



ДЕПО

8(153) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

сентябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 4

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 7 - 9

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 11 - 12

Справочная информация

стр. 1, 15 - 40

18:02

Счастливого пути!

← 5 Путь Track

4 Путь Track

3 Путь Track

2 Путь Track

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ

стр. 15 - 23

- РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

стр. 24 - 27

- ЦИФРОВАЯ ПЛАТЕЖНО-РАСЧЕТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ТРАНЗИТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ

стр. 28 - 33

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

стр. 34 - 37

- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40

16+

18-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского
транспорта и транспортной инфраструктуры



2025

23-25 апреля
Москва
Экспоцентр

+7 (495) 287-44-12

info@e-transport.ru

www.e-transport.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				2-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	3
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	3
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	4
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2025				5
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				6
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 9
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	9
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "КД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	9
30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024				10
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				11 - 12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСП33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	11
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	11
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	11
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	12
27-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"				13
КАЗАХСТАН	Астана	Itesa Алматы	+7 (7272) 58-34-34	
10-Я ЮБИЛЕЙНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» 2024				14
Россия	Санкт-Петербург	Организатор - компания MVK	+7 (812) 401 69 55	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 16 - 40
ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ				15 - 23
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				24 - 27
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ЦИФРОВАЯ ПЛАТЕЖНО-РАСЧЕТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ТРАНЗИТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ				28 - 33
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
27-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"				30
КАЗАХСТАН	Астана	Itesa Алматы	+7 (7272) 58-34-34	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAURAL				3-я сторона обл.
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	
12-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА» ROAD&TRAFFIC				4-я сторона обл.
КАЗАХСТАН	Астана	Itesa Алматы	+7 (994) 12-404-10-00	

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

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

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

**Патент на изобретение
 ФСИС РФ №2676772**

В эксплуатации с 2003 года



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
 БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ
 ОСНОВАН В 1970 ГОДУ



tdbzbo.ru

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

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



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

В ПОМОЩЬ РЕМОНТНИКУ

ПРОВЕРКА АВТОМАТИЧЕСКИХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ

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

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



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

Стоимость такого модуля

всего

11 550 руб.



+7(980)187-10-55

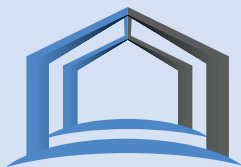


ЖЕЛДОРМАРКЕТ

железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU



03–05 июня 2025

Москва, ЦВК «Экспоцентр»

Организатор:



При поддержке:



Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков металлопродукции

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



10-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2025

12+

+7 (495) 734-99-66 WWW.MC-EXPO.RU





03-05 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2025

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2025**



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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955-91-99





Надёжность!

Доверие!

Успех!



Мы говорим "НЕТ" просто вагонов без дела!

Пишите:
info@transenergytrade.ru

Звоните:
+7 (812) 677-95-02

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

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



ООО "Авант"
426025, Удмуртская Республика, г. Ижевск,
Воткинское шоссе, д.41, корп. 2, помещение 14
Тел: +7 (499) 550-50-65, +7 (925) 940-05-10
E-mail: avant-torg@bk.ru

Компания Авант предлагает рассмотреть возможность применения в эксплуатации заготовки:

ВКЛАДЫШ МОТОРНО-ОСЕВОГО ПОДШИПНИКА МБСФ8ТХ.263.178_179/ МБСФ8ТХ.263.180_181, РАБОЧЕЕ КОЛЕСО ВОДЯНОГО НАСОСА Д49.123СБ

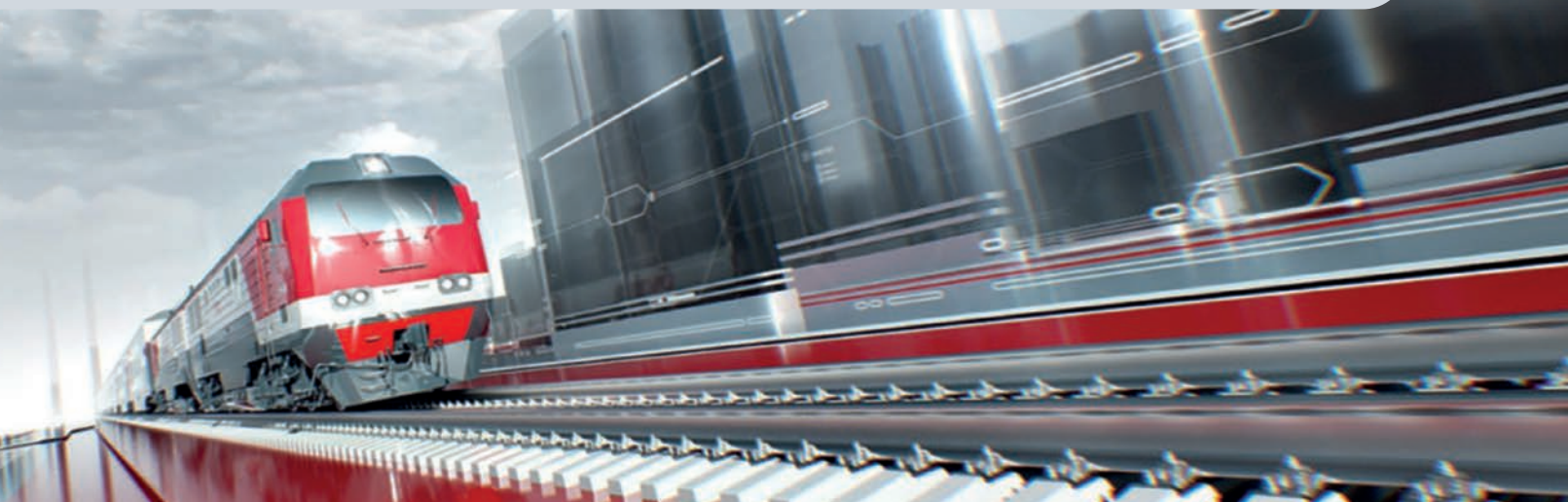


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

ВКЛАДЫШ МОП применяется в тяговых электродвигателях локомотивов, установка которых при ремонте колесно-моторных блоков локомотивов производится без внесения изменений в конструкцию и технологии ремонта узла сопряжения моторно-осевого подшипника (МОП) с шейкой оси колесной пары.

