

ДЕПО

8(133) 2022

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

сентябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 5

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 6 - 7

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 8 - 9

Справочная информация

стр. 1, 10 - 40

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

	стр. 1
- ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ИЮНЬ 2022	стр. 10 - 12
- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ИЮЛЯ 2022 ГОДА	стр. 13
- ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ИЮЛЬ 2022	стр. 13 - 15
- ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ И САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ	стр. 16 - 19
- ТЭМ23 - НОВАЯ ПЛАТФОРМА МАНЕВРОВЫХ ТЕПЛОВЗОВ ТМХ В ОТВЕТ НА ЗАПРОСЫ РЫНКА	стр. 19 - 22
- ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА СЕТИ РЖД ПРОДОЛЖАЮТ УВЕРЕННЫЙ РОСТ	стр. 23 - 25
- ПАДЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ РЖД ЗАМЕДЛЯЕТСЯ	стр. 26 - 33
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ	стр. 34 - 37
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ	стр. 38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!	стр. 40



16+



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ 2022

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

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



21-23 СЕНТЯБРЯ
МОСКВА

ЦВК ЭКСПОЦЕНТР
WWW.E-TRANSPORT.RU

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2022"				2-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 5
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	2
Россия / Ростовская область	Волгодонск	ООО НПО "ЗНСП" (Завод новых синтетических продуктов)	+7 (863) 924-49-39; +7 (863) 924-28-82; +7 (863) 924-16-61	2
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	3
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	3
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ФАКТОРИЯ ЛС"	+7 (812) 244-63-83; +7 (812) 244-63-88	4
Россия / Свердловская область	Арамиль	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	5
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				6 - 7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	7
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	7
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				8 - 9
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСР23"	8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	8
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗ3"	+7 (920) 628-04-09	8
Россия	Москва	ООО "ЛСК77"	+7 (999) 556-96-08	8
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорузел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	9
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 10 - 40
ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ИЮНЬ 2022				10 - 12
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ИЮЛЯ 2022 ГОДА				13
ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ИЮЛЬ 2022				13 - 15
ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ И САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ				16 - 19
ТЭМ23 - НОВАЯ ПЛАТФОРМА МАНЕВРОВЫХ ТЕПЛОВЗОВ ТМХ В ОТВЕТ НА ЗАПРОСЫ РЫНКА				19 - 22
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА СЕТИ РЖД ПРОДОЛЖАЮТ УВЕРЕННЫЙ РОСТ				23 - 25
ПАДЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ РЖД ЗАМЕДЛЯЕТСЯ				26 - 33
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2022				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
XVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА TRANSTEC 2022				4-я сторона обл.
Россия	Санкт-Петербург	ООО "НЕВА-Интернэшнл"	+7 (812) 321-26-76; +7 (812) 321-28-17	



РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН

Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

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



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

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

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

Наименование	Цена руб. без НДС	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
ДИСК С МЕТАЛЛОКЕРАМИКОЙ 50-330А-В2	1 600	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) ,ГП 300	180 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-В3А	1 200	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР,М	220 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 250 000
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	9 500
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	2 650 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-00-КТ (14.50.01.000-КТ)	43 000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000	1 700 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УК 25/9-18 97.80.02.100	55 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГКУ 5.00.24.200)	22 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ОТКАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	42 000
РЕССОРЫ НА УК25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	52 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	65 000
Вся продукция сертифицирована SNABRZD.RU			По запросу

ООО «НПО ЗАВОД НОВЫХ СИНТЕТИЧЕСКИХ ПРОДУКТОВ» ПРЕДЛАГАЕТ ВАМ СОТРУДНИЧЕСТВО В ПОСТАВКАХ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫХ СПЕЦИАЛЬНО РАЗРАБОТАННЫХ МОЮЩИХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
8(863)924-49-39; 8(863)924-28-82; 8(863)924-16-61, point_rm@mail.ru

ОПЫТ ВЫПУСКА ТЕХНИЧЕСКИХ МОЮЩИХ СРЕДСТВ НА ПРОТЯЖЕНИИ БОЛЕЕ 14 ЛЕТ И РАБОТА СО СТРУКТУРАМИ РЖД ПОЗВОЛИЛА КОМПАНИИ СОЗДАТЬ УНИКАЛЬНЫЕ МОЮЩИЕ СРЕДСТВА ДЛЯ НАРУЖНОЙ ОБМЫВКИ ВАГОНОВ, ЭЛЕКТРИЧЕК, ЛОКОМОТИВОВ, ДЕТАЛЕЙ ПОДКУЗАВНОГО ПРОСТРАНСТВА И НАЛИВНЫХ ЦИСТЕРН.

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

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

ТОРГОВЫЙ ДОМ



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



- Железнодорожные настилы
- Резиновые покрытия
- Детали для подвижного состава

Доставка РФ и СНГ



ООО Торговый дом «БЗБО»

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

- Вкладыши моторно-осевого подшипника к локомотивам всех серий и тяговым агрегатам всех серий: 8ТХ.263.178/179, 8ТХ.263.208/209, 5ТН.263.022/023, 8ТН.263.028/029 и т.д.
- Пружина для вагонов
- Торцевой закрепитель шпал
- Кольцо лабиринтное
- Валики люка
- Кожух редуктора тягового электродвигателя для тепловозов всех модификаций
- Коллектор водяного охлаждения двухконтурной замкнутой системы охлаждения тепловозов серий 2ТЭ116, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, ТЭП70 и др.
- Насос водяной центробежный охлаждения тепловозов серии ЧМЭ-3 и их модификаций
- Насос шестеренный колесно-моторного блока тепловозов серий 2ТЭ116, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, ТЭП70, М62 и др.



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

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

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

ФАКТОРИЯ ЛС
ИНДУСТРИЯ НАНОТЕХНОЛОГИЙ

Российские смазки и пасты - замена Shell, Mobil и Castrol

Продукты эМПи® на минеральной основе содержат комплексный наполнитель из смеси модифицированных углеродных частиц, который защищает смазки от термической и окислительной деструкции, увеличивает несущую способность узлов трения в 2-3 раза, позволяет расширить интервал рабочих давлений на узел трения в 1,5-2 раза и уменьшить время приработки контртел.

Паста эМПи®-8 используется при монтаже прессовых соединений с гарантированным натягом методом холодного прессования:

- зубчатые колёса и шестерни;
- колесные центра;
- вращающиеся кольца подшипников качения и скольжения.

Паста эМПи®-8 может применяться в подшипниках высокооборотных электрических двигателей.



Паста эМПи®-4 уже более 20 лет применяется на сети железных дорог колеи 1520 при монтаже подшипников на оси колесных пар грузовых и пассажирских вагонов.

Пасты эМПи® обладают противозадирными свойствами, препятствуют заеданию и свариванию сопрягающихся поверхностей, защищают поверхности от фреттинг-коррозии, предотвращают задиры при запрессовке и облегчают процесс распрессовки.

г. Санкт-Петербург, тел. 8(812)244-63-84, fls@f-ls.ru

www.f-ls.ru

МК Штампованные изделия из металла
Метаком

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

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

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

Стоимость такого модуля

6600 руб.



+7(980)187-10-55

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

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

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: avant-torg@bk.ru



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

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

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

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

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

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



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



ООО «НПК «ТомИндуктор»

Установки индукционного (ТВЧ) нагрева



Мы производим оборудование для:

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



Гарантия 24 месяца



Разработка по тех. заданию заказчика



Ремонт и модернизация

УИИ

Ремонт установок УИИ

+7(3822)231-251

sale@tominductor.ru
www.tominductor.ru

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

000 ВСП23 8(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35
www.vsp23.ru, www.vsp23.pф, vsp@vsp23.ru

000 ВСП23 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.

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

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

Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, пежалую, б/у.

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



000 ЛСК33 (000 ЛСК)

+7 930 071-92-10, +7 930 071-55-56
www.ooolsk33.ru, tender@ooolsk33.ru, info@ooolsk33.ru

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

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

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



Постоянно 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



000 "ЛСК-77"

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

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



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

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК33	+7 930 071-55-56
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК33	+7 930 071-92-10
АППАТЭК, Пластрон, Противоугол П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 ВСП23	+7 938 441-27-35
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 ВСП23	8(800) 350-15-04
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	000 ЛСК77	+7 999 544-80-55
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 ЛСК77	+7 999 556-96-08
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 ЛСК77	+7 (499) 391-00-48
Шпала деревянная и ж/б	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 ЛСК77	+7 (495) 431-08-99

ЖЕЛДОРУЗЕЛ
железнодорожная компания

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



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

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

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



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

ВНИМАНИЕ!

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



**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ИЮНЬ 2022

ИПЕМ-производство - 0,2%

Основные выводы

Итоги развития промышленности в июне 2022 года (к июню 2021 года):

индекс ИПЕМ-производство -0,2% (+5,2% за период январь – июнь 2022 года)

Динамика индексов развития промышленности*



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

Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	янв. – июн. 2022	
	млн т	к янв. – июн. 2021
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	34,4	10,2%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	25,1	13,0%
ПАО «НОВАТЭК»	4,3	-28,3%

Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	июнь 2022		янв. – июн. 2022	
	млн т	к июню 2021	млн т	к янв. – июн. 2021
Добыча нефти	43,8	2,8%	263,6	3,5%
Экспорт нефти	20,7	9,7%	123,4	11,9%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	34,3	-5,0%	220,0	4,1%
сырой нефти	20,9	-0,5%	130,6	11,8%
нефтепродуктов	10,6	-13,1%	68,3	-8,6%



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

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	июнь 2022		янв. – июн. 2022	
	млрд м ³	к июню 2021	млрд м ³	к янв. – июн. 2021
Добыча газа*, млрд м ³	56,8	-9,5%	318,2	-2,2%
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м ³	7,9	-49,7%	68,9	-31,0%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	2,6	0,0%	18,6	7,6%

Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	янв. – июн. 2022	
	млрд м ³	к янв. – июн. 2021
ПАО «Газпром»	238,4	-8,6%
ПАО «НОВАТЭК»	40,9	1,9%
ПАО «НК «Роснефть»*	18,8	10,3%
ПАО «Газпром нефть»*	14,5	53,2%
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	7,8	-5,3%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	3,6	-7,7%

Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



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

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	июнь 2022		янв. – июн. 2022	
	млн т	к июн. 2021	млн т	к янв. – июн. 2021
Добыча угля*	33,6	-3,7%	175,6	-1,6%
Экспорт угля*	17,5	-8,0%	75,2	-11,8%
Перевалка угля в российских портах	19,6	8,3%	97,3	-4,0%

Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	янв. – июнь 2022	
	млн т	к янв. – июн. 2021
АО «СУЭК»*	44,4	-5,5%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»*	16,0	8,0%
ООО «УК «Сибантрацит»	12,1	15,5%
АО ХК «СДС-Уголь»*	5,8	-27,9%
ООО «Компания Востсибуголь»*	3,4	-6,7%

Цена энергетического угля



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

Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	июнь 2022		янв. – июн. 2022	
	млрд кВт·ч	к июню 2022	млрд кВт·ч	к янв. – июн. 2022
Потребление электроэнергии	80,1	0,5%	565,0	2,2%
Выработка электроэнергии	80,6	-1,0%	574,9	1,9%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	июнь 2022	июнь 2022 / июнь 2021
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	17,4 °C	1,2°C ↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 327,5	-4,6%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 062,5	23,5%

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

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ ИЮЛЯ 2022 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в июле 2022 года. По оценкам института, темпы снижения индекса промышленного производства постепенно нарастают.

Индекс ИПЕМ-производство в июле 2022 года сократился: -1,3% [+4,1% за период январь – июль 2022 года к аналогичному периоду прошлого года]. Значение индекса второй месяц находится в отрицательной зоне. О методологии расчета индексов – в справочной информации.

В связи с сокращением объема публично раскрываемой статистической информации ИПЕМ с июля 2022 года временно приостанавливает публикацию результатов расчета индекса ИПЕМ-спрос.

Динамика производства в отраслях ТЭК в целом демонстрирует негативную динамику. Добыча угля в июле 2022 года несколько снизилась по отношению к аналогичному месяцу прошлого года (-5%) в связи с логистическими ограничениями. Добыча газа сократилась более существенно (-25%), что связано с остановкой или существенным ограничением поставок газа по различным экспортным коридорам в Европу. При этом экспорт в дальнее зарубежье сократился более, чем на 50% по отношению к

июлю 2021 г. Добыча нефти, напротив, несколько выросла (+3%) за счёт компенсации спада добычи в 2020–2021 гг.

Несмотря на значительное снижение натуральных объёмов добычи и экспорта газа и угля, вклад отраслей ТЭК в развитие отечественной экономики пока, в целом, не ослабевает за счёт значительного роста цен на внешних рынках.

В ближайшие месяцы важнейшими факторами, определяющими результаты отраслей ТЭК, будут следующие. В августе вступает в силу полноценное эмбарго на российский уголь в Европе после окончания переходного периода; в декабре ожидается ввод запрета Европы на импорт российской нефти через порты. С другой стороны, до конца года, как предполагается, должны быть сформированы новые параметры сделки ОПЕК+ для регулирования состояния мирового рынка нефти. Наконец, начало отопительного сезона, возможно, будет сопровождаться решением вопроса о ограничении пропускной способностью российских экспортных газопроводов.

ИНДЕКСЫ ИПЕМ

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ИЮЛЬ 2022

ИПЕМ-производство -1,3%

Основные выводы

Итоги развития промышленности в июле 2022 года (к июлю 2021 года):

индекс ИПЕМ-производство **-1,3%** (+4,1% за период январь – июль 2022 года)

Динамика индексов развития промышленности*



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

Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	янв. – июн. 2022	
	млн т	к янв. – июн. 2021
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	34,4	10,2%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	25,1	13,0%
ПАО «НОВАТЭК»	4,3	-28,3%

Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	июль 2022		янв. – июл. 2022	
	млн т	к июлю 2021	млн т	к янв. – июл. 2021
Добыча нефти	45,4	2,7%	309,1	3,3%
Экспорт нефти	20,9	11,8%	144,3	11,9%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	36,2	7,1%	256,2	4,5%
сырой нефти	21,3	8,1%	151,9	11,3%
нефтепродуктов	11,8	0,9%	80,1	-7,3%



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

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	июль 2022		янв. – июл. 2022	
	млрд м ³	к июлю 2021	млрд м ³	к янв. – июл. 2021
Добыча газа, млрд м ³	43,3	-24,8%	400,8	-9,3%
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м ³	6,4	-58,4%	75,3	-34,7%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	2,5	25,0%	21,1	9,2%

Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	янв. – июл. 2022	
	млрд м ³	к янв. – июл. 2021
ПАО «Газпром»	262,4	-12,0%
ПАО «НОВАТЭК»**	40,9	1,9%
ПАО «НК «Роснефть»*	18,8	10,3%
ПАО «Газпром нефть»*	14,5	53,2%
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	7,8	-5,3%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	3,6	-7,7%

Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



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

* – данные за май 2022 года

** – данные за июль 2022 года

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль

Добыча угля



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	июль 2022		янв. – июл. 2022	
	млн т	к июл. 2021	млн т	к янв. – июл. 2021
Добыча угля	34,0	-4,5%	246,7	-0,2%
Экспорт угля*	17,4	-14,6%	98,8	-9,3%
Перевалка угля в российских портах	19,5	2,6%	116,8	-2,9%

Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	янв. – июль 2022	
	млн т	к янв. – июл. 2021
АО «СУЭК»*	54,5	-1,7%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»*	21,3	3,9%
ООО «УК «Сибантрацит»	14,2	13,1%
АО ХК «СДС-Уголь»*	6,8	-29,8%

Цена энергетического угля



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

* – данные за июль 2022 года

Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	июль 2022		янв. – июл. 2022	
	млрд кВт·ч	к июлю 2022	млрд кВт·ч	к янв. – июл. 2022
Потребление электроэнергии	83,1	-0,2%	648,1	1,9%
Выработка электроэнергии	83,7	-1,0%	658,6	1,5%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	июль 2022	июль 2022 / июль 2021
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	19,8 °С	1,0°С ↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 490,8	-0,6%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 120,2	20,8%

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

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ И САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ

Развитие цифровых решений для промышленности стало важным направлением для машиностроителей: современные предприятия активно используют системы управления жизненным циклом, планирования ресурсов и технологической подготовки, автоматизируют проектирование, производство и выполнение инженерных задач. Ограничения, введенные зарубежными поставщиками программного обеспечения (ПО), подстегнули укрепление технологического суверенитета в сфере ИТ. Своим мнением об острых вопросах и перспективах в этой области поделились производители подвижного состава и разработчики отечественного ПО.



А.А. Ушаков,
директор по информационным
технологиям
АО «Трансмашхолдинг»

Основные лицензии программного обеспечения уже либо импортозамещены, либо бессрочные, либо имеют приемлемый запас сроков действия. Остро стоящих вопросов на сегодня практически нет. Однако есть потенциально проблемные направления, которые, полагаю, типичны для большинства участников рынка. Это базовое офисное и инфраструктурное ПО, серверное ПО, системы управления базами данных и т.д.

Перестройка отечественных поставщиков программного обеспечения, на мой взгляд, только начинается, и это очень небыстрый процесс. Пока еще рано говорить о результатах, но динамика и интенсивность, с которой поставщики развивают отечественные решения, внушают оптимизм. Полагаю, что рынок отечественного софта качественно изменится примерно к середине 2023 года.

Доля отечественного ПО в ТМХ превышает 60%. Основной бизнес-системой является российская 1С, основной PLM-системой¹ – белорусская IPS. При этом мы, безусловно, будем продолжать увеличивать долю российского программного обеспечения, в том числе в базовых офисных приложениях и инфраструктурном серверном ПО. В планах – выйти на 75% отечественного ПО до конца 2022 года.

В АО «Синара – Транспортные Машины» в свое время был выбран верный вектор развития компетенций – создана собственная ИТ-компания в периметре холдинга (Центр инновационных разработок СТМ, ЦИР). Она осу-



К.В. Колесников,
генеральный директор
ООО «Центр инновационного
развития СТМ»

ществляет поддержку, обеспечение, сопровождение всех программных решений, которые используются в холдинге.

Ключевая разработка в области PLM-решений ЦИР – это шина данных, созданная и принадлежащая компании. А любые дополнительные программные решения, которые попадают в работу, получают ее в качестве общего знаменателя, то есть все они будут априори интегрированы в базовую архитектуру. При необходимости все части могут масштабироваться на весь периметр холдинга.

Так, в 2021 году мы завершили интеграцию PLM-решений по продукту. Лицензии на программное обеспечение были полностью выкуплены (не подписка), а в настоящее время его поддержка, сопровождение и доработка осуществляются исключительно специалистами ЦИР СТМ – это решение автономно и будет работать при любых условиях.

В компании появляются новые подразделения, процессы, бизнес трансформируется, следовательно, должно постоянно дорабатываться и программное обеспечение. С этой целью мы выделили несколько пилотных зон для тестирования, апробации и внедрения отечественных аналогов такого же ПО. Мы не рушим ту систему, которая выстроена сейчас, а отработываем адаптированные решения для бизнес-процессов и постепенно переходим на них. Кроме того, сотрудники ЦИР СТМ создали и сейчас завершают тестирование на калужской площадке собственной PDM-системы² – в сентябре она будет представлена.

¹ Product Lifecycle Management (PLM) – управление жизненным циклом.

² Project Data Management (PDM) – технологическая подготовка изделия: набор станков, операций, инструментов, все ГОСТ и т.д.



П.А. Попов,
заместитель генерального
директора – директор
Санкт-Петербургского
филиала АО «НИИАС»

Задача цифровизации производства никогда не теряет своей актуальности. На мой взгляд, одна из проблем отечественного железнодорожного машиностроения заключается в попытках внедрения частных инновационных решений или решений с малым объемом дальнейшего тиражирования. Разрабатываемые системы управления не совместимы друг с другом, используют разные интерфейсы и протоколы взаимодействия. За счет малого объема внедрения и применения не стандартизированных решений повышается общая стоимость инноваций.

Для конкурентоспособности необходимо по максимуму использовать повторно разработанные технические решения и программное обеспечение, причем идеально даже взаимодействие между конкурирующими предприятиями железнодорожного машиностроения. В качестве хорошего примера можно привести европейский консорциум OCORA, где создаются решения бортовой информационноуправляющей системы для унификации технической продукции различных производителей. Применение подобного подхода позволит сократить сроки разработки продукции и упростить дальнейшую эксплуатацию. Также важно применение единых инструментов для проектирования подвижного состава и алгоритмов его работы. Большую популярность в мире получил подход MBSE³ – системный инжиниринг на основе моделей. Почти все перспективные системы создаются с учетом MBSE на основе языка описания моделей SysML.

На мой взгляд, все задачи в сфере ИТ на предприятиях железнодорожного машиностроения решаемые и острых проблем не стоит. Есть определенные сложности с поставкой микроэлектронной продукции, силовых IGBT транзисторов для приводной техники, но это косвенно относится к разработке ИТ решений. Я считаю, что отечественные разработчики программного обеспечения в состоянии закрыть все потребности предприятий отрасли. Наиболее важна сегодня координация усилий, совместная разработка протоколов взаимодействия или адаптация проектов/протоколов с открытым исходным кодом.

К примеру, в открытом проекте TCNOpen разрабатывается бортовой протокол взаимодействия реального времени – TRDP – Train Realtime Data Protocol. Одним из вариантов может быть создание консорциума отечественных предприятий железнодорожного машиностроения для создания цифровых решений под эгидой ОАО «РЖД», которые могут многократно использоваться при создании подвижного состава.



А.Н. Харчук,
исполнительный директор
ООО «КАВАЗ»

Для завода «КАВАЗ» первостепенной задачей в сфере цифровизации стал переход с иностранного ПО на отечественное без потери функциональности бизнес-процессов предприятия. Готовится к реализации функционал 1С; ERP⁴.

Наиболее острые задачи – в сфере информационной безопасности, а также в сетевой инфраструктуре предприятия, в том числе замене активного сетевого оборудования.

Поставщики программного обеспечения оперативно перестроились с импортного ПО на отечественное, поступают предложения от российских производителей (например, Eltex вместо CISCO).

Также остро стоят вопросы бесперебойной цепочки поставок средств вычислительной техники и комплектующих к технологическому оборудованию. Адаптация поставщиков к новым условиям становится все более адекватной потребности предприятий.

На сегодня доля отечественного ПО на заводе – 75%. Планируется ее увеличение до 95%.



П.И. Щербинин,
директор по стратегическому
маркетингу в машиностроении
компании «АСКОН»

С точки зрения цифровизации перед производителями железнодорожной техники стоят те же задачи, что и перед заказчиками из других машиностроительных направлений. Это два основных вектора: импортозамещение ПО и повышение уровня цифровизации, автоматизации процессов для сокращения издержек, улучшения качества выпускаемой продукции.

Одна из особенностей вагоностроения – крупносерийность производства, которая предъявляет определенные требования к проектированию, организации технологических процессов, ремонту и эксплуатации. Все они должны учитываться и закладываться уже на этапе проектирования изделия. Таким образом, основная точка приложения сил в части цифровизации производственного предприятия – перевод «в цифру» всего инженерного контура.

Мы явно можем констатировать увеличение приоритетности задачи импортозамещения инженерного ПО для железнодорожного машиностроения. Отмечу при

³ Model Based Systems Engineering (MBSE) – системное проектирование на основе моделей

⁴ Enterprise Resource Planning (ERP) – система планирования ресурсов предприятия.

этом, что в текущих условиях важно поднимать уровень цифровизации всей цепочки, а не только «головных исполнителей»: чтобы и разработчик, и производственные площадки, и вся их кооперация могли существовать в едином информационном пространстве, чтобы они были обеспечены регламентами и инструментами для организации коллективной работы над изделием. Иначе нельзя выстроить сквозной цифровой процесс – если в него будут встроены старые «аналоговые» блоки, то эффективность всей системы будет резко проседать.

Это одна из важнейших задач, которая сегодня стоит перед отраслью. Да, она требует материальных вложений, человеческих и временных ресурсов, но такой подход даст максимальную отдачу от внедрения цифровых инструментов.

В части инженерного ПО, на наш взгляд, российские решения отвечают текущим требованиям отрасли и способны решать задачи предприятий железнодорожного машиностроения. Это подтверждается опытом наших заказчиков: Коломенского завода, НПО «ВОЯЖ», АО «Центральное конструкторское бюро транспортного машиностроения». Недавний пример: Уральский завод транспортного машиностроения успешно внедрил PLM-комплекс АСКОН в составе продуктов «Лощман:PLM», «Вертикаль», «Полином:MDM» и «Компас-3D». Российские программные продукты заменили зарубежные PDM- и CAD-системы⁵.



В.В. Батраев,
 заместитель начальника отдела
 – начальник Отдела информационного
 и цифрового развития АО «НИИАС»

Наиболее острые вопросы технологического суверенитета сосредоточены в области оборудования и микроэлектроники. Невозможность поставки основных функциональных узлов, таких как станки, двигатели, автоматизированные системы управления и даже микроконтроллеры, изменила технологию производства и вектор развития промышленных предприятий. Важно отметить, что данный вопрос в меньшей степени коснулся программного обеспечения.

Отдельные позиции, в том числе из-за параллельного импорта и новой цепочки поставок, вызванной глобальным кризисом, подорожали в несколько раз. В соответствии с кривой изменения стоимости изделия, на этапе поставок переработка влечет за собой фактически двойные затраты на разработку. Требуется проработать вопросы субсидий производства в более широком формате, эти работы также ведутся и государственное финансирование имеет место.

Ведется всесторонняя работа по замещению импортного программного обеспечения во всех сферах желез-

нодорожного машиностроения. Программное обеспечение массового потребления, включая операционные системы и программные пакеты на базе открытого исходного кода, успешно функционируют в различных областях промышленности, не только на железной дороге. Отдельно стоит уточнить, что программное обеспечение систем управления, систем обеспечения безопасности и других технологических процессов давно разрабатывается на отечественных предприятиях российскими разработчиками и является полностью отечественным.

Поиск новых партнеров в странах БРИКС, развитие отечественной микроэлектроники и программного обеспечения позволяет с уверенностью осуществлять дальнейшее развитие железнодорожного машиностроения. Эти шаги предусмотрены государственной программой технологического суверенитета, которая включает в себя все отрасли производства.



Я.А. Стак,
 генеральный директор
 ООО «2050-Интегратор»

Не думаю, что в плане цифровизации и промышленной автоматизации стоит отделять железнодорожную отрасль от машиностроения в целом. Задачи у всех схожи – проектирование, подготовка производства, выпуск продукции и эксплуатация, а также все сопутствующие процессы. На предприятиях АО «Трансмашхолдинг» активно развиваются такие направления, как роботизация, сбор и анализ больших данных. Например, существенный эффект дают системы математического моделирования, позволяющие провести сценарный анализ производственных мощностей, процессов, а также инвестиционной программы. Важным аспектом деятельности является последующая эксплуатация продукции. В этой задаче существенную помощь оказывает предиктивная аналитика, позволяющая снизить количество отказов на линии.

TMX еще с 2014 года активно ведет работу по импортозамещению. Основные процессы автоматизированы либо на отечественной платформе 1С (например, внедрение ERP у нас одно из крупнейших в России), либо на платформах производства компаний Евразийского экономического сообщества. Исключением являются CAD-системы в силу безусловного лидерства компании Autodesk (США). Но на горизонте 4–5 лет эта ситуация будет решена.

Другие машиностроительные предприятия отрасли ранее пользовались решениями западных производителей, например Siemens. С февраля 2022 года повестка изменилась – если раньше речь шла о попытках адаптиро-

⁵ Computer-Aided Design (CAD) – автоматизированное проектирование.

⁶ Computer-Aided Manufacturing/Computer-Aided Engineering (CAM/CAE) – системы автоматизации производства и выполнения инженерных задач

вать зарубежные цифровые системы под отечественные процессы, то теперь стоит задача исключить все зарубежное ПО на критически важных этапах производства. Я считаю, что с уходом крупных западных игроков с рынка у наших разработчиков появился шанс, которым они непременно воспользуются. Если раньше нужно было бороться с гигантами, выискивая свою нишу, то сейчас путь расчищен.

«Трансмашхолдинг» в плане ПО достаточно импортонезависим. Если рассматривать распределение по стадиям жизненного цикла продукции, то наиболее независимая – это эксплуатация (100% отечественного ПО), а самые зависи-

мые – проектирование и разработка (20% отечественного ПО из CAD/CAM/CAE⁶). Но в этих направлениях мы ведем работу: так, сейчас выполняется внедрение PDM-систем, которое мы намерены завершить до конца года.

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

127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д. 16, стр. 1, (Деловой квартал «Красный пролетарий»), подъезд №3
Тел.: +7 (495) 690-14-26
Факс: +7 (495) 697-61-11
<http://ipem.ru>

ТЭМ23 – НОВАЯ ПЛАТФОРМА МАНЕВРОВЫХ ТЕПЛОВЗОВ ТМХ В ОТВЕТ НА ЗАПРОСЫ РЫНКА

Маневровая тяга – один из важнейших элементов грузоперевозок, от бесперебойной работы которого во многом зависит эффективность логистических процессов. Являясь лидером производства маневровых тепловозов в стране¹, АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) разработал новую высокоэффективную машину с учетом современных тенденций мирового локомотивостроения. Сейчас два тепловоза ТЭМ23 производства Брянского машиностроительного завода (БМЗ, входит в состав ТМХ) проходят приемочные и сертификационные испытания на полигоне ВНИКТИ (Коломна), а после получения сертификата соответствия техническому регламенту Таможенного союза начнется реализация этих локомотивов заказчиком. ТЭМ23 является базой для новой платформы маневровых локомотивов холдинга.

Адаптация к условиям эксплуатации

Четырехосный двухдизельный ТЭМ23 предназначен для выполнения маневровой и маневровывозной работы на железных дорогах колеи 1520 мм. Разработкой нового тепловоза занимались специалисты ООО «ТМХ Инжиниринг» – главного центра проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для всего холдинга. В основу конструкции ТЭМ23 легли современные апробированные технические решения, подтвердившие высокую надежность и эффективность: модульность конструкции, асинхронный тяговый привод, возможность установки системы «Автома шинист». Общее количество заходов на ТО и в ремонт тепловоза ТЭМ23 значительно снижено в сравнении с серийно выпускаемыми маневровыми локомотивами. При этом в конструкцию тепловоза были заложены улучшенные условия работы локомотивных бригад и возможность адаптации модели под широкий спектр потребностей заказчиков.

Опираясь на богатый опыт АО «Трансмашхолдинг» в локомотивостроении и принципы клиентоориентированности, был создан принципиально новый тепловоз с впервые примененным инновационным дизайном для маневрового локомотива. Главными преимуществами ТЭМ23 стали высокие эксплуатационные показатели, значительная эффективность в широком диапазоне маневровых работ, сниженный расход топлива и экологичность. Во многом этого удалось достичь за счет использования современной двухдизельной силовой установки на базе двигателей ПАО «КАМАЗ». Также в тепловозе применена эффективная система управления дизельными двигателями и топливная аппаратура ПАО «КАМАЗ». Предусмотрены исполнения машины с двумя вариантами ДВС: рядный шестицилиндровый Р6 (мощностью 368 кВт) или 8-цилиндровый V-образный V8 (309 кВт). Таким образом, суммарная мощность локомотива (в зависимости от исполнения) может составлять 618 или 736 кВт. Использованные конструктивные решения позволили

¹ Согласно анализу ИПЕМ доля ТМХ в структуре производства маневровых тепловозов в России за 2021 год составила 83%.



Разработка тепловоза ТЭМ23 велась с учетом современных подходов к проектированию, многие узлы локомотива были разработаны специально для этой модели

ТЭМ23 стал первым тепловозом холдинга, дизайн которого был создан в соответствии с принятой в ТМХ концепцией бренда-ДНК



Основные технические характеристики тепловоза ТЭМ23

Параметр	Значение	
Номинальная мощность тепловоза по дизельному двигателю, кВт	P6 2x368	V8 2x309
Нагрузка от колесной пары на рельсы, кН	220,7 или 240,3	
Служебная масса тепловоза (с 2/3 запасами топлива и песка от полной загрузки), т	90 или 98	
Сила тяги, кН, не менее:		
– при трогании с места	300	
– длительного режима	235	
Скорость, км/ч:		
– конструкционная	100	
– максимальная в режиме тяги	80	
– длительного режима, не менее	8,8	7
Длина тепловоза по осям автосцепок, мм	16420	
Экипировочные запасы, кг, не менее:		
– топлива	5400	
– песка	500	
Минимальный радиус проходимой кривой, м	40	

почти в два раза снизить уровень шума, а двухдизельная силовая установка обеспечивает экономию топлива и масла по сравнению с массово эксплуатируемым локомотивом ТЭМ18ДМ до 30% в зависимости от условий эксплуатации. Компанией совместно с ООО «ТМХ-Электротех», входящим в периметр холдинга, специально для ТЭМ23 был разработан новый отечественный асинхронный тяговый электродвигатель (ТЭД) ДТА-200Т. В марте этого года он успешно прошел приемочные испытания. Асинхронный ТЭД ДТА-200Т в сочетании с асинхронными тяговыми преобразователями и высокоэффективной системой управления тепловозом позволяет обеспечить эффективное выполнение маневровых работ. Переводя технику с коллекторного тягового привода на асинхронный, ТМХ выполняет одну из задач Транспортной стратегии

Российской Федерации на период до 2030 года. Применение асинхронного привода позволяет исключить загрязнение окружающей среды продуктами механического износа коллекторных машин.

Важно отметить, что ограничения по продолжительности работы отсутствуют во всем диапазоне тяговых характеристик тепловоза, при этом вес обрабатываемых составов сопоставим с шестиосными машинами. Исполнения тепловоза предусматривают возможность исполнения локомотива с разными осевыми нагрузками - 22,5 и 24,5 т, что позволит заказчику выбрать наиболее подходящий вариант под параметры своей инфраструктуры.

Конструкторы АО «ТМХ Инжиниринг» спроектировали тепловоз удобным и практичным для различ-

ных условий эксплуатации. Автоматика тепловоза отвечает за равномерное распределение наработки каждого силового агрегата, для чего реализован приоритетный запуск дизеля с меньшей наработкой для ее выравнивания.

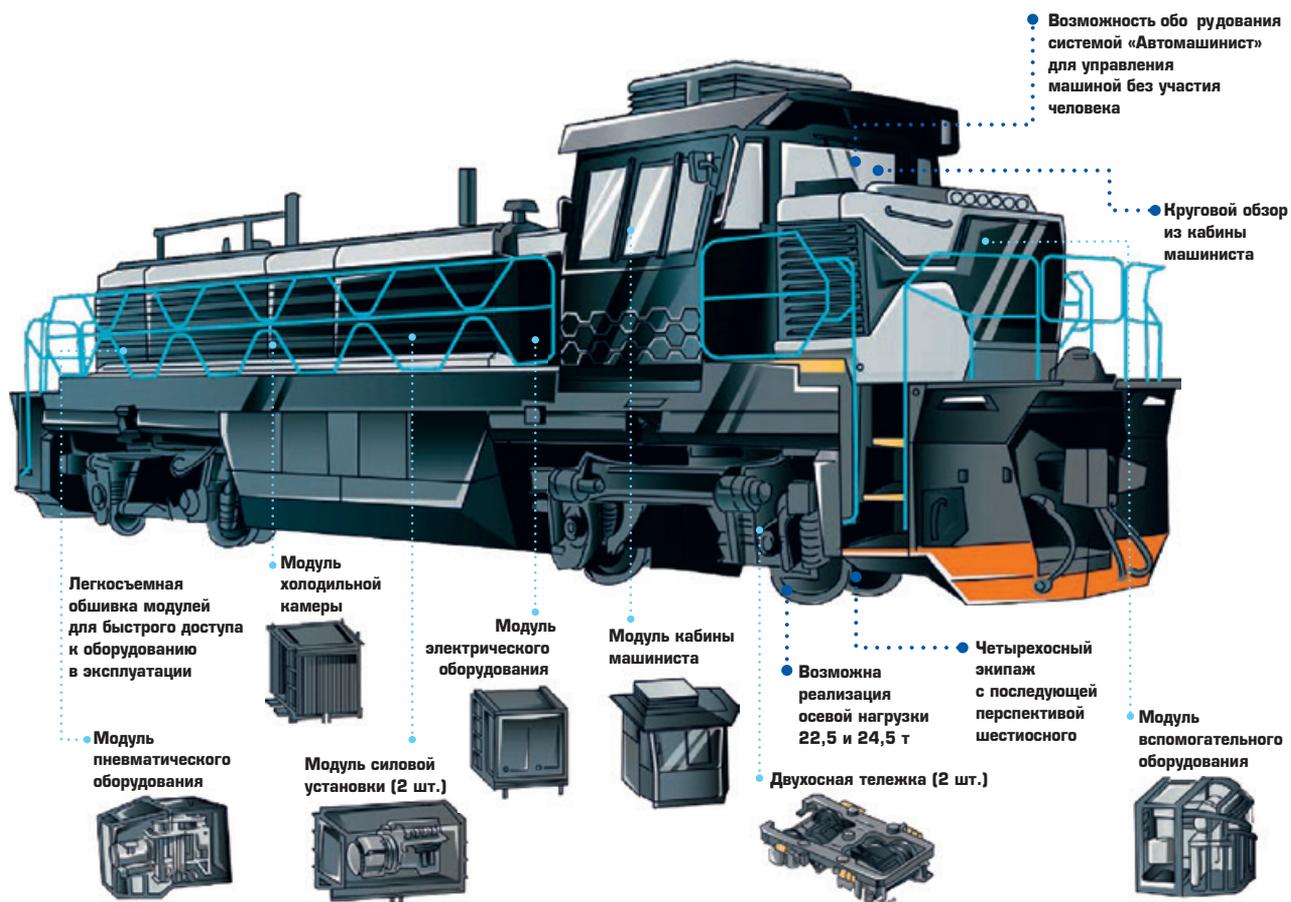
Принцип модульности

ТЭМ23 стал первым тепловозом холдинга, дизайн которого был создан в соответствии с принятой в ТМХ концепцией бренда-ДНК. Его экстерьер был отмечен международной премией в области промышленного и графического дизайна Good Design. Специалисты Национального центра промышленного дизайна и инноваций 2050.ЛАБ сконструировали облик тепловоза с учетом модульного построения тепловоза и возможностью гармонично вписать корпора-

тивные цвета любого заказчика. На испытания в АО «ВНИКТИ» первые опытные образцы отправлены уже в новом дизайне и в корпоративной окраске ОАО «РЖД».

Модульность конструкции тепловоза существенно повышает технологичность сборки и обслуживания локомотива, что позволяет снизить расходы на его обслуживание и ремонтные простои. В случае выхода из строя или серьезной поломки какого-либо модуля локомотива его можно легко заменить.

ТЭМ23 состоит из двух двухосных тележек, модуля главной рамы, включающего в себя электрический и пневматический монтажи, модуля пневматического оборудования, двух модулей силовой установки, модуля холодильной камеры, модуля электрооборудования, модуля кабины



В основе конструкции нового тепловоза лежит модульный принцип

управления башенного типа, модуля вспомогательного оборудования. Каждый из функциональных модулей имеет законченную конструкцию и через разъемы подключается к модулю главной рамы. В случае необходимости есть возможность быстро произвести замену функционального модуля без отставления тепловоза в длительный простой.

В конструкции ТЭМ23 была применена нетрадиционная для локомотивостроения схема открывания капотов: боковые панели смещаются вверх, открывая доступ к различным системам тепловоза. Боковые обвесы на нижней части защищают от несанкционированного доступа

трено страховочное устройство.

Помимо инженерных решений повышения эффективности и обеспечения надежности локомотива, разработчики уделили особое внимание созданию комфортных условий для локомотивных бригад. Кабина управления оснащена двумя рабочими пультами с увеличенным проходом между ними, расширенным за счет оптимизации конструкции самих пультов. Кабина машиниста тепловоза отвечает всем санитарно-гигиеническим нормам и требованиям, обладает улучшенной шумовиброизоляцией, оборудована СВЧ-печью, холодильником, обогреваемыми зеркалами заднего вида, подставкой под

тепловозов, инвестиции в которую превысили 1,7 млрд рублей. В рамках проекта было закуплено 20 единиц оборудования, в том числе окрасочно-сушильные камеры, роботизированные сварочные комплексы, высокопроизводительные обрабатывающие центры, высокоточные измерительные приборы. Результатом технического перевооружения стало повышение эффективности производства, улучшение условий труда и снижение воздействия на окружающую среду. Инвестиции в локомотивное производство уже позволили увеличить выпуск локомотивов ТЭМ18ДМ, а теперь помогут предприятию обеспечить выпуск четырехосного ТЭМ23 в сжатые сроки.

В настоящее время холдинг планирует предложить заказчикам несколько исполнений тепловоза ТЭМ23: с системой «Автомашинист» или без нее, с разной осевой нагрузкой и различными типами дизельных двигателей, что делает возможным эксплуатацию локомотива на путях общего пользования и промышленных предприятий. Кроме того, возможна поставка ТЭМ23 на экспорт.

ТЭМ23 предназначен для замены предыдущей флагманской маневровой модели холдинга ТЭМ18ДМ (выпускается с 2007 года). В дальнейшем на платформе ТЭМ23 планируется разработать новую линейку маневровых локомотивов. В будущем на базе ТЭМ23 возможно производство локомотива на газовом топливе, а также создание серии шестиосных локомотивов. Дополнительно на базе ТЭМ23 разрабатывается маневровый электровоз ЭМКА2 с гибридной тягой от накопителей энергии и контактной сети.

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

127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д. 16, стр. 1, (Деловой квартал «Красный пролетарий»), подъезд №3
 Тел.: +7 (495) 690-14-26
 Факс: +7 (495) 697-61-11
<http://ipem.ru>



Производство новой серии тепловозов в ближайшее время начнется на модернизированных мощностях БМЗ

к элементам экипажной части и топливному баку и улучшают внешний вид тепловоза.

Маятниковое подвешивание тяговых электродвигателей на раме тележки обеспечивает опускание колесно-моторного блока (КМБ) и его выкатку из-под тепловоза без перемещения тележки. Упругое подвешивание электродвигателей смягчает удары и вибрации, передаваемые на раму тележки при движении тепловоза. Для исключения падения ТЭД на пути в случае выхода из строя подвешивания электродвигателя предусмотре-

ноги, системой обеспечения микроклимата, автономным отопителем, обогреваемыми стеклами, стеклоочистителями, эргономичными пультами управления, пепельницей, светодиодным освещением и шторками на окнах.

Перспективы развития новой линейки

Выпуск новой серии тепловозов в ближайшее время начнется на обновленных мощностях БМЗ – в начале года завод завершил модернизацию производства маневровых

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА СЕТИ РЖД ПРОДОЛЖАЮТ УВЕРЕННЫЙ РОСТ

Пригородные перевозки - 7 месяцев-2022 к 7 месяцам-2021: +6,4%

Дальние перевозки - 7 месяцев-2022 к 7 месяцам-2021: +13,9%

Пассажирские перевозки на сети РЖД*

108,2 млн чел.

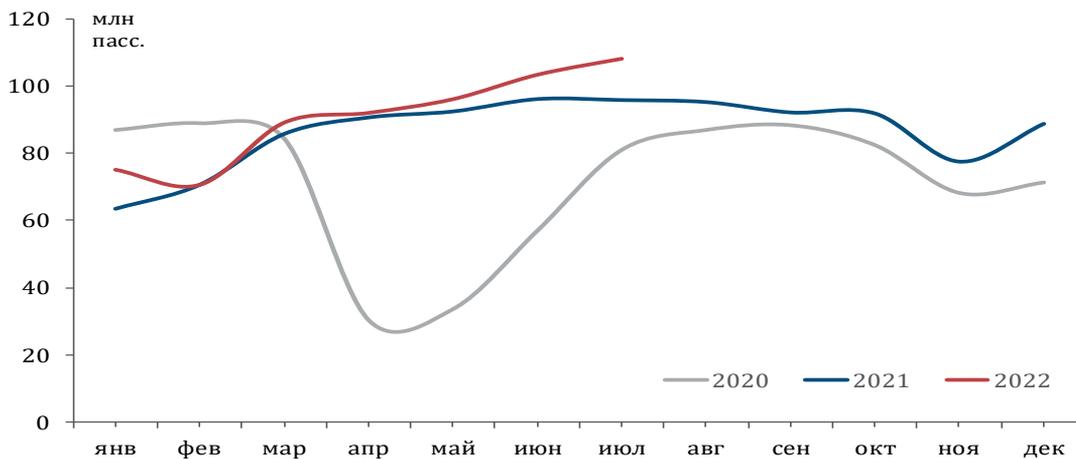
перевезено в июле 2022 г.

Перевезено пассажиров всего

642,8 млн чел.

перевезено в январе-июле 2022 г.

+7,1% к январю-июлю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

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

Пассажирские перевозки на сети РЖД*

94,6 млн чел.

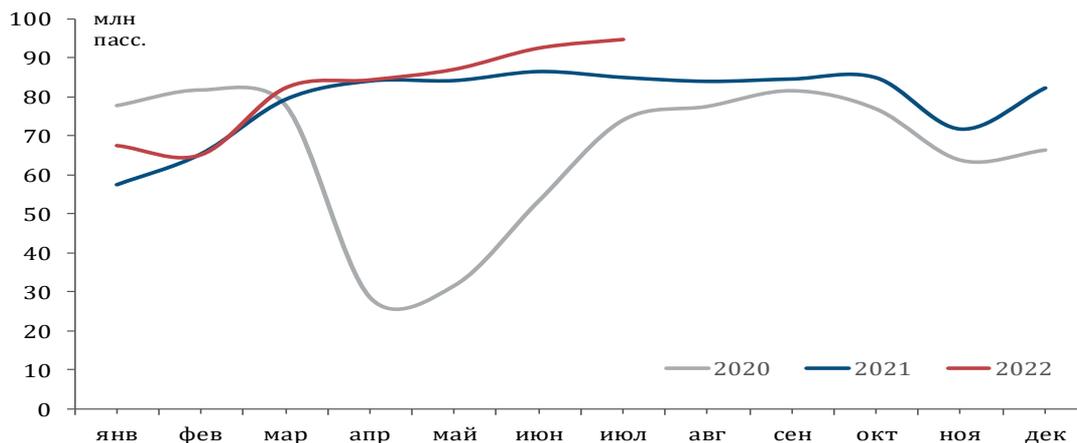
перевезено в июле 2022 г.

Перевезено пассажиров в пригородном сообщении

582,3 млн чел.

перевезено в январе-июле 2022 г.

+6,4% к январю-июлю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

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

Пассажирские перевозки на сети РЖД*

13,6 млн чел.

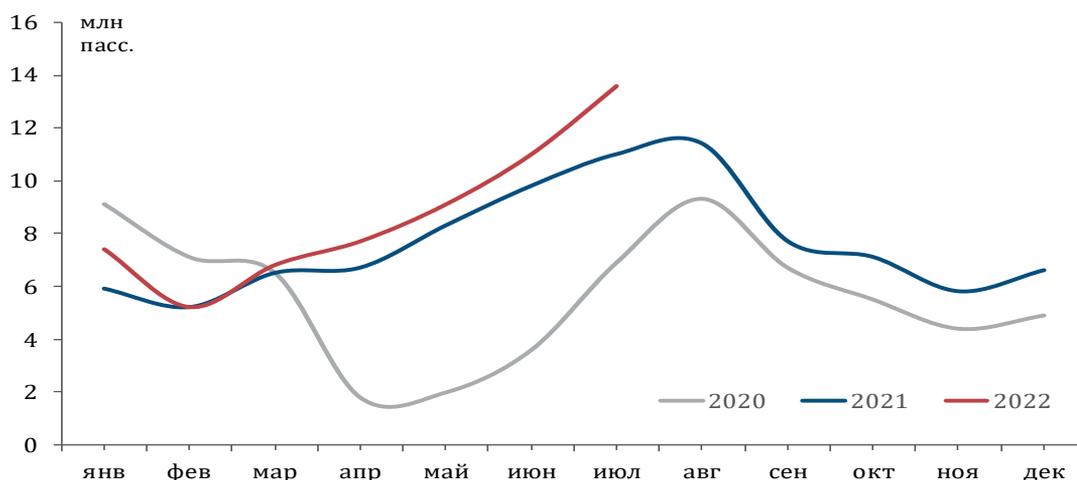
перевезено в июле 2022 г.

Перевезено пассажиров
в дальнем следовании

60,5 млн чел.

перевезено в январе-июле 2022 г.

+13,9% к январю-июлю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

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

Пассажирские перевозки на сети РЖД*

15,9 млрд пасс.-км

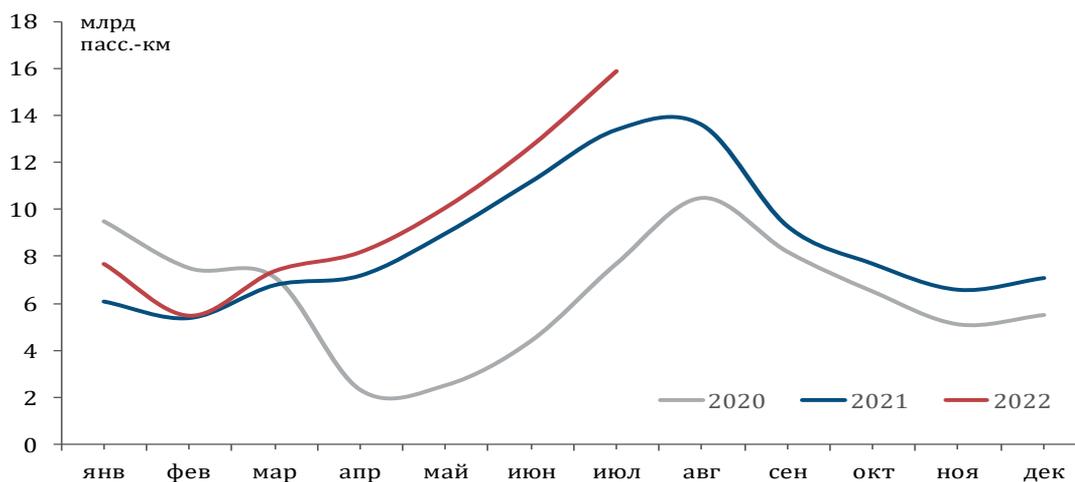
пассажирооборот в июле 2022 г.

Пассажирооборот
всего

67,7 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июле 2022 г.

+14,3% к январю-июлю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

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

Пассажирские перевозки на сети РЖД*

3,2 млрд пасс.-км

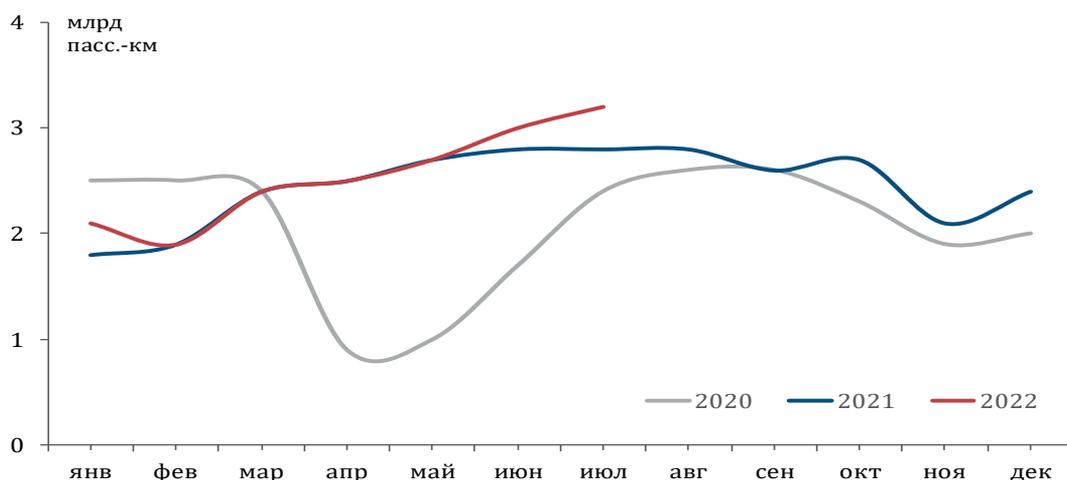
пассажиروоборот в июле 2022 г.

**Пассажируоборот
в пригородном сообщении**

17,8 млрд пасс.-км

пассажируоборот в январе-июле 2022 г.

+7,1% к январю-июлю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

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

Пассажирские перевозки на сети РЖД*

12,7 млрд пасс.-км

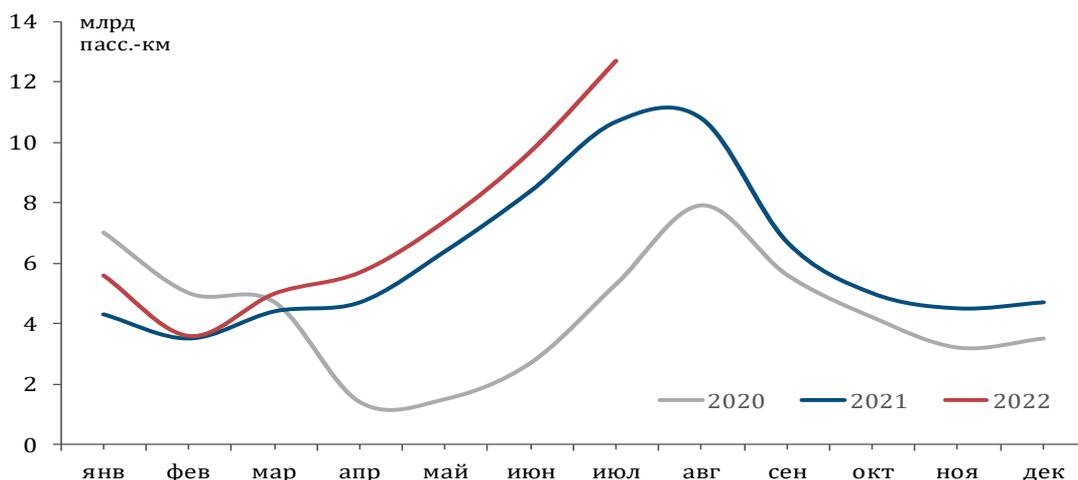
пассажируоборот в июле 2022 г.

**Пассажируоборот
в дальнем следовании**

49,9 млрд пасс.-км

пассажируоборот в январе-июле 2022 г.

+17,1% к январю-июлю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

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

ПАДЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ РЖД ЗАМЕДЛЯЕТСЯ

По итогам I полугодия перевозки контейнеров на сети РЖД составили 3,2 млн ДФЭ (+1,5% к аналогичному периоду 2021 года). Контейнерные перевозки продолжают снижаться с апреля 2022 года. В июне было перевезено 0,5 млн ДФЭ - на 4,8% меньше июня прошлого года.

При этом четвертый месяц подряд продолжается заметный рост перевозок удобрений в контейнерах: в июне прирост составил 159,6% к июню 2021 года, а за полугодие — 90% к аналогичному периоду прошлого года. Столь существенный рост связан с увеличением транзита удобрений из Республики Беларусь, который за 5 месяцев текущего года вырос практически в 9 раз.

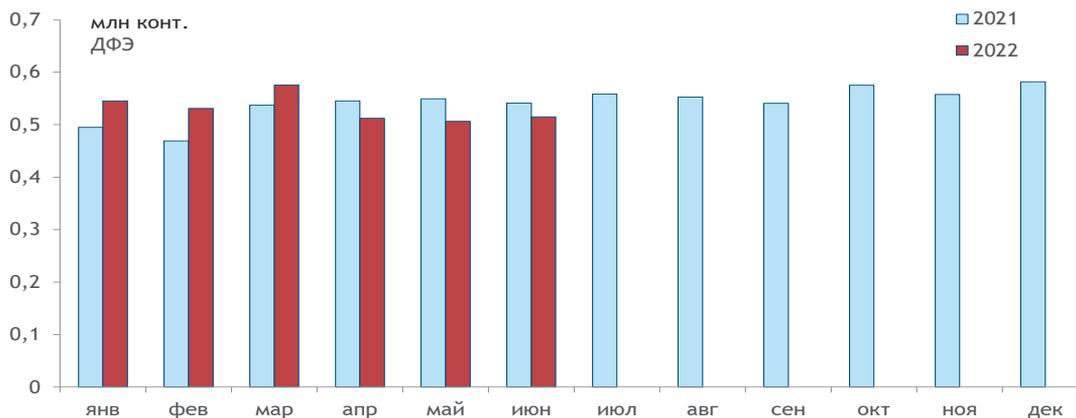
В ближайшей перспективе стоит ожидать дальнейшего роста транзита белорусских удобрений. Например, компания «Беларуськалий» заключила договор на перевалку 2 млн тонн калия до конца 2023 года с отечественными терминалами и уже начала осуществлять отправки.

Перевозка контейнеров на сети РЖД

0,5 млн конт. ДФЭ | **-4,8%** к июню 2021 г.
 перевезено в июне 2022 г.

Все грузы

3,2 млн конт. ДФЭ | **+1,5%** к январю-июню 2021 г.
 перевезено в январе-июне 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ



RAILWAYMARKET.RU -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

Перевозка контейнеров на сети РЖД

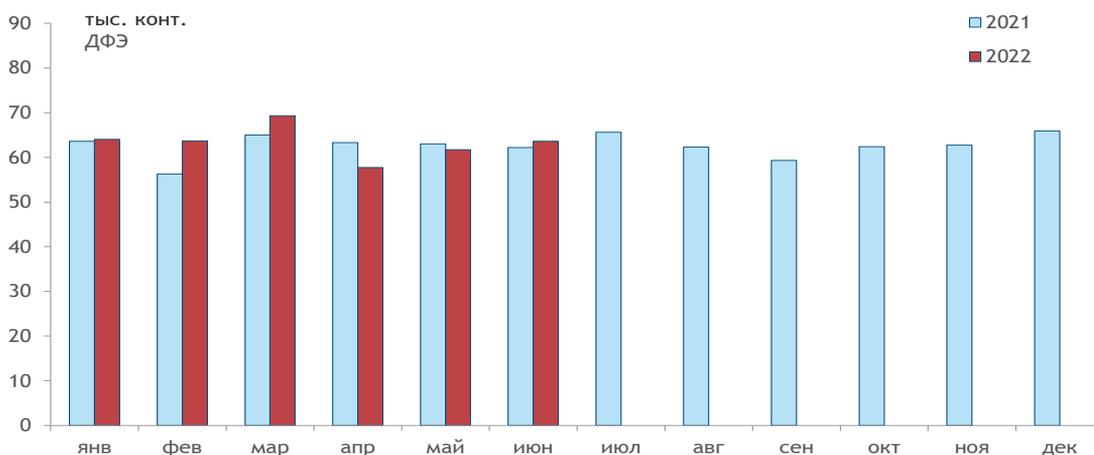
63,6 тыс. конт. ДФЭ | **+2,3%** к июню 2021 г.

перевезено в июне 2022 г.

Химикаты и сода

380,0 тыс. конт. ДФЭ | **+1,8%** к январю-июню 2021 г.

перевезено в январе-июне 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

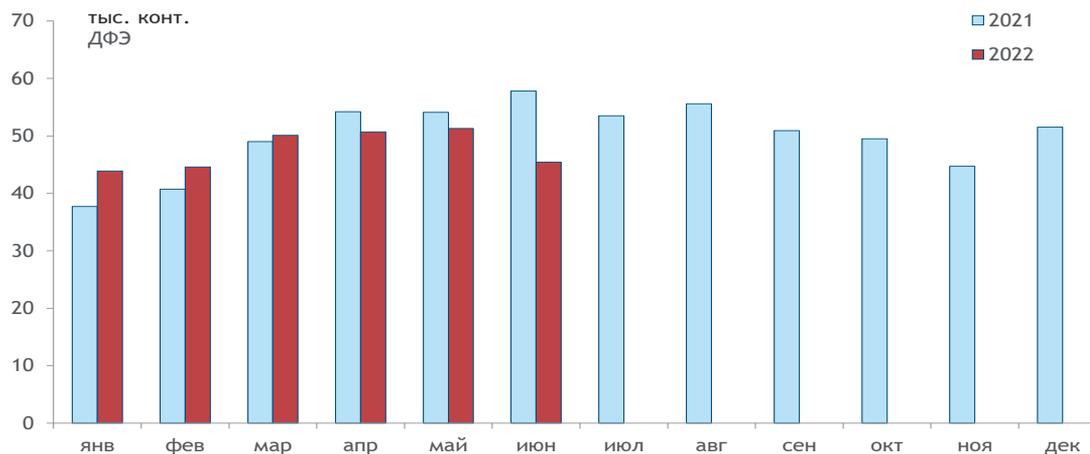
45,4 тыс. конт. ДФЭ | **-21,5%** к июню 2021 г.

перевезено в июне 2022 г.

Лесные грузы

286,0 тыс. конт. ДФЭ | **-2,5%** к январю-июню 2021 г.

перевезено в январе-июне 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

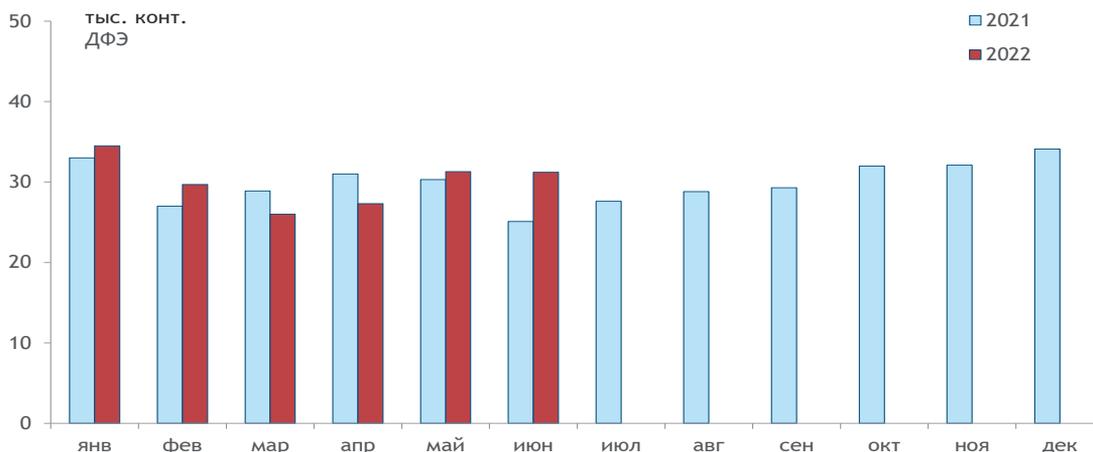
31,2 тыс. конт. ДФЭ | **+24,3%** к июню 2021 г.

перевезено в июне 2022 г.

Бумага

180,0 тыс. конт. ДФЭ | **+2,7%** к январю-июню 2021 г.

перевезено в январе-июне 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

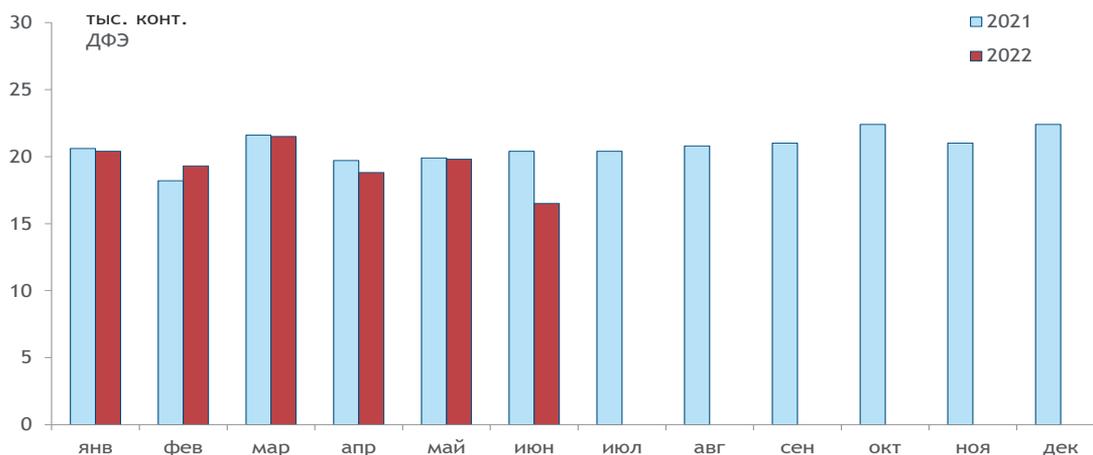
16,5 тыс. конт. ДФЭ | **-19,1%** к июню 2021 г.

перевезено в июне 2022 г.

Черные металлы

116,3 тыс. конт. ДФЭ | **-3,3%** к январю-июню 2021 г.

перевезено в январе-июне 2022 г.



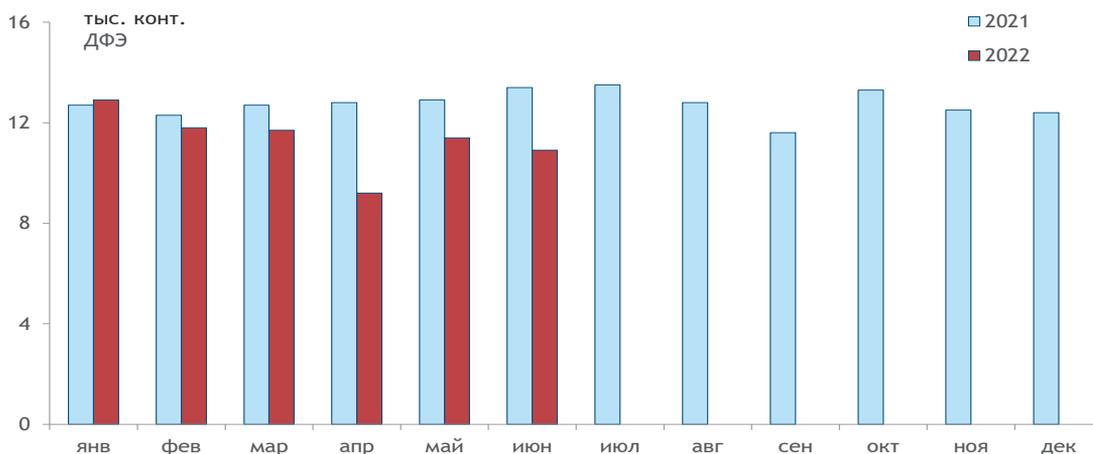
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

10,9 тыс. конт. ДФЭ | **-18,7%** к июню 2021 г.
перевезено в июне 2022 г.

67,9 тыс. конт. ДФЭ | **-11,6%** к январю-июню 2021 г.
перевезено в январе-июне 2022 г.

Цветные металлы



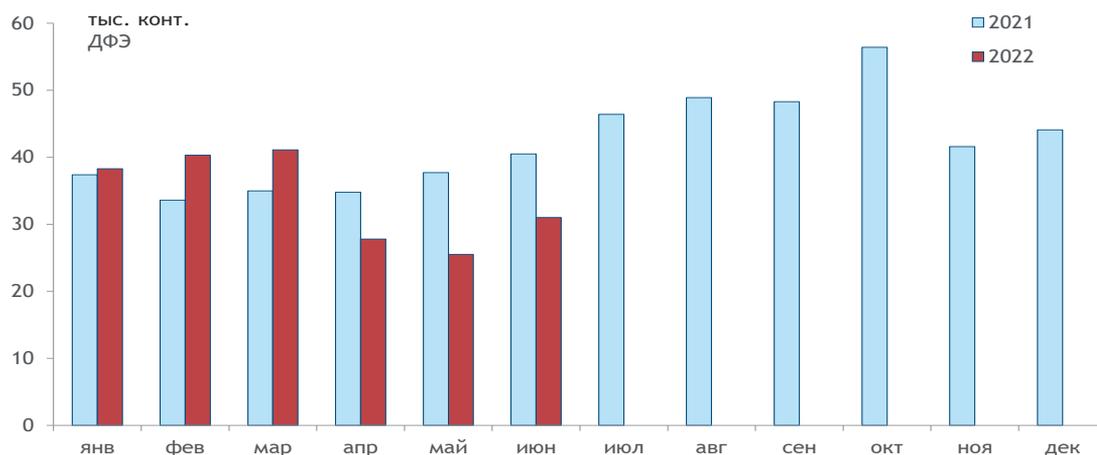
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

31,0 тыс. конт. ДФЭ | **-23,5%** к июню 2021 г.
перевезено в июне 2022 г.

204,0 тыс. конт. ДФЭ | **-6,8%** к январю-июню 2021 г.
перевезено в январе-июне 2022 г.

Промышленные товары



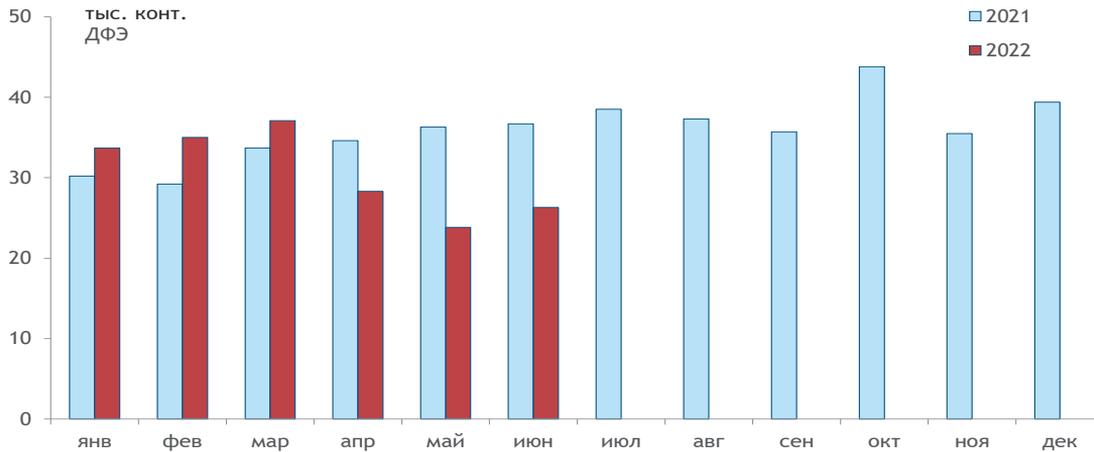
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

26,3 тыс. конт. ДФЭ | **-28,3%** к июню 2021 г.
 перевезено в июне 2022 г.

Метизы

184,2 тыс. конт. ДФЭ | **-8,2%** к январю-июню 2021 г.
 перевезено в январе-июне 2022 г.



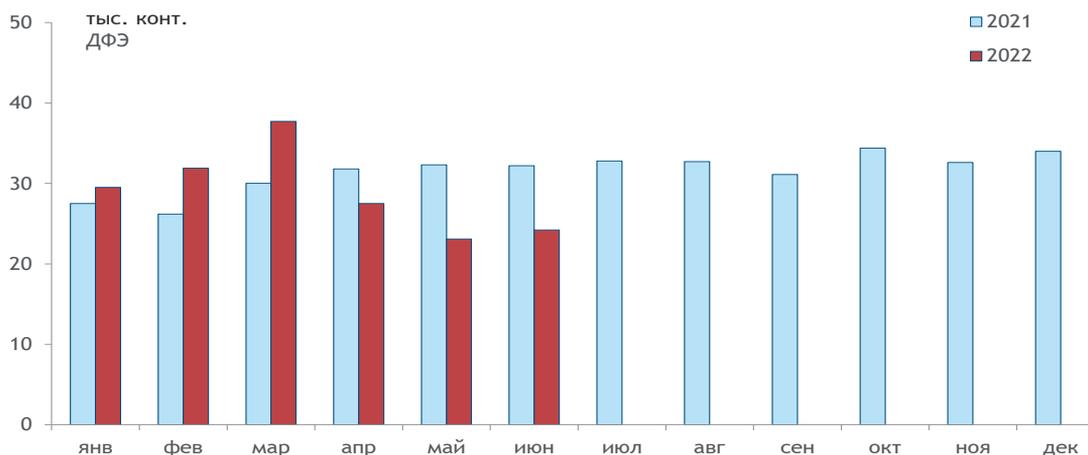
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

24,2 тыс. конт. ДФЭ | **-24,8%** к июню 2021 г.
 перевезено в июне 2022 г.

**Машины, станки
и двигатели**

173,9 тыс. конт. ДФЭ | **-3,4%** к январю-июню 2021 г.
 перевезено в январе-июне 2022 г.



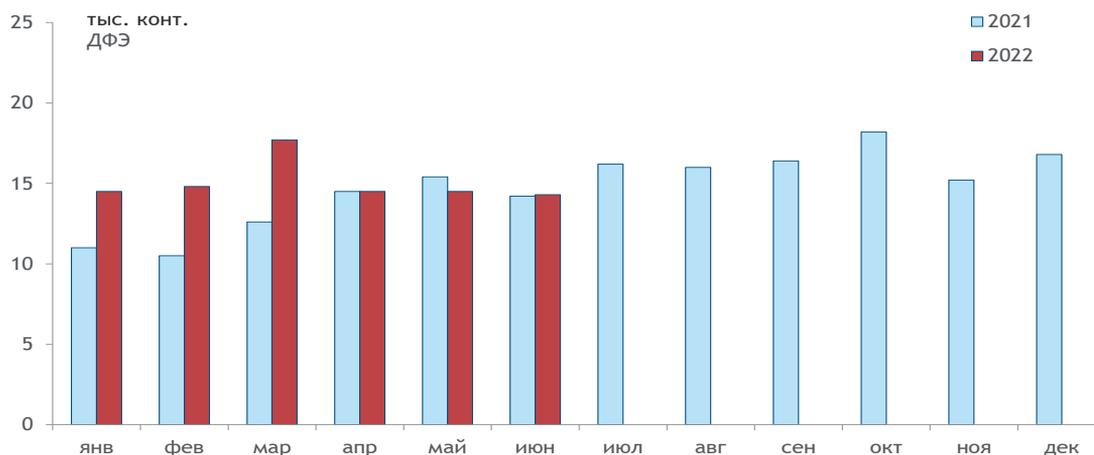
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

14,3 тыс. конт. ДФЭ | **+0,7%** к июню 2021 г.
перевезено в июне 2022 г.

90,3 тыс. конт. ДФЭ | **+15,5%** к январю-июню 2021 г.
перевезено в январе-июне 2022 г.

**Остальные и
сборные грузы**



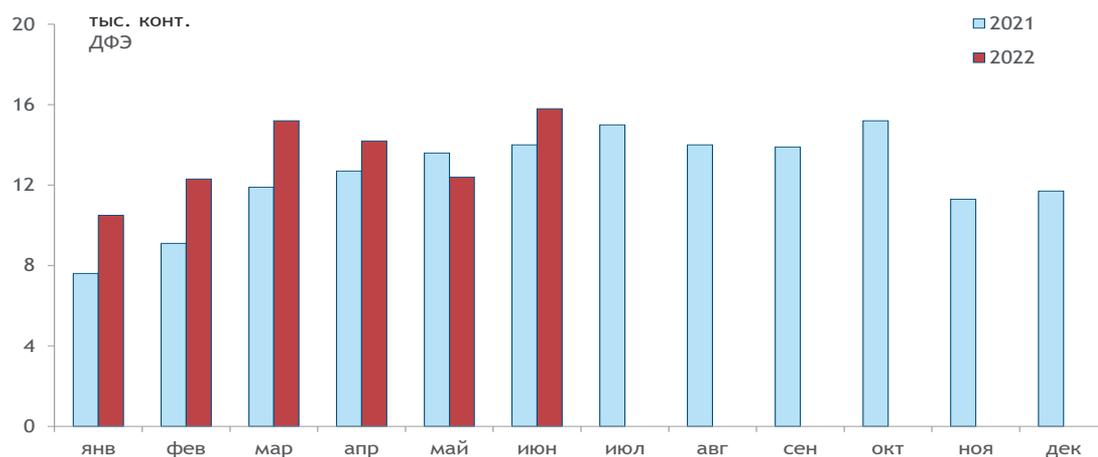
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

15,8 тыс. конт. ДФЭ | **+12,9%** к июню 2021 г.
перевезено в июне 2022 г.

80,4 тыс. конт. ДФЭ | **+16,6%** к январю-июню 2021 г.
перевезено в январе-июне 2022 г.

**Строительные
грузы**



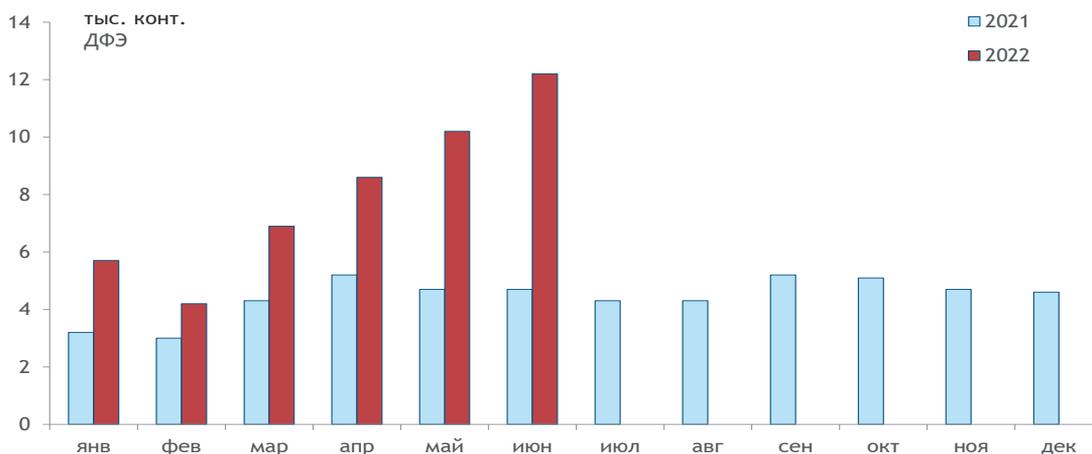
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

12,2 тыс. конт. ДФЭ | **+159,6%** к июню 2021 г.
 перевезено в июне 2022 г.

Химические и минеральные удобрения

47,8 тыс. конт. ДФЭ | **+90,0%** к январю-июню 2021 г.
 перевезено в январе-июне 2022 г.



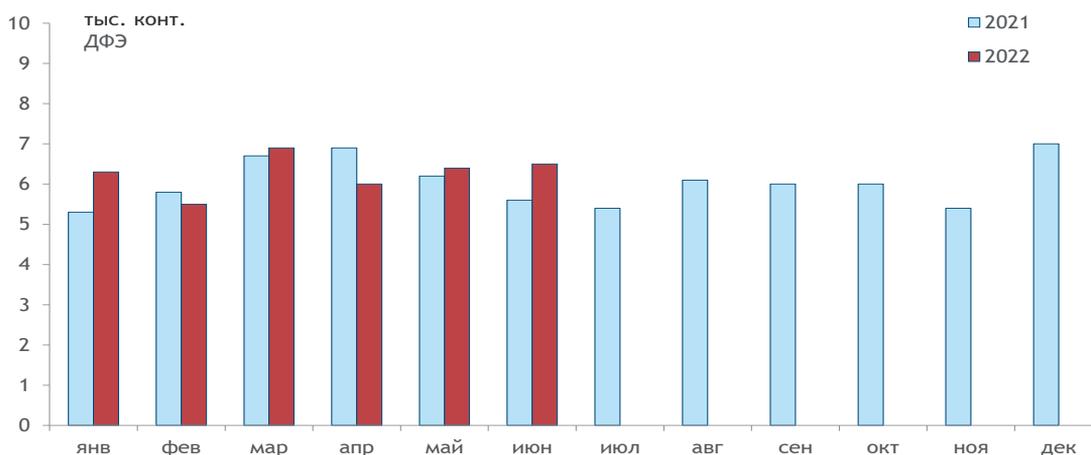
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

6,5 тыс. конт. ДФЭ | **+16,1%** к июню 2021 г.
 перевезено в июне 2022 г.

Нефть и нефтепродукты

37,6 тыс. конт. ДФЭ | **+3,1%** к январю-июню 2021 г.
 перевезено в январе-июне 2022 г.



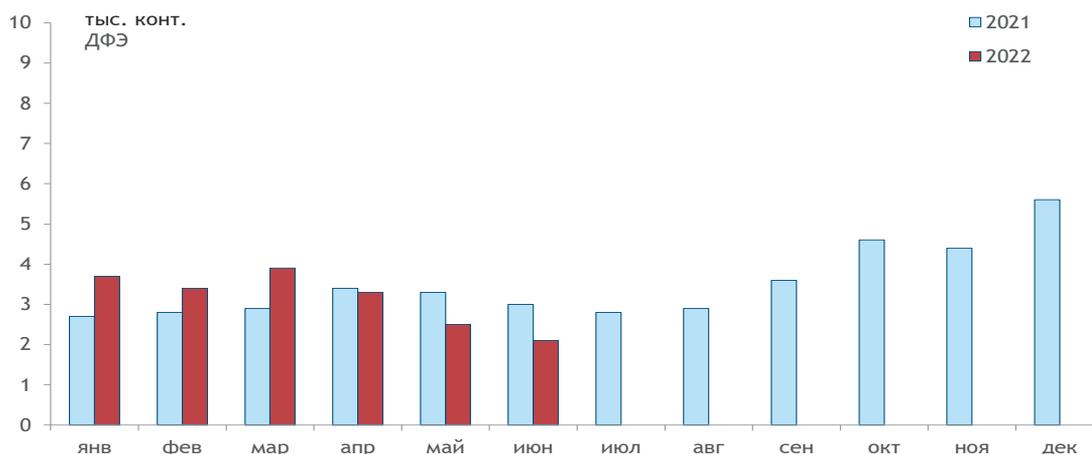
Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ

Перевозка контейнеров на сети РЖД

2,1 тыс. конт. ДФЭ | **-30,0%** к июню 2021 г.
перевезено в июне 2022 г.

**Цветная руда и
серное сырье**

18,9 тыс. конт. ДФЭ | **+4,4%** к январю-июню 2021 г.
перевезено в январе-июне 2022 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД, оценка ИПЕМ



МЕТAPOM.RU/BOARD-RAILWAY -
ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ 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) – 7(132))

Признавая, что совсем без социальных расходов вряд ли сегодня можно обойтись, она, однако, уверена, что к ним нужно относиться не как к какому-то благу или достижению, а, наоборот, как к «необходимому злу». Тэтчер убеждена: «Есть один принципиальный довод против любого увеличения государственных расходов – а именно то, что они всегда, независимо от значимости цели, несут с собой риск ослабления страны как в материальном, так и в моральном плане». Хотя в то же время она пишет: «Это не значит, что государство не должно ничего делать для устранения неблагоприятных факторов, от которых страдают определенные группы людей и отдельные граждане. Так и должно быть в развитой стране, которая может позволить себе такую роскошь, как хорошее базовое образование и медицинское обслуживание для всех, независимо от платежеспособности. Я поддерживаю также программы, помогающие людям составить начальный капитал и обзавестись некоторой собственностью. ... Но программы и политику следует формировать так, чтобы они не деформировали рынок и не разрушали стимулы».

По глубокому убеждению экс-премьера Великобритании, развитие социального иждивенчества, когда человек вместо того, чтобы стремиться самостоятельно решать свои проблемы, неизменно ждет этого от государства или общества, ни к чему, кроме его все большей инфантильности, не приведет. «[Многие люди] перекладывают решение своей проблемы на общество. Да если хотите знать, никакого общества нет. Есть мужчины и женщины, есть семьи. И ни одно правительство не может ничего сделать иначе, кроме как действуя через людей. А люди должны в первую очередь следить за собой. Наш долг заботиться о себе и уж потом о своем соседе. Люди же слишком много думают о правах, забывая об обязанностях», – таково мнение Железной леди о социальном иждивенчестве людей.

То же самое относится и непосредственно к хозяйственной сфере. Здесь, согласно анализу Тэтчер, «практически всегда действует правило: чем свободнее экономика

страны, тем выше доход на душу населения, и наоборот».

В целом же в вопросе государственного регулирования экономики позиция Маргарет Тэтчер была абсолютно ясна: «До тех пор, пока правительство продолжает вмешиваться и не ограничивает свою деятельность теми моментами, которые необходимы для успешного функционирования капиталистической экономики (я их перечислила выше), результаты будут плачевными»¹.

А что же тогда называют «нерынком»? И если правильный рынок – это то, к чему нужно при желании разбогатеть неизменно стремиться, то что представляет собой противоположная модель, от которой следует, в таком случае, всячески отрекаться, и главное – почему?

Рынку в истории новейшего времени была противопоставлена прежде всего система, построенная в СССР и называемая социализмом. Иногда, чтобы отделить это понятие от мифического и теоретически невозможного «рыночного социализма», советскую экономику называют «казарменным социализмом», но чаще «командно-административной системой» или «административно-плановой экономикой».

Ее основными чертами являлось господство государственной собственности на средства производства, директивное государственное планирование всей хозяйственной деятельности, централизованное, обязательное для всех производителей ценообразование, также централизованное распределение материальных ресурсов и жесткая регламентация деятельности предприятий. Деньги формально существовали, но, естественно, не могли иметь в таких условиях функции меры стоимости. То есть «нерынок» – это такая хозяйственная система, где соответственно нет ни частной собственности, ни свободного ценообразования, ни конкуренции. Товары здесь не обмениваются, а фактически распределяются. Понятно, что нет здесь и приличествующей рынку правовой базы, где разрешено все, что не запрещено, а действует противоположный принцип: можно делать только то, что формально разрешено государством.

¹ Тэтчер М. Искусство управления государством. М., 2007, С. 443–495.

Идеологические корни такой системы лежат в учении, называемом социализмом, самая суть которого заключается в ликвидации частной собственности, обобществлении средств производства и организации всей хозяйственной и социальной жизни по определенному плану. Дальше всех в реализации данной идеологии продвинулись, как известно, коммунисты и националсоциалисты – эти две наиболее радикальные ветви мирового социализма. (В гитлеровской Германии средства производства формально не были национализированы, но государство установило над производством полный контроль, включая директивное ценообразование, распределение ресурсов, планирование производства и др.).

Административно-плановая экономика, или «нерынок», имела целый ряд системных пороков. Главным из них являлся приоритет административных методов стимуляции отдельных работников и коллективов к эффективному труду над экономическими. Это был как бы возврат из капитализма даже не в феодализм, а в рабство. Такая система в принципе может держаться в основном только на страхе в совокупности с накачиваемым государственной пропагандой идеологическим энтузиазмом, но если она не сопровождается действующим репрессивным режимом, то быстро теряет свою жизнеспособность, разваливаясь, прежде всего, изнутри.

Ориентация хозяйственного предприятия на план, а не на спрос, на вал, а не на сбыт порождает объективное стремление увеличить количество продукции за счет снижения качества, приписок и других форм обмана. Мелочная регламентация и заданность сверху требуемых результатов по ассортименту и номенклатуре товаров противоречат развитию хозяйственной инициативы и предпринимательства. Централизованное снабжение не способствует стремлению предприятия к сокращению издержек, а, напротив, заставляет «выбивать» наиболее возможное количество ресурсов. Государственная собственность является, по сути дела, «ничьей» и приводит к иждивенческому отношению работников к своему предприятию, включая командный состав. Жесткий долгосрочный план исключает быстрое реагирование на конъюнктуру мировых рынков и изменение потребностей внутри страны. В силу отсутствия у предприятий самостоятельности в системе нет и серьезных стимулов к повышению эффективности производства.

В целом для социализма было свойственно постоянное состояние дефицита ресурсов и товаров, их узкий ассортимент, высокие издержки, нерациональное с экономической точки зрения размещение предприятий и путей сообщения, невосприимчивость к научно-техническому прогрессу. Егор Гайдар справедливо писал: «В социалистической экономике с неизбежностью накапливаются склеротические элементы, связанные с ее структурной негибкостью, неэффективностью использования ресурсов, низким качеством продукции, неконкурентоспособностью продукции обрабатывающих отраслей на мировом рынке».

В экономике СССР все словно было перевернуто с ног на голову. Если в рынке предложение обычно превышает спрос и продавец гоняется за покупателем, то здесь

дело обстояло наоборот: малейший выброс в магазин чего-нибудь импортного моментально вызывал очередь. В 80-е годы один из экономистов совершенно точно назвал советскую систему «экономикой абсурдов и парадоксов». Рыночный механизм выравнивания спроса и предложения товаров, услуг и капиталов через свободное ценообразование заменить оказалось абсолютно ничем. «Это объясняет экономические причины краха коммунизма. В коммунистических странах цены определялись не рынком, а диктовались центральным плановым органом. Последний же не имел возможностей получить и проанализировать информацию, аналогичную той, которую несут в себе свободные рыночные цены. Централизованное планирование потерпело неудачу, потому что правительство пыталось управлять экономикой без помощи «невидимой руки рынка», – верно констатирует один из современных учебников экономики.

Но важно подчеркнуть, что еще до того, как практика показала неэффективность и, более того – нежизнеспособность социалистической модели, классики рыночной теории вполне доказали это теоретически. Они обратили внимание на то, что поскольку здесь нет свободной купли-продажи товаров и услуг, их невозможно сравнить между собой по ценности, а следовательно, тут нет и не может быть экономического расчета. Как можно определить затраты в стоимостном выражении, если вы ничего не продавали и не покупали? Ведь поистине все познается только в сравнении. Издержки и цены при социализме можно только придумать. «Парадокс «планирования» состоит в том, что оно не может состояться из-за отсутствия экономического расчета. То, что называется плановой экономикой, вообще не является экономикой. Это просто система блуждания в потемках. Здесь не стоит вопрос о рациональном выборе средств для максимально возможного достижения преследуемых целей. То, что называется осознанным планированием, представляет собой как раз устранение осознанной целенаправленной деятельности», – указывал Мизес. Единственная зацепка у социализма была здесь в том, чтобы брать ориентиры цен у капиталистических стран, торгуя с ними своими товарами. Это позволяло некоторое время как-то продержаться. Но даже и такая помощь действующего рядом рынка не спасла.

В 80-е годы выяснилось, что социалистическая плановая система проиграла соревнование с капиталистической рыночной, что называется, вчистую, без всяких сомнений и оговорок. Темы экономического роста в СССР год от года падали.

К концу данного периода налицо были результаты затратности советской экономики. Если в развитых странах на килограмм реально потребляемой продукции уходило около 4 кг природного материала, то в СССР и странах соцлагеря – 30–40 кг. ВВП на душу населения в 1990 году в странах Европы составлял 17–21 тыс. долларов, а в СССР – 5,5 тыс. При этом наиболее ярко несостоятельность социализма была видна при сравнении стран, которые до разделения по разным системам находились примерно в одинаковых условиях. Таким был ВВП на душу

населения (в долларах США) на рубеже 1980–1990-х годов в ряде стран.

Единственным качеством советской системы, на которое некоторые экономисты указывают как на положительное, оказалась способность концентрироваться. Так, существует точка зрения, что система централизованного планирования оправдала себя во время Великой Отечественной войны, когда понадобилось мобилизовать все ресурсы экономики для достижения ограниченного количества целей. Кроме того, в послевоенное время были достигнуты большие успехи за счет концентрации сил на реализации таких проектов, как создание атомной бомбы и ракетостроение. (Советская экономика, в этой связи, в одной из современных монографий была удачно названа «чем-то вроде подсобного хозяйства при воинской части».) Однако тут же и очевидно, что в мирных условиях 60–70-х годов даже в сфере военно-промышленного комплекса СССР стал отставать от стран капиталистического мира, что и вызвало стремление руководства КПСС к переменам сразу после смерти Леонида Брежнева в 1982 году.

Не следует забывать и о том, что органичным элементом социализма была тоталитарная политическая система с диктатом коммунистической идеологии и подавлением прав человека, что само по себе становилось для советских людей (а тем более в странах Восточной Европы) также все менее терпимым. Именно призыв Александра Солженицына «жить не по лжи» стал определяющим в диссидентском движении.

История давно вынесла свой приговор реальному социализму. Однако и сегодня многих людей, одинаково не поддерживающих ни рынок, ни коммунизм, все еще очень смущает вопрос «третьего пути». В свое время такие взгляды были присущи даже лидеру демократического движения в СССР академику Андрею Сахарову, однозначно симпатизировавшему теории конвергенции, то есть обществу, образованному на основе обеих систем.

При этом некоторые склонны верить в то, что в истории Советского Союза была еще некая промежуточная между капитализмом и социализмом модель, так называемый рыночный социализм, к которому якобы склонялся Ленин в последние годы жизни. Так можно ли считать Новую экономическую политику (НЭП), проводимую в Советской России в 1921–1929 годах, некоей формой или образом «третьего пути» или даже идеалом универсальной экономической модели? Учитывая то, что, как говаривал Бертольд Брехт, «еще плодоносить способно чрево, которое вынашивало гада», целесообразно специально для интересующихся остановиться на анализе «нэповского» ленинизма подробнее.

Напомним, что идея безрыночного огосударственного хозяйства изначально являлась центральным положением всей большевистской доктрины, или ленинизма. В частности, Ленин писал: «Социализм требует уничтожения власти денег, власти капитала, уничтожения всей частной собственности на средства производства, уничтожения товарного хозяйства. Социализм требует, чтобы и земля, и фабрики перешли в руки всех трудящихся, организующих по общему плану крупное... производство». Говоря о со-

циально-экономических отношениях в социалистической системе, причем уже на первой фазе ее развития, идеолог коммунизма указывал: «Все граждане превращаются здесь в служащих по найму у государства... Все дело в том, чтобы они работали поровну, правильно соблюдая меру работы, и получали поровну». Данные идеи составили основу Программы Российской коммунистической партии (большевиков), принятой в качестве долговременного стратегического документа на VIII съезде РКП(б) в 1919 году.

Реальное проведение мер по замене рынка социалистическим хозяйством сразу после прихода к власти большевиков получило название военного коммунизма. Как известно, он являлся политикой, в значительной степени обусловленной Гражданской войной. Однако если говорить о типе экономической модели, построенной в Советской России в 1918–1920 годах, то со всей уверенностью следует признать, что это была именно большевистская, коммунистическая модель, которую создавали отнюдь не временно, а в соответствии с Программой РКП(б). Гражданская война лишь ускорила ее строительство, повлияла на темпы, но не на общую схему.

Ленин никогда не подвергал сомнению принципиально просоциалистического (то есть, в его понимании, истинно марксистского, коммунистического) характера экономической системы 1918–1920 годов. Описывая ее, он употреблял такие выражения, как «непосредственный переход к чисто социалистическим формам, к чисто социалистическому распределению», попытка «штурмовым способом, то есть самым сокращенным, быстрым, непосредственным, перейти к социалистическим основам производства и распределения»².

Проводя в жизнь «военный коммунизм», большевики не собирались впоследствии отступить от его основной схемы: национализированная промышленность, плановое централизованное управление народным хозяйством, разверстка по изъятию сельскохозяйственной и кустарной продукции, запрет частной торговли, натурализация и уравнительность в распределении продуктов и т. д.

Ленин публично признавал, что после окончания Гражданской войны поворот к мирному строительству виделся ему «как простой переход на тех же рельсах политики». Он был в этом, разумеется, не одинок. Считавшийся в большевистской партии специалистом-экономистом, Николай Бухарин писал: «Мы не представляли себе всей относительности военно-коммунистической политики... Военный коммунизм мыслился нами как универсальная, всеобщая и, так сказать, «нормальная» форма экономической политики победившего пролетариата».

Основной причиной, побудившей большевиков искать альтернативу «военному коммунизму», был острейший социально-политический кризис в стране – хозяйственная разруха, дефицит элементарных продуктов, реальная опасность потерять власть в результате недовольства широких слоев населения. Вопрос о Новой экономической политике был поставлен Лениным на X съезде РКП(б) в марте 1921 года. Первым шагом НЭПа был переход от продовольственной разверстки к налогу. Главное новшество заключалось в том, что излишки выращенной

продукции крестьянин теперь мог продать по свободным ценам, то есть легализовалась столь ненавистная большевикам частная торговля. Далее были денационализированы мелкие предприятия. В крупной промышленности вводился хозрасчет, натуральная оплата заменялась денежной. Начали открываться товарные биржи, возрождаться ярмарки.

Таким образом, нэповская модель представляла собой совокупность различных форм собственности при господстве национализированных промышленных предприятий с жестким государственным регулированием экономики и ограниченным использованием товарно-денежных отношений.

Однако очень важно подчеркнуть, что НЭП не означал реставрации капиталистического строя и отказа от строительства социализма. Александр Керенский писал в эмиграции: «Господа большевики привели освобожденный от засилья буржуазии пролетариат и беднейшее крестьянство к разбитому корыту все того же капитализма». Аналогичные мнения были очень распространены и среди других членов российской эмиграции, а также иностранных политиков. Ленин не только выступал с категорическими опровержениями подобных взглядов, но и попросту высмеивал их выразителей. «Нам это выгодно, – иронизировал он, – если наш неприятель вместо деловой работы занимается самоублажением».

Соглашаясь, что «товарообмен и свобода торговли означают неминуемо появление капиталистов и капиталистических отношений», он вместе с тем был убежден, что реставрации капитализма удастся избежать. Гарантией этому Ленин считал факт обладания коммунистическим государством таких «командных высот», как крупная промышленность, транспорт, банки, внешняя торговля, земля. При этом надо четко понимать, что экономические, как тогда говорили, «уступки» мелкой буржуазии отнюдь не планировалось дополнить и уступками политическими в смысле перехода к демократическим нормам. «Экономический корень неизбежных колебаний мелкого производителя мы этим подрежем, а с политическими колебаниями, полезными только Милюкову, мы будем бороться беспощадно», – указывал Ленин. И уже в начале 20-х годов в Советской России были репрессированы все без исключения другие партии, закрыты появившиеся было независимые издания, высланы не поддерживавшие советскую власть деятели науки и культуры. В самой РКП(б) были запрещены фракции и «уклоны». В целом же именно при Ленине сформировалась тотальная государственная система идеологического и физического подавления инакомыслия.

«Мы сейчас как бы отступаем назад, – говорил Ленин в ноябре 1922 года, – но делаем это, чтобы сначала отступить, а потом разбежаться и сильнее прыгнуть вперед. Только под одним этим условием мы отступили назад». Нэповский экономический уклад он характеризовал как войну «двух классов, непримиримо враждебных друг другу», последний бой пролетариата «с русским капитализмом, который растет из мелкого товарного хозяйства». Это есть «отчаянная, бешеная, если не последняя, то близкая к тому борьба не на живот, а на смерть между капитализмом и коммунизмом», – указывал Ленин.

Совершенно необоснованными являются попытки представить ленинскую концепцию НЭПа как отход от прежних большевистских взглядов на принципы социализма и начало его перехода к позициям «рыночного социализма», «третьего пути» или «народного капитализма». Ленин никогда не выражал мнения, что следует задуматься об изменении или хотя бы корректировке Программы РКП(б). Напротив, и после введения НЭПа он продолжал неустанно бороться с любыми проявлениями некоммунистического («буржуазного») мировоззрения, бичевать позицию лидеров международного социал-демократического движения. Ленин говорил, что Новую экономическую политику «мы проводим всерьез и надолго», однако при этом не забывал добавить, – «но конечно... не навсегда».

Об этом ленинском «не навсегда» впоследствии постоянно напоминала партийная пропаганда. Не преминул на это сослаться и Сталин, когда говорил в конце 1929 года о том, что если Новая экономическая политика «перестанет служить делу социализма, мы ее отбросим к черту».

В своих последних статьях (в частности, «О кооперации») Ленин по-прежнему указывал, что предприятия «последовательно-социалистического типа» – это такие хозяйственные единицы, когда «и средства производства принадлежат государству, и земля, на которой стоит предприятие, и все предприятие в целом». Говоря о социализме как о «строе цивилизованных кооператоров», Ленин поясняет, что кооперация приобретает социалистический характер лишь при двух неперемных условиях: «при средствах производства, принадлежащих государству» и «при классовой победе пролетариата над буржуазией».

Нередко для доказательства изменения взглядов Ленина в сторону «рыночного социализма» используют его фразу: «Мы вынуждены признать коренную перемену всей точки зрения нашей на социализм». Но это выдергивание цитаты из контекста. Ленин тут же пояснял, что речь идет о перенесении центра тяжести партийной работы с политической борьбы по завоеванию власти на «мирную, организационную, культурную работу», не более того.

Цель у НЭПа была совершенно ясная – использовать частный сектор для поднятия хозяйства, а затем вытеснить его из экономики всей мощью государственно-социалистической экономики. Ленин никогда не рассматривал нэповские производственные отношения как прообраз социализма. Наоборот, в своем последнем публичном выступлении в ноябре 1922 года он ясно противопоставил такие понятия, как «Россия нэповская» и «Россия социалистическая», выразив полную уверенность, что из первой вырастет вторая.

При этом Ленин надеялся на достаточно быстрые сроки. Резолюция X партконференции говорит о «ряде лет». Сам вожьд в одном месте называет цифру в «10–20 лет», в другом предполагает, что подобные периоды исчисляются «десятками лет». Иногда он употреблял такие выражения, как «целая историческая эпоха», целая полоса культурного развития всей народной массы. Однако и тут добавляет, что «мы можем пройти на хороший конец эту эпоху в одно-два десятилетия».

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

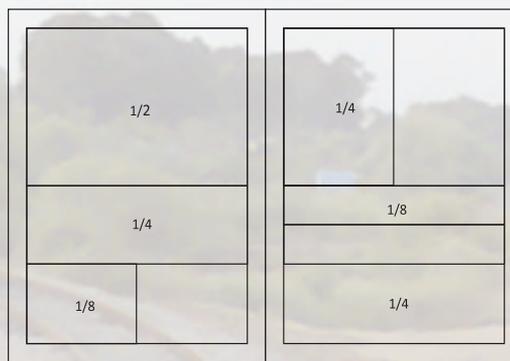
1 полоса - 180x250

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 поверх.
- Сумма красок в тенях не более 320%.
- CorelDraw не является подготовленным к печати документом, и подлежит доработке.

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%

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

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

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

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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

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



При поддержке:



Организатор:



**8-11
НОЯБРЯ 2022**

**МОСКВА,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2022



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2022



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2022



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2022

12+

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

www.metal-expo.ru



TRANSTEC

ХVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА
ЛОГИСТИКА · ТРАНЗИТ · ИНФРАСТРУКТУРА

XVII INTERNATIONAL FORUM-EXHIBITION
LOGISTICS · TRANSIT · INFRASTRUCTURE

29 НОЯБРЯ NOVEMBER - 1 ДЕКАБРЯ DECEMBER

2022



**БРОНИРУЙТЕ
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

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

WWW.TRANSTECFORUM.COM