 году. Поэтому в нашем арсенале уже есть все виды транспортных решений», – рассказал директор RTSB-RUS Александр Баскаков.

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

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



КОНТЕЙНЕРНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ «РЕЙЛ КАРГО ЛОГИСТИКС – РУС» ПОКАЗАЛИ ДВУКРАТНЫЙ РОСТ В 2021 ГОДУ

По итогам 2021 года объем контейнерных транзитных перевозок логистического оператора «Рейл Карго Логистикс – РУС» вырос в два раза по сравнению с 2020 годом и составил более 12 тыс. ДФЭ. Вагонные отправки также набирали обороты и по показателям были близки к допандемийному уровню, прогнозируется, что в 2022 году они восстановятся полностью.

Учитывая непростую ситуацию на рынке, в середине 2021 года компания скорректировала стратегию развития, и основной упор был сделан на сильные стороны материнской компании Rail Cargo Group и европейские мощности. Поэтому большое внимание уделили развитию транзитных перевозок по маршруту Китай – Достык – Батьево – Будапешт – страны Европы. В планах компании на 2022 год – активное развитие данного коридора и наращивание объема перевозок.

Транзитные перевозки являются драйвером роста для экспортных отправок, поскольку именно за счет экспорта возвращается часть оборудования обратно в Китай. В конце 2021 года «Рейл Карго Логистикс – РУС» отправил первый груз в составе контейнерного поезда с собственного терминала Будапешт БИЛК (BILK) в Москву. Эта отправка показала хорошие перспективы сервиса и возможность конкуренции с автотранспортом как по срокам, так и по стоимости.

Положительной динамике вагонных перевозок способствует восстановление деловой активности после ковидных ограничений 2020 года и активное внедрение компанией большого количества готовых продуктов: блок-трейнов, новых маршрутов и схем перевозок. В связи со значительным удорожанием автотранспорта в Европе и проблемами с получением разрешений на перевозки, многие потоки были переориентированы на железную дорогу.

В 2021 году «Рейл Карго Логистикс – РУС» показал значительный рост отгрузок целлюлозно-бумажной и химической промышленности по железной дороге, а также возросла погрузка стройматериалов и строительной техники. В конце года компания расширила географию перевозок сборных грузов из Китая в Россию с еженедельными от-

правками из Иу и Нанкина на терминал Ворсино Калужской области. Также с начала 2022 года планируются отправки 1-2 раза в неделю со станций Сиань и Чунцин.

«Мы успешно справляемся с различными логистическими вызовами, которые последние пару лет происходят на рынке, предлагая клиентам мультимодальные сервисы. Прежде всего, наша стратегия на 2022 год включает в себя развитие контейнерных перевозок Европа – Россия. Предполагаю, что в этом году рынок контейнерных перевозок продолжит рост, и здесь наша задача – увеличить перевозки по всем существующим направлениям», – подытожил директор «Рейл Карго Логистикс – Рус» Андрей Детинкин.

Rail Cargo Logistics – RUS (ООО «Рейл Карго Логистикс – РУС») – логистический оператор, работающий на российском рынке с 2003 года. Входит в Rail Cargo Group (дочерняя компания австрийских железных дорог – ВВ). Компания оказывает полный спектр логистических услуг: ускоренную железнодорожную перевозку, перевалку грузов, доставку от «двери до двери» с обеспечением полной сохранности грузов. Rail Cargo Logistics – RUS организует одиночные отправки, перевозки в составе группы вагонов или в составе поезда, в том числе контейнерного. Компания предлагает своим клиентам индивидуальные логистические решения, обладая профессиональным штатом сотрудников в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске и Шанхае, а также благодаря представительству Rail Cargo Group в 16 странах Европы и широкой международной сети партнеров.

Rail Cargo Logistics – RUS
+7 (499) 682-62-73



МЕТПРОМ.РУ/BOARD RAILWAY –
ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ 2021 ГОДА РОССИЙСКОЕ ПРОМПРОИЗВОДСТВО ВЫХОДИТ ИЗ КРИЗИСА С ОПЕРЕЖЕНИЕМ НЕ ТОЛЬКО РАЗВИТЫХ, НО И КРУПНЕЙШИХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в 2021 году. По оценкам института, по итогам года наблюдается значительный рост производства и спроса на промышленную продукцию. В последние месяцы 2021 года индексам роста российской промышленности удалось опередить как индексы развитых, так и крупнейших развивающихся стран.

Индикаторы состояния производства и спроса на промышленную продукцию в России – индексы ИПЕМ-производство и ИПЕМ-спрос по итогам за 2021 год значительно выросли: индекс производства – на 9,6% (+9,1% за декабрь 2021 года к аналогичному периоду прошлого года), индекс спроса – на 3,7% (+5,2%). При сравнении с 2019 годом индекс ИПЕМ-производство также вырос на 5,1% (+8,6% в декабре 2021 года относительно декабря 2019 года), при этом индекс ИПЕМ-спрос снизился на 1,3% (+0,1%). О методологии расчёта индексов – в справочной информации.

Спрос на продукцию добывающих отраслей вырос по итогам 2021 года: +4,8% (+5,4% за декабрь 2021 года).

Добыча нефти в 2021 году увеличилась на 2,1% до 523,6 млн тонн (+8,4% до 46,1 млн тонн в декабре 2021 года), экспорт нефти сократился на 3,2% до 225,0 млн тонн (+7,0% до 19,9 млн тонн). При этом с августа уровень добычи нефти в рамках сделки ОПЕК+ продолжает ежемесячно увеличиваться на 400 тыс. барр. в сутки, что должно позволить и дальше наращивать добычу.

Экспортные поставки газа в 2021 году выросли на 3,2% (+3,6% за декабрь 2021 года). При этом продолжает сохраняться низкий уровень заполненности ПХГ в Европе (59,6% в декабре 2021 года против 80,1% в декабре 2020 года). Поставки газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» также продолжают увеличиваться. Спотовые цены на газ в Европе в декабре поднимались выше 1900 долл. / тыс. куб. м.

Спрос на продукцию среднетехнологичных отраслей промышленности вырос в 2021 году на 4,3% к 2020 году (+4,0% за декабрь 2021 года).

Внутренний спрос на черные металлы в 2021 году вырос на 3,4% (+29,6% за декабрь 2021 года), экспортные поставки – на 4,1% (-13,5%). В ближайшие месяцы экспортные поставки могут продолжить падение на фоне увеличения экспортных пошлин: с 1 января 2022 года будет повышен минимальный уровень таможенной пошлины на экспорт лома и отходов черных металлов (100 евро/т вместо 70 евро/т), ставка пошлины при этом останется прежней – 5%.

Спрос на цветные металлы в 2021 году со стороны внутреннего рынка значительно вырос (+41,6%, +94,5%), при этом поставки на внешний рынок сократились как по итогам 2021 года, так и в декабре 2021 года (-9,2%, -5,8%). Негативным фактором для экспорта могут стать намере-

ния США ввести антидемпинговые пошлины на ввоз фольги компании «Русал» в размере 62,18%. Для поддержки производителей принято решение об отмене вывозных таможенных пошлин на алюминиевые сплавы с конца ноября (ранее действовала ставка 15%).

Экспортные поставки цемента в 2021 году увеличились на 6,8% (+83,2% в декабре 2021 года), внутренний спрос на цемент увеличился на 3,1% (+5,6%). Динамика внутреннего спроса на цемент хорошо коррелирует с динамикой в строительстве. По данным Росстата, в ноябре 2021 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство», вырос на 6,9% относительно ноября прошлого года (+5,5% за период январь – ноябрь 2021 года).

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в 2021 году сократился на 5,9% к декабрю 2020 года (-13,5% за декабрь 2021 года). Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в 2021 году выросла на 17,5% (-1,3% за декабрь 2021 года) за счёт роста поставок на внутренний рынок – на 20,0% (+3,4%), при этом поставки в экспортном направлении сократились на 6,4% (-36,5%).

Производство легковых автомобилей, по данным Росстата, в ноябре 2021 года сократилось на 18,4% (+9,3% за период январь – ноябрь 2021 года). По данным АЕБ, продажи в 2021 году выросли на 4,3% (-19,9% за декабрь 2021 года). К основным причинам падения относится нарушение глобальных цепочек поставок и последовавшая за этим нехватка ряда комплектующих (преимущественно микросхем), выпуск которых был сокращен из-за пандемии коронавируса.

«Сравнение динамики индексов промышленного производства по странам мира показывает, что российской промышленности не только удалось избежать глубокого провала в периоды максимальных коронавирусных ограничений, но и выйти на стабильную траекторию роста, — говорит заместитель руководителя департамента исследований ТЭН ИПЕМ Евгений Рудаков. — Более того, в последние месяцы 2021 года российские промышленные индексы обогнали по динамике роста как индексы развитых, так и крупнейших развивающихся стран».

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

125009, г. Москва, ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1
(БЦ «Чайна Плаза»)
+7 (495) 690-14-26, +7 (495) 697-61-11,
<http://www.ipem.ru/>

ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ДЕКАБРЬ 2021

ИПЕМ-производство + 9,1%

ИПЕМ-спрос + 5,2%

Основные выводы

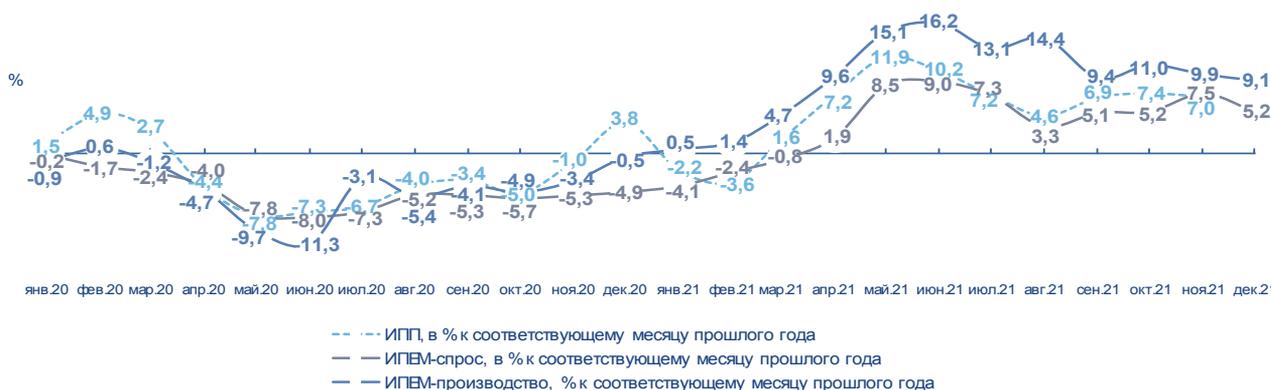
Итоги развития промышленности в декабре 2021 года (к декабрю 2020 года):

индекс **ИПЕМ-производство** +9,1% (+9,6% за период январь – декабрь 2021 года)
индекс **ИПЕМ-спрос** +5,2% (+3,7%)

Индекс **ИПЕМ-спрос** в отраслевом разрезе в декабре 2021 года:

- Добывающие отрасли +5,4% (+4,8% за период январь – декабрь 2021 года)
- Низкотехнологичные отрасли +10,7% (+1,1%)
- Среднетехнологичные отрасли +4,0% (+4,3%)
- Высокотехнологичные отрасли -13,5% (-5,9%)

Динамика индексов развития промышленности*



* значения индекса ИПЕМ-спрос скорректированы с 2020 года

ИПЕМ-спрос: добывающие отрасли

Индекс спроса в добывающих отраслях вырос в декабре 2021 года:
+5,4% к декабрю 2020 года (**+4,8%** за период январь – декабрь 2021 года)

На фоне восстановления мирового спроса на нефть продолжается увеличение согласованного уровня добычи нефти в рамках сделки ОПЕК+. С августа общий для стран-участниц уровень добычи ежемесячно увеличивается на 400 тыс. барр. в сутки, действие соглашения было продлено до декабря 2022 года. Согласно данным Минэнерго России по итогам декабря обязательства Российской Федерации по сокращению добычи нефти в рамках соглашения ОПЕК+ выполнены в полном объеме.

В декабре 2021 года экспортные поставки газа выросли относительно аналогичного периода прошлого года, при этом сохраняется низкий уровень заполненности ПХГ в Европе (59,6% в декабре 2021 года против 80,1% в декабре 2020 года). Поставки с начала года выросли в Сербию (+85,8%), Турцию (+83,7%), Словению (+53,9%), Болгарию (+43,8%), Италию (+19,5%), Германию (+16,8%), Грецию (+12,2%), Финляндию (+9,1%), Польшу (+7,5%). Поставки газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» также продолжают увеличиваться. Спотовые цены на газ в Европе в декабре поднимались выше 1900 долл. / тыс. куб. м.

В декабре 2021 года экспортные поставки угля продолжили падение, несмотря на растущий спрос со стороны стран Азии и Европы. Имеющиеся инфраструктурные ограничения на Дальнем Востоке не позволяют провезти весь дополнительный объем угля на рынок стран АТР. На фоне роста спроса на уголь в Европе продолжает расти и стоимость квот на выбросы парниковых газов в EU ETS. К концу декабря цены достигли почти 80 € / т CO₂.

Динамика индекса спроса добывающих отраслей



Добыча нефти в декабре 2021 года выросла на **8,4%** относительно декабря 2020 года, экспорт нефти – на **7,0%** (см. слайд №8).

Добыча газа в декабре 2021 года увеличилась на **3,3%** относительно декабря прошлого года, экспорт газа в дальнее зарубежье вырос на **3,6%** (см. слайд №9).

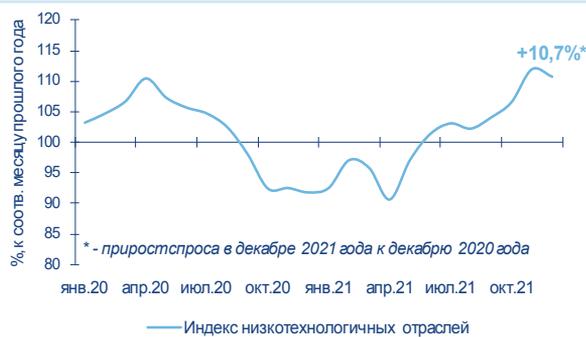
Добыча угля в декабре 2021 года увеличилась на **6,2%** относительно декабря прошлого года, экспорт угля сократился на **1,7%** (см. слайд №10).

ИПЕМ-спрос: низкотехнологичные отрасли

Индекс спроса на продукцию низкотехнологичных отраслей в декабре 2021 года вырос: **+10,7%** к декабрю 2020 года (**+1,1%** за период январь – декабрь 2021 года)

По данным Росстата, в ноябре 2021 года производство в большинстве подотраслей легкой промышленности продолжило рост относительно аналогичного периода прошлого года: производство кожи и изделий из кожи увеличилось на **8,1%** (**+11,1%** за период январь – ноябрь 2021 года), пищевых продуктов – на **6,5%** (**+2,5%**), текстильное производство – на **0,2%** (**+7,9%**), производство напитков – на **18,6%** (**+8,8%**), производство одежды – на **2,7%** (**+3,7%**).

Динамика индекса спроса низкотехнологичных отраслей



В декабре 2021 года состоялось открытие новых крупных производств в низкотехнологичных отраслях:

- открыта первая очередь завода по производству фанеры в Вологодской области (инвестиции 1,0 млрд руб.);
- открыт завод по производству древесноволокнистых плит в Калужской области (инвестиции 15,0 млрд руб.);
- запущена швейная фабрика по производству рабочей одежды в Республике Башкортостан (инвестиции 0,7 млрд руб.).

ИПЕМ-спрос: среднетехнологичные отрасли

Индекс спроса в среднетехнологичных отраслях в декабре 2021 года вырос: **+4,0%** к декабрю 2020 года (**+4,3%** за период январь – декабрь 2021 года)

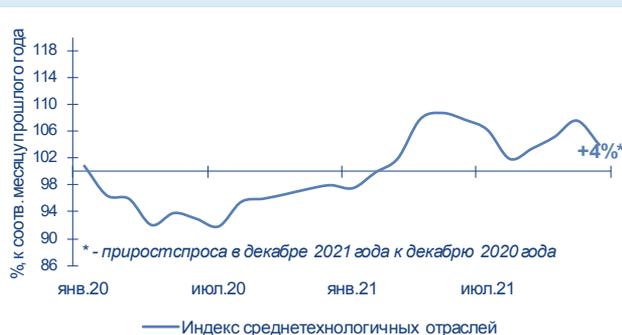
Внутренний спрос на черные металлы в декабре 2021 года вырос на **29,6%** (**+3,4%** за январь – декабрь 2021 года), экспортные поставки сократились на **13,5%** (**+4,1%**). Дополнительное падение экспортных поставок в ближайшие месяцы может быть вызвано повышением с 1 января 2022 года минимального уровня таможенной пошлины на экспорт лома и отходов черных металлов (100 евро/т вместо 70 евро/т), ставка пошлины при этом останется прежней – 5%.

Спрос на цветные металлы в декабре 2021 года со стороны внутреннего рынка практически удвоился (**+94,5%**, **+41,6%**), поставки на внешний рынок сократились (**-5,8%**, **-9,2%**). Негативным фактором для экспорта могут стать намерения США ввести антидемпинговые пошлины на ввоз фольги компании «Русал» в размере 62,18%. Для поддержки производителей принято решение об отмене вывозных таможенных пошлин на алюминиевые сплавы с конца декабря (ранее действовала ставка 15%).

Спрос на химические и минеральные удобрения в декабре 2021 года вырос на внутреннем рынке (**+4,9%**, **-0,7%**), поставки на внешний рынок также продолжили расти (**+6,5%**, **+3,8%**). К причинам роста экспорта относится сокращение мирового производства азотных удобрений, требующих большого объема природного газа, цены на который значительно выросли.

Экспортные поставки цемента в декабре 2021 года увеличились на **83,2%** (**+6,8%**), внутренний спрос на цемент увеличился на **5,6%** (**+3,1%**). Динамика внутреннего спроса на цемент хорошо коррелирует с динамикой в строительстве. По данным Росстата в ноябре 2021 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство» вырос на **6,9%** относительно ноября 2020 года (**+5,5%** за период январь – ноябрь 2021 года).

Динамика индекса спроса среднетехнологичных отраслей



В декабре 2021 года состоялось открытие новых крупных производств:

- состоялся запуск четвертой производственной линии по выпуску полимерной упаковки в Новосибирской области (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- состоялся запуск первой очереди Тайшетского алюминиевого завода в Иркутской области (инвестиции в проект 100 млрд руб.);
- Введена в эксплуатацию установка по производству концентрированного формалина в Пермском крае (инвестиции в проект в целом 6,3 млрд руб.);
- начато комплексное опробование установок газофракционирования, каталитической изодепарафинизации дизельного топлива, а также второй установки замедленного коксования (УЗК-2) в Республике Татарстан (инвестиции

ИПЕМ-спрос: высокотехнологичные отрасли

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в декабре 2021 года сократился:

-13,5% к декабрю 2020 года (**-5,9%** за период январь – декабрь 2021 года)

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в декабре 2021 года снизилась к аналогичному периоду прошлого года (**-1,3%**; **+17,5%** за период январь – декабрь 2021 года), поставки на внутренний рынок продолжили расти (**+3,4%**, **+20,0%**), при этом поставки в экспортном направлении сократились на **36,5%** (**-6,4%**).

Производство легковых автомобилей по данным Росстата в ноябре 2021 года сократилось на **18,4%** (**+9,3%** за период январь – ноябрь 2021 года). По данным АЕБ продажи в декабре 2021 года также сократились на **19,9%** (**+4,3%** за период январь – декабрь 2021 года). К основным причинам падения относится нехватка комплектующих (преимущественно микросхем), выпуск которых был сокращен из-за пандемии коронавируса.

Продолжается рост выпуска грузовых вагонов (**+10,3%** в ноябре 2021 года, **+9,5%** за период январь – ноябрь 2021 года).

В декабре 2021 года состоялось открытие новых крупных производств в высокотехнологичных отраслях:

- открыто производство компрессоров газотурбинных двигателей в Самарской области (инвестиции 4,8 млрд руб.);
- открыто производство светодиодных ламп и осветительного оборудования в Республике Башкортостан (инвестиции 0,5 млрд руб.);
- запущен завод вентиляционного оборудования в Белгородской области (инвестиции 0,5 млрд руб.).

Динамика индекса спроса высокотехнологичных отраслей



Динамика отгрузки на внутренний и внешний рынок по основным категориям машиностроительной продукции в декабре 2021 года:

Категория оборудования	Внутренние поставки		Экспорт	
	декабрь 21 / декабрь 20	янв. – дек. 21 / янв. – дек. 20	декабрь 21 / декабрь 20	янв. – дек. 21 / янв. – дек. 20
Горношахтное	17,6%	-1,5%	-51,9%	-40,0%
Детали машин	33,7%	38,8%	-88,7%	-55,3%
Металлургическое	100,0%	-10,4%	-110,4%	26,6%
Различного назначения	35,3%	37,1%	-55,5%	-27,6%
Строительно-дорожное	15,7%	35,7%	35,5%	65,3%
Электро-техническое	-38,4%	-4,8%	50,8%	95,5%
Энергетическое	-43,0%	-23,8%	-92,5%	-10,9%

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в декабре 2021 года:

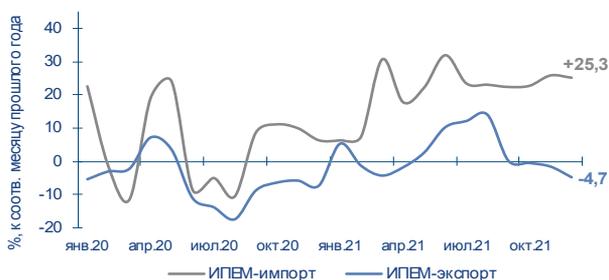
индекс ИПЕМ-импорт – +25,3%

индекс ИПЕМ-экспорт – -4,7%

Отгрузка товаров на внешний и внутренний рынок

Основные категории	Отгрузка на внутренний рынок		Отгрузка на внешний рынок	
	декабрь 2021 / декабрь 2020	янв. – дек. 2021 / янв. – дек. 2020	декабрь 2021 / декабрь 2020	янв. – дек. 2021 / янв. – дек. 2020
каменный уголь	-3,2%	1,4%	-7,0%	4,6%
черные металлы	29,6%	3,4%	-13,5%	4,1%
цветные металлы	94,5%	41,6%	-5,8%	-9,2%
лом черных металлов	6,9%	14,9%	-34,7%	0,6%
руда железная и марганцевая	0,7%	0,8%	-16,9%	-7,4%
руда цветная и серное сырье	1,0%	-3,5%	-22,8%	6,9%
цемент	5,6%	3,1%	83,2%	6,8%
строительные грузы	4,1%	-5,2%	4,2%	13,5%
химические и минеральные удобрения	4,9%	-0,7%	6,5%	3,8%
лесные грузы	5,9%	7,0%	-30,1%	-4,8%

Динамика индексов



Отгрузка товаров на внутренний рынок



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* - данные за ноябрь 2021 года



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2021	
	млн т	к янв. – дек. 2020
ПАО «НК «Роснефть»	186,0	-1,9%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	76,1	1,3%
ПАО «Газпром нефть»	56,6	-0,2%
ПАО «Сургутнефтегаз»	55,5	1,3%
ПАО «Татнефть»	27,8	7,0%
ПАО «НОВАТЭК»	11,9	0,1%

Ключевые показатели нефтедобывающей отрасли

Основные показатели	декабрь 2021		янв. – дек. 2021	
	млн т	к дек. 2020	млн т	к янв. – дек. 2020
Добыча нефти	46,1	8,4%	523,6	2,1%
Первичная переработка нефти на НПЗ России	24,7	7,0%	280,5	3,9%
Экспорт нефти	19,9	7,0%	225,0	-3,2%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:*	35,7	8,2%	384,6	0,8%
сырой нефти	20,5	17,1%	216,3	0,0%
нефтепродуктов	11,5	-5,7%	134,2	3,0%



Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* - прирост за январь-ноябрь 2021 года
** - данные за ноябрь 2021 года



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	декабрь 2021		янв. – дек. 2021	
	к декабрю 2020		к янв. – дек. 2020	
Добыча газа, млрд м ³	69,0	3,3%	762,3	10,0%
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м ³	13,6	3,6%	185,1	3,2%
Перевалка сжиженного газа в российских портах**, млн т	3,1	6,9%	29,3	-0,9%

Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2021	
	млрд м ³	к янв. – дек. 2020
ПАО «Газпром»	514,8	13,7%
ПАО «НОВАТЭК»*	77,2	6,8%
ПАО «НК «Роснефть»*	42,8	1,5%
ПАО «Газпром нефть»*	25,8	16,6%
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	19,1	-7,7%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	9,1	-1,0%
ПАО НК «Русснефть»*	2,1	-4,0%
ПАО «Татнефть»*	0,8	10,5%
ПАО «НГК «Славнефть»*	0,6	10,6%
ПАО АНК «Башнефть»*	0,5	4,1%

Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI
*- данные за ноябрь 2021 года



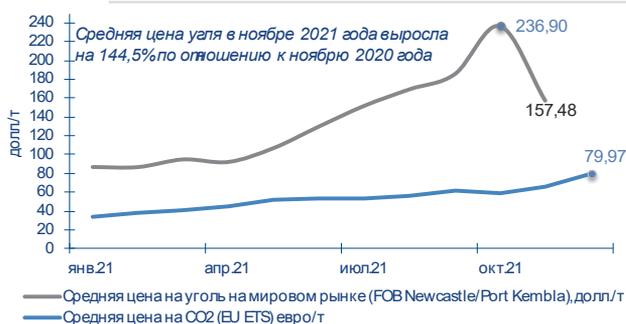
Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	декабрь 2021		янв. – дек. 2021	
	млн т	к дек. 2020	млн т	к янв. – дек. 2020
Добыча угля	39,0	6,2%	436,6	8,8%
Экспорт угля	16,5	-1,7%	211,7	9,7%
Перевалка угля в российских портах*	15,3	-7,3%	187,5	9,2%

Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	декабрь 2021	
	млн т	к декабрю 2020
АО «СУЭК»	8,7	-1,6%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»	3,7	-5,4%
ООО «УК «Сибантрацит»»	1,9	23,9%
АО ХК «СДС-Уголь»	1,5	-16,0%
ООО «Компания Востсибуголь»	1,3	25,6%
ПАО «Южный Кузбасс»	0,7	12,3%
АО «ХК «Якутуголь»	0,3	58,4%

Цена энергетического угля



Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

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

Ключевые показатели

Показатели	декабрь 2021		янв. – дек. 2021	
	млрд кВт·ч	к дек. 2020	млрд кВт·ч	к янв. – дек. 2020
Потребление электроэнергии	109,3	4,2%	1 107,1	5,4%
Выработка электроэнергии	111,7	4,8%	1 131,2	6,4%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед

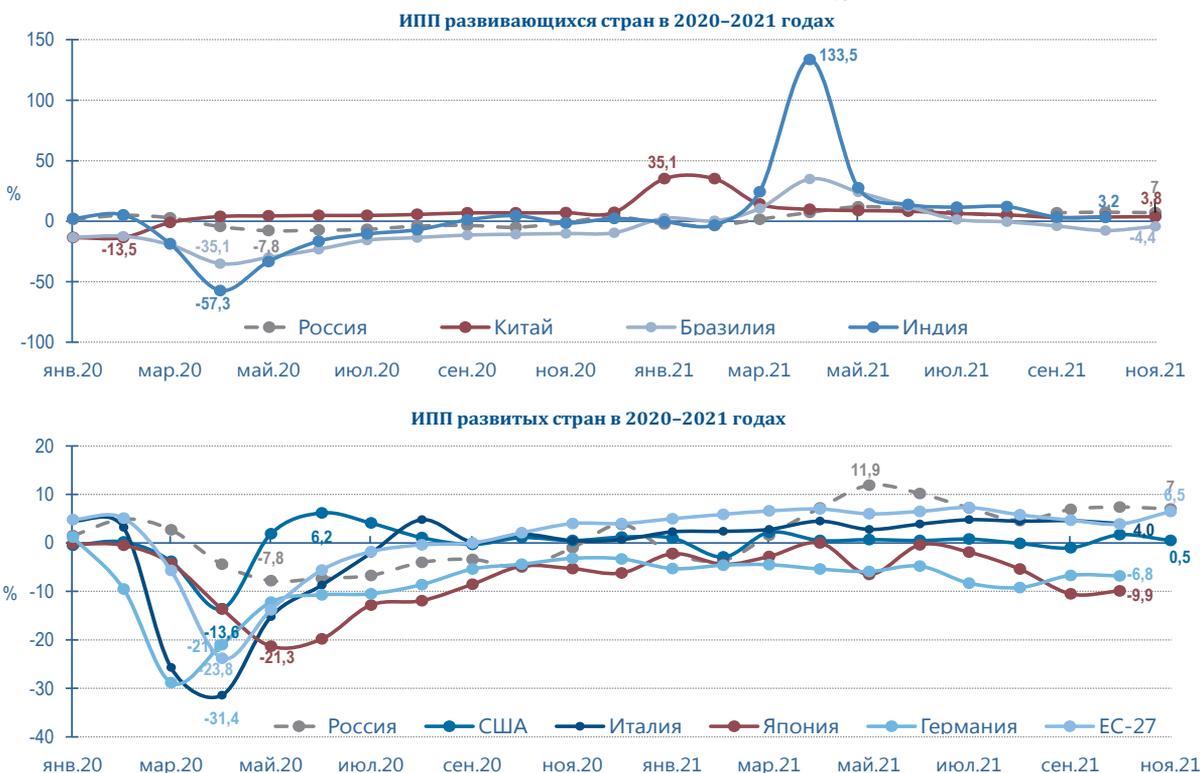


Ключевые показатели

Показатели	декабрь 2021	декабрь 2021 / декабрь 2020
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	-9,4 °C	0,97°C ↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 427,5	14,3%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 017,6	14,3%

Индексы промышленного производства стран мира

по данным Росстата и других национальных статистических служб



РЫНОК ПРОИЗВОДСТВА И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ 2021: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

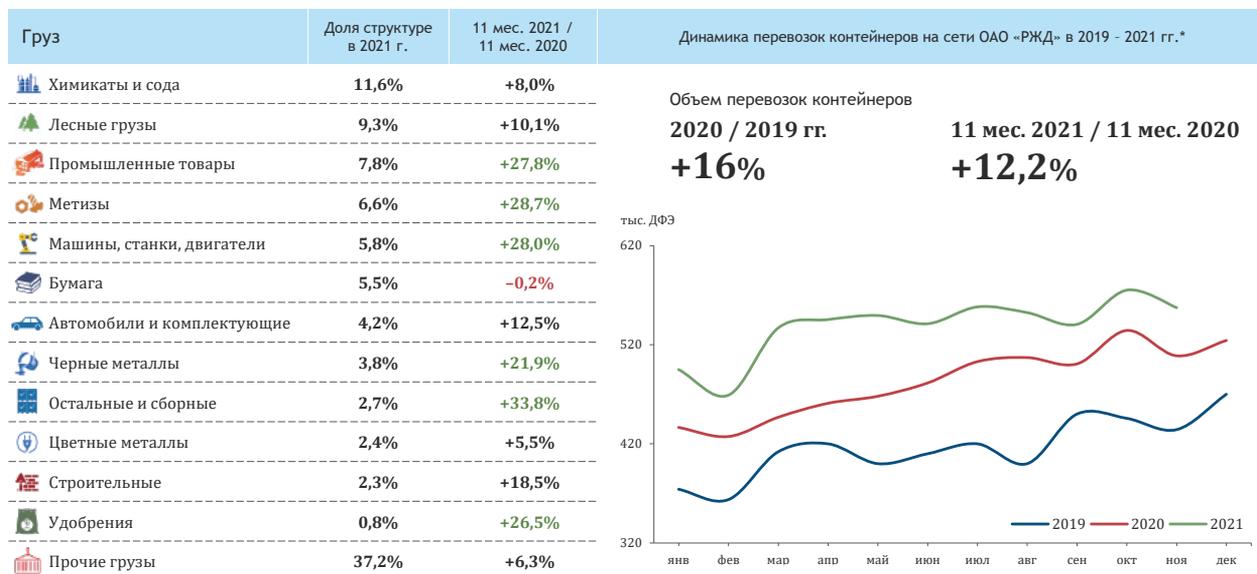
Слободяник Александр, заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта

В 2021 году произошло существенное увеличение доли фитинговых платформ в структуре производства вагонов



* Предварительные данные о выпуске грузовых вагонов

Отправки контейнеров железнодорожным транспортом продолжают увеличиваться



* По данным ОАО «РЖД»

Динамика погрузки грузов в сторону портов России

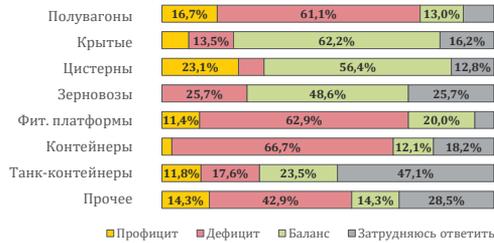


* По данным пресс-релизов ОАО «РЖД», данные за 11 месяцев 2021 года

Результаты опроса участников рынка в октябре текущего года*

Профицит/дефицит грузовых вагонов

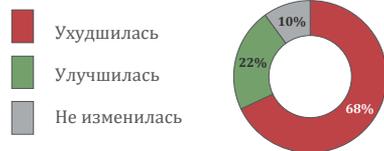
Существует ли профицит/дефицит подвижного состава?



Где наиболее остро ощущается дефицит полувагонов?***



Как изменилась ситуация с дефицитом полувагонов с начала года?



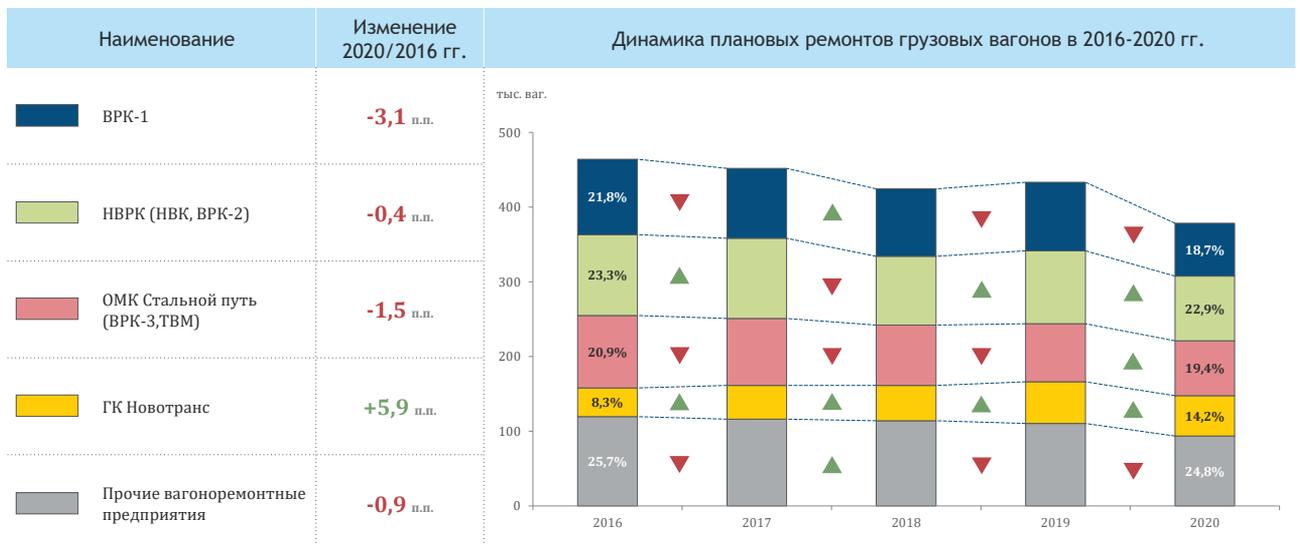
Когда ожидается профицит на рынке полувагонов?



* Опрос проводился в рамках XII ежегодной конференции «Рынок железнодорожного подвижного состава и операторских услуг»

** На данный вопрос респонденты могли выбирать несколько вариантов ответов

Ретроспективный анализ рынка плановых ремонтов грузовых вагонов в 2016-2020 гг.



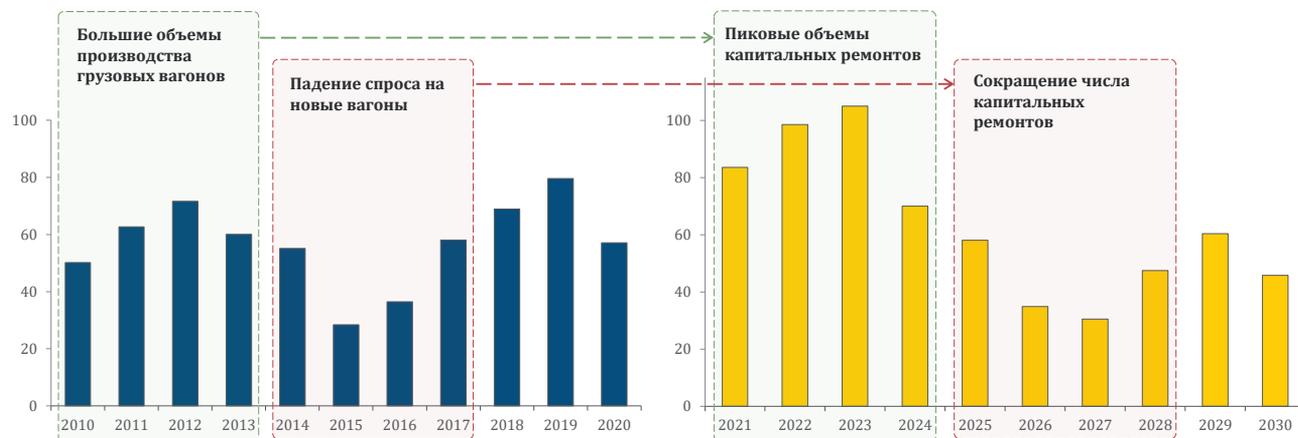
Прогноз объемов плановых ремонтов грузовых вагонов на период до 2025 года



Оценка факторов колебаний прогнозируемых объемов капитальных ремонтов в 2021 - 2030 годы

Производство грузовых вагонов в РФ в 2010 - 2020 годы, ед.

Прогноз объема капитальных ремонтов в 2021 - 2030 годы, ед.



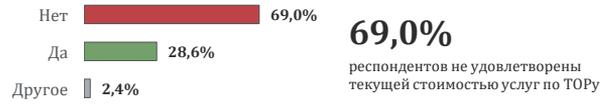
Результаты опроса участников рынка в октябре текущего года*:

Ремонты грузовых вагонов

Изменилась ли стоимость планового ремонта с начала года?

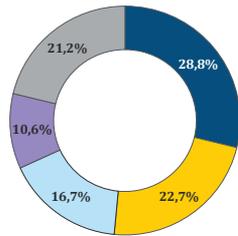


Удовлетворяет ли текущая стоимость услуг по ТОРу?



Удовлетворяет ли качество услуг по ремонту вагонов? **

- Не удовлетворены услугами по ТОРу
- Не удовлетворены услугами по плановому ремонту
- Удовлетворены услугами по плановому ремонту
- Удовлетворены услугами по ТОРу
- Затрудняюсь ответить



Целесообразно ли сокращение межремонтных сроков иннов. вагонов?



* Опрос проводился в рамках XII ежегодной конференции «Рынок железнодорожного подвижного состава и операторских услуг»
** На данный вопрос респонденты могли выбирать несколько вариантов ответов

Прогноз основных показателей рынка производства и ремонта грузовых вагонов до 2025 г.



СОСТОЯНИЕ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В 2021 ГОДУ

Владимир Савчук, заместитель генерального директора

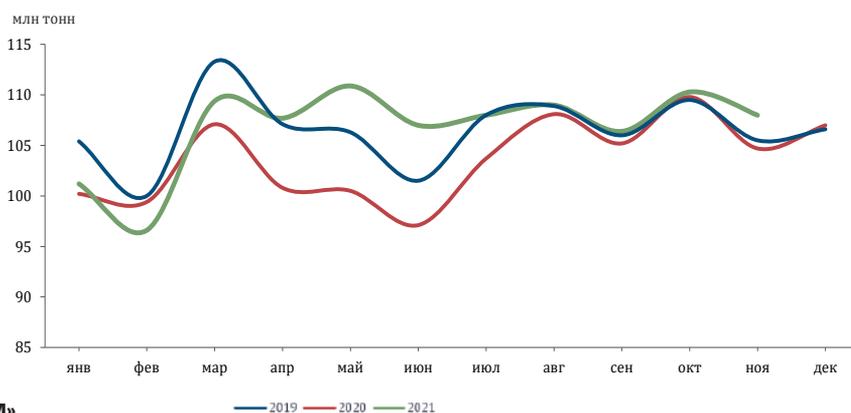
Погрузка на сети ОАО «РЖД» по итогам 11 месяцев 2021 года (1/2)

108,0 млн т | **+3,1%** к ноябрю 2020 г.
погружено в ноябре 2021 г.

1,17 млрд т | **+3,3%** к январю-ноябрю 2020 г.
погружено в январе-ноябре 2021 г.

1,8 млн ед.
погружено вагонов* в ноябре 2021 г.

Все грузы



* Оценка АНО «ИПЕМ»

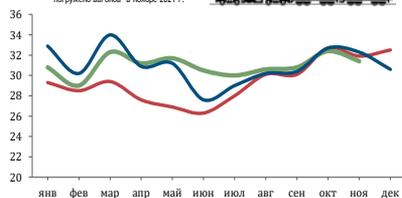
Погрузка на сети ОАО «РЖД» по итогам 11 месяцев 2021 года (2/2)

31,4 млн т | **-1,6%** к ноябрю 2020 г.
погружено в ноябре 2021 г.

340,7 млн т | **+6,2%** к январю-ноябрю 2020 г.
погружено в январе-ноябре 2021 г.

442,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2021 г.

Каменный уголь

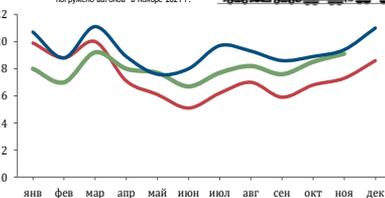


19,1 млн т | **+10,4%** к ноябрю 2020 г.
погружено в ноябре 2021 г.

197,7 млн т | **+3,9%** к январю-ноябрю 2020 г.
погружено в январе-ноябре 2021 г.

328,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2021 г.

Нефть и нефтепродукты

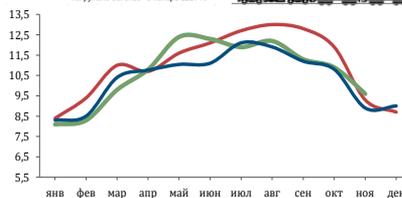


9,6 млн т | **+3,2%** к ноябрю 2020 г.
погружено в ноябре 2021 г.

117,6 млн т | **-4,3%** к январю-ноябрю 2020 г.
погружено в январе-ноябре 2021 г.

143,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2021 г.

Строительные материалы

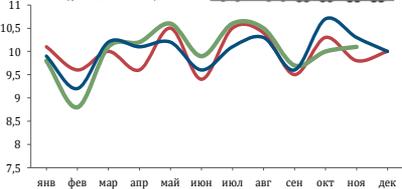


10,1 млн т | **+3,1%** к ноябрю 2020 г.
погружено в ноябре 2021 г.

110,3 млн т | **+0,5%** к январю-ноябрю 2020 г.
погружено в январе-ноябре 2021 г.

145,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2021 г.

Железная руда

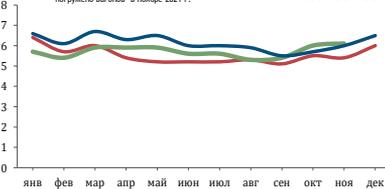


6,1 млн т | **+13,0%** к ноябрю 2020 г.
погружено в ноябре 2021 г.

62,8 млн т | **+3,9%** к январю-ноябрю 2020 г.
погружено в январе-ноябре 2021 г.

96,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2021 г.

Черные металлы

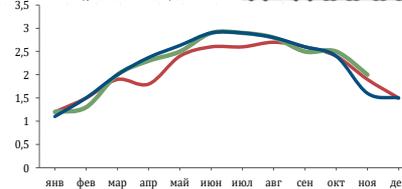


2,0 млн т | **+5,3%** к ноябрю 2020 г.
погружено в ноябре 2021 г.

24,9 млн т | **+5,4%** к январю-ноябрю 2020 г.
погружено в январе-ноябре 2021 г.

29,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в ноябре 2021 г.

Цемент



* Оценка АНО «ИПЕМ»

— 2019 — 2020 — 2021

В 2021 году наблюдается снижение доли транспортных расходов на услуги ОАО «РЖД» при экспорте грузов

Наименование	Транспортная составляющая за услуги ОАО «РЖД» ¹ , %	Изменение транспортной составляющей к 2020 г	Цена ² , тыс. руб./тонна	Рост цены (2021 г./2020 г.)
 Каменный уголь	30,2% 10,4%	-19,8 п.п.	4,5 13,4	<i>в 3 раза</i>
 Черные металлы	8,2% 6,1%	-2,1 п.п.	35,5 49,4	<i>на 39,4%</i>
 Химические и минеральные удобрения	7,1% 3,4%	-3,7 п.п.	18,8 41,1	<i>в 2,2 раза</i>
 Зерно	6,1% 5,2%	-0,9 п.п.	18,4 22,5	<i>на 22,4%</i>

Основные места возникновения и поглощения грузопотока горно-металлургических грузов в России



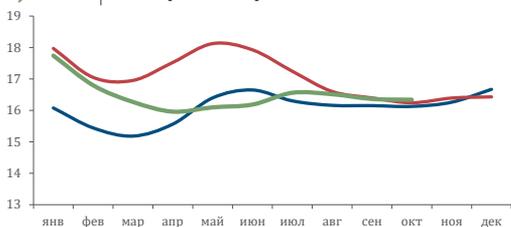
В перспективе до 2030 года ключевыми регионами возникновения грузовой базы горно-металлургических грузов будут являться Сибирь, Дальний Восток, Урал и Центральная часть России. Основная доля увеличенной грузовой базы горно-металлургических грузов будет отправляться железнодорожным транспортом на экспорт через порты. Ввод новых мощностей составит более 100 млн тонн во всех бассейнах: порты Северо-Запада, Дальнего Востока и Юга страны

Условные обозначения
 Места зарождения грузопотока
 Места поглощения грузопотока

Качественные показатели работы ОАО «РЖД» по итогам 10 месяцев 2021 года

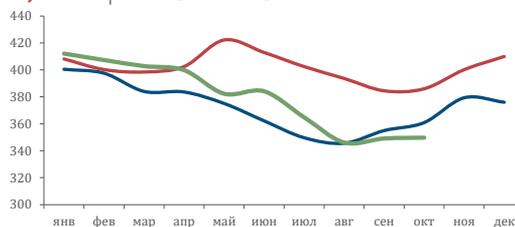
16,5 сут. | январь-октябрь 2021 г.
-4,1% | к январю-октябрю 2020 г.

Средний оборот вагона



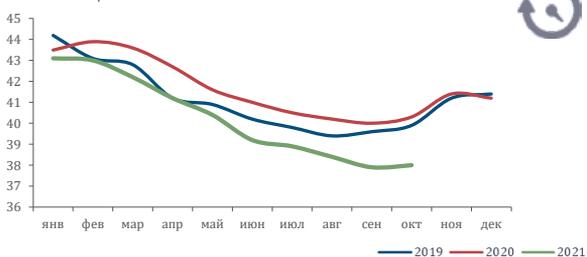
379,3 км/сут. | январь-октябрь 2021 г.
-5,4% | к январю-октябрю 2020 г.

Сред. скорость дост. отправки



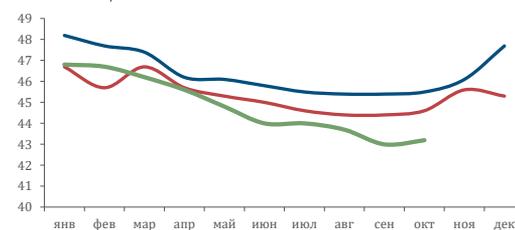
40,1 км/ч. | январь-октябрь 2021 г.
-3,6% | к январю-октябрю 2020 г.

Участковая скорость



44,7 км/ч. | январь-октябрь 2021 г.
-1,5% | к январю-октябрю 2020 г.

Техническая скорость



Оценка высвобождения парка грузовых вагонов при сокращении оборота вагона на 1 сутки

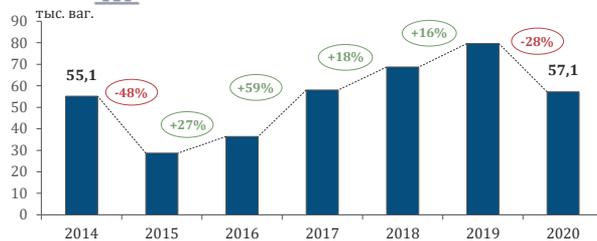


Эффект от сокращения оборота вагона на **▼ 1** сутки

Род вагона	Высвобождение парка	Доля от производства в 2020 г.
 Полувагоны	≈ 30 тыс. полувагонов	 131%
 Фитинговые платформы	≈ 5 тыс. платформ	 46%

Анализ производства грузовых вагонов на территории Российской Федерации в 2014-2020 гг.

Динамика производства грузовых вагонов в 2014-2020 гг.



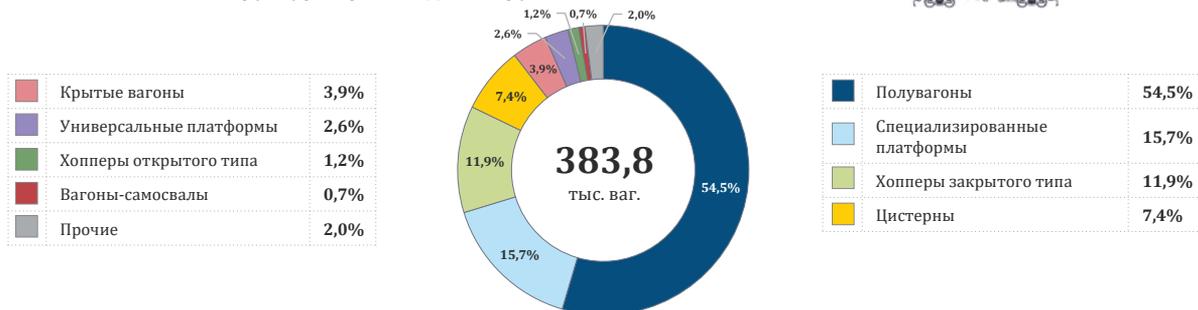
+3,6%

Рост производства грузовых вагонов в 2020 г. относительно 2014 г.

79,6
тыс. ваг.

Максимальное производство грузовых вагонов за период (2019 г.)

Структура производства грузовых вагонов за 2014-2020 гг.



Анализ изменения парка грузовых вагонов на территории Российской Федерации в 2014-2020 гг. (1/3)

Все вагоны

Динамика поставок всех грузовых вагонов на территории РФ в 2014-2020 гг.



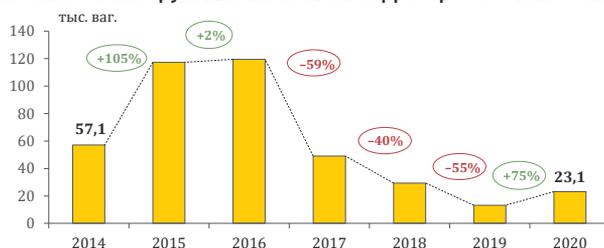
29,6%

Доля от парка вагонов на конец периода

356,5
тыс. ваг.

Поставки всех вагонов за период

Динамика списания всех грузовых вагонов на территории РФ в 2014-2020 гг.



32,5%

Доля от парка вагонов на начало периода

408,6
тыс. ваг.

Списание всех вагонов за период

Массовое списание универсальных полувагонов ожидается в 2032-2034 гг. (прогноз ИПЕМ)

Все вагоны



Массовое списание парка универсальных полувагонов

2032-2034 гг.

34% от текущего парка

Доля универсальных полувагонов в списании парка

2021-2030 гг.

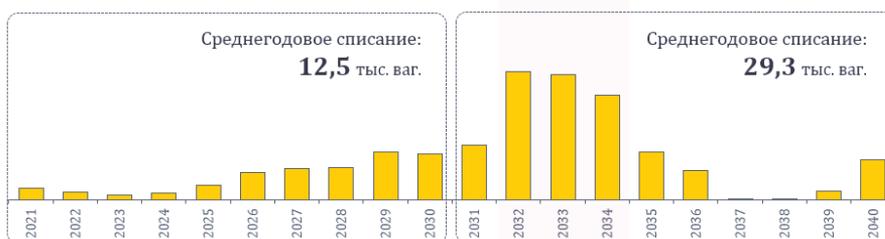
47%

Доля универсальных полувагонов в списании парка

2031-2040 гг.

62%

Универсальные полувагоны



До 2030 года ожидаются относительно низкие среднегодовые объемы списания парка

Род вагона	Среднегодовое списание в 2021-30 гг.	Среднегодовое списание в 2031-40 гг.	Пики списания
 Универсальные полувагоны	12,0 тыс. ваг.	29,3 тыс. ваг.	В 2032-2034 гг.
 Цистерны для нефтепродуктов	4,5 тыс. ваг.	6,3 тыс. ваг.	В 2034-2036 гг.
 Крытые вагоны	1,6 тыс. ваг.	1,5 тыс. ваг.	2023-2026 гг. 2038-2040 гг.
 Фитинговые платформы	0,9 тыс. ваг.	1,5 тыс. ваг.	В 2039-2040 гг.
 Хоппер-зерновозы	0,9 тыс. ваг.	0,7 тыс. ваг.	2023 г.
 Хоппер-минераловозы	0,5 тыс. ваг.	2,0 тыс. ваг.	В 2031-2033 гг.

Андрей Гурьев

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ

В книге собраны наиболее интересные интервью автора за последние 10 лет. Это беседы с руководителями Министерства путей сообщения, Министерства транспорта, других органов исполнительной и законодательной власти, ОАО «Российские железные дороги», частных транспортных компаний, учеными, экспертами и др. Разговор в них идет как о производственных вопросах, в частности о непростых перипетиях реформирования железнодорожного транспорта, так и на личные темы. Выпуск книги приурочен к 175-летию железных дорог России и 55-летию автора.

Продолжение (начало в № 4 (49) – 10 (125))

РЖД-Партнер, № 6, март 2012 г.

Алексей Цыденов, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта

– Дефицит пропускной способности порождает дефицит вагонов, хотя физически их уже больше, чем нужно. Как, по Вашему мнению, нужно развивать в ближайшей перспективе инфраструктуру, за счет каких источников? Какова здесь может быть роль инструментов рыночного характера?

– Нужно не забывать, что у нас цель – не развитие инфраструктуры ради развития инфраструктуры, а увеличение объема перевозок, повышение пропускной способности сети, рост эффективности ее работы. Этого нужно добиваться прежде всего с помощью увеличения интенсивности эксплуатации имеющихся ресурсов. И результат будет зависеть от количества и качества локомотивного парка, его производительности, скорости и интервалов движения поездов, веса поезда, перерабатывающей способности сортировочных станций и от того, насколько пути забиты неисправными вагонами, то есть от наличия ремонтных мощностей и т. д. Если мы будем строить больше путей и больше забивать их неисправными или простаивающими без движения вагонами, то эффекта не добьемся. У нас 35% БАМа имеет еще полуавтоблокировку. Мы можем увеличить здесь пропускную способность минимум на 30% без строительства вторых путей за счет реализации других мер – увеличения массы и длины поезда, модернизации устройств СЦБ, сокращения интервалов движения, внедрения новых технологий, в том числе ГЛОНАСС, и т. п. Это, конечно, все равно потребует инвестиций. Но все мероприятия должны быть выстроены в приоритетном порядке, исходя из сроков и стоимости реализации, влияния на увеличение пропускной и провозной способности. Минтрансом, РЖД и Агентством проведена большая работа в данном направлении, и перечень мероприятий в основном определен.

– Деньги на эти цели должно выделять преимущественно само ОАО «РЖД»?

– На недавнем совещании в Кемерово под руководством председателя правительства были приняты важные решения.

Прежде всего хочу обратить внимание на сам принцип: любое усиление инфраструктуры следует оценивать с

точки зрения того, кому это нужно. Вот, например, есть грузоотправитель, который хочет перевозить в определенном направлении больше руды. Для этого надо развить инфраструктуру. Считаем: при объявленном объеме перевозок окупается ли этот проект для перевозчика? Если да, то тогда ОАО «РЖД» заключает с грузоотправителем долгосрочный договор на предоставление определенных объемов грузов и модернизирует инфраструктуру. Если грузоотправитель отказался предоставлять груз, он платит неустойку. Это позволяет более ответственно подходить к развитию инфраструктуры.

– Но государство не гарантирует в случае банкротства грузовладельца оплату расходов ОАО «РЖД»?

– Нет, не гарантирует. Но есть другая схема. Когда проект заведомо не окупается для перевозчика при действующих тарифах, тогда рассматривается его бюджетная эффективность в целом. То есть рассчитывается, какой эффект принесет развитие производства, для которого необходимо развить железнодорожную инфраструктуру, в части налоговой базы. Затем эти дополнительно генерируемые налоги «подкрашиваются» – и в том же объеме возвращаются на развитие инфраструктуры через механизмы Инвестфонда. Я считаю, что это кардинальное решение. – В постановлении правительства № 643 от 5 августа 2009 года о регулировании тарифов предусмотрена реализация принципа предоставления ОАО «РЖД» права самостоятельно устанавливать тариф на перевозку в рамках определенного ФСТ коридора.

Я за то, чтобы уровень тарифов был привязан в неких коридорах к спросу и стоимости груза

То есть там, где спрос на перевозки превышает предложение, цена может увеличиваться и дополнительный капитал пойдет на развитие инфраструктурного предложения. И наоборот. Следует ли, по Вашему мнению, активизировать реализацию этой меры на практике?

– Конечно. Я за то, чтобы уровень тарифов был привязан в неких коридорах к спросу и стоимости груза. Например, выросла цена металла на мировом рынке. Почему бы в какой-то доле не повысить инфраструктурный тариф на его перевозку, чтобы эти деньги направить на развитие инфраструктуры и увеличение перевозок того же груза? Но в данном вопросе определяющей является позиция Минэкономразвития, которое категорически против любых инвестиционных составляющих в тарифе. Причем все

понимают, что, как Вы совершенно верно заметили, все остальные участники логистической цепочки – и стивидоры, и владельцы подвижного состава, и представители других видов транспорта – они же все равно свою рыночную часть стоимости перевозки заберут. Здесь рынок все отрегулирует, только не в пользу железной дороги.

– Насколько Агентство намерено участвовать в формировании системы саморегулирования на железнодорожном транспорте?

– Участвовать мы будем обязательно и даже возглавлять и стимулировать эту работу. Но я не разделяю мнения, что полная передача регулирования в руки СПО решит все вопросы. У нас ушли от лицензирования в строительстве, но, как показала практика, государственные органы, оказываются, во многом регулировали отрасль как минимум не хуже, чем потом это стали делать СПО. Но то, что развитие саморегулирования заставит самих участников рынка более вдумчиво относиться к решению вопросов, выстроит дисциплину и внутренние стандарты внутри бизнес-сообщества, – это так. И это, безусловно, полезно.

– А должна быть одна СПО в отрасли или несколько?

– Оптимально – одна. Их не может быть десятки, потому что тогда сама идея себя дискредитирует. И даже если их будет несколько, то возникнет конкуренция между СПО, а значит, привлечение новых членов будет идти за счет снижения к ним требований. Возможным мне кажется существование нескольких саморегулируемых организаций с дифференциацией по бизнес-нишам, например, по какому-то специализированным перевозкам или грузам.

Наряду с этим в любом случае очень многое будет зависеть от персоналий. Если во главе СПО окажутся люди, которые будут использовать ее как инструмент для развития прежде всего своего собственного бизнеса, то это, естественно, не сыграет на пользу отрасли.

– То есть там должны быть представлены и ОАО «РЖД», и грузовладельцы, и операторы, и регуляторы?

– Да. И надо четко понимать, что поскольку это рынок, то здесь всегда будет конфликт интересов участников. Поэтому нужно опасаться создать некое большое аморфное образование, где нельзя будет договориться ни о чем конкретном, а все будет заканчиваться стопроцентными компромиссами, которые, как правило, не дают никакого результата. Когда все удовлетворены всем, значит, это слишком общее, ни к чему не обязывающее, не работающее решение, которое не побуждает двигаться ни вперед, ни назад.

– Так что же в реальных делах все-таки нельзя руководствоваться принципом «не навреди», если, конечно, заведомо не ставится цель менять все так, чтобы по сути ничего не менялось?

– Любое решение идет кому-то в плюс, а кому-то частично в минус. Без этого нет движения вперед.

– Какие пожелания рынку Вы хотели бы сейчас высказать? И что Вы, в свою очередь, ждете от него?

– Прежде всего я жду открытого диалога. Потому что когда есть диалог, тогда будет и выход на результат. А разговор слепого с глухим, как известно, непродуктивен. Мы намерены выстраивать честный разговор со всеми участниками рынка. Я хотел бы, чтобы все видели, что Агентство

работает для того, чтобы правильно представлять позицию рынка во властных структурах на федеральном уровне, и наоборот. Мы намерены выступать балансиром в интересах между производителями услуг и пользователями, крупными субъектами рынка и мелкими и т. д. Так что давайте работать вместе и подходить к выстраиванию нашей совместной деятельности с точки зрения долгосрочных перспектив, потому что сейчас определенные решения будут, возможно, кого-то ущемлять, не устраивать. Где-то это будет касаться инфраструктуры, где-то – операторов, но такие решения необходимы, чтобы оптимизировать работу. Для того чтобы мы быстро ехали и хорошо зарабатывали, нужно правильно отстроить технологию, нормативную базу и систему тарифного регулирования. Будем все это делать вместе, осознанно, грамотно и целеустремленно.

РЖД-Партнер, № 8, апрель 2012 г.

Сергей Кобзев, начальник Центра по технологической координации ОАО «РЖД»

МЫ НЕ ИНСПЕКТОРЫ, А ЭКСПЕРТЫ-ТЕХНОЛОГИ В ОАО «РЖД» СФОРМИРОВАНА ВЕРТИКАЛЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СЛУЖБ ВО ГЛАВЕ С ЦЕНТРОМ ПО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ КООРДИНАЦИИ.

**В ОАО «РЖД» сформирована вертикаль
технологических служб
во главе с Центром
по технологической координации.**

Ключевое слово – координация

– Сергей Алексеевич, как бы Вы сформулировали основную идею новой структуры?

– Во-первых, вертикаль технологической координации должна отслеживать те узкие места, где система организации и обеспечения перевозок на том или ином уровне дает сбой, где выявляются шероховатости во взаимодействии между различными службами, хозяйствами. Во-вторых, принимать меры к оптимизации работы путем формирования новой нормативной базы.

В-третьих, осуществлять мониторинг исполнения этой работы, объединять деятельность всех причастных к перевозкам подразделений для достижения корпоративного эффекта.

В самом истоке рождения технологических служб лежал практический вопрос организации ремонтных «окон» и налаживания более эффективного взаимодействия в этом плане движущих, путейцев, локомотивщиков, энер-

гетиков – словом, всех причастных хозяйств. А потом стал уже виден и гораздо больший горизонт для работы.

Службы должны быть организаторами, хранителями, владельцами технологических процессов. Именно они должны отслеживать, чтобы каждая дирекция добросовестно и пунктуально выполняла все требования этого процесса, и оценивать последствия нарушения установленной технологии.

И когда создавался Центр по технологической координации, то в первую очередь ставилась задача именно по организации оптимальной технологии перевозок.

– По всей вероятности, первые шаги Центра заключались в том, чтобы ревизовать имеющуюся технологическую нормативную базу и понять, что нужно упразднить, изменить или принять вновь?

– Разумеется. У нас в компании действует более 3 млн технологических документов. Из них тех, которые непосредственно относятся к перевозочному процессу, около тысячи. И описывающих взаимоотношения с внешней средой – несколько десятков. Вот этот массив мы должны усовершенствовать с точки зрения оптимизации перевозочного процесса в условиях новой структуры компании, новых экономических отношений с клиентами и регуляторами, радикальных изменений формы собственности в целом ряде сегментов рынка и т. д. Особого внимания требуют сегодня горизонтальные связи подразделений функциональных дирекций на региональном уровне. Эти взаимодействия технологически остаются очень тесными, их нельзя разорвать на автономные блоки.

– Как Вы считаете, создание вертикали по технологической координации – это временная мера на период, так сказать, утряски отношений между сформированными в рамках реструктуризации ОАО «РЖД» подразделениями или же данный элемент новой модели холдинга останется на долгосрочную перспективу в качестве ее органичной части?

– Загадывать на несколько десятилетий в условиях постоянно развивающегося рынка, конечно, сложно, но уверен, что в ближайшие 5–10 лет эта структура будет существовать. Более того, потребность в наращивании качества ее работы будет увеличиваться. Недавно мы провели первое сетевое совещание начальников технологических служб, где определились с первоочередными задачами, обозначили основные проблемы. Все отчетливо увидели, что помимо непосредственно вопросов технологической координации мы затрагиваем и более широкую тему корпоративного управления. Возьмите начальника дороги в новых условиях. Кто сегодня поможет ему объективно разобраться в конфликтных ситуациях, когда происходит какой-то сбой? Кто сможет обеспечить инженерное решение какой-то задачи? Эта функция также ложится на технологические службы, на Центр по технологической координации.

Не случайно на совещании с заместителями дорог по регионам президент компании Владимир Иванович Якунин затронул тему школы кадрового роста. Возьмем заместителя начальника дороги по региону – кем он может быть в дальнейшем? Или, наоборот, откуда целесообразно брать кандидатуру на эту должность? Если НЗ по реги-

ону обеспечивает координацию работы целого ряда наших подразделений да еще взаимодействует с местными органами власти, то очевидно, что одна из ступенек к этому – начальник технологической службы.

Полномочия надо четко разграничить

– Правильно ли понимать, что основной инструмент работы технологической службы – это нормотворчество?

Есть ли у вашей структуры право на оперативное вмешательство?

– Основная идеология нашей работы может быть сформулирована так: мы не вмешиваемся в текущее оперативное управление, а находим в нем узкие места и через технологические регламенты устраняем их.

При этом мы не инспекторы, а эксперты-технологи. В то же время на наших совещаниях много дискутировались вопросы: а что это такое – оперативная работа, в том числе для начальника дороги в его новом качестве, для заместителя по региону, для начальника технологической службы. Вот у меня на рабочем месте установлен целый ряд информационных систем, из которых видны график движения, вагонопотоки, использование локомотивов, безопасность и т. д. Я постоянно пользуюсь этими данными для отслеживания эксплуатационной ситуации. Если вижу сбой, могу ли я равнодушно созерцать монитор компьютера и ничего не предпринимать, никак не вмешиваться в этот процесс? Вряд ли. Другой вопрос состоит в том, как именно мы должны в таких случаях вмешиваться, нужно ли нам подменять какого-то конкретного ответственного работника из дирекции управления движением, тяги или инфраструктуры. Я стою на позиции, что подключаться к решению вопроса мы должны, но не подменяя никого, а выполняя свои функции по координации. В то же время есть ряд определенных серьезных проблем, по которым выстраивается новая работа. Это и повышение эффективности локомотивного парка на Восточном полигоне, и вопрос взаимодействия с портами.

Здесь основное участие специалистов нашей вертикали обязательно, для нас это в какой-то мере и есть оперативная деятельность.

– А все-таки если взять даже такие нестандартные ситуации, как неприем по портам или сбои на стыках дорог, – не является ли их разруливание работой движенцев?

– Движенцы работают обычно в соответствии с привычным процессом, по некоему шаблону, а если оперативная ситуация требует каких-то нестандартных или, я бы так сказал, нестандартизированных действий, то одна служба, без увязки с другими, их выработать не может. И катализатором для генерирования таких решений как раз и обязана служить технологическая служба. В ситуации, требующей взаимодействия многих участников перевозочного процесса, мы поможем быстрее отыскать правильный выход. Допустим, мы видим, что по каким-то причинам не выгружают зерно, но можно выгружать металл – и конвейер должен перестроиться под подвоз металла. Не выгружают металл, заняты портовые площадки, но есть возможность выгружать трубы и т. д.

Порт Новороссийск в состоянии выгружать в день 2 тыс. вагонов, а выгружает лишь 1,6 тыс. Значит, логистика требует доработки, о чем и шла речь в феврале на заседании координационного совета в Краснодаре. Мы выстраиваем сейчас эту систему для Северного Кавказа, чтобы поднять вагонооборот. Причем у нас есть хороший пример работы Санкт-Петербургского узла – портовой станции Автово, портов Усть-Луга и Высоцк: железная дорога совместно с морской гаванью работает с поездами не только тогда, когда они уже приходят в Санкт-Петербург, а еще на дальних подходах, когда состав на Свердловской дороге или только грузится на Западно-Сибирской. Диспетчерский аппарат уже тогда выстраивает порядок подведения поездов – каким из них дать приоритет в пути следования, с тем чтобы не вызывать затруднений с выгрузкой. Это пример хорошего взаимодействия с портами.

«Без нас уже не обойтись»

– Будучи начальником Куйбышевской дороги, Вы застали там период работы уже с технологической службой, а сегодня знакомы с опытом и в других регионах. Каково Ваше ощущение – технологические службы уже прижились на дорогах, нашли свое место? Не смотрят ли на них как на пятое колесо в телеге?

– Ну, то, что не как на пятое колесо, это сто процентов. А если этот термин все-таки применять, то тогда пятое колесо – это руль управления, аналогия может быть именно в таком смысле. Почти все начальники технологических служб назначены из руководителей структур, отвечающих за движение, техническую политику и др., то есть это люди как раз понимающие толк в технологии работы. Что касается их статуса, то я, например, на Куйбышевской дороге на еженедельных оперативных совещаниях первым давал слово как раз начальнику технологической службы. Он докладывал о том, как идет работа, какие есть сбои, как их можно устранить. А затем начальники других подразделений уже говорили о принимаемых мерах для стабилизации той или иной ситуации. Побывав на трех дорогах – Московской, Октябрьской и Северо-Кавказской, – я увидел практически то же самое. Это говорит о том, что новые службы не просто востребованы – без них руководители дорог уже не представляют, как дальше управлять этим процессом.

Особого внимания требуют сегодня горизонтальные связи подразделений функциональных дирекций на региональном уровне

Другой момент: я увидел на Октябрьской и Московской магистралях, как там поставлен процесс с точки зрения современных достижений менеджмента качества. Например, на Октябрьской идет мощнейшая работа по стандартизации, разработке регламентов технологических норм, карт. Более того, мы всегда начинаем с описания связей – какие блоки, подразделения, конкретные люди друг с другом контактируют, в том числе и с точки зрения системы менеджмента качества. На дороге все эти связи прописали не просто, а по каждой создали параметры, кто за что отвечает. Так что в этой части начальники технологических служб, я считаю, достаточно солидно развернули работу, и

руководители дорог без них уже не обходятся. Более того, на ряде магистралей начальники технологических служб стали заместителями председателей координационных советов, которые возглавляют начальники дорог, то есть они оказались востребованными и в этом качестве.

– Что касается разработки регламентов взаимодействия дирекций – этот пласт работы уже частично выполнен?

– По многим вопросам мы сегодня если начинаем и не с чистого листа (наработки, конечно, определенные есть), то во всяком случае нам приходится формировать новые документы. Сегодня нужно дополнительно разработать на каждой дороге порядка 70–80 документов, потому что имеется очень много взаимосвязей. В Центре это количество примерно такое же, только оно затрагивает центральный уровень. Мы определили приоритетные задачи. Первая – нужно провести аудит и ранжирование того необъятного количества бумаг, о которых я уже говорил. Когда мы начали их анализировать, то обнаружили, что они не укладываются в какую-то четкую иерархию. Поэтому нужно подготовить корпоративный стандарт и привести документы в соответствие с ним. Кроме того, бывает так, что существуют разные бумаги по поводу одних и тех же норм, причем дающие различающиеся параметры. Это недопустимо и требует унификации. Другая задача – разработка регламентов взаимодействия, которые сегодня просто отсутствуют. Например, недавно был подписан такой документ для ЦФТО и Центральной дирекции управления движением. Следующая задача – это унификация имеющихся у нас информационных систем. Мы всегда считали, что здесь должны быть согласованные действия, но жизнь вносит свои коррективы: кто-то продвинулся в разработках, кто-то замедлился, в итоге начинается разноречивость, поэтому требуется технологическая координация. И еще одна из важных задач – создание системы увязки плана перевозок и ресурсного обеспечения с выделяемыми средствами на его реализацию.

– Чтобы решать такие задачи, у вас должны быть для этого большие ресурсы, прежде всего кадровые. Сколько работает специалистов в Центре, определена ли в окончательном виде его структура?

– Структура Центра выстроена так, что наша штатная численность – всего 12 человек. Это эксперты, высококвалифицированные специалисты. У нас серьезный конкурсный отбор, с каждым проводится глубокое собеседование, тестирование.

Задача нашего сотрудника-эксперта заключается в том, чтобы системно организовать процесс выработки решений, квалифицированно его провести, сформировать рабочую группу, добиться, чтобы документ был качественно подготовлен профильными специалистами, проработан, согласован. Мы не исключаем, что жизнь внесет свои коррективы в организацию нашей деятельности, но пока она будет идти именно так. И более того, для своих экспертов и начальников технологических служб мы специально предусматриваем обучение в Корпоративном университете с уклоном на умение быть управляющим проектом. То есть мы ни в коем случае не собираемся подменять технологические блоки во всех дирекциях, а намерены привлекать к работе эти мощные инструменты.

Анатолий Голомолзин, заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы, к. т. н.

ВСЬ ПОЗИТИВ ОТ РЕФОРМЫ – БЛАГОДАря КОНКУРЕНЦИИ

На железнодорожном транспорте планируется создать коммерческую инфраструктуру управления рынком грузовых перевозок.

«Реформу отслеживать надо на каждом этапе»

– Анатолий Николаевич, лично Вы уже давно выступаете за создание органа самоуправления на рынке железнодорожных перевозок по типу того, что существует в электроэнергетике. На совещании в Кемерово тогдашним премьер-министром Владимиром Путиным было дано поручение подготовить этот вопрос. Просьба прокомментировать данную проблему, но сначала в целом оценить ход реформ в РЖД.

– Вопросы, связанные с реформированием естественных монополий, – тема очень серьезная, потому что речь идет о трансформации таких сфер деятельности, которые являются большими техническими системами. Электроэнергетика и железнодорожный транспорт в принципе реформируются примерно синхронно по времени и по похожим сценариям. При этом нельзя сказать, что реформы в РФ существенно отличаются от преобразований, происходящих в мире. Тем не менее отличия, конечно, есть, поскольку для России железнодорожный транспорт является очень существенной отраслью, на которую сильно завязана вся экономика страны. В рамках реформирования мы больше тяготеем к европейскому опыту. Здесь речь идет о разделении по видам деятельности. Когда принималась программа реформы на российских железных дорогах, предполагалось, что будет три этапа. И планировалось, что на каждом из них мы будем проводить анализ того, что сделано и каковы результаты. Но, к сожалению, это не всегда происходило. До сих пор даже показателей реформирования, оценки эффективности преобразований в каком-то полном виде у нас нет. Более того, когда мы сталкиваемся с оценкой тех или иных процессов, то порой получают просто парадоксальные вещи. Например, явно непродуктивная дискуссия о роли и месте операторов, которая продолжается уже много лет. Самое главное, реформу нужно отслеживать на каждом этапе и делать соответствующие выводы. Если почувствовали, что идем не по тому пути, – надо вносить коррективы. Пока же, повторяю, аналитическое сопровождение реформы во многом оставляет желать лучшего. Что касается оценок, то понятно, что в новых условиях железнодорожный транспорт не может уже работать по-старому. Но то, что реализовано, еще далеко от того, что задумывалось. Сегодня, в частности, надо вносить изменения в саму модель, структуру управления рынком железнодорожных перевозок. Если же говорить о позитивных моментах в реформе, то очевидно, что они были достигнуты за счет конкуренции, то есть именно в конку-

рентных сегментах. Например, это мощное привлечение инвестиций в операторском секторе. Благодаря реформе здесь удалось решить проблему, связанную с дефицитом и старением вагонного парка. Именно операторы купили новый подвижной состав, без которого железная дорога просто встала бы. А вот проблемы с узкими местами на инфраструктуре, с локомотивной тягой как раз находятся в тех секторах, которые работают, по сути, в старой системе хозяйственных отношений. Здесь дефицит не преодолен и даже нарастает.

– Вы упомянули о дискуссии, которая идет с 2002 года: нужно или не нужно регламентировать деятельность операторов? Но сегодня, кажется, вопрос уже прояснился в свете проблем с управлением приватными вагонными парками.

– Да, но при этом есть мнение, что операторов стало слишком много, они расплодились на сети, создали заторы – вот в этом и заключается главная проблема. А поэтому надо ввести ограничение по количеству вагонов, которым может владеть оператор. Это как будто и решит вопрос. Но я так не считаю. У нас порядка 2 тыс. операторов. Такое количество сформировалось еще 5 лет назад, и сейчас оно находится на этом же уровне. Проблемы усугубились в 2011 году. Почему? В 2009-м образовалась Первая грузовая компания, выделившись из ОАО «РЖД». В 2011 году она стала работать по агентским схемам в рамках управления этими процессами со стороны Центра фирменного транспортного обслуживания. Так вот как раз это управленческое решение и привело к тем негативным последствиям, о которых все хорошо знают. ОАО «РЖД» стало работать именно не в качестве перевозчика, а как бы отвечая по обязательствам оператора. Но у оператора иная ответственность, нежели у перевозчика, прописанная в уставе. В результате заявки не удовлетворялись в полной мере и при избыточном парке создавался дефицит вагонов на рынке. ФАС рассмотрела дело в отношении группы лиц РЖД и жестко отреагировала на ситуацию с вынесением решений и предписаний. При этом мы еще раз напомнили, что проблемы на рынке железнодорожных перевозок неизбежно будут возникать, пока здесь не сформирована коммерческая инфраструктура механизма управления или сорегулирования. То есть речь идет о создании такого органа, который позволит организовать перевозки в интересах всех участников рынка.

– Что конкретно это будет за орган?

– С одной стороны, это площадка, на которой происходит организация хозяйственных взаимоотношений участников рынка. А с другой – здесь формируется система договорных отношений и создаются правила игры. Вот, собственно, и все. Необходимо обеспечить соответствующие организационные формы, которые позволяли бы вырабатывать и принимать правила на уровне нормативно-правовых актов разного уровня (законодательные, постановления правительства, ведомственные и т. д.), создающие правовую стабильность на рынке. В то же время эта нормативная база должна гибко реагировать на меняющуюся конъюнктуру рынка. Стабильность формируется в рамках соответствующих законов, постановлений других актов. А гибкость возможна тогда, когда интересы участников рынка могут быть оперативно отражены в договорных отношениях. При этом в управляющий

орган должны войти представители всех заинтересованных сторон: регуляторов, владельцев инфраструктуры, перевозчиков, операторов, грузовладельцев и т. д.

Заимствовать ли опыт из электроэнергетики?

– То есть некий аналог управляющей структуры в электроэнергетике здесь действительно будет прослеживаться?

– Да, разумеется. В любой сфере экономики могут быть, конечно, свои нюансы, порой очень существенные, но модель «продавец-покупатель» в условиях разнообразия форм собственности, конкуренции хозяйствующих субъектов и свободы ценообразования, то есть там, где уже налицо конкурентные сегменты экономики, по сути, едина. Вот почему мы предлагали создавать структуру, аналогичную по управлению той, которая существует в электроэнергетике. Повторяю, это должна быть площадка, на которой собираются и органы власти, и продавцы, и покупатели.

Они формируют систему коммерческих отношений. Например, в электроэнергетике существуют оптовый и розничный рынки. Мы полагаем, что структура транспортного рынка должна состоять из ряда сегментов. Один из них – сектор инвентарного парка. Ситуация 2011 года возникла вследствие того, что не был реализован механизм поэтапного перехода от инвентарного парка к парку других операторов. То есть вагоны Первой грузовой компании достаточно резко перешли к работе совсем в других условиях. Вагонная составляющая тарифа на перевозку, по сути, дерегулировалась, увеличившись в среднем в два раза. Соответственно перевозка подорожала на 30%.

В условиях сформировавшегося рынка такого ценообразования быть не может. К дерегулированию цен всегда нужно переходить лишь при наличии рыночных условий. До той поры, пока была группа лиц РЖД и имелся в определенном объеме инвентарный парк, операторские компании, работая на конкурентном рынке, ориентировались на ценовой индикатор, сложившийся в старой системе. Но как только этот сегмент изменился, ориентиры стали другими. Поэтому мы всегда говорим, что не может быть дерегулирования, прежде чем не будут созданы необходимые рыночные структурные, правовые, организационные и иные условия.

– Какими Вам представляются перспективы формирования полноценной конкурентной модели в сфере железнодорожных грузовых перевозок?

– Напомню, что с 1 января 2015 года мы будем работать с Казахстаном и Беларуссией в рамках Единого экономического пространства. И железнодорожные перевозчики из этих стран будут иметь право оказывать свои услуги в России наравне с национальными транспортными компаниями. Рынок железнодорожных перевозок должен стать для них сначала общим, а затем единым. Потом на нем будут выделяться отдельные сегменты. Сейчас идет обсуждение проекта правил недискриминационного доступа на рынок всех перевозчиков. Приложением к нему является перечень услуг, которые оказываются на рынке. Там нет ни одной услуги, которая была бы как-то придумана. Это все услуги, которые вытекают из существующей практики и действующих норма-

тивных актов. Поэтому железнодорожные перевозки таким образом сегментируются, и надо организовать их именно на условиях конкурентного рынка в тех сегментах, где это возможно. Работа по конкурентным принципам означает работу на условиях организованного рынка. Есть целевая модель.

В ее рамках можно определить некоторые участки сети, где могут формироваться условия конкуренции. Нужно оценить, где возможны такие сегменты. Их в принципе достаточно много, в том числе маршрутные перевозки по направлениям к морским портам. Грузоотправители могут выкупать здесь у перевозчиков места в следующих по расписанию поездах под свою продукцию. Мы недавно смоделировали, как это может происходить, на примере двух видов грузов – нефтеналивных и контейнерных. Выбрали маршруты и посмотрели, каким образом может быть реализована такая схема конкурентных перевозок.

В моделировании участвовали представители ОАО «РЖД» и всех ведущих операторов, в том числе Первой и Второй грузовых компаний. Мы сделали вывод: эта схема работоспособна, перевозчики вполне могут конкурировать друг с другом.

– Когда вы предполагаете предложить применять такие схемы на практике?

– Мы считаем, что постепенно, по мере создания нормативных условий, необходимо будет переходить к таким формам. Примером может служить опять же энергетика, где с 2001 года начали проводить инвестиционные торги, а затем перешли к развитию других конкурентных сегментов этого рынка. Первоначально на этих условиях работало от 5 до 15% рынка, затем по закону прошла дальнейшая его либерализация. Конкурентный сегмент расширился.

– Сегодня озвучивается много критики в адрес реформы электроэнергетики и, в частности, роста цен на электроэнергию для промышленных предприятий. Как Вы могли бы прокомментировать эту ситуацию? Ведь копировать не вполне успешный опыт было бы явно неправильно.

– Оптовый рынок в электроэнергетике уже успешно работает, и цены там меняются на рыночных принципах. Проблема как раз в сетях, где нет соответствующего регулирования. В результате этого тарифы выросли многократно. Сейчас ситуация исправляется. Мы вынуждены были включить представителей ФАС в региональные энергетические комиссии. Фиксируем 1% нарушений на оптовом рынке, 99% – на розничном. Надеемся ситуацию стабилизировать. Что касается железнодорожного транспорта, то сейчас мы уже начинаем моделировать ситуацию с переходом на новые условия управления и регулирования в узком сегменте. Хотим понять, как это будет в реальности. Мы надеемся, что новая система сорегулирования на рынке железнодорожных перевозок скоро начнет внедряться. Кстати, у нее ведь есть историческая основа. С 70-х годов XIX века на железных дорогах России существовала система Тарифных съездов. Мы считаем, ее нужно восстановить и трансформировать в современные формы. В целом же саморегулирование бизнеса не может здесь взять на себя всю полноту управления, только государственное регулирование также не справится с задачей. Нужно сорегулирование.

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

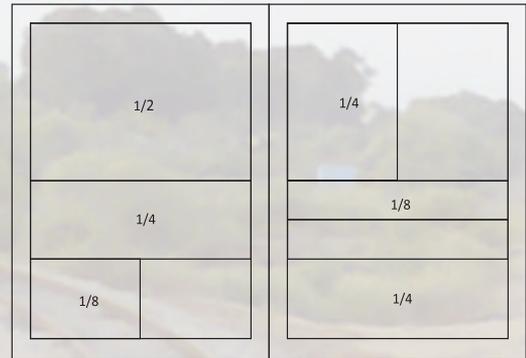
1 полоса - 180x250

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	5'500	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	9'625	10	750
1/2 полосы	180*122	16'940	20	850
Полоса	180*250	29'645	40 + перс. рассылка	950

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	
1'900	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
3'300	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
4'300	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
5'000	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
6'600	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
11'880	10%	2 перс. рассылки	
16'830	15%	3 перс. рассылки	
21'120	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
17'820	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
32'076	6 перс. рассылок	
45'441	9 перс. рассылок	
57'024	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
33'660	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
60'558	12 перс. рассылок	
85'833	18 перс. рассылок	
107'712	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
63'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылок	
202'752	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	
44 000	1/8 полосы + 5 строк	4 * 6'600 = 26 400	-
77 000	1/4 полосы + 10 строк	8 * 6'600 = 52 800	годовое размещение баннерной рекламы! 12*5'000=60'000
135 520	1/2 полосы + 20 строк	12 * 6'600 = 79 200	
237 160	1 полоса + 40 строк	16 * 6'600 = 105 600	

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:

- АО «ЖДЦех» (Московская область, г. Воскресенск)
- ГК «Можгинский литейный завод Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «Авант» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Металлснабсервис» (Брянская область, р.п.Навля)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Торговый Дом «Запчасть» (Московская область, г. Дмитров)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- 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.





6^Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO-RUSSIA SERBIA 2022

6^И БЕЛГРАДСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОРЫ: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО» (РОССИЯ); ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА РЕСПУБЛИКИ СЕРБИИ



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ
ПАЛАТА СЕРБИИ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

Энергетика и энергосберегающие технологии; Машиностроение; Металлургия; Авиация; Железнодорожный транспорт; Нефтегазовая промышленность; Химическая промышленность; Горная промышленность; Агропромышленный комплекс; Высокотехнологичные и инновационные отрасли; Банковская деятельность; Телекоммуникации; Медицина, фармацевтика; Образование; Сфера услуг (туризм, автоперевозки, транспортная логистика)

16–18 МАРТА 2022
СЕРБИЯ, БЕЛГРАД

Конгресс-центр METROPOL PALACE
бульвар Короля Александра, 69

+ ONLINE
WWW.EXPORF.RU

WWW.ZARUBEZHXPORU.RU

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

6-й Белградский бизнес-форум, презентация регионов, тематические круглые столы, биржа-контактов в формате B2B.



При поддержке:



Организатор:



8-11
НОЯБРЯ 2022

МОСКВА,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2022



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2022



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2022

12+

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

МЕТАЛЛ
ЭКСПО
2022

www.metal-expo.ru