Геометрические размеры (линейные и диаметральные) предлагаемых к поставке вкладышей МОП из материала Римаид ПМ идентичны штатным вкладышам МОП тяговых электродвигателей ЭД-118 А и Б, установленных на маневровых тепловозах основных серий тепловозов ТЭМ2, ТЭМ18, ТЭМ7А, ТЭМ14 и ТЭМ9, 2ТЭ116 эксплуатируемых на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта.

Материал Римаид прошел полный цикл лабораторных трибологических испытаний в АО «ВНИИЖТ» в сравнении образцов пар трения скольжения «сталь-бронза Бр04 Ц4С17» и «сталь – пластмасса Римаид ПМ», которые подтвердили заявленные преимущества материала Римаид ПМ по износостойкости материала и возможности увеличения ресурса деталей узла трения в 3 – 4 раза.



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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ТЭД, ТЯГОВЫХ ГЕНЕРАТОРОВ

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



Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД постоянного, переменного, пульсирующего тока электровозов, тепловозов
Стенд для испытания тяговых генераторов постоянного тока ГП, переменного тока ГТСН, тяговых агрегатов
Стенд для испытания тяговых трансформаторов
Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая
Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов
Подстанции столбовые КТПОЛ, СТП, КТПЖ, МТП, МТПЖ с БКУ для электроснабжения аппаратуры ЖАТ. БКУ блок контроля и управления

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



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

Грузоперевозки по РФ и СНГ
(собственный автотранспорт)

ПОСТАВЩИК ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПО РФ И РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

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

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары (отремонтированные)	ООО "КД-Сервис"	8 (351) 223-24-24, 8-932-309-26-88, kd-service74@mail.ru
Колесные пары (ремонтпригодные)		
Боковые рамы		
Надрессорные балки		
Автосцепные устройства СА-3		
Поглощающие аппараты и др.		
Купим ЖД запчасти (колесные пары, литые детали), ЖД лом по РФ и СНГ. Рассотрим все предложения		8-932-309-26-88

30 МЕТАЛЛ
ЭКСПО

Место проведения:
ЭКСПОЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ
МОСКВА

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

При поддержке:



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2024



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2024



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2024

Генеральный
информационный партнер:



30-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2024

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

www.metal-expo.ru

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



- ООО ВСП33 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.**
- Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
 - Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,
 - Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18
 - Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)
 - Гайки М27, М24, М22 Шайбы М27, М25, 24, М22 Шайба М25(двухвитковая)
 - Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) - Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 - АППАТЭК, Пластрон
 - Противоугон П65, П50 - Клемма ПК, КС - Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
 - Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)
- Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки
 Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика
- Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, бу.**
- Комплект ЖБР, АРС и комплектующие к ним - Комплекты бруса на дерево и ж/б - Шпала деревянная и ж/б
 - Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП362, ЦП74
 - Колесные пары НОНК, СОНК, колеса 957х175, 957х190, 1058х202, 1050х172, 710х145
 - Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.
 - Бандажи 1060х143х98, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
 - Колодки локомотивные, гребневые - Колодки композиционные

ООО «ЛСК97»
 +7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, oooslk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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

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

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

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

ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

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

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

Наша компания готова изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

- Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для деповских путей, имеет более 32 сборочных единиц)
- Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)
- Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежом
- Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом
- Прокладки для узла крепления контактного рельса
- Прокладки под кронштейн
- Втулки 48х26х23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пинжимные, шайба-скоба для изовтулки)
- Болты 2М24х160, 2М27х280, М36х680, 2М20х160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- Скобы узла крепления контактного рельса (Скоба для изолятора с фиксатором, цинк, чертеж ПП-5.701.02.100, Скоба предохранительная контактного рельса, цинк, чертеж ПП-5.701.02.005)
- Эмалированные таблички на металле с обжигом
- Изоляторы керамические контактного рельса
- Короба защитные контактного рельса - КЗ, КЗУП, КЗТС, КЗПТ

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для деповских путей, имеет более 32 сборочных единиц)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Указатель тупикового заграждения (фонарь к упору тупиковому)	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Башмак упорный Р-50 и Р-65 с крепежными деталями	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Компенсаторы контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Соединители контактного и ходового рельсов, в т.ч. ЭТС-250	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Путевая неподвижная скоба (Автостоп) с крепежом	комплект	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки для узла крепления контактного рельса	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Прокладки под кронштейн	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Втулки 48х26х23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пинжимные, шайба-скоба для изовтулки)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24х160, 2М27х280, М36х680, 2М20х160 (для монтажа противоугона конт рельса)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Скобы контактного рельса - предохранительные и с фиксатором	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Кронштейны контактного рельса Р-50 и Р-65	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Детали контактного рельса (отводы концевые 1/25, 1/30, противоугоны, накладки стыковые)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Эмалированные таблички на металле с обжигом	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Гальваника деталей и другое...	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ



TransLogistica KAZAKHSTAN

27-я Казахстанская международная выставка

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



www.translogistica.kz

9 - 11 октября 2024

Астана, Казахстан

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
Республики Казахстан



Тел.: +7 727 258 34 34

E-mail: mk@iteca.events



КазАПО



[translogistica_kz](https://www.instagram.com/translogistica_kz)



[translogistica_kz](https://www.facebook.com/translogistica_kz)

1-3 октября 2024

Санкт-Петербург, КЦ «ПетроКонгресс»

 **Translogistica**
St. Petersburg

10-я юбилейная конференция

ТрансЛогистика Санкт-Петербург



MVK Международная
Выставочная
Компания

Организатор — компания MVK
Офис в Санкт-Петербурге

**Принять участие
в конференции:**

+7 (812) 401 69 55
conference@mvk.ru

**Подробнее
о конференции:**

translogistica-spb.ru

18+

**ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2024 ГОДА:
ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ**

Погрузка на сети РЖД продолжает показывать отрицательную динамику, в июле 2024 года показатель снизился на 5,6% и составил 97,4 млн тонн. Всего за период январь-июль 2024 года было перевезено 0,7 млрд тонн, падение к аналогичному периоду прошлого года составило 3,4%. Основные потери приходятся на перевозки строительных материалов (-18,2%), цемента (-14,8%), черных металлов (-14%) и цветной руды (-13,3%). Драйверы роста погрузки — удобрения (+3,7%) и железная руда (+1,1%). На прежнем уровне осталась погрузка кокса, а также нефти и нефтепродуктов.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

97,4 млн т | **-5,6%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

0,70 млрд т | **-3,4%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

1,6 млн ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Все грузы

Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://ipem.research)

*** Является собственностью АНО «Институт проблем естественных монополий», далее по тексту – АНО «ИПЕМ» (Правообладатель). Контент сайта также принадлежит АНО «ИПЕМ» и может быть использован исключительно в информационных целях. Использование любых материалов, размещенных на официальном сайте АНО «ИПЕМ» <https://ipem.ru> предусматривает обязательное указание названия АНО «ИПЕМ», а также ссылку на её официальный сайт (конкретную страницу сайта). Использование любого контента сайта АНО «ИПЕМ» в коммерческих целях без разрешения АНО «ИПЕМ» запрещено.**

Использование третьими лицами любых объектов интеллектуальной собственности, правообладателем которых является АНО «ИПЕМ» без официального разрешения правообладателя запрещено и будет преследоваться в соответствии с действующим законодательством.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

26,1 млн т | **-8,1%** к июлю 2023 г.
 погружено в июле 2024 г.

195,3 млн т | **-5,9%** к январю-июлю 2023 г.
 погружено в январе-июле 2024 г.

368,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в июле 2024 г.

Каменный уголь



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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,0 млн т | **0,0%** к июлю 2023 г.
 погружено в июле 2024 г.

7,0 млн т | **+5,3%** к январю-июлю 2023 г.
 погружено в январе-июле 2024 г.

20,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в июле 2024 г.

Кокс



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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

17,1 млн т | **0,0%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

121,5 млн т | **-0,9%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

294,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Нефть и
нефтепродукты



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

9,2 млн т | **+1,1%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

63,5 млн т | **-4,7%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

132,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Железная руда



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

4,9 млн т | **-14,0%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

37,1 млн т | **-6,4%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

77,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Черные металлы



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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,1 млн т | **-8,3%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

6,7 млн т | **-11,0%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

18,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Лом черных металлов



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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

5,6 млн т | **+3,7%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

39,5 млн т | **+8,5%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

81,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Удобрения



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,3 млн т | **-14,8%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

13,9 млн т | **-3,7%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

34,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Цемент



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

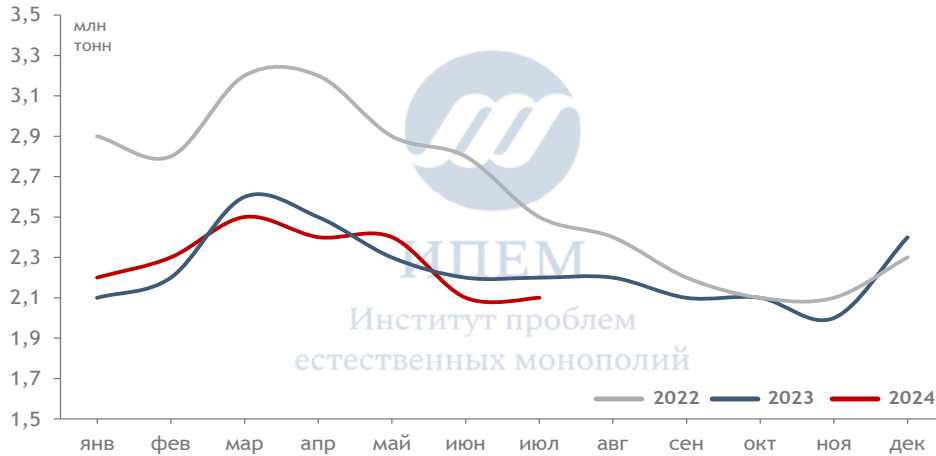
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,1 млн т | **-4,5%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

16,0 млн т | **-0,6%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

36,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Лесные грузы



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

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

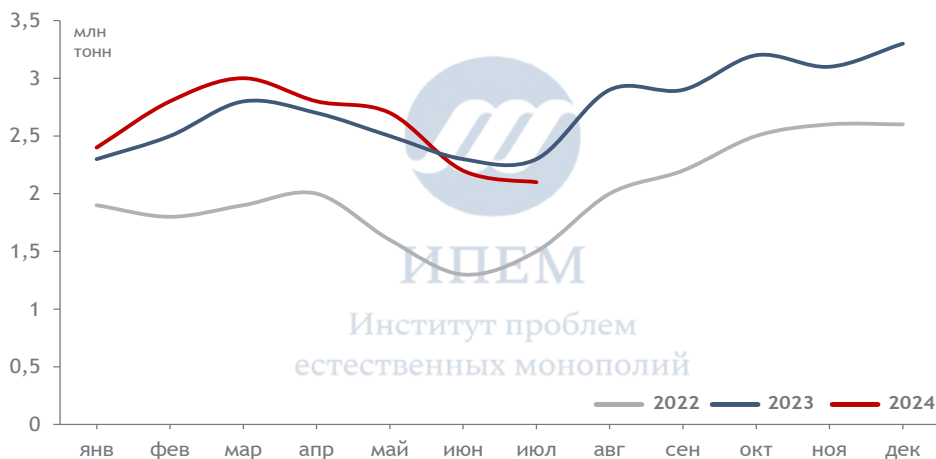
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,1 млн т | **-8,7%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

18,0 млн т | **+3,3%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

30,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Зерно



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

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

9,9 млн т | **-18,2%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

67,7 млн т | **-13,6%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

147,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Строительные материалы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

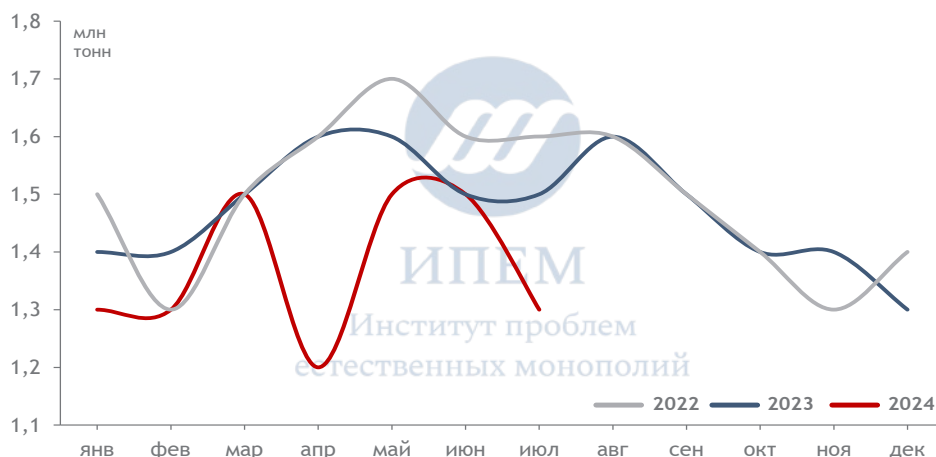
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,3 млн т | **-13,3%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

9,6 млн т | **-8,4%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

20,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Цветная руда



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,6 млн т | **-5,9%** к июлю 2023 г.
 погружено в июле 2024 г.

Химикаты и сода

12,3 млн т | **-2,4%** к январю-июлю 2023 г.
 погружено в январе-июле 2024 г.



28,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в июле 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,9 млн т | **-6,5%** к июлю 2023 г.
 погружено в июле 2024 г.

Промышленное сырье

19,7 млн т | **+13,1%** к январю-июлю 2023 г.
 погружено в январе-июле 2024 г.



44,0 тыс. ед.
 погружено вагонов* в июле 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

10,2 млн т | **+6,3%** к июлю 2023 г.
погружено в июле 2024 г.

69,8 млн т | **+2,1%** к январю-июлю 2023 г.
погружено в январе-июле 2024 г.

262,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июле 2024 г.

Прочие грузы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»
<https://ipem.ru/content/promyshlennost-rossii-itogi-iyunya-2024-goda/>

Адрес: 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
E-mail: ipem@ipem.ru

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ



РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

За январь-июль 2024 года на сети РЖД перевезено 727,8 млн пассажиров (+7,5% к январю-июлю 2023 года). Из них в пригородном сообщении – 654,4 млн пассажиров (+7,6%), в дальнем следовании – 73,4 млн пассажиров (+6,8%).

В июле 2024 года отправлено 116,8 млн пассажиров, что на 10,1% выше аналогичного показателя прошлого года. В пригородном сообщении количество отправленных пассажиров увеличилось на 11,4% и составило 102,1 млн человек. В дальнем следовании наблюдается рост на 1,7%, до 14,7 млн человек.

В августе 2024 года стоит ожидать сопоставимого прироста объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» всеми видами сообщения по сравнению с тем, который наблюдался в июле 2024 года. Объемы перевозок на сети РЖД в августе 2024 года потенциально составят не менее 117 млн чел.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

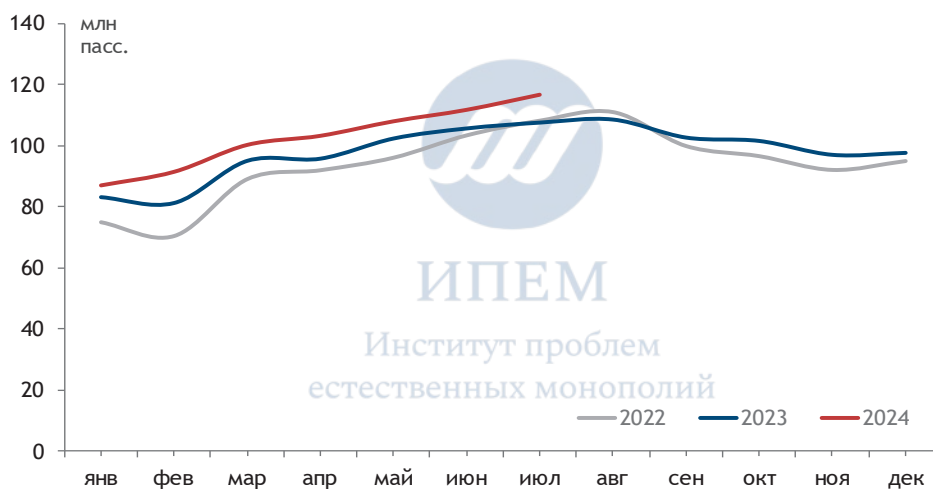
116,8 млн чел.

перевезено в июле 2024 г.

727,8 млн чел.

перевезено в январе-июле 2024 г.

+7,5% к январю-июлю 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ

[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)

*** Является собственностью АНО «Институт проблем естественных монополий», далее по тексту – АНО «ИПЕМ» (Правообладатель). Контент сайта также принадлежит АНО «ИПЕМ» и может быть использован исключительно в информационных целях. Использование любых материалов, размещенных на официальном сайте АНО «ИПЕМ» <https://ipem.ru> предусматривает обязательное указание названия АНО «ИПЕМ», а также ссылку на её официальный сайт (конкретную страницу сайта). Использование любого контента сайта АНО «ИПЕМ» в коммерческих целях без разрешения АНО «ИПЕМ» запрещено.**

Использование третьими лицами любых объектов интеллектуальной собственности, правообладателем которых является АНО «ИПЕМ» без официального разрешения правообладателя запрещено и будет преследоваться в соответствии с действующим законодательством.

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

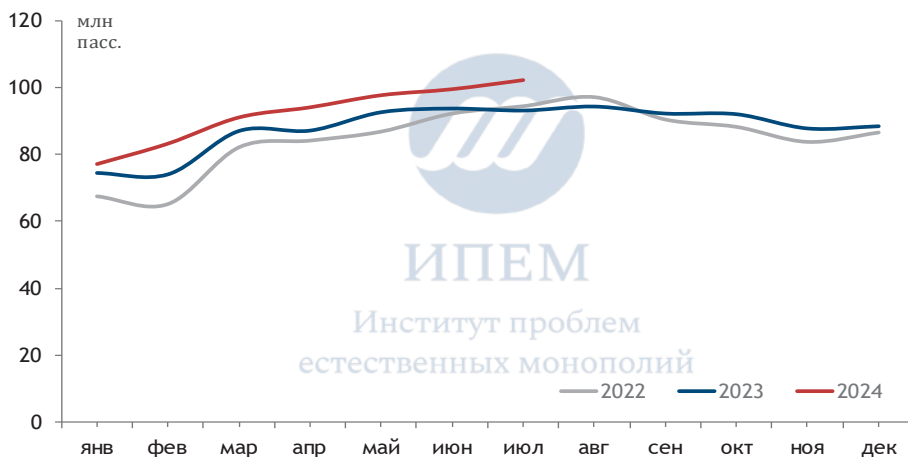
102,1 млн чел.

перевезено в июле 2024 г.

654,4 млн чел.

перевезено в январе-июле 2024 г.

+7,6% к январю-июлю 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирские перевозки в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

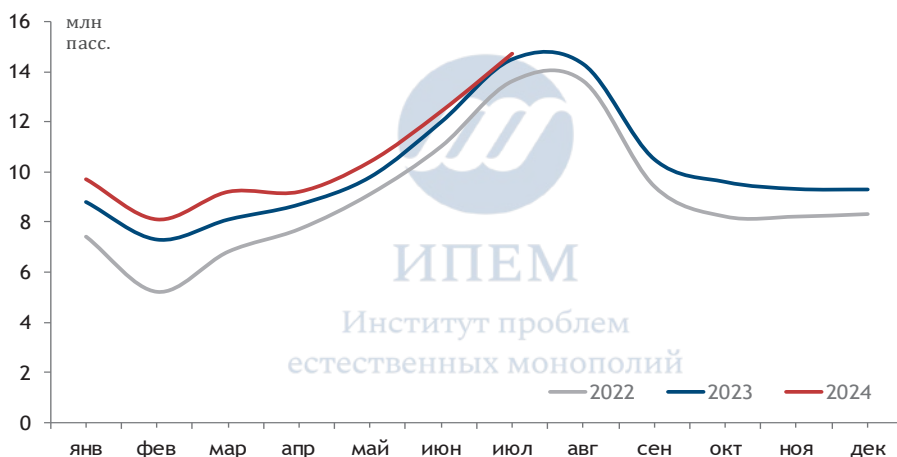
14,7 млн чел.

перевезено в июле 2024 г.

73,4 млн чел.

перевезено в январе-июле 2024 г.

+6,8% к январю-июлю 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

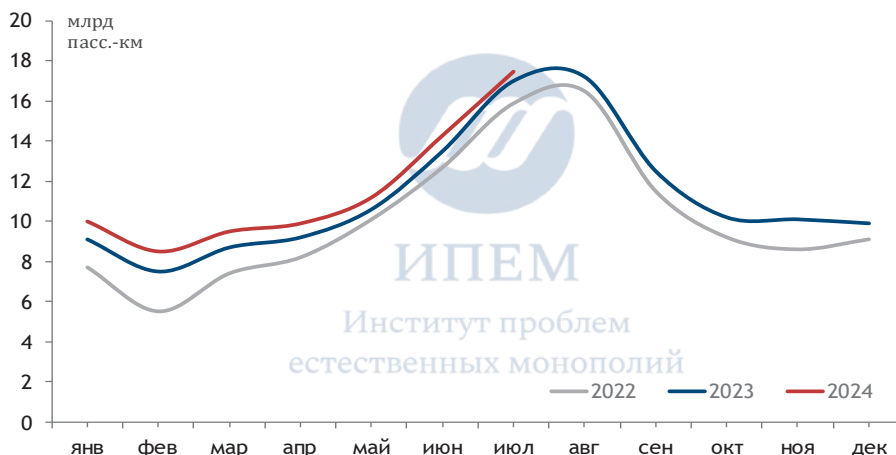
17,5 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июле 2024 г.

81,6 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июле 2024 г.

+7,4% к январю-июлю 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

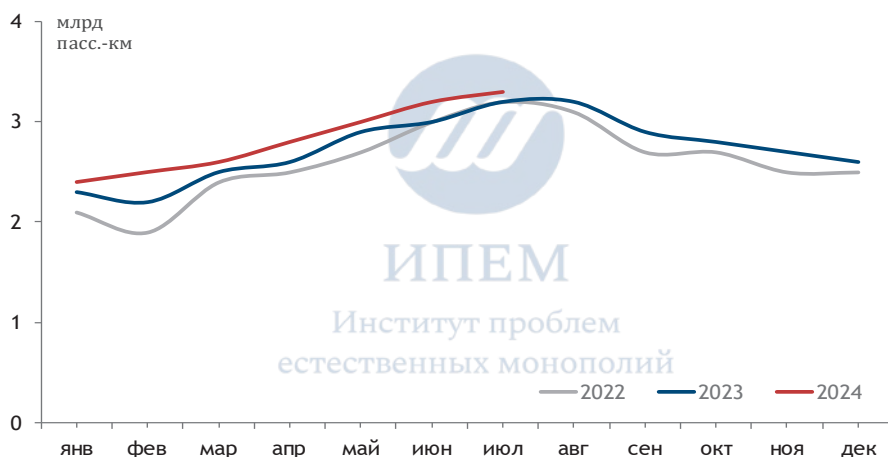
3,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июле 2024 г.

20,0 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июле 2024 г.

+6,3% к январю-июлю 2023 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
 *оценка ИПЕМ

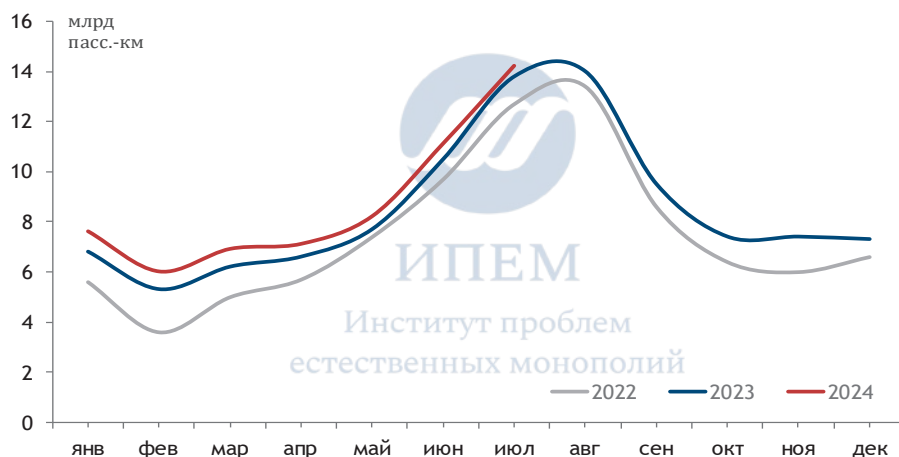
[@ipem_research](#)

**Пассажирооборот в дальнем следовании
на сети ОАО «РЖД»****14,2 млрд пасс.-км**

пассажирооборот в июле 2024 г.

61,6 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июле 2024 г.

+7,8% к январю-июлю 2023 г.Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»
*оценка ИПЕМ[@ipem_research](https://t.me/ipem_research)**Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»**
<https://ipem.ru/content/promyshlennost-rossii-itogi-iyunya-2024-goda/>**Адрес: 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
E-mail: ipem@ipem.ru**ЧТОБЫ ИНФОРМАЦИЯ
О ВАШЕЙ КОМПАНИИ ИЛИ ПРОДУКЦИИ
БЫЛА ОПУБЛИКОВАНА В НАШЕМ ЖУРНАЛЕ,****вам нужно просто позвонить по телефону:****+7(980)187-10-55****или отправить запрос: post@depo-magazine.ru,****depo-magazine@yandex.ru Разместившим рекламу в журнале –****бесплатная интернет-поддержка!**

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ЦИФРОВАЯ ПЛАТЕЖНО-РАСЧЕТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ТРАНЗИТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ

ЦИФРОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Необходимость цифровизации бизнес-процессов в логистике осознается всеми участниками логистической отрасли, в том числе игроками рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Роль такого прогрессивного инструмента, как цифровизация, особенно интересно рассматривать в контексте континентальной транспортной связанности между Китаем и Европейским союзом — одной из ключевых осей мировой торговли. Для Китая континентальные способы связи с ЕС выступают способом диверсификации поставок в ЕС — в дополнение к такому волатильному и подверженному различным рискам виду транспортировки, как перевозки морем. Евразийский железнодорожный маршрут в полной мере отвечает стандартам качества и скорости, доступности и безопасности грузоперевозки.

Сухопутные грузоперевозки зачастую проигрывают морским в себестоимости: один контейнеровоз везет около 10 000 контейнеров, что равно сотням поездов. Поэтому преимуществом сухопутных маршрутов является время доставки грузов. Наиболее простой путь для наращивания скорости железнодорожных грузоперевозок — строительство дополнительных железнодорожных линий. Однако данное решение требует больших вложений. Время доставки грузов может быть дополнительно сокращено за счет оптимизации операционных процессов и документации, достигаемой путем унификации и цифровизации.

Актуальным направлением для сокращения транзитного времени в условиях мировой цифровой трансформации становятся цифровые преобразования. Цифровизация — это не разовое мероприятие, а непрерывная адаптация транспортной инфраструктуры к меняющимся технологическим возможностям и требованиям. В предыдущем обзоре были рассмотрены технические векторы развития ж/д потенциала — электронные навигационные пломбы, переход на юридически значимый электронный документооборот и цифровые системы с применением искусственного интеллекта на железнодорожном транспорте. В этом обзоре акцент делается на цифровую платёжно-расчетную инфраструктуру.

Сокращение длительности процедур оформления даже на два часа в масштабах всего пути уже является существенной прибавкой в скорости прохождения грузов. Этот эффект должны обеспечить бесшовная логистика и цифровые документы — чтобы поезд проходил границы и пункты контроля гораздо быстрее.

Наконец, использование цифровых платёжно-расчетных инструментов становится особенно насущным в связи с «санкционными войнами». Несмотря на сугубо экономическую деятельность, которую ведут ключевые транс-

портно-логистические компании и оператор маршрута, оверкомплаенс со стороны банков, то есть чрезмерное следование санкционным нормам, сказывается на себестоимости перевозок по маршруту. Необходимость проведения нескольких валютных конвертаций на фоне устремлений к дедолларизации цепочек поставок ставит во главу угла вопрос перехода транспортно-логистических компаний к использованию новых возможностей, которые предоставляют цифровые финансовые инструменты.

ЦИФРОВЫЕ ПЛАТЕЖНО-РАСЧЕТНЫЕ РЕШЕНИЯ

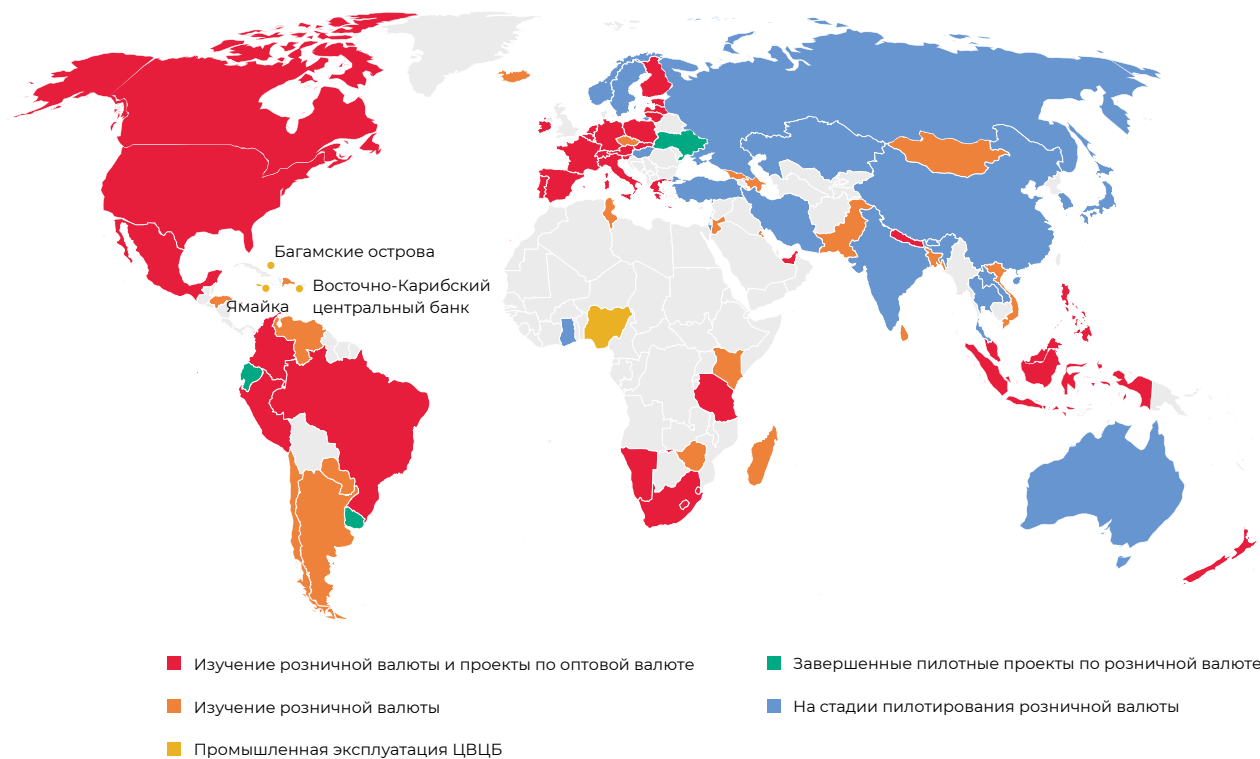
Цифровая трансформация в платёжно-расчетной сфере оказывает влияние и на отрасль евразийских транзитных грузовых перевозок. В условиях «санкционных войн» использование цифровых платёжно-расчетных решений становится драйвером сокращения возникающих издержек, а также источником повышения эффективности работы евразийского ж/д маршрута.

Цифровая валюта

Цифровые валюты центральных банков (ЦВЦБ) активно распространяются в мире. Цифровая валюта — третья, цифровая форма денег, которая используется наряду с наличными и безналичными средствами, при этом комбинируя в себе эти две формы денег. Важно разграничить понятия «цифровая валюта» и «криптовалюта». Криптовалюта имеет децентрализованный характер, работает без регулирующего органа. К тому же стоимость криптовалют зависит от различных факторов, в том числе соотношения спроса и предложения, тогда как стоимость цифровой валюты определяется центральным банком и приравнена к фиатной валюте страны. С помощью цифровой валюты осуществляются платежи, которые являются одновременно мгновенными, невидимыми, умными, недорогими, а также надежными и безопасными. При этом всем цифровая валюта — это абсолютно законное средство платежа, которое выпускается в виде уникальной цифровой последовательности (токенов) либо электронных записей, хранящихся на специальных цифровых счетах.

В 2022 году доля центральных банков, вовлеченных в разные формы разработки ЦВЦБ, увеличилась до 93%. ЦВЦБ подразделяются на розничные (потребительские) и оптовые. Основная цель внедрения розничных ЦВЦБ — развитие финансовой инклюзии, оптовых — обеспечение трансграничных платежей. На саммите ШОС в 2023 году Председатель КНР предложил странам ШОС расширять кооперацию суверенных цифровых валют.

При решении технических вопросов интероперабельности трансграничных платежей в ЦВЦБ могут помочь снизить зависимость от международной платёжной инфраструктуры,

**КАРТА СТАТУСА СТРАН ПО ИЗУЧЕНИЮ И ПИЛОТИРОВАНИЮ
ЦИФРОВЫХ ВАЛЮТ**

Источник: составлено авторами на основе данных [Bank for International Settlements](https://www.bis.org)

в частности стать альтернативой SWIFT. С учетом тренда на фрагментацию глобальной финансовой инфраструктуры, трансграничные расчеты в ЦВЦБ могут стать критическим элементом торгово-финансовой инфраструктуры.

Странам ЕАЭС целесообразно обеспечить техническую совместимость национальных цифровых валют и сближение подходов к выработке дизайна моделей трансграничных платежей в цифровых валютах. Это позволит содействовать снижению зависимости от международной платежной инфраструктуры и развитию торгово-инвестиционных связей.

Цифровые валюты стран ЕАЭС находятся на разных этапах развития. Это соответствует мировым тенденциям, свидетельствующим об отсутствии синхронности в этом процессе. В разработке национальных цифровых валют среди стран ЕАЭС наиболее продвинулись Россия и Казахстан. Другие страны ЕАЭС исследуют потребности в национальных цифровых валютах.

Банк России в августе 2023 года запустил пилотный проект с использованием цифрового рубля в реальных операциях. Начиная с 2025 года цифровым рублем смогут активно пользоваться граждане и бизнес. Применение цифрового рубля в логистике позволит сократить расходы участников рынка на комиссии банкам за транзакции, а также ускорит процесс оплаты счетов, конвертации цифрового рубля в другие формы валюты. Так, за переводы цифрового рубля придется оплачивать 0,3% с суммы каждой транзакции. В ближайшем будущем цифровой рубль позволит российским

логистическим компаниям рассчитываться с зарубежными партнерами без необходимости подключаться к SWIFT или российскому аналогу — Системе передачи финансовых сообщений (СПФС). К тому же 14-й пакет санкций, введенных ЕС в июне 2024 года, запрещает европейским организациям подключаться к российскому аналогу. В итоге иностранные компании могут опасаться использовать механизм из-за риска попасть под ограничения.

В Казахстане в ноябре 2023 года был запущен первый этап внедрения платформы цифрового тенге в рамках промышленного контура. В 2024 году будет осуществляться масштабирование проекта с подключением новых участников и расширением сервисов. Внедрение цифрового тенге планируется в три этапа до конца 2025 года. Однако уже в ближайшей перспективе станет возможно использование цифровой валюты для расчетов между Китаем и Казахстаном. В июле 2024 года Национальный банк Казахстана и Народный банк Китая подписали меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в области цифровой валюты.

Сегодня насчитывается 16 международных платформ ЦВЦБ, объединяющих различные юрисдикции. Одним из наиболее значимых проектов с направлением на развитие трансграничных платежей является Project mBridge. Используя общую платформу, центральные банки могут выпускать и обменивать свои соответствующие ЦВЦБ. Таким образом, мультивалютная ЦВЦБ-платформа может обеспечить сеть прямого подключения центральных банков и коммерческих участников, увеличивая потенциал

для международных торговых потоков. Основными участниками проекта выступают центральные банки Таиланда, Гонконга, ОАЭ и Китая, в то время как число членов-наблюдателей на июнь 2024 года достигло 27, включая Национальный банк Казахстана.

Важно подчеркнуть, что внедрение цифровой валюты для расчетов должно иметь централизованный характер с участием регулирующих органов, однако в качестве экспериментов были реализованы коммерческие проекты, которые стали неудачными кейсами применения цифровой валюты. Так, в 2017 году гонконгская компания 300Cubits запустила проект по созданию собственной цифровой валюты TEU Tokens для морских контейнерных грузоперевозок. В случае морских грузоперевозок часто возникают сложности с тем, что клиенты бронируют слоты на судне, но не предоставляют свой груз для отправки. Для решения подобных ситуаций и устранения «проблемы доверия» между грузовладельцем и грузоперевозчиком 300Cubits предложила использовать «депозиты» — TEU Tokens. Таким образом, если грузовладелец отменил заявку на перевозку, морская линия получит компенсацию в виде TEU Tokens, и наоборот, если груз не был отправлен в назначенное время, компенсация будет перечислена грузовладельцу. Однако несмотря на участие в данном проекте морских гигантов (Maersk, CMA CGM, MSC и Cosco), через систему прошли только несколько сотен контейнеров. Основным препятствием для участия в проекте было отсутствие ясности в регулирующих режимах. В связи с недостаточным спросом среди участников морских контейнерных грузоперевозок проект вскоре ликвидировали.

Исходя из ранее сказанного, можно выделить основные положительные и отрицательные стороны внедрения цифровых валют для осуществления платежных операций.

Таким образом, потенциал использования цифровой валюты в транспорте и логистике заключается в снижении зависимости от западной международной системы межбанковских расчетов и ускорении проведения трансграничных платежей. Ограничителем для их использования остается нахождение большинства ЦВЦБ на стадии пилотных проектов. Вместе с тем именно транспортно-логистическая отрасль, в особенности трансграничные транзитные грузоперевозки, могут выступать своеобразной «регуляторной песочницей» для внедрения цифровых валют.

Смарт-контракты

Важным шагом к развитию взаимодействия в цифровом формате стало внедрение смарт-контрактов — технологии, позволяющей создать единое информационное пространство между участниками железнодорожных грузоперевозок и обеспечить мониторинг выполнения договорных обязательств доставки груза.

Смарт-контракты на базе технологии блокчейн обеспечивают надежность сделок. Они автоматически соблюдают правила и условия договора, что значительно упрощает процесс заключения и исполнения договоров на грузоперевозки для всех сторон. Применение этой технологии является инструментом как обеспечения прозрачности и объективности данных о перевозке, так и цифрового сопровождения на всем пути следования, что представ-

ляет собой серьезное конкурентное преимущество для железнодорожных грузоперевозок. Все участники избавлены от необходимости заключения большого количества договоров. Все правила зафиксированы в электронном цифровом контракте, включая взаиморасчеты и автоматическое списание денежных средств при нарушении условий договоров, что исключает необходимость ведения претензионной работы. На базе смарт-контрактов возможна реализация инновационных финансовых сервисов с перспективой расчета цифровой валютой.

Учитывая потребность участников контейнерных грузоперевозок в оперативном мониторинге дислокации контейнерных поездов, применение технологии блокчейн позволит реализовать равноправный доступ к информации. Полученная информация может быть использована для повышения качества планирования ресурсов на погранпереходах и эффективности взаимодействия перевозчиков в части оперативного реагирования на возникающие отклонения.

В 2023 году функционал смарт-контрактов на внутрироссийских железнодорожных грузоперевозках уже охватывает более чем 60 технологических операций: операции на станции погрузки/выгрузки, подача/уборка вагонов, перевозка грузов по расписанию и т. д. В перспективу развития входит создание ролевой модели участников самоисполняемого договора (плательщик и экспедитор), а также масштабирование географии — расширение блокчейн-сети по международным грузоперевозкам с участием Казахстана и Беларуси, в том числе для транзитных грузоперевозок через три страны в сообщении Китай — Европа.

Помимо сухопутной модальности система смарт-контрактов применяется и для морских грузоперевозок. Так, в 2018 году Maersk и IBM создали блокчейн-платформу TradeLens, которая позволила внедрить оцифрованные потоки документации, в том числе технологию смарт-контрактов. За первый год через платформу провели более 154 млн операций. Участие в платформе приняли более 90 компаний и более 20 портов и терминалов, в том числе порт в Санкт-Петербурге. В 2019 году Maersk и Министерство транспорта России подписали меморандум о взаимопонимании с целью запуска платформы в России на базе порта в Санкт-Петербурге. Отмечается, что в результате запуска блокчейн-платформы сроки доставки морским сообщением сократились на 40%. Однако в конце 2022 года Maersk и IBM объявили о закрытии платформы в связи с высокой конкуренцией со стороны Гонконгского консорциума Global Shipping Business Network (GSBN).

Девять крупных судоходных компаний (CMA CGM, Cosco Shipping Lines, Cosco Shippings Ports, Hapag-Lloyd, Hutchison Ports, OOCL, SPG Qingdao Port, PSA International и Shanghai International Port Group) основали независимый консорциум и запустили блокчейн-платформу, которая оцифровывает практически все транспортные процессы. Одним из основных направлений консорциума стала цифровизация коносамента, что позволит сэкономить до 6,5 млрд долларов в год для всех участников морских грузоперевозок. Гонконгский консорциум совместно с Ant Group, дочерней компанией Alibaba Group, приступили к разработке электронного коносамента с помощью техно-

Таблица 1.

ОСНОВНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВЫХ ВАЛЮТ

Параметр	Преимущество цифровой валюты по данному параметру	Недостаток цифровой валюты по данному параметру
Привязанность к государству	Уровень глобализации в мире обязывает государства участвовать в международной торговле и часто пользоваться логистическими услугами, что даёт сильный стимул к ускоренному развитию цифровых валют и уменьшению издержек в логистических процессах.	Из-за сильной зависимости от государства устройство цифровых валют первоначально должно соответствовать стандартам государства — владельца валюты. В этой связи цифровая валюта одной страны может отличаться от валюты другой, что сильно затрудняет их интеграцию в международные расчёты и их унификацию относительно международных стандартов.
Обособленность системы	Введение в оборот цифровых валют позволит логистическим компаниям свободно совершать операции по всему миру, не прибегая к старым системам международных расчётов (наподобие SWIFT).	Ситуация на международной арене и более жесткая фрагