



# ДЕПО

4(149) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

апрель

Производители железнодорожной продукции и услуг	стр. 2 - 4
Подвижной состав, запчасти, ремонт	стр. 6 - 9
Материалы и оборудование для ВСП	стр. 12 - 13
Справочная информация	стр. 1, 15 - 40



**СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА** стр. 1

**ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. МАРТ 2024** стр. 15

**- РОССИЯ ИЗВЛЕКАЕТ ВЫГОДУ ИЗ КРИЗИСА НА КРАСНОМ МОРЕ БЛАГОДАРЯ РОСТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕВРОПУ** стр. 16

**- ЖДПП ЗАБАЙКАЛЬСК – МАНЬЧЖУРИЯ ГОТОВЯТ К НОВЫМ ОБЪЕМАМ** стр. 17

**- КРУПНЕЙШИЙ Ж/Д ПУНКТ РФ-КНР ПОЛУЧИТ НЕСКОЛЬКО ТЕРМИНАЛОВ И РЕКОНСТРУКЦИЮ СТАНЦИЙ** стр. 18 - 19

**- TRANSRUSSIA: РЖД - КРОВЕТВОРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ АРТЕРИЯ РОССИИ** стр. 20

**- TRANSRUSSIA 2024: МАРШРУТЫ ПЕРЕВОЗОК ВНОВЬ ИЗМЕНЯТСЯ** стр. 21

**- КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2023 ГОДУ** стр. 22 - 35

**ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ** стр. 36 - 37

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

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

21-я Каспийская Международная

# ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»



**TransLogistica**  
CASPIAN

Организаторы:



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

**4 | 5 | 6 ИЮНЯ 2024**

**БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР / БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН**

[TransLogisticaCaspian](#)

[trans\\_logistica\\_caspian](#)

[#TransLogistica](#)

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

## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
<b>21-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"</b>				2-я сторона обл.
Азербайджан	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
<b>СОДЕРЖАНИЕ</b>				1
<b>ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ</b>				2 - 4
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	2
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	2
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	3
Россия / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 48-89-89, +7 (951) 409-04-33	3
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	4
<b>ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAURAL</b>				5
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	
<b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ</b>				6 - 9
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "КД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	6
Россия	Москва	Группа компаний "РусИранЭкспо" (ООО "НЕФТЕХИМТРАНС")	+7(495) 971-33-66; +7(909) 663-87-39	6
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	8
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	9
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2024</b>				10
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2024</b>				11
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР</b>				12 - 13
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	12
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСР33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	13
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСР23"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	13
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	13
<b>30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024</b>				14
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ</b>				1, 15 - 40
<b>ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. МАРТ 2024</b>				15
<b>РОССИЯ ИЗВЛЕКАЕТ ВЫГОДУ ИЗ КРИЗИСА НА КРАСНОМ МОРЕ БЛАГОДАРЯ РОСТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕВРОПУ</b>				16
<b>ЖДПП ЗАБАЙКАЛЬСК - МАНЬЧЖУРИЯ ГОТОВЯТ К НОВЫМ ОБЪЕМАМ</b>				17
<b>КРУПНЕЙШИЙ Ж/Д ПУНКТ РФ-КНР ПОЛУЧИТ НЕСКОЛЬКО ТЕРМИНАЛОВ И РЕКОНСТРУКЦИЮ СТАНЦИЙ</b>				18 - 19
<b>TRANSRUSSIA: РЖД - КРОВЕТВОРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ АРТЕРИЯ РОССИИ</b>				20
<b>TRANSRUSSIA 2024: МАРШРУТЫ ПЕРЕВОЗОК ВНОВЬ ИЗМЕНЯТСЯ</b>				21
<b>КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2023 ГОДУ</b>				22 - 35
Россия	Москва	ООО "МТИ" <a href="https://index1520.com/">https://index1520.com/</a> <a href="http://www.itandi.ru/">http://www.itandi.ru/</a>	+7 (495) 120-25-75	
<b>ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ</b>				36 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ</b>				38 - 39
<b>ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!</b>				40
<b>17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"</b>				3-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА И БИЗНЕС-ФОРУМ «EXPO EURASIA KAZAKHSTAN 2024»</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	Оргкомитет выставки: АО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36	



## ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

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

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

**Патент на изобретение  
 ФСИС РФ №2676772**

**В эксплуатации с 2003 года**



## ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД  
 БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ  
 ОСНОВАН В 1978 ГОДУ



[tdbzbo.ru](http://tdbzbo.ru)

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

**+7 (499) 70-35-175**

[bzbo.su](http://bzbo.su)



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

## В ПОМОЩЬ РЕМОНТНИКУ

### ПРОВЕРКА АВТОМАТИЧЕСКИХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ

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

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



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

**Стоимость  
такого модуля  
всего  
11 550 руб.**

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

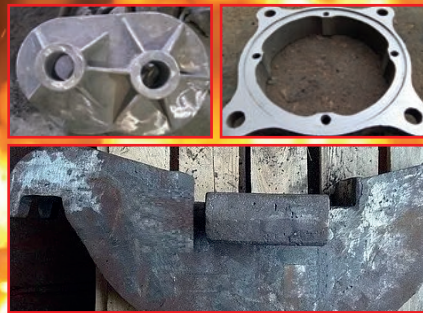
**Стальпром-Омск**

Литейное производство в Омске

**ООО СТАЛЬПРОМ-ОМСК**

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

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



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

# 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



# Translogistica Ural


Выставка-форум по логистике  
и коммерческому транспорту



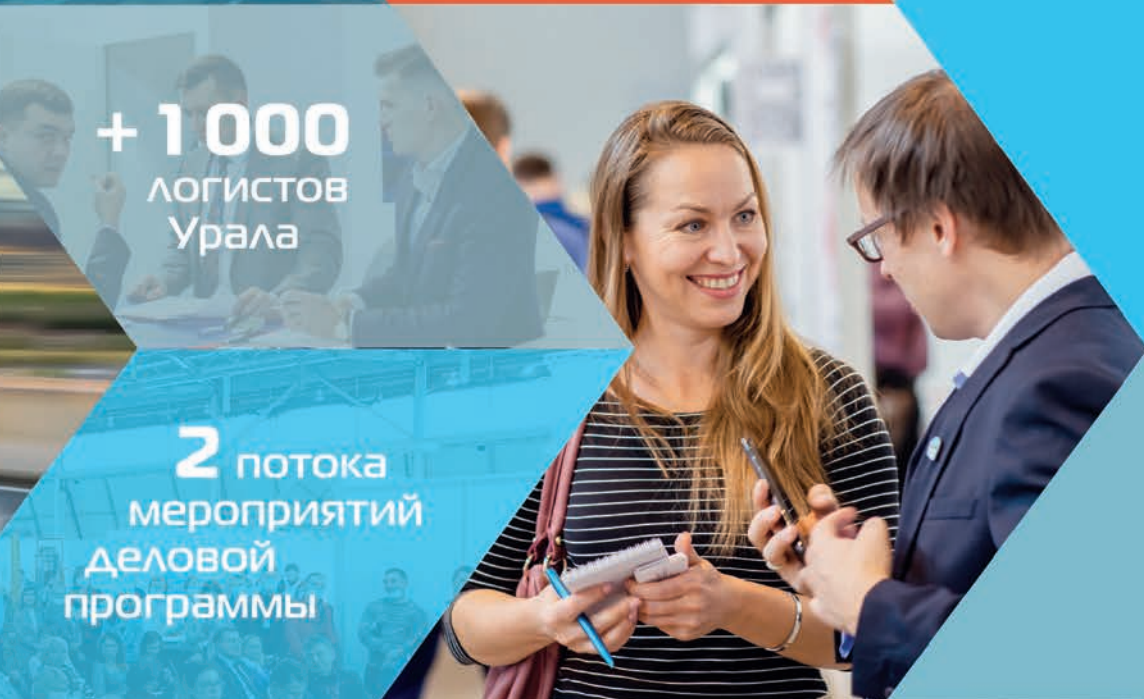
**3** дня  
работы

**30 октября –  
01 ноября  
2024**

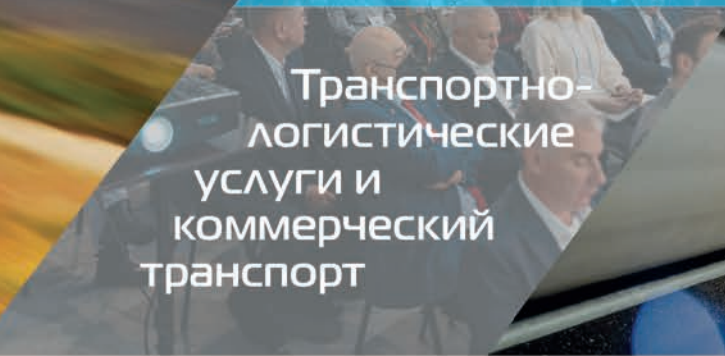
Екатеринбург,  
МВЦ  
«Екатеринбург-  
ЭКСПО»



**+ 1 000**  
ЛОГИСТОВ  
Урала



**2** потока  
мероприятий  
деловой  
программы



Транспортно-  
логистические  
услуги и  
коммерческий  
транспорт

Организатор



Международная  
Выставочная  
Компания

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

Подробнее о выставке  
[translogistica-ural.ru](https://translogistica-ural.ru)





## ООО «КД-Сервис»

**Грузоперевозки по РФ и СНГ**  
(собственный автотранспорт)

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

**ПОСТАВЩИК  
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ  
ДЛЯ РЕМОНТА  
ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**

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

Наименование	Толщина обода, мм.	Ед. изм.	Цена без НДС руб.	Компания	Телефон
Колесная пара отрем.	29 и менее	шт.	90 000	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	30-34	шт.	122 000	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	35-39	шт.	138 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	40-44	шт.	152 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	45-49	шт.	162 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	50-54	шт.	172 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	55-59	шт.	182 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	60-64	шт.	192 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Колесная пара отрем.	65-69	шт.	202 500	ООО "КД-Сервис"	+7 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88
Нупим КП ремприг, РУ-1Ш, РУ-1	любые	шт.	договорная	ООО "КД-Сервис"	8-932-309-26-88

**ИРАН, ТЕГЕРАН** РОССИЯ

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
И СМЕЖНЫХ ОТРАСЛЕЙ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

**18-21 МАЯ 2024**

19 мая 2024 Круглый стол «МТК Север-Юг, Восток-Запад. Транзит через Иран. Возможности логистики Ирана» с участием логистических компаний Ирана, России, стран СНГ. Встречи B2B с индивидуальным переводчиком.

20-30 мая 2024 по заявке посещение пограничных железнодорожных, автомобильных переходов, иранских портов на Каспии и порта Бандар Аббас в Персидском заливе.

**tbc1@mail.ru, +7 901-547-83-66,  
ГК РусИранЭкспо, <http://rusiranexpo.ru/>  
тг- канал <https://t.me/rusiranexpo22>**

Наименование	Даты проведения	Категория	Цена руб.	Компания	Телефон
Бизнес-миссия.Iran Rail Конф-ия	16-21 мая 2024	участник	330.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Сарахс Иран	20-23 мая 2024	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Инче Бурун Иран	20-23 мая 2024	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Астара Иран	20-23 мая 2024	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение порта Бандар Аббас Иран	20-23 мая 2024	участник	от 180.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66





**ТрансЭнергоТрейд**

**Надёжность! Доверие! Успех!**

*Мы говорим "НЕТ" просто вагонов без дела!*

**Пишите:**  
[info@transenergytrade.ru](mailto:info@transenergytrade.ru)

**Звоните:**  
+7 (812) 677-95-02

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

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

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

 **ЭЛЕКТРОМАШ**  
 НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



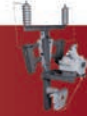
**СТЕНДЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ТЭД,  
 СТЕНДЫ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ГЕНЕРАТОРОВ ПОСТОЯННОГО ТОКА ГП,  
 ПЕРЕМЕННОГО ТОКА ГТСН, ТЯГОВЫХ АГРЕГАТОВ**



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



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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



**ЖЕЛДОРМАРКЕТ**  
 железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на  
**RAILWAYMARKET.RU**

# Авант



## КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: [avant-torg@bk.ru](mailto:avant-torg@bk.ru)



**ЛИТМАШ**



**МЕТАЛЛУРГИЯ**

**04-06 ИЮНЯ  
МОСКВА  
РОССИЯ**

**2024**

Место проведения:



# ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,  
материалов и продукции

# МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,  
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ  
РОССИЯ  
2024**

[www.metallurgy-russia.ru](http://www.metallurgy-russia.ru)  
[www.litmash-russia.ru](http://www.litmash-russia.ru)

Металл-Экспо  
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн  
Тел.: +7 (495) 955 91 99



**04-06**  
**июня 2024**

Москва  
ЦВК «Экспоцентр»



При поддержке:

**АРСС**

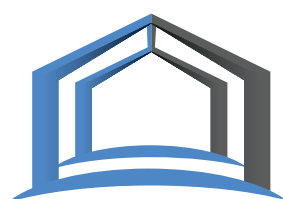
Ассоциация развития  
стального строительства



Российский союз  
поставщиков  
металлопродукции

9-я Международная  
специализированная выставка

# Металло Конструкции 2024



12+

Место проведения:



Генеральный  
информационный партнер:



Организатор:



[www.mc-expo.ru](http://www.mc-expo.ru)  
+7 (495) 734-99-66

# ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

 107140, г. Москва, улица Краснопрудная, д. 1-83  
 Тел: +7 (496) 531-75-15, моб. +7 (916) 684-18-64,  
 +7 (916) 518-47-88  
 E-mail: 888tk@mail.ru, саитм: <http://stroiuiversal.ru/>
**Наша компания готова изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:**

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

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


**ЖЕЛДОРУЗЕЛ**  
 железнодорожная компания

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


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

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

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



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

**ООО «ВСП33»** [vsp@vsp33.ru](mailto:vsp@vsp33.ru), [OooVsp33@gmail.com](mailto:OooVsp33@gmail.com), [www.vsp33.ru](http://www.vsp33.ru)  
 +7 800 930 0227, 8 915 751 2978, Viber: 8 915 751 2978, WhatsApp: 8 915 751 2978



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

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

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

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

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

**ООО «ЛСК97»**  
 +7(980)756-02-48, [vsp@lsk97.ru](mailto:vsp@lsk97.ru), [oolsk33@gmail.com](mailto:oolsk33@gmail.com), [www.lsk97.ru](http://www.lsk97.ru)

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

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



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

**ООО «ВСП23»**  
 Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735  
[www.vsp23.ru](http://www.vsp23.ru), [www.bcn23.pф](http://www.bcn23.pф), [vsp@vsp23.ru](mailto:vsp@vsp23.ru)

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



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

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

**30** МЕТАЛЛ  
ЭКСПО

Место проведения:  
**ЭКСПОЦЕНТР**  
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ  
МОСКВА

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

При поддержке:



Оборудование и технологии  
для металлургии  
и металлообработки  
МеталлургМаш'2024



Металлопродукция  
и металлоконструкции  
для строительной отрасли  
МеталлСтройФорум'2024



Транспортные  
и логистические услуги  
для предприятий ГК  
МеталлТрансЛогистик'2024

Генеральный  
информационный партнер:



**30-я** Международная  
промышленная выставка

# МЕТАЛЛ ЭКСПО 2024

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

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



# ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

## ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. МАРТ 2024

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

#### Направление Китай — Европа

Кризис в Красном море способствует сохранению значительного спроса на железнодорожное сообщение по направлению Китай — Европа. В связи с увеличением морского пути через мыс Доброй Надежды, грузоотправители ищут альтернативные способы транспортировки, в том числе железнодорожные. В феврале были зафиксированы задержки из-за погодных условий в Казахстане, однако уже в марте расписание поездов скорректировали. Время транзита по скоростной железной дороге от терминала до терминала составляет 13 дней из Сианя до Дуйсбурга, 13-15 дней из Китая в Польшу, 18-21 день в Германию. В марте увеличилось количество поездов: возобновилось движение прямых рейсов в Италию.

#### Направление Европа — Европа

Сокращение отправок поездов в восточном направлении привело к нехватке мест. Тариф на железнодорожную транспортировку в сообщении Европа — Китай вырос незначительно. Стандартное время следования поездов от терминала до терминала составляет 18-22 дня, транзитное время из Германии в Китай — 12-15 дней. В связи с последним пакетом санкций проверка таможенных документов усилилась.

#### Китай-Турция и Центральная Азия

Доступны рейсы из Китая/Европы в Казахстан, Центральную Азию и Южный Кавказ (Азербайджан). Прямое западное и восточное сообщение между Китаем/Европой и Турцией осуществляется по запросу; альтернативное сообщение с Турцией через Западный коридор и Польшу/Венгрию — регулярно. Средний коридор (транзитом через Каспийское и Черное моря) — доступен по запросу; поезда запланированы на начало/конец марта.

#### Обновление ситуации в Красном море

Суда продолжают следовать через мыс Доброй Надежды. Решение о маршруте принимается индивидуально для каждого рейса с учетом последней ситуации. Время транзита увеличилось в среднем на 10 дней из-за изменения маршрута через мыс Доброй Надежды. Для обеспечения скорости контейнерных морских перевозок в восточное направление: из порта в Барселоне суда следуют в порт Копер, откуда затем через мыс Доброй Надежды в порты Китая.

#### Основные коридоры, соединяющие Европу и Азию:

- 1) Продолжительность Западного коридора составляет 22-26 дней. Маршрут пролегает через Китай — Казахстан — Россию — Белоруссию — Польшу.
- 2) Продолжительность Северного коридора составляет 22-26 дней. Маршрут пролегает через Китай — Россию — Белоруссию — Польшу.
- 3) Продолжительность Среднего (Транскаспийского) коридора составляет 50-55 дней. Маршрут пролегает через Китай — Казахстан — Каспийское море — Азербайджан — Грузию — Турцию.
- 4) Продолжительность Южного мультимодального коридора через Суэцкий канал составляет 28-30 дней.
- 5) Продолжительность Южного мультимодального коридора через мыс Доброй Надежды составляет 44-45 дней.
- 6) Продолжительность мультимодального коридора через Дубай — 29-30 дней.
- 7) Продолжительность мультимодального коридора через Лонг-Бич — 18-23 дня.

**Оригинал статьи доступен на английском языке.**  
[www.dhl.com](http://www.dhl.com)

**Бесплатная регистрация  
в железнодорожном каталоге!**

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

**[depo-magazine.com/reg/](http://depo-magazine.com/reg/)**



# ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

## РОССИЯ ИЗВЛЕКАЕТ ВЫГОДУ ИЗ КРИЗИСА НА КРАСНОМ МОРЕ БЛАГОДАРЯ РОСТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕВРОПУ

**Российские железные дороги (РЖД) извлекают выгоду из продолжающегося кризиса на Красном море, по мнению ряда европейских логистических компаний. Поскольку морские грузоотправители изменили свои маршруты, логистические компании получают все больше запросов на транзит грузов через Россию в качестве более быстрой и дешевой альтернативы.**

ные перевозки по всем коридорам между Китаем и Ев-  
 ропейскими повстанцы-хуситы продолжают нападать на  
 суда, проходящие через Красное море по пути в Суэцкий  
 канал и обратно. В результате судоходные компании вы-  
 нуждены менять маршруты своих перевозок вокруг Аф-  
 рики. Доставка товаров между Европой и Китаем теперь  
 занимает до 15 дней больше времени, чтобы добраться  
 до места назначения, и стала более дорогой.

Ряд европейских логистических компаний, среди которых  
 DHL, RailGate Europe и Rail Bridge Cargo, сообщили Financial  
 Times, что они получают на 40% больше запросов на пе-  
 ревозку грузов по российским железным дорогам. Рос-  
 сийский маршрут стал быстрее и дешевле по сравнению  
 с морскими перевозками. В то время как контейнеровозу,  
 отправляющемуся из Китая в Европу, может потребоваться  
 до 55 дней, чтобы добраться до европейских портов, грузо-  
 вой поезд между китайским Чэнду и немецким Дуйсбургом  
 может быть в два раза быстрее.

### Выручка РЖД

Основным бенефициаром растущего спроса на россий-  
 ские железнодорожные перевозки является националь-  
 ный железнодорожный оператор РЖД. Компания владеет  
 железнодорожной сетью России, является крупнейшим  
 оператором в стране и принадлежит Кремлю. Она сохра-  
 няет почти монопольное положение на российском же-  
 лезнодорожном рынке.

Таким образом, возобновившийся спрос на транзит по  
 его сети принесет оператору дополнительный доход. Не-



смотря на то, что ЕС ввел жесткие ограничения на грузы,  
 отправляющиеся из России или следующие в нее, тран-  
 зит грузов через Россию железнодорожным транспортом  
 остается возможным.

В то время как логистические компании сообщают о  
 резком увеличении запросов на железнодорожные пе-  
 ревозки через Россию, общий объем еще не вернулся к  
 уровню, существовавшему до введения санкций. На дан-  
 ный момент большое современное контейнеровозное суд-  
 но может перевезти столько же груза, сколько ежемес-  
 ячный объем грузов, проходящих транзитом через Россию  
 по пути в Европу.

Источник: <https://www.railfreight.com>

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

**вам нужно просто позвонить по телефону:**

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

**или отправить запрос: [post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru),**

**[depo-magazine@yandex.ru](mailto:depo-magazine@yandex.ru) Разместившим рекламу в журнале –**

**бесплатная интернет-поддержка!**

# ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

## ЖДПП ЗАБАЙКАЛЬСК – МАНЬЧЖУРИЯ ГОТОВЯТ К НОВЫМ ОБЪЕМАМ

**Развитие соседних станций Мациевская и Забайкальск позволит увеличить пропускную способность пункта пропуска с российской стороны.**

### На пути к удвоению

Грузооборот ЖДПП Забайкальск — Маньчжурия за прошлый год составил 22 млн т грузов, что почти на треть выше, чем за 2022-й. В том числе на экспорт в Китай было отправлено 19,5 млн т.

Как заявил губернатор Забайкальского края Александр Осипов, по итогам 2025 года на данном направлении, согласно межправительственному соглашению между Россией и КНР, перевозки должны вырасти до 37 млн т. Для этого необходимо провести определенные мероприятия, в том числе по строительству второго пути по узкой колее (1435 мм — стандарт Китайских железных дорог), сказал глава региона.

Представители бизнеса говорят о необходимости развития как ст. Забайкальск, так и соседней ст. Мациевская, а также их технологического объединения.

«Мы предлагаем перераспределить комплекс работ по эксплуатации станции [Забайкальск], включая прием и формирование поездов, операций по техническому коммерческому осмотру на ст. Мациевской и осуществление маневровой работы по единому технологическому процессу», — рассказал финансовый директор АО «Евросиб» Дмитрий Равинович.

Проект предполагает строительство приемо-отправочного парка на Мациевской и создание вагоноремонтного и локомотивного депо. По предварительным оценкам, это позволит увеличить пропускную способность станции Забайкальск в 1,5–2 раза.

«Сейчас на двухстороннем соглашении стран России и Китая мы принимаем в сутки 22 поезда, в перспективе при строительстве парка, который проектируется, предполагаем 24 пары широкой колеи принимать и 25 пар передавать. Этот объем рассчитан под тех контрагентов, которые уже сейчас расположены здесь. Дальнейшее развитие необходимо дополнительно рассчитывать», — пояснил заместитель главного инженера Забайкальской магистрали Иван Яковлев.

### Погранпереходов должно быть больше

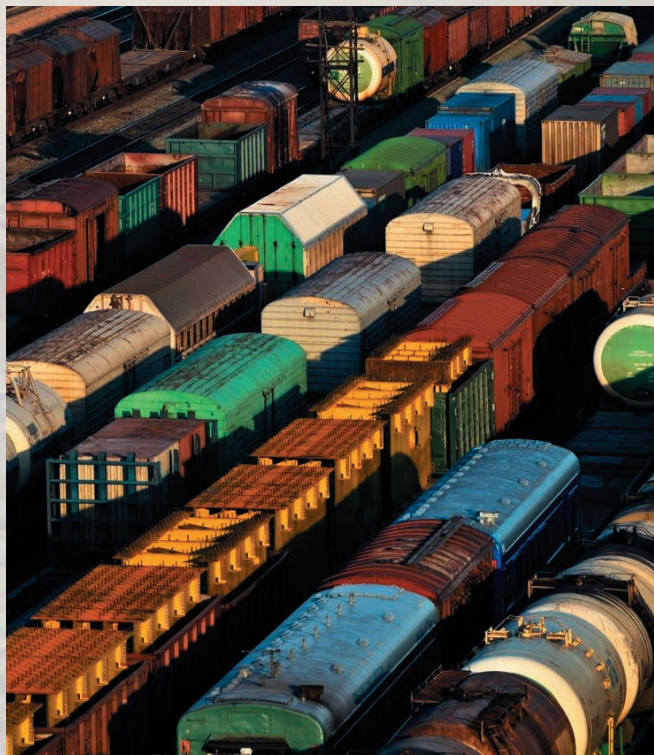
Под перспективный рост внешнеторгового грузопотока нужно рассматривать не только пункты пропуска, но и магистральную инфраструктуру.

«Сейчас рассматривается база, где будут зарождаться [дополнительные] грузы. Это требует усиления инфраструктуры не только Забайкальской железной дороги, но и Красноярской, Восточно-Сибирской дороги под эти мощности. Понятно, что конечный адрес грузов будет Забайкальск или в Китай через Приаргунск», — сказал представитель ЗабЖД.

Действительно, примерно в 180 км восточнее от Забайкальска расположен второй по значимости в регионе транспортный коридор Приаргунск — Хэйшанью. Пока что там функционирует автомобильный пункт. Вместе с тем комплексным планом предусмотрено создание железнодорожной пограничной линии протяженностью около 25 км и 2 перегрузочных терминалов.

Совместно с Минтрансом РФ и китайской стороной рассматриваются вопросы строительства ЖДПП. На территории КНР для соединения с сетью железных дорог необходимо построить участок Хэйшанью — Хайлар.

Подобные проекты могут быть реализованы на основе государственно-частного партнерства. В частности, есть предложения по 4 локациям.



«Прежде всего это дополнительное развитие железнодорожной инфраструктуры в Забайкальске, модернизация существующих железных дорог от Приаргунска до Читы, строительство железнодорожного перехода в Приаргунске с транспортно-логистическим центром в приграничной зоне, развитие тыловой логистической инфраструктуры по южному ходу Транссиба в Борзе и в Чите», — перечислил первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов.

Источник: [www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru)

# ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

## КРУПНЕЙШИЙ Ж/Д ПУНКТ РФ-КНР ПОЛУЧИТ НЕСКОЛЬКО ТЕРМИНАЛОВ И РЕКОНСТРУКЦИЮ СТАНЦИЙ

**Пункт пропуска в Забайкалье на границе между Россией и Китаем в ближайшие годы будет активно развиваться — запланирована модернизация станций Мациевская и Забайкальск, строительство ряда терминалов — были подписаны сразу несколько соглашений на эту тему.**

### Железнодорожный терминал РЖД

Так, «РЖД Бизнес Актив» (входит в подконтрольное «Российским железным дорогам» АО «РЖД Логистика») и Альфа-банк договорились об открытии кредитной линии на строительство железнодорожного терминала в Забайкальске. Документ был подписан на полях международной выставки TransRussia 2024, сообщает пресс-служба «РЖД Бизнес Актив».

Банк откроет линию на сумму 7,34 млрд рублей сроком на 15 лет. Эти средства пойдут на проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию контейнерного терминала.

Компания начала строительство терминала в сентябре 2023 года. Объем инвестиций в проект оценивается на уровне 8-9 млрд рублей. Строительство будет вестись поэтапно: первый этап предполагает строительство терминала мощностью 80 тыс. TEU с вводом в первом квартале 2025 года, затем постепенно мощность вырастет до 280 тыс. TEU с вводом последнего, четвертого этапа в начале 2027 года.

«Исходя из новых реалий и изменений рынка, мы активно вкладываемся в инфраструктуру на погранпереходах. В сентябре прошлого года стартовало строительство терминала в Забайкальске. В начале 2027 года планируем выйти на полную проектную мощность — порядка 300 тыс. TEU в год. При этом ставим себе амбициозную задачу отправить первые поезда с нашего терминала уже в этом году», — приведены в сообщении слова генерального директора «РЖД Бизнес Актив» Вячеслава Сараева.

При этом ранее сообщалось, что в конце 2022 года РЖД совместно с «Трансконтейнером» завершили первую очередь расширения станции Забайкальск. Тогда был открыт обновленный приемоотправочный парк, построены соединительные пути с контейнерным терминалом. Мощность терминала после реконструкции составляет 555 тыс. TEU в год.

### Транспортно-логистический центр FESCO

В свою очередь пресс-служба транспортной группы FESCO (головная компания — ПАО «Дальневосточное морское пароходство», ДВМП) сообщает, что группа нашла партнера для строительства транспортно-логистического центра (ТЛЦ) близ ж/д погранперехода Забайкальск-Манчжурия — китайскую платформенную компанию Xi'an Free Trade Port.

На полях выставки TransRussia 2024 стороны договорились, что рассмотрят возможность создания совместного предприятия для реализации этого проекта, а также развития логистической и терминальной инфраструктуры в других локациях.

«Создание современного транспортно-логистического центра в Забайкальске, включающего контейнерный терминал, железнодорожные пути и различную логистическую инфраструктуру, сейчас крайне востребовано. Потому что Забайкальск сегодня — это один из основных сухопутных пунктов для российско-китайского товарооборота, который по итогам прошлого года вырос на 26% и достиг рекордных показателей. Мы очень ценим, что коллеги из Xi'an Free Trade Port увидели большие перспективы в нашем ТЛЦ „Терминал Забайкальск“ и готовы рассмотреть возможность участия в совместном предприятии для реализации этого проекта», — приводятся в сообщении слова вице-президента по железнодорожному дивизиону FESCO Айдемира Усахова.

Ранее сообщалось, что FESCO создает в поселке Забайкальск ТЛЦ с терминалом по перевалке контейнеров пропускной способностью 450 тыс. TEU в год, складами временного хранения, подъездными железнодорожными путями и другой транспортной инфраструктурой. Инвестиции в проект составят 4 млрд рублей.

### Пропускные способности

Пресс-служба правительства Забайкальского края сообщила о прошедшей четырехсторонней встрече между губернатором региона Александром Осиповым и представителями Газпромбанка, потенциального инвестора АО «Евросиб» и Забайкальской железной дороги (ЗабЖД, филиал РЖД). Стороны обсудили возможность удвоения пропускной способности железнодорожных станций Мациевская и Забайкальск.

«У нас по железнодорожному участку от Читы до Забайкальска пропускная способность 56 пар поездов электрифицированной двухколейной железной дороги. До конца 2025 года мы должны достигнуть значений межправительственного соглашения между Россией и Китаем по увеличению товарооборота до 37 млн тонн. Для этого мы должны провести определенные мероприятия, в том числе по строительству второго пути по узкой колее», — цитирует пресс-служба Осипова.

Первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичка-



нов отметил, что у кредитной организации есть предложения по финансированию развития четырех локаций. Речь о дополнительном развитии железнодорожной инфраструктуры в Забайкальске, модернизации существующих железных дорог от Приаргунска до Читы, строительстве железнодорожного перехода в Приаргунске с транспортно-логистическим центром в приграничной зоне, а также развитии тыловой логистической инфраструктуры по южному ходу Транссиба в Борзе и в Чите.

«Евросиб» планирует взять на себя ответственность за исполнение проекта по развитию транспортно-логистиче-



ской инфраструктуры в Забайкальске и станции Мациевской. Ведется работа по подбору земельного участка.

«Мы предлагаем перераспределить комплекс работ по эксплуатации станции Забайкальск, включая прием и формирование поездов, операций по техническому коммерческому осмотру на станции Мациевской и осуществление маневровой работы по единому технологическому процессу. Это станет возможным при объединении станции Мациевская и Забайкальск», — сообщил финансовый директор АО «Евросиб» Дмитрий Равинович.

Проект предполагает строительство приемоотправочного парка на станции Мациевская, а также создание вагоноремонтного депо и локомотивного депо для обслуживания подвижного состава.

«Сейчас на двустороннем соглашении стран России и Китая мы принимаем в сутки 22 поезда. В перспективе при строительстве парка, который сейчас проектируется, мы предполагаем 24 пары широкой колеи принимать и 25 пар передавать. Этот объем рассчитан под тех контрагентов, которые уже сейчас расположены здесь. Дальнейшее развитие необходимо дополнительно рассчитывать», — считает заместитель главного инженера ЗабЖД Иван Яковлев.

Станция Забайкальск — крупнейший по объему железнодорожных перевозок пункт пропуска между Россией и Китаем. На станции работают несколько приемоотправочных парков, что позволяет производить работу с грузовыми, пассажирскими поездами, а также перестановку вагонов с колеи 1435 мм на колею 1520 мм и обратно. Проект развития станции реализуется с 2009 года.

**Источник:** [www.interfax.ru](http://www.interfax.ru)

**ERA**

Eurasian Rail Alliance Index

**TRANSRUSSIA:****РЖД - КРОВЕТВОРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ АРТЕРИЯ РОССИИ**

**Нагрузка, которая сегодня выпала на железнодорожников — колоссальная, об этом говорили участники пленарной дискуссии “Большая Евразия: экономическая и транспортная интеграция” в первый день 28-й международной выставки транспортно-логистических услуг TransRussia.**

**Год роста контейнерооборота**

Логистическая карта меняется, меняются условия перевозок и условия взаимодействия, но железная дорога работает в напряженном ритме, несмотря на вызовы последних лет. Так Сергей Павлов, первый заместитель генерального директора РЖД начал пленарную дискуссию «Большая Евразия: экономическая и транспортная интеграция». Наибольшую нагрузку в минувшем году испытал Восточный полигон, грузопоток в 2022 году развернуло с западного направления на восток. Владелец железнодорожной инфраструктуры в минувшем году как расширял узкие места на российской железнодорожной инфраструктуре, так и инвестировал в инфраструктуру на восточных погранпереходах.

«И монгольские железные дороги, и китайские — мы все вместе обеспечиваем неразрывную связность для наших грузоотправителей. Несмотря на санкции и перерывы в платежах ни на один день перевозки на железной дороге не прерывались и не прерываются. И по итогам прошлого года провезли 550 млн тонн. Это каждая третья перевезенная тонна — в международном сообщении», — сказал он.

То есть 60% грузов, перевозимых в контейнерах, — в международном сообщении, добавил С. Павлов. В контейнерах в 2023 году перевезено 7,4 млн тонн, что на 14% больше уровня позапрошлого года.

«По итогам первых двух месяцев текущего года мы видим, что рост контейнерного потока сохраняется», — говорит он.

В приоритете — грузоперевозки с дружественными странами. Их доля в общем объеме экспорта составляет 81%. В абсолютном выражении для РЖД главный партнер — Китай. Грузооборот в 2023 году достиг 161 млн тонн, прирост за год 36%.

«Вдумайтесь в эту цифру! Также в лидерах — Арабские Эмираты, Индия и страны СНГ. Здесь экспорт возрос вдвое, втрое. Это то, чем сейчас живут РЖД», — говорит С. Павлов.

**Нормативная база меняется за грузопотоком**

Мы находимся в точке перелома: необходимо пересмотреть стратегические приоритеты, об этом заявил Артур Карлов, директор Департамента стратегического развития Министерства транспорта Российской Федерации. С его

слов, транспортный рынок России находится в точке перелома. Сегодня участники транспортного и логистического рынка живут в условиях «сокращения горизонтов оперативного планирования», продолжает чиновник и отмечает необходимость пересмотра стратегических приоритетов.

«Система сложилась в предыдущие годы. Они все формировались в немного других условиях. Мир изменился, он вошел в полосу волатильности и неопределенности, и новый политический цикл», — сказал он.

Сегодня очевидно, что эти приоритеты не могут считаться основными для транспортной системы России. Развитие, который рынок пережил два года назад, требует и пересмотра требований по развитию Международных транспортных коридоров. Они сейчас должны не открывать доступ грузам, перевозимым в адрес стран Европы, а повышать доступ товаров на рынки Азии. Со слов чиновника, разрабатывается дорожная карта по развитию МТК Север — Юг, в прошлом году здесь выросла перевалка груза в морских портах, по данным Минтранса, она превысила 55%. А. Карлов говорит, что такую динамику обеспечил эффект низкой базы, но показатель показывает рост спроса к направлению. Также развитию спроса способствует развитие транспортной, в том числе и железнодорожной инфраструктуры, ведущей к портам Азово-Черноморского бассейна. В прошлом году ФГУП «Росморпорт» обеспечил проведение работ, обеспечивающих проходную осадку на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК) до 4,5 метров.

«Государство создает инфраструктуру для развития перевозки, создает условия для нормального функционирования рынка транспортных услуг», — подчеркивает А. Карлов.

Железнодорожный транспорт тоже прирос на этом коридоре, по данным за прошлый год — на 13,5%, продолжает представитель Минтранса.

«На восточном направлении очевидно что будут развиваться железнодорожные проекты, позволяющие нарастить перевозку по Восточному полигону. Принято решение об утверждении параметров в 255 млн тонн к 2032 году. Это сложный и ресурсоемкий проект, но эти решения формируют рамку для дальнейшего обновления стратегических документов, которые закладывают вполне конкретные решения для инвестиционных программ», — заключил А. Карлов.

**Источник. [www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru)**

**ERA I**

Eurasian Rail Alliance Index

## TRANSRUSSIA 2024: МАРШРУТЫ ПЕРЕВОЗОК ВНОВЬ ИЗМЕНЯТСЯ

**На 55% увеличился объем перевалки в морских портах в направлении Север — Юг из-за переориентации логистики на Восток, об этом участники 28-й Международной выставки транспортно-логистических услуг TransRussia заявили в ходе пленарных сессий. В кулуарах РЖД-Партнеру рассказали, маршруты перевозок по Евразии вновь изменятся в ближайшее время.**

### Контейнерный рынок продолжит рост

Объем рынка контейнерных перевозок по железнодорожной сети в 2023 году составил 129 млн ДФЭ. В 2024 году контейнерный рынок продолжит рост, в этом сходятся все участники рынка. Правда, более детальный прогноз несколько не совпадает. Алексей Гром, генеральный директор — председатель правления ОТЛК ЕРА спрогнозировал, что рынок контейнерных перевозок в ближайшие три года вырастет на 3,4%. По прогнозу ГК «Дело», показатель вырастет минимум на 8%.

Денис Илатовский, первый заместитель генерального директора ГК «Дело» отметил, что по итогам двух месяцев 2024 года объем экспорта через порты РФ вырос на 21% по сравнению с тем же периодом 2023 года. «Мы видим такой показатель. Хороший рост экспорта контейнеров через морские порты продолжается. Мы полагаем, что по итогам 2024 года показатель достигнет 8%, но не без проблем», — сказал он.

До 5% вырастет объем контейнерного рынка России в 2024 году по отношению к 2023 году, такой прогноз дал председатель совета директоров транспортной группы Fesco Андрей Северилов в кулуарах форума TransRussia. С его слов, контейнерный рынок России уже адаптировался к изменившимся условиям, да и динамика контейнерного импорта стабилизировалась после стремительного роста. «В первом полугодии можно ожидать сохранение инфраструктурных ограничений на Восточном полигоне России, что будет замедлять потенциальный рост экспортных отправок. Экспорт через порты Северо-Запада в Китай и дружественные страны будет расти. По итогам 2024 года ожидаем рост контейнерного рынка на 4–5%», — сказал он.

По итогам первых двух месяцев текущего года мы видим, что рост контейнерного потока сохраняется и даже прирастает, этот факт в своем выступлении отметил Сергей Павлов, первый заместитель генерального директора РЖД. «Грузоперевозки с дружественными странами — в приоритете. Их доля в общем объеме экспорта составляет 81%», — продолжает С. Павлов.

Нагрузка, которая сегодня выпала на железнодорожников — колоссальная, об этом заявил Геннадий Бессонов, генеральный секретарь Международного Координационного совета по трансъевропейским перевозкам (КСТП). «Понятно, что транспортная отрасль России переживает

непростые времена. Непростые — это не значит плохие. Сложные? Да! Но несмотря на неблагоприятную конъюнктуру, вызванную санкционным давлением, рынок российских транспортных услуг ни на йоту не просел. Есть разница в некоторых показателях, но по итогам 2023 года только контейнерные перевозки увеличились на 14% по сравнению с 2022 годом. Мы по всем показателям на сегодняшний день можем фиксировать рост перевозок, и это отрадно! Погрузка в морских портах России в первые два месяца 2024 года выросла на 121%. Через порт Владивосток прошло на 100% больше, порт Санкт-Петербурга показал 221% роста», — сказал Г. Бессонов.

### Логистика меняется

Перевозки контейнеров по железнодорожной сети в 2023 году выросли более чем на 14% по отношению к 2022 году, до 7,4 млн ДФЭ, сообщает РЖД. При этом логистика маршрутов изменилась, этот факт констатировал С. Павлов. О развороте грузопотока на восток говорят все участники рынка, но в последнее время грузоперевозчики говорят о построении маршрутов в Африку, Индию, Турцию и Иран.

По железнодорожной сети в сторону Китая перевезено 161 млн тонн, прирост за год 36%. «Вдумайтесь в эту цифру! Также в лидерах — Арабские Эмираты, Индия и страны СНГ. Здесь экспорт возрос вдвое, втрое. Это то, чем сейчас живут РЖД», — продолжил С. Павлов. «И монгольские железные дороги, и китайские — мы все вместе обеспечиваем неразрывную связность для наших грузоотправителей. Несмотря на санкции и перерывы в платежах. Ни на один день перевозки на железной дороге не прерывались, и не прерываются. И по итогам прошлого года провезли 550 млн тонн. Это каждая третья перевезенная тонна — в международном сообщении», — подчеркнул он.

Железнодорожный перевозчик активно развивает транспортно-логистические коридоры в Восточном и Азово-Черноморском направлениях, а также МТК Север — Юг. Кроме того, реализует комплекс мер по развитию пунктов пропуска, магистральной и терминальной инфраструктуры. С. Павлов говорит, что идут проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы на участке Дербент — Самур и погранпереходе «Дербент» (МТК Север — Юг).

**Источник. [www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru)**

**ERA I**

Eurasian Rail Alliance Index

## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2023 ГОДУ

### СТАБИЛИЗИРОВАТЬ И НАРАСТИТЬ

В 2023 году евразийские железнодорожные контейнерные грузоперевозки показали результат адаптации к новой реальности в условиях международно-политического давления, которое усложнило работу евразийского маршрута. Также необходимо учитывать фактор растущей конкуренции со стороны морских сервисов. Ставка на морской фрахт закрепилась на уровне ниже железнодорожной, что значительно повысило привлекательность морской транспортировки грузов. Однако железнодорожные перевозки продолжают демонстрировать свое преимущество — стабильные ставки, кратчайшие сроки и регулярность отправок.

Несмотря на переменчивые внешние условия, совокупный объем контейнерных перевозок по евразийскому железнодорожному маршруту в 2023 году составил 674 тыс. ДФЭ, что лишь на 1,1% меньше показателя 2022 года. Сохранение объемов перевозок было обусловлено ростом перевозочных сегментов евразийского маршрута, а именно в сообщении Китай — Россия/Беларусь, которые компенсировали снижение основного грузопотока в сегменте транзитных перевозок Китай — Европа — Китай. Таким образом, евразийские железнодорожные контейнерные грузоперевозки справились с внешними вызовами.

В 2023 году еще раз подтвердилось одно из неоспоримых преимуществ железнодорожных грузоперевозок — их экологическая эффективность. Экологическая повестка сохраняет свою значимость не только для Европы, но и для Китая, особенно в свете тенденции к декарбонизации. На портале ERAI Счетчик CO2 наглядно демонстрирует это преимущество.

Ухудшение международно-политической обстановки, затронувшее страны — участницы перевозок, стало главной отправной точкой для большинства изменений в установившемся порядке торговых взаимоотношений. Однако адаптация рынка к текущей реальности очевидна, тем самым подтвердилась гибкость, присущая железнодорожным контейнерным перевозкам. Более того, удалось сохранить объем перевозок на уровне 2022 года. Временное снижение спроса из Европы и Китая компенсировалось ростом объемов перевозок в сообщении Китай — ЕАЭС — Китай, что в результате положительно отразилось на евразийских железнодорожных контейнерных перевозках.

### РЕЗЮМЕ

1. За прошедший год по евразийскому железнодорожному транзитному маршруту совокупно проследовало 674 тыс. ДФЭ, что на 1,1% меньше показателя 2022 года. При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Ки-

тай — Европа — Китай снизились на 49% — с 410,6 до 211,1 тыс. ДФЭ. Стабильность общего объема контейнерных перевозок была достигнута благодаря развитию других направлений перевозок в рамках ЕАЭС, прежде всего за счет увеличения объема экспортно-импортных перевозок в сообщении Китай — Россия/Беларусь.

2. В 2023 году по евразийскому железнодорожному маршруту было перевезено товаров на общую сумму 35,3 млрд долларов. В транзитном сообщении Китай — Европа — Китай было перевезено грузов на сумму 15,9 млрд долларов, что составляет 2,1% от общего годового товарооборота между Китаем и ЕС.

3. За I — III кварталы 2023 года товарооборот ЕС и Китая снизился на 10% до 671,7 млрд долл., при этом доля экспорта ЕС в товарообороте с Китаем в стоимостном выражении увеличилась на 3 п. п. до 27% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Несмотря на сохранение минимальной доли порожних контейнеров (6%), сальдо внешней торговли ЕС с Китаем осложняет работу по балансировке грузопотоков.

4. В прошедшем году ставка морского фрахта WCI опустилась с 2086 долл. за СФЭ в январе до 1682 долл. в декабре. Волатильность ставок морского фрахта сохранилась, а месячные изменения порой доходили до 17%. В то же время индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, оставался стабильным и закрепился на уровне 3057 долл. за СФЭ.

5. Среднее время в пути в сообщении Китай — ЕС — Китай увеличилось на одни сутки до 7,51 суток по сравнению с 2022 годом, а скорость поездов снизилась до 729 км/сутки. Средняя заполняемость поезда продемонстрировала рекордный показатель за последние шесть лет — 124 ДФЭ. Несмотря на падение скорости прохождения грузов, железная дорога по-прежнему удерживает преимущество скорости в сравнении с морским транспортом.

6. За прошедший год доля груженых контейнеров, проследовавших по трансевразийскому маршруту, снизилась на 2 п. п. до 94%, однако в направлении на Восток, наиболее сложном для балансировки, доля груженых контейнеров составила 92%, что на 2,6 п. п. выше показателя 2022 года.

7. В 2023 году по евразийскому железнодорожному маршруту проследовали товары, принадлежащие 88 категориям на уровне двух знаков ТН ВЭД. Порядка 43% грузов приходится на триаду основных товаров — механическое оборудование, электрические устройства и автотехнику, что говорит об устойчивейшей грузовой базе маршрута.

8. Стержневые точки отправления и назначения на транзитном маршруте относятся к регионам Германии и Западного и Центрального Китая. На маршруты поставок из ЕС в Китай приходится 32,1% контейнеропотока с



ключевыми транспортными точками в Дуйсбурге, Мангейме и Гамбурге, в то время как аналогичный показатель из Китая в ЕС составляет 67,9% с концентрацией поставок в таких ключевых точках, как Сиань, Чунцин и Чэнду.

9. Евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию продолжает занимать лидирующие позиции среди железнодорожных маршрутов в сообщении Китай — ЕС — Китай. По статистике погранпереходов за 2023 год, на евразийский маршрут (погранпереходы Достык, Алтынколь) пришлось 96% контейнерного потока.

## ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

### Товарооборот ЕС — Китай и замедление темпов роста

Обмен товарами между Европейским союзом и Китаем является ключевой составляющей мировой торговли и

главным ориентиром трансевразийских железнодорожных маршрутов. Динамика двусторонней торговли определяет грузовую базу и тенденцию баланса трансевразийских грузоперевозок.

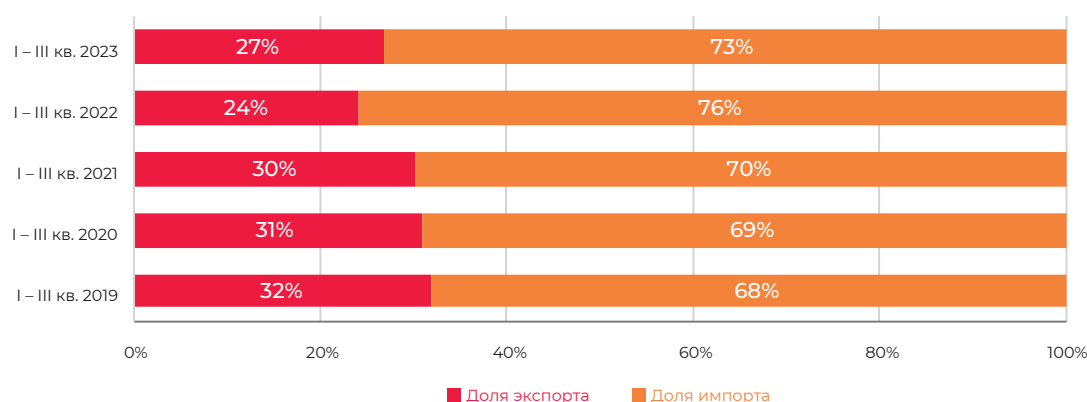
За первые три квартала 2023 года накопленный товарооборот в торговле ЕС и Китая составил 671,7 млрд долл., снизившись таким образом на 73,5 млрд долл. (-10%) по сравнению с аналогичным периодом 2022 года. При этом экспорт ЕС в Китай составил 179,6 млрд долл. (-0,1%), а импорт — 492,1 (-13%); в совокупности положительное торговое сальдо в пользу Китая составило 386,4 млрд долл., что на 19% меньше торгового сальдо за аналогичный период 2022 года. Импорт ЕС из Китая является главным драйвером взаимной торговли, таким образом, снижение темпа прироста импорта замедляет рост товарооборота. Однако сохранившаяся положительная динамика двусторонней торговли оказывает благоприятное влияние на перспективы дальнейшего расширения

### ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ЕС-27 С КИТАЕМ: I – III КВАРТАЛ



Источник: расчеты авторов на основе данных International Trade Center (ITC)

### СООТНОШЕНИЕ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА ЕС-27 В ТОРГОВЛЕ С КИТАЕМ



Источник: расчеты авторов на основе данных International Trade Center (ITC).

грузовой базы евразийского железнодорожного транзита.

В то же время дефицит ЕС в торговле с Китаем осложняет балансировку, так как грузопоток в направлении Китай — ЕС преобладает над грузопотоком ЕС — Китай. За первые три квартала 2023 года дефицит ЕС составил 312,5 млрд долл., снизившись на 19%. Если в 2022 году доля экспорта ЕС составляла 24% товарооборота двусторонней торговли, то в 2023 году — уже 27%, вместе с тем доля импорта ЕС сократилась на 3 п. п. — до 73%. С точки зрения логистики такая тенденция может привести к постепенному снижению доли порожних контейнеров при транзите ЕС — Китай.

### Стабильность ж/д ставок и волатильность морских грузоперевозок

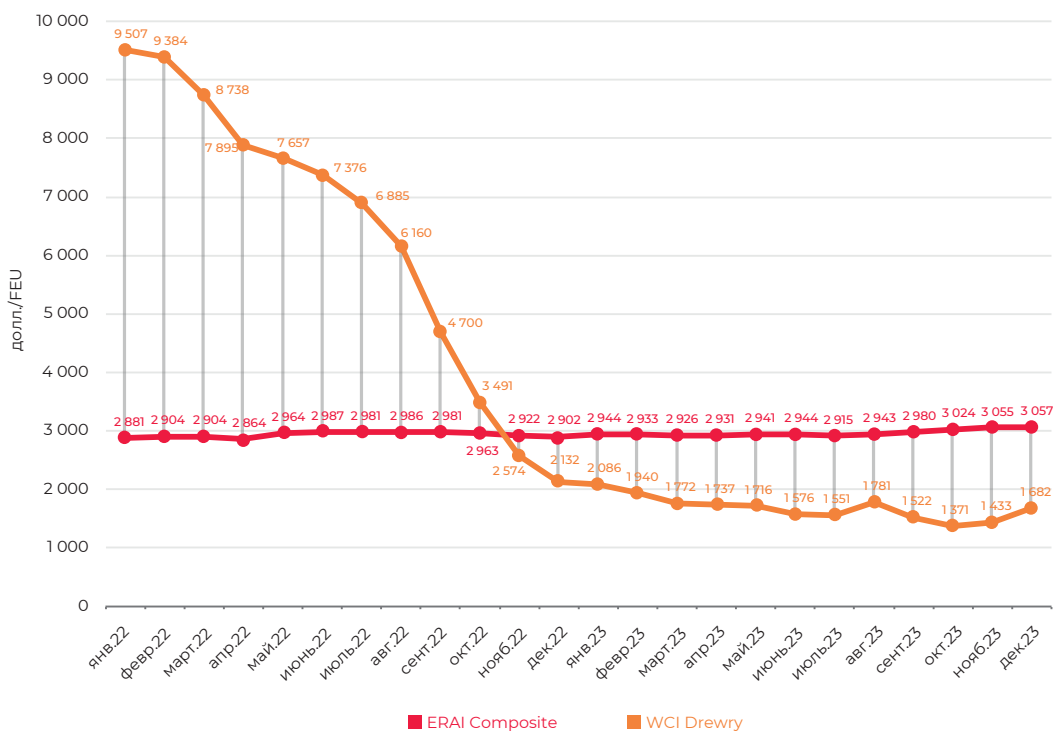
С конца 2020 года и вплоть до середины 2022 года железнодорожные грузоперевозки обладали абсолютным стоимостным преимуществом перед морским транспортом. Разница в стоимости доставки грузов в контейнерах между Китаем и ЕС по железной дороге и морем была более чем трехкратной. Тем не менее, во второй половине 2022 года морской транспорт вернул себе звание наиболее экономичного способа транспортировки грузов.

В 2023 году индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, в течение года показывал стабильные значения, удерживаясь на уровне, близком к 2,9 тыс. долл. за СФЭ, а среднемесячная динамика в данный период состав-

ляла не более 1,5%. Максимальный показатель индекса был достигнут в декабре 2023 года (3057 долл. за СФЭ), минимальный — в июле 2023 года (2915 долл. за СФЭ).

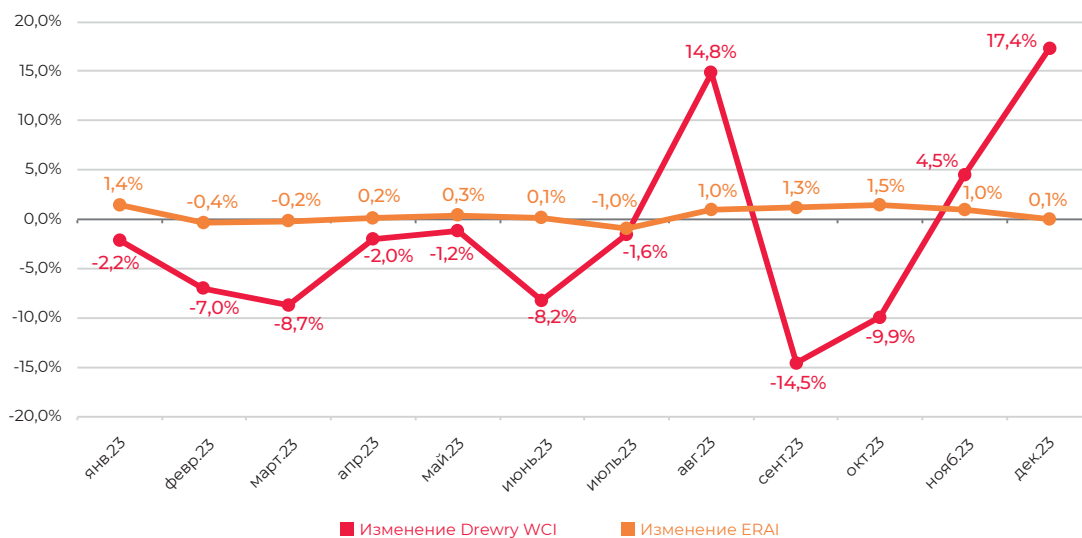
Вместе с тем индекс морских перевозок WCI оставался более волатильным, месячные изменения порой доходили до 17%. На фоне стагнации спроса и одновременно роста предложения, ставки морского фрахта плавно снижались практически в течение всего 2023 года. Если в начале января композитный WCI превышал значение 2100 долл. за СФЭ, то к концу октября он опустился практически на 40%, до примерно 1340 долл. за СФЭ. Летом перевозчики предприняли попытку общего повышения цен (General Rate Increase, GRI), но эффект быстро сошел на нет и ставки продолжили спад. Однако важно отметить колебания в конце года, обусловленные событиями в Красном море. Йеменские хуситы в середине ноября объявили о намерении атаковать любые израильские суда в Красном море. В ноябре — декабре десятки судов, в т. ч. контейнеровозы Maersk и Hapag-Lloyd, подверглись атакам хуситов в районе Баб-эль-Мандебского пролива. На этом фоне крупнейшие линии решили временно приостановить перевозки по маршруту через Суэцкий канал и начали перенаправлять свои суда на маршрут через мыс Доброй Надежды. Перевозчики ожидаемо стали вводить различные дополнительные сборы, что подстегнуло плавный рост спотовых цен на фрахт в декабре. В заключительную неделю декабря композитный WCI вырос до 1661 долл. за СФЭ.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY В 2022–2023 ГГ.



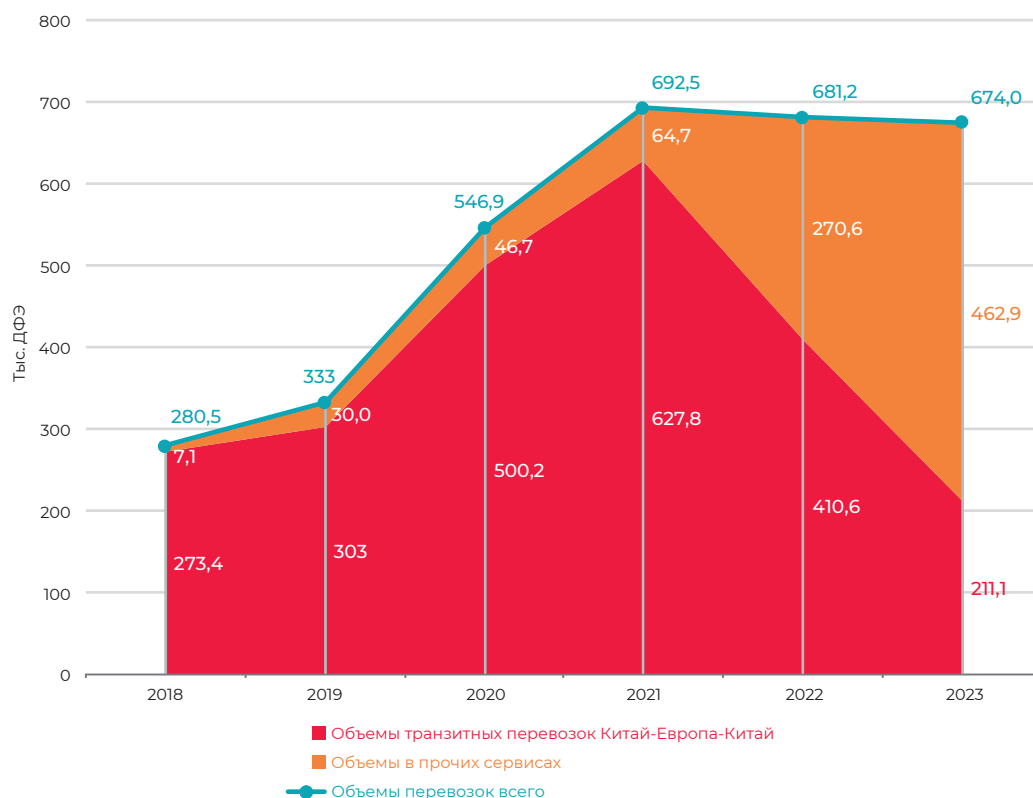
Источник: портал индекса ERAI

### ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТАВОК ERAI И WCI DREWRY В 2023 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

### СОВОКУПНЫЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК В 2023 ГОДУ ПО СЕГМЕНТАМ



Источник: расчеты авторов

В течение всего 2023 года ставки на морские грузоперевозки показывали разрыв с железнодорожным транзитом в среднем на 1000 долл. за СФЭ. Это негативным образом сказалось на евразийском железнодорожном транзите, так как именно резкий рост ставок на морские перевозки позволил обратить внимание грузоотправителей на железнодорожную альтернативу, со временем доказавшую свою надежность и стабильность. Однако начавшийся рост морских ставок в декабре 2023 года с возрастающей динамикой на 2024 год из-за перебоев морского сообщения в Красном море сможет обеспечить дополнительный импульс для перехода грузоотправителей «на рельсы».

## СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В 2023 ГОДУ

### Основные показатели перевозок и сохранение совокупных объемов

В 2023 году по евразийскому железнодорожному транзитному маршруту совокупно проследовало 674 тыс. ДФЭ, что на 1,1% меньше показателя 2022 года (681 тыс. ДФЭ). При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай — ЕС — Китай снизились на 49% — с 410,6 до 211,1 тыс. ДФЭ. Стабильность общего объема контейнерных перевозок была достигнута благодаря развитию других направлений перевозок в рамках ЕАЭС, прежде всего за счет увеличения объема экспортно-импортных перевозок в сообщении Китай — Россия/Беларусь.

Экономическая конъюнктура и конкуренция со стороны морского транспорта в 2023 году оказали свое влияние таким образом, что общее количество контейнерных поездов снизилось на 5% до 7 тыс. поездов. Транзитные грузы китайских и европейских грузоотправителей являются важной составляющей деятельности евразийского железнодорожного маршрута, однако сохранить достаточно высокие объемы перевозок удалось в основном благодаря диверсификации сервисов.

В 2023 году среднее количество поездов, проходящих по маршруту за сутки, сократилось с 13,8 единиц в 2022 году до 10,8 единиц. Наряду с этим средняя заполняемость поезда за этот же период, напротив, увеличилась со 117 до 124 ДФЭ. Подобная результативность была достигнута за счет более эффективного использования подвижного состава при формировании контейнерных поездов.

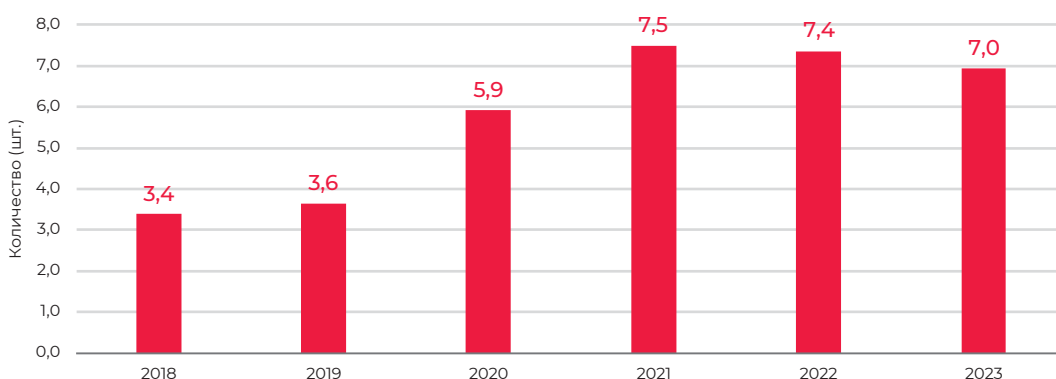
На пространстве 1520 мм оператором евразийского маршрута осуществляется объединение поездов с целью эффективного использования подвижного состава, а также пропускной и провозной способности железнодорожных участков. В этой связи показателен индикатор среднего количества поездов в сутки, сформированных вне пространства 1520 мм, прежде всего в Китае. В 2023 году среднее количество таких поездов в сутки составило 19 единиц.

Благодаря оптимизации поступающие из Китая в Казахстан контейнеры в составе, например, двух поездов по колее 1435 мм перегружаются в один полносоставный контейнерный поезд колеи 1520 мм (система «2 в 1» и «3 в 2»). Применение схемы объединения поездов позволяет не только привлекать дополнительные объемы перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, но и снижает нагрузку на железнодорожную инфраструктуру. К тому же использование технологии способствует оптимизации графика движения поездов, снижает потребность в увеличении парка вагонов и повышает пропускную способность железнодорожных участков на межгосударственных стыковых пунктах.

Экономические и внешнеполитические факторы вместе с высоким показателем объемов перевозок на евразийском железнодорожном маршруте привели к соответствующему увеличению нагрузки на инфраструктуру пространства колеи 1520 мм и, как следствие, к некоторому падению средней скорости контейнерных поездов и увеличению среднего времени в пути.

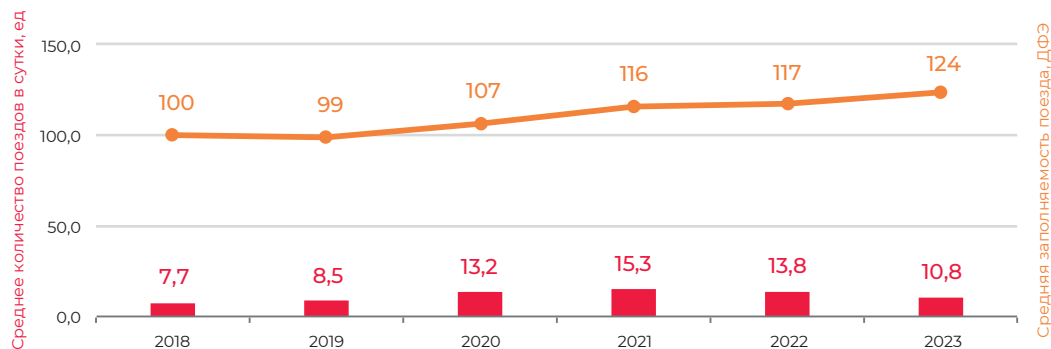
За последние пять лет наблюдалась разнонаправленная динамика скорости контейнерных поездов: в период

КОЛИЧЕСТВО КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ ВОСТОК – ЗАПАД – ВОСТОК



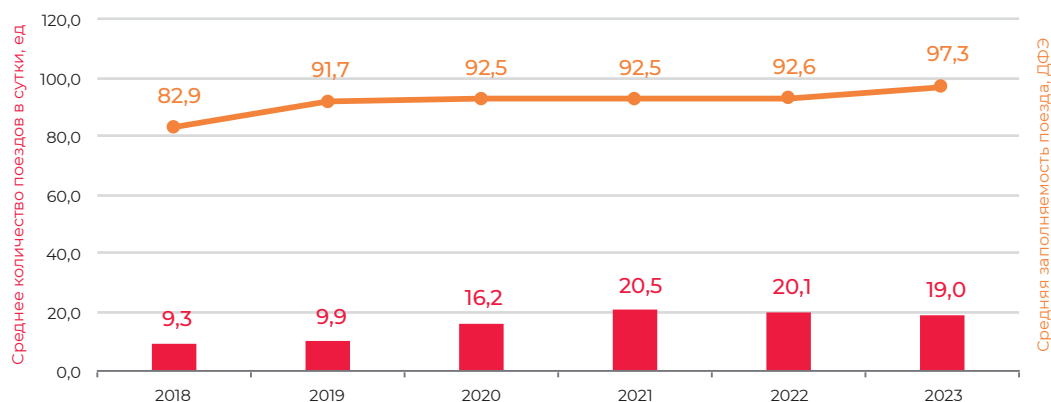
Источник: расчеты авторов

### СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНУТРИ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ, Т. Е. С УЧЕТОМ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПЕЗДОВ)



Источник: расчеты авторов

### СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ)



Источник: расчеты авторов

2018 — 2019 годов происходило ускорение перевозок с достижением среднесуточного показателя в 1056 км/сутки. Затем в 2019 — 2021 годах эта скорость снизилась до 747 км/сутки на фоне резкого роста объемов перевозок в период пандемии. В 2022 году ситуация на рынке стабилизировалась, и удалось достичь средней скорости в 816 км/сутки.

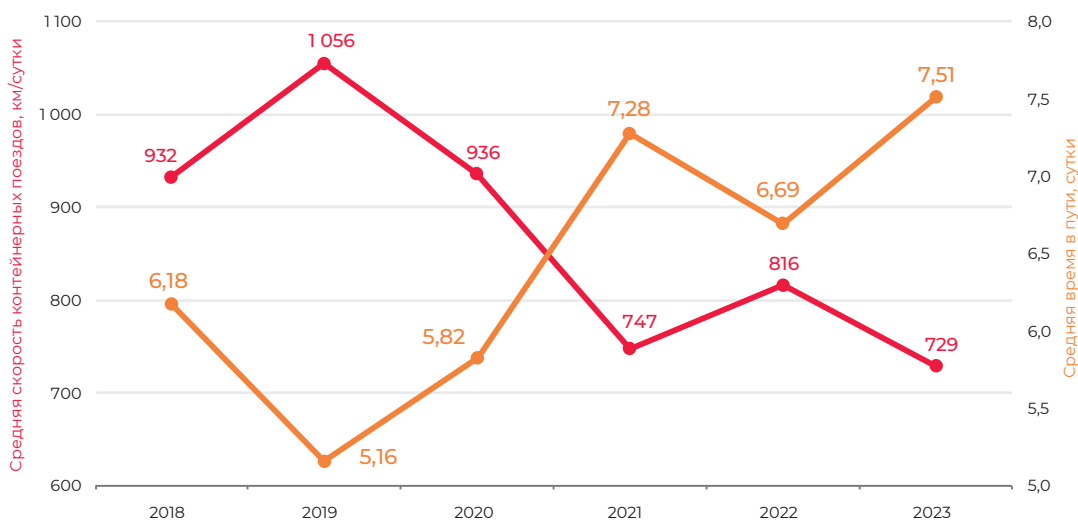
Однако в 2023 году ситуация изменилась, средняя скорость контейнерного поезда упала с 816 км/сутки в 2022 году до 729 км/сутки. Среднее время в пути по евразийскому маршруту в 2023 году составило 7,51 суток, что больше показателя предыдущего года на одни сутки.

Падение скорости прохождения грузов по территории ЕАЭС также связано с чрезмерной нагрузкой на инфраструктуру в период ее модернизации. Ремонтные работы на железнодорожном участке Достык — Мойынты и огра-

ничение пропускной способности на основном ходу транзитного маршрута Достык — Елимай/Озинки/Канисай повлияли на движение и скорость поездов. Однако после реализации работ в 2025 году пропускная способность участка должна увеличиться с 12 до 60 пар грузовых поездов в сутки. Так, модернизация позволит нарастить пропускную способность основного транзитного коридора Китай — Европа — Китай по территории Казахстана. Помимо модернизации железнодорожной инфраструктуры способствовать росту скорости и сокращению времени в пути может также внедрение цифровых технологий и совершенствование таможенных процедур для ускорения движения поездов по пространству колеи 1520 мм.

Несмотря на инфраструктурные сложности, долгосрочная приверженность правительств государств — членов ЕАЭС и национальных железнодорожных администраций

Скорость и время в пути в сообщении Китай — Европа — Китай по территории ЕАЭС



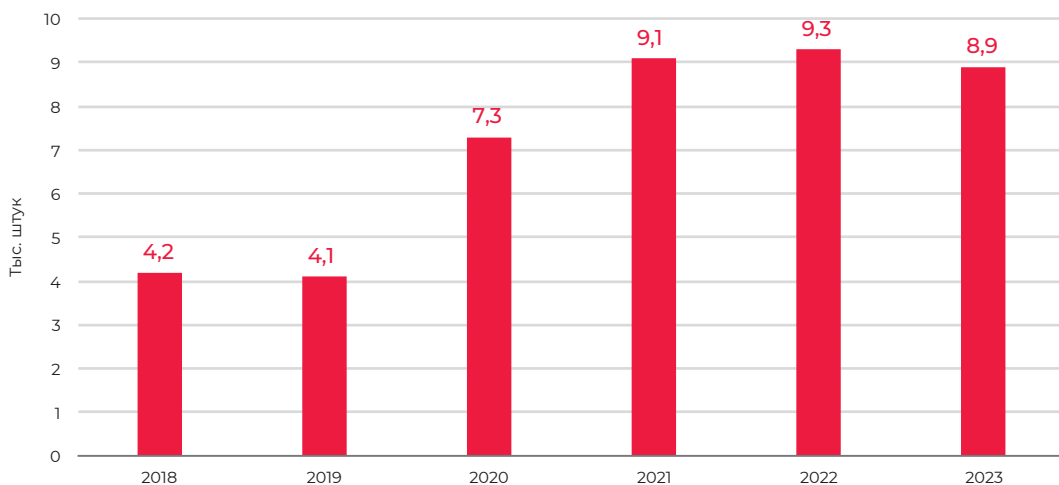
Источник: расчеты авторов

увеличению пропускной способности вместе с повышением эффективности грузоперевозок и снижением таможенных и административных барьеров позволят постепенно преодолеть текущие проблемы. Кроме того, некоторое увеличение времени в пути по железной дороге по-прежнему не сравнимо с задержками при морской транспортировке. Так, представители России, Беларуси и Казахстана подписали Меморандум о приверженности гармонизированному развитию транспортно-логистиче-

ского потенциала железнодорожного транспорта стран ЕАЭС.

Следствием повышения технологической эффективности в сервисах евразийского железнодорожного транзитного маршрута стало снижение количества вагонов в парке, например, за счет технологии по объединению контейнерных поездов с применением оптимальных схем. Так, количество вагонов в 2023 году сократилось на 4% до 8,9 тыс. шт.

ПАРК ВАГОНОВ В СЕРВИСАХ



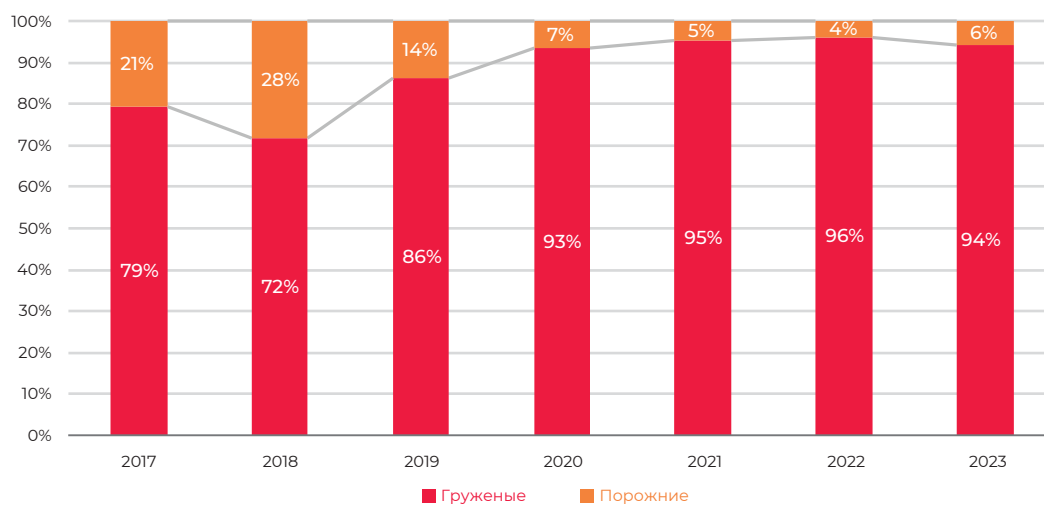
Источник: расчеты авторов

## Грузовая база маршрута и сохранение тенденции к полной загрузке

Одним из главных показателей транспортной логистики является соотношение груженых и порожних контейнеров. Специфика контейнерных перевозок связана с необходимостью постоянного управления обратным грузопотоком с целью предотвращения скопления контейнеров. Проблема балансировки грузопотока обусловлена особенностями двусторонней торговли ЕС с Китаем, а именно значительным дефицитом для ЕС, составляющим более 310 млрд долларов за первые три квартала 2023 года.

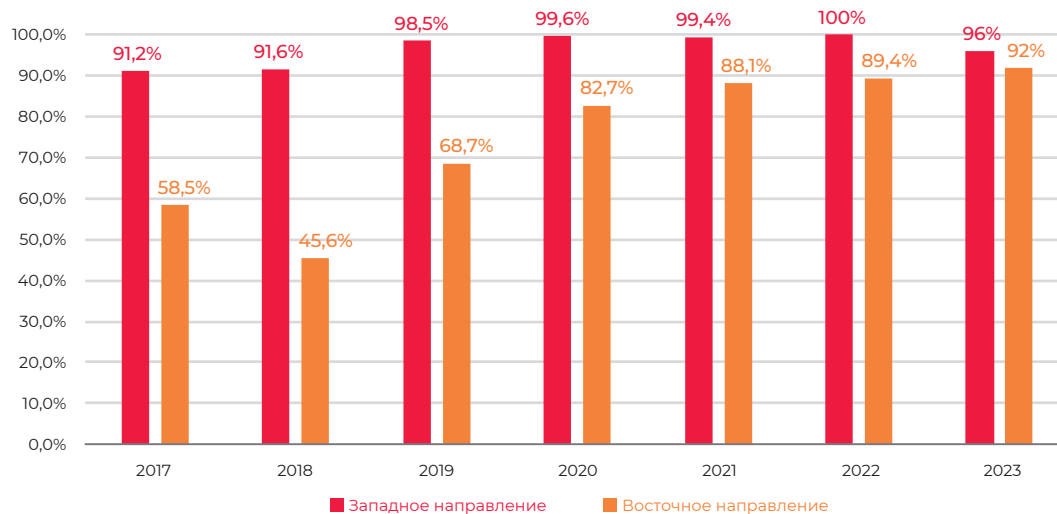
Переход евразийских контейнерных железнодорожных перевозок от транзитных к импортно-экспортным операциям сказался на тенденции к полной загрузке мощностей. По результатам 2023 года доля порожних контейнеров составляет 6%, что близко к показателю пандемийного 2020 года (7%). Однако динамика последних шести лет показывает, что доля порожних контейнеров сократилась с пикового значения в 28% в 2018 году до текущих 6%, что является следствием сохранения тенденции к максимальной загрузке мощностей и результатом проводимой работы по повышению эффективности маршрута, несмотря на международно-политические и экономические аспекты внешней среды работы.

### СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ



Источник: расчеты авторов

### ДОЛЯ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ГРУЗОПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов

### ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2022 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

### ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2023 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI



Тем не менее, в 2023 году доля груженых контейнеров в направлении на восток демонстрирует рекордный показатель — 92%, превысив показатель 2022 года на 2,6 п. п. Данный тренд может говорить об эффективной работе по привлечению европейских грузоотправителей и по повышению эффективности работы маршрута.

При этом впервые за семь лет было зафиксировано снижение доли груженых контейнеров по западному направлению. В 2022 году по данному маршруту впервые была отмечена абсолютная доля груженых контейнеров — 100%. Однако в 2023 году тенденция не сохранилась, и этот показатель опустился на 4 п. п. до 96%.

В 2023 году по евразийскому железнодорожному маршруту, по данным ERAI, проследовали товары, принадлежащие 88 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков против 92 категорий в 2022 году. Текущее сокращение грузовой номенклатуры вызвано сменой способа транспортировки части грузов. В 2023 году по всем направлениям евразийского железнодорожного маршрута было перевезено товаров на общую сумму 35,3 млрд долларов, в сообщении Китай — Европа — Китай — 15,9 млрд долларов, что на 46% меньше показателя в 2022 году. Общая сумма перевезенных товаров составляет 2,1% от общего годового товарооборота между Китаем и Европой.

Номенклатура грузов, идущих по маршруту, является устоявшейся. Традиционные основные транзитные грузы в сообщении Китай — Европа — Китай, а именно электроника, механическое оборудование и автотехника, остаются стержневыми товарами к перевозке, кроме того, их совокупная доля в контейнеропотоке увеличилась с 39,6% в 2022 году до 44,3% в 2023 году.

Относительно прошлого года доля механического оборудования осталась практически на том же уровне, показав снижение лишь на 0,1 п. п. до 13,8% в 2023 году, а доля автотехники, напротив, показала значительные изменения — рост сразу на 3,9 п. п. относительно показателя в 2022 году (8,3%); доля механического оборудования также увеличилась на 0,9 п. п. до 18,3% в 2023 году. В качестве причин такого роста доли автотехники стоит указать рост производства в Китае автомобилей с использованием альтернативных источников энергии, интерес к которым проявили потребители в Европе.

Следующими по значимости товарами грузовой базы евразийского ж/д маршрута являются пластмассы (7,9% перевезенных грузов), мебель и осветительная техника (4,5%). В 2023 году заметное увеличение доли показали поставки изделий из черных металлов (4,2%), научная и резинотехнических изделий (2,7%), продукты неорганической химии (2,3%).

Напротив, уменьшились относительно 2022 года поставки готовых продуктов на основе муки (1,5%), игрушек и спортивного инвентаря (1,4%), бумаги и картона (1,1%), одежды трикотажной (1,0%), изделий из кожи (1,4%).

Грузовой базой евразийских железнодорожных грузоперевозок являются регионы Центрального Китая, экономический локомотив ЕС — Германия, а также страны Центральной Европы. Подобная география обуславливает доминирование промышленных товаров. Прогнозируемый экспертами постепенный перевод китайских промышленных мощностей в менее развитые регионы Центрального и Восточного Китая будет поддерживать и расширять грузовую базу маршрута в долгосрочной перспективе.



### Трансформация географии перевозок

По итогам 2023 года в рамках евразийского международного маршрута ключевыми транспортными точками в Европе являются крупнейшие порты Германии Дуйсбург, Мангейм, Гамбург и Бремерхафен. С китайской стороны важнейшими транспортными точками выступают Сиань, Чэнду, Чунцин, Чжэнчжоу и Иву.

Основными маршрутами поставок из Китая в Европу в 2023 году стали:

- Сиань — Малашевиче (44,5 тыс. ДФЭ);
- Чэнду — Малашевиче (28,8 тыс. ДФЭ);
- Чунцин — Малашевиче (17,8 тыс. ДФЭ).

При рассмотрении маршрутной сети, связанной с экспортно-импортными операциями, на передний план также выходят маршруты, связывающие Китай и Россию, такие как Сиань — Электроугли (30,6 тыс. ДФЭ), Чунцин — Электроугли (14,7 тыс. ДФЭ), Чунцин — Белый Раст (13,7 тыс. ДФЭ), а также Сиань — Белый Раст (8,1 тыс. ДФЭ). Заметны также маршруты из Китая в Беларусь: Чэнду — Колядичи (22,2 тыс. ДФЭ), а также Чунцин — Колядичи (6,9 тыс. ДФЭ).

Основными маршрутами поставок из Европы в Китай в 2023 году стали:

- Дуйсбург — Иву (10,6 тыс. ДФЭ);
- Мангейм — Сиань (9,1 тыс. ДФЭ);
- Гамбург — Чжэнчжоу (7,7 тыс. ДФЭ).

При рассмотрении маршрутной сети, связанной с экспортно-импортными операциями, на передний план также выходят маршруты, связывающие Китай и Россию, такие

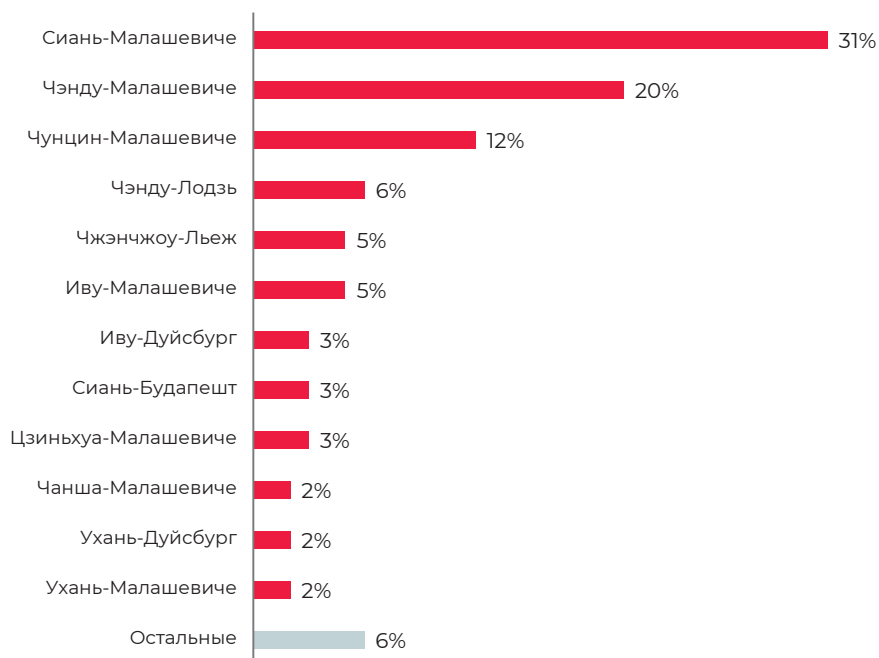
как Сиань — Электроугли (30,6 тыс. ДФЭ), Чунцин — Электроугли (14,7 тыс. ДФЭ), Чунцин — Белый Раст (13,7 тыс. ДФЭ), а также Сиань — Белый Раст (8,1 тыс. ДФЭ). Заметны также маршруты из Китая в Беларусь: Чэнду — Колядичи (22,2 тыс. ДФЭ), а также Чунцин — Колядичи (6,9 тыс. ДФЭ).

Евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию продолжает занимать лидирующие позиции среди железнодорожных маршрутов в сообщении Китай — ЕС — Китай. Согласно статистике по погранпереходам, на евразийский маршрут (погранпереходы Достык, Алтынколь) приходится 96% контейнерного потока.

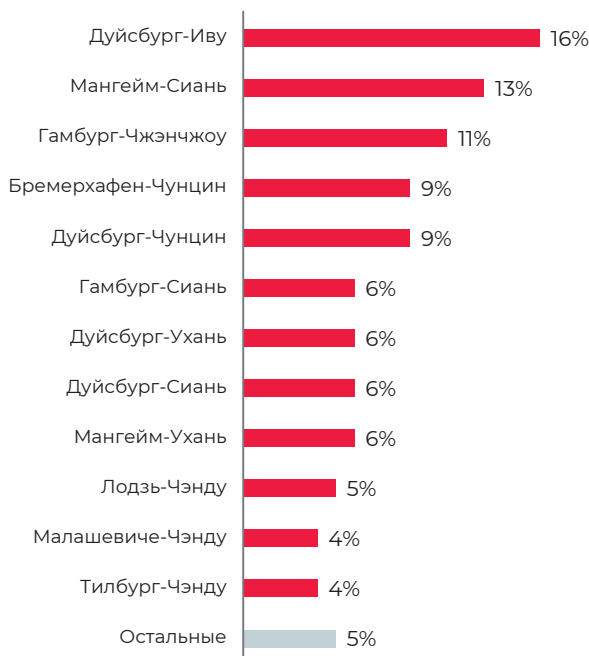
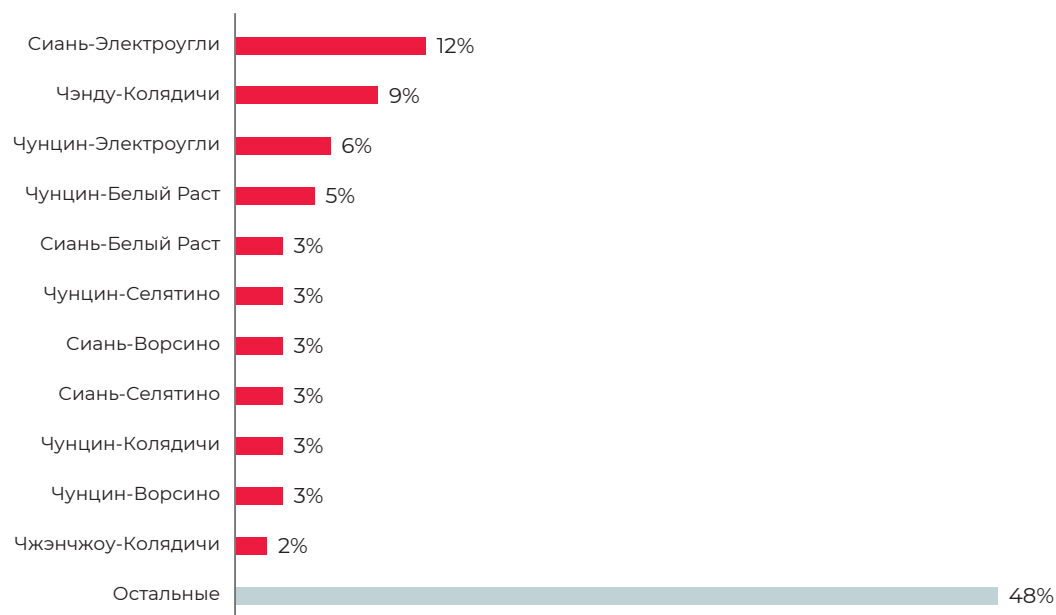
Несмотря на поступательное развитие железнодорожной инфраструктуры транссибирских маршрутов, объем контейнерного транзита через погранпереход Наушки снизился на 93,9% до 1,5 тыс. ДФЭ, через Забайкальск — на 72,3% до 4,9 тыс. ДФЭ. Перевозки через погранпереходы Приморского края в 2023 году не осуществлялись.

Такая ситуация на погранпереходах сложилась из-за полного переустройства логистики импорта в Россию. Внешнее давление со стороны европейских государств, включающее в себя создание трудностей для импорта товаров в Россию, уход международных перевозчиков из России вместе с новой экономической политикой поворота на Восток вызвали среди российских компаний интерес к восточным портам и железнодорожным терминалам России. В результате инфраструктура Дальнего Востока оказалась перегружена, а структура деятельности во многом сменилась с транзита на импорт.

### ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА В 2023 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

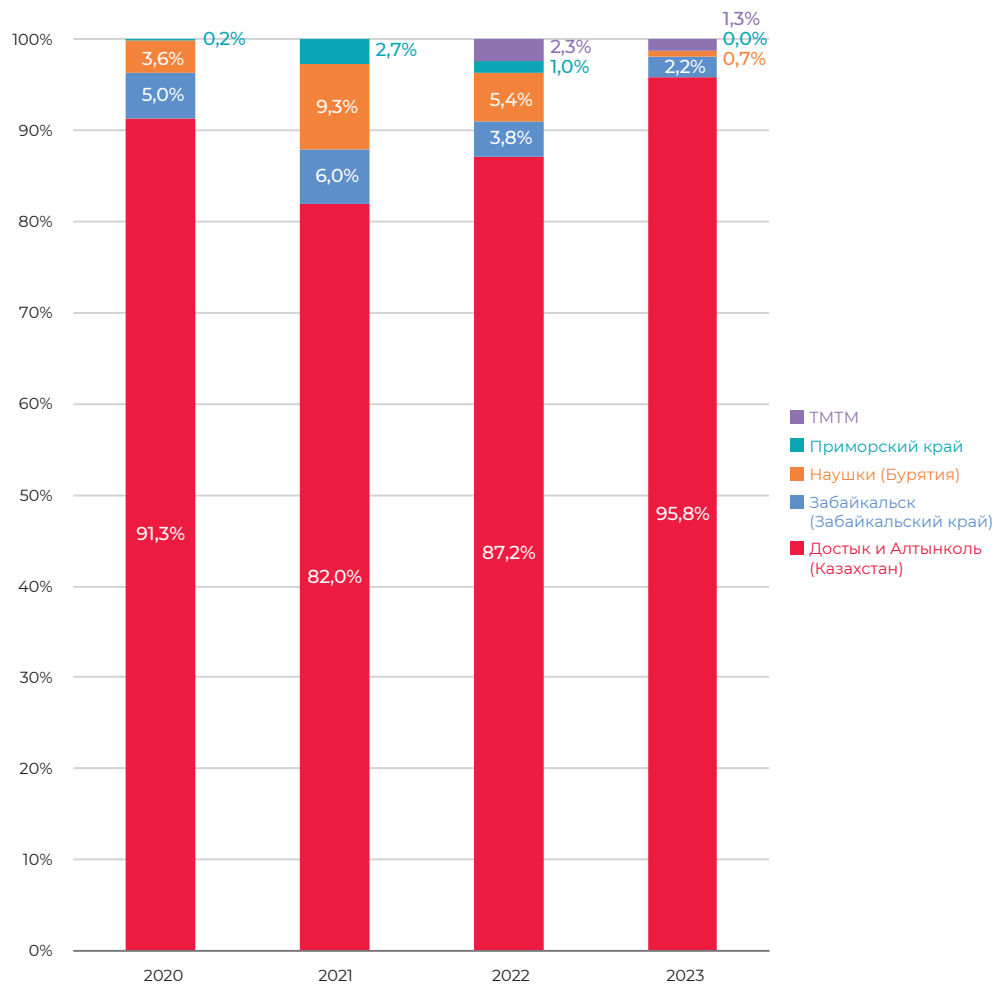
**ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ В 2023 ГОДУ****ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕАЭС В 2023 ГОДУ**

Источник: расчеты авторов

На фоне поиска грузоотправителями альтернативных континентальных способов доставки грузов определенное развитие получил Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), проходящий через Казахстан, Азербайджан и Грузию. Страны данного маршрута пытаются перетянуть контейнеропоток на ТМТМ, однако

пока не могут составить конкурентную альтернативу железнодорожным коридорам через Россию. Так, в 2023 году объем транзитных контейнерных перевозок по ТМТМ составляет 2,8 тыс. ДФЭ (-75,1% от уровня 2022 года), с долей в 1,3% от общего объема перевозок Китай — Европа — Китай. Основными недостатками данного марш-

### КОНТЕЙНЕРОПОТОК ПО ОСНОВНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ МАРШРУТАМ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОГРАНИЧНЫМ ПЕРЕХОДАМ



Источник: расчеты авторов

рута являются низкая скорость и высокая стоимость, что связано с необходимостью смены нескольких видов транспорта для пересечения Каспийского моря и, в отдельных случаях, Черного моря.

Евразийский маршрут, принимающий на себя 96% контейнеропотока транзитных железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, продолжает занимать лидирующую позицию за счет стабильного ценового предложения, сроков доставки груза и высокой пропускной способности. Следует отметить, что, несмотря на существующие сложности, трансъевразийские железнодорожные маршруты преимущественно отличаются взаимодополняющим характером. Производимое ускоренное развитие всех маршрутов увеличивает привлекательность трансъевразийского железнодорожного транзита и пространства колеи 1520 мм в качестве альтернативы другим видам транспорта и маршрутам.

### ПЕРСПЕКТИВА НА 2024 ГОД

В 2023 году евразийский железнодорожный маршрут продемонстрировал, как он справляется с вызовами международно-политической обстановки. Многолетние усилия по развитию евразийских железнодорожных контейнерных перевозок показали свои результаты. Несмотря на внешние вызовы, согласованная тарифная политика на железнодорожном пространстве колеи 1520 мм позволила сохранить стабильность ставок грузоперевозок, в отличие от волатильных ставок морского фрахта, которые хоть и ниже железнодорожных, но не отличаются постоянством.

Конец 2023 года продемонстрировал тенденцию к наращиванию перевозок на фоне обострения ситуации в Красном море, через которое осуществляются морские перевозки между Китаем и Европой. Рост ставок в морском сообщении и задержки в портах стимулируют инте-

рес у грузоотправителей и экспедиторов к железнодорожному маршруту Китай — Европа — Китай. Кроме того, ключевым показателем эффективности работы маршрута считается сохранность грузов. На пространстве трансевразийских железнодорожных перевозок доля контейнеров, проследовавших без технических и коммерческих отцепок, составила 99,997% по итогам 2023 года. Однако санкционное давление сохраняет ограничения для европейских грузоотправителей в части отправки товаров через российскую территорию. Тем не менее, реальные угрозы в Красном море мотивируют осуществлять переоценку рисков, в связи с чем существуют перспективы роста транзита между Китаем и Европой через Россию, по евразийскому железнодорожному маршруту.

Помимо инфраструктурной составляющей существенную роль в повышении эффективности работы евразийского железнодорожного маршрута может сыграть приверженность национальных компаний участников евразийского железнодорожного маршрута к развитию грузоперевозок и внедрению технических инноваций. Так,

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

Прошедший год показал способность железных дорог совершенствоваться и адаптироваться к изменениям в мире. Значительным показателем стало развитие экспортно-импортных сегментов евразийского маршрута, которые позволили компенсировать временно выпавшие объемы транзита в сообщении Китай — Европа — Китай. Тем не менее, на фоне неспокойной ситуации в Красном море, через которое осуществляется перевозка морским фрахтом, в 2024 году ожидается рост спроса на железнодорожные перевозки. Дестабилизация на рынке морских грузоперевозок приведет к оттоку грузов в пользу евразийского железнодорожного маршрута.

<https://index1520.com>

# МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ  
ПОРТАЛ РОССИИ



Андрей Гурьев

## ИЗ ТУПИКА

### История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 3(148))

Однако что это за железнодорожные реформы и какое они имеют отношение к рынку, понять из доклада Черномырдина было нельзя. Из сколько-нибудь конкретных мер в области экономической политики на железнодорожном транспорте премьер назвал следующие: расчеты дебиторов с железными дорогами должны быть приравнены к расчетам с федеральным бюджетом; необходимо сохранить практику предоставления железным дорогам налоговых освобождений по казначейским и иным государственным ценным бумагам в счет погашения задолженности бюджета железным дорогам; следует продолжить проведение частичных налоговых освобождений для МПС; необходимо увеличить выделение федеральных и региональных бюджетных средств на инвестиции, в том числе для приобретения подвижного состава; нужно дотировать пассажирские перевозки для удаленных регионов.

В заключение Черномырдин не преминул произнести следующую тираду: «Все намеченное нами может быть выполнено только при условии сохранения политической стабильности и преемственности курса реформ. Думаю, вы согласитесь, что наш Президент – испытанный политический локомотив, который в состоянии вытянуть в гору тяжеловесный состав наших реформ, консолидируя вокруг себя все силы, заинтересованные в стабильности и согласии. И сегодня самое важное, самое главное – чтобы на последнем перегоне до станции под названием «нормальная жизнь» страна не сошла с рельсов, чтобы Россия полной тягой, уверенно двигалась вперед! И только вперед!»

Фадеев в самом начале своего доклада уверенно и не сколько патетически заявил: «Никакая навязываемая нам модель управления железнодорожным транспортом, зарекомендовавшая себя на Западе, сегодня не может быть применена Российским государством. Ибо с одной стороны, у государственного бюджета нет возможности финансировать затраты на содержание инфраструктуры железных дорог, с другой – отсутствуют возможности обеспечения потребностей в перевозках другими видами транспорта». Фадеев напомнил, что в начальный период перехода к рыночной экономике предпринимались неоднократные попытки акционирования и приватизации железных дорог, но принятый в 1995 году закон «О федеральном железнодорожном транспорте» пресек эти шаги. В то же время, по словам

Фадеева, это не означало, что система не адаптируется к рынку. Чисто рыночными формами работы министр назвал банковскую систему, страховую деятельность, акционерные общества по организации отраслевой промышленности, финансово-промышленные группы.

Фадеев провозгласил следующие положения «стратегии реформы отрасли»: переход на новые принципы взаимоотношений с пользователями; внедрение экономических технологий; повышение производительности труда; развитие рыночных принципов управления. При этом фундаментальным значением для реформирования железнодорожного транспорта министр назвал организацию единой для всех железных дорог Системы фирменного транспортного обслуживания. «Суть фирменного подхода к обслуживанию состоит в создании таких условий, чтобы пользователь, единожды воспользовавшись услугами железных дорог, уже не задумывался бы в дальнейшем о поиске иного варианта перевозки. Клиент – король! Это не лозунг. Это принцип работы, который закладывается в стратегию развития отрасли», – указал Фадеев, отметив при этом, что реализация таких принципов требует глубокого реформирования железнодорожного транспорта как экономической системы.

Далее министр четко выразил свое отношение к вопросу содержания и перспектив преобразований на железнодорожном транспорте: «В свободном рыночном пространстве железные дороги должны функционировать как полноценный субъект рынка, ведущий через конкуренцию по свободным ценам борьбу за объемы транспортных услуг. При этом поддержание доступных тарифов на социально значимые услуги берет на себя государство – через дотации, адресную поддержку, финансирование инфраструктуры и другие меры. Готово ли наше государство иметь свободные от регулирования и централизованного управления железные дороги? Нет, не готово! Поэтому во имя государственных интересов выбран такой алгоритм реформирования, при котором железнодорожный транспорт с учетом потребностей, а главное, возможностей государства, будет плавно, эволюционно переходить из одного состояния в другое, постепенно трансформируя свой хозяйственный механизм, ценовую политику и взаимоотношения как с государством, так и с пользователями».

Среди конкретных мероприятий реформы железнодорожного комплекса, по словам Фадеева, одно из главных мест занимали идеи перевода отрасли на основы хозрасчета. «Время диктует необходимость перехода на такую систему, при которой каждое подразделение отвечало бы не только за технические решения, но и за конечный экономический результат их реализации», – отмечал министр и пояснял, что для усиления противозатратной мотивации железных дорог предлагается в перспективе их укрупнение и организация работы «по экономическому принципу», а также перевод на безотделенческую структуру. Фадеев ратовал за формирование центров управления перевозками (ЦУП) или единых диспетчерских центров управления (ЕДЦУ) для больших полигонов, а также формирование столь же крупных центров фирменного транспортного обслуживания и центров финансового управления.

При этом в центральном аппарате МПС, согласно предложениям министра, следовало усиливать функции экономического управления, а организационно-технологические постепенно передавать на места. На это предусматривался период в пять-семь лет. Другой важной мерой являлось выделение на дорогах пассажирских комплексов в самостоятельные структуры и постепенный отказ от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых.

Также в докладе Фадеева была затронута и тема формирования внутриотраслевой конкуренции. В частности, министр указал: «Важнейшей задачей структурной реформы является разработка мер правового, экономического и технического характера для обеспечения доступности федеральных железных дорог для нефедеральных операторов-перевозчиков и [владельцев] подвижного состава, в том числе иностранного. Этого требуют условия развития конкуренции, этого требуют и интересы железных дорог, так как независимые операторы – это и новые объемы перевозок, а значит, и доходы. Формируя новые отношения, мы должны стимулировать развитие конкуренции и внутри отрасли».

На первый взгляд, здесь Фадеев говорит уже совершенно революционные вещи – формирование конкуренции в сфере грузовых перевозок! Отсюда уже рукой подать до осознания необходимости выделения из МПС акционерной хозяйственной компании и дальнейшего выделения из нее дочерних фирм по видам бизнеса. Но не тут-то было. Создавалось такое впечатление, что составители доклада уговорили Фадеева произнести-таки пару совершенно не свойственных для министра фраз про независимых «операторов-перевозчиков» и внутриотраслевую конкуренцию исключительно для рыночной, приличествующей времени риторики.

Никакого структурного, организационного движения к рынку с независимыми хозяйствующими субъектами, свободными ценами и конкуренцией в этой концепции не было, да и не могло быть, поскольку пока еще не ставился даже вопрос разделения функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности.

Казалось бы, о рыночных категориях говорилось в следующем месте доклада: «В перспективе в целях сохранения единой сети железных дорог целесообразно сохранить непосредственно в федеральной собственности объекты инфраструктуры магистральных железнодорожных линий,

системы управления перевозочным процессом, парк вагонов общего пользования и локомотивный парк и другие наиболее важные объекты. Вместе с тем в целях развития рыночных преобразований, повышения эффективности перевозочного процесса и реализации внутриотраслевой конкуренции пригородный подвижной состав и иные объекты, связанные с осуществлением пригородных перевозок, специализированные вагоны и часть универсальных вагонов, часть локомотивного парка и парка пассажирских вагонов, часть промышленных, ремонтных и иных обслуживающих предприятий могут быть выведены из федеральной собственности и переданы в собственность субъектов Российской Федерации или негосударственную собственность. ... В качестве негосударственных могут функционировать предприятия по перевозке пассажиров и грузов, располагающие собственным парком подвижного состава или организующие перевозки по малодеятельным линиям, выделенным из состава федеральных железных дорог». Однако на самом деле речь здесь идет о том, что какие-то неприбыльные кусочки «могут» быть выделены, а могут и не быть.

То же самое было продемонстрировано и в тарифной политике. «Экономика железнодорожного транспорта в переходный период оказалась как бы в тисках. С одной стороны, как пользователь материальных ресурсов отрасль покупает их на рынке по свободным ценам. С другой – как производитель услуг – работает в рамках государственного регулирования тарифов», – констатировал Фадеев. Что же предлагается? «Мы убеждены, что сфера монопольного положения железнодорожного транспорта будет сужаться», – отвечает Фадеев и поясняет, что в перспективе, по мере развития конкурентной среды на транспортном рынке, следует проводить «поэтапную либерализацию грузовых тарифов» с сохранением государственного регулирования на определенные грузы и в сферах, где железные дороги сохраняют монопольное положение. «С развитием договорных отношений по перевозкам грузов планируется переход от жестких прецедентных к контрактным тарифам. Уровень таких тарифов будет учитывать не только конкуренцию на транспортном и товарном рынках, но и договорные условия по качеству доставки, побуждая железнодорожников к организации комплексного транспортного обслуживания», – констатировал министр. Но очевидно, что дерегулировать тарифы на перевозку без юридически-организационного разделения инфраструктуры и подвижного состава нельзя. Ведь тогда железная дорога задемпингует какого угодно конкурента! Но о разделении бизнесов – необходимом условии для организации рынка и дерегулирования тарифов – ничего не говорится.

Более подробно Фадеев остановился на задачах в части сокращения издержек: жесткое лимитирование расходов, внедрение ресурсосберегающих технологий, категорирование линий, консервация или реализация излишних мощностей, ликвидация убыточности малодеятельных линий, рационализация графиков движения поездов, приведение численности работающих в соответствие с объемами работы, оптимизация ремонта и др.

В заключение доклада Фадеев выразил уверенность, что железнодорожники поддержат на выборах Ельцина.

**Продолжение следует.**

## РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

### Образец заполнения строчной рекламы:

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

### Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

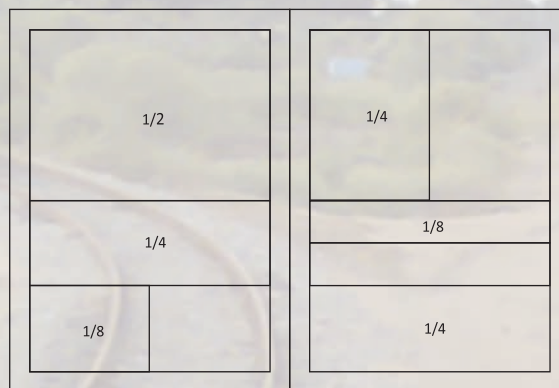
1 полоса - 180x250

#### Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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



## Электронные рассылки

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

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

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

### 1. Еженедельные рассылки

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

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

### 2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

#### 3 месяца - скидка 10%

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

#### 6 месяцев - скидка 15%

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

#### 12 месяцев - скидка 20%

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

## ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

### При единовременной предоплате скидка 20%

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

### Мы предлагаем:

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

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

#### БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

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



#### В акции уже участвуют:

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

#### Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.



17-я международная выставка



# ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского  
транспорта и транспортной инфраструктуры



# 2024

26-28 июня  
Москва  
Экспоцентр



МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

# EXPO EURASIA KAZAKHSTAN 2024

БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО» 

## ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

Энергетика, нефтегазовая и химическая промышленность, машиностроение, металлургия, металлообработка, информационные технологии, транспорт, агропромышленный комплекс, медицина и фармацевтика, строительство, лёгкая промышленность, высшее и профессиональное образование, перспективные разработки предприятий, инвестиционные проекты регионов и стран СНГ

## 19-21 ИЮНЯ 2024

АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН  
RIXOS ALMATY

[www.zarubezhexpo.ru](http://www.zarubezhexpo.ru)

[www.Expoeurasia.org](http://www.Expoeurasia.org)

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

## ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Бизнес-форум, тематические круглые столы, презентации регионов, биржа контактов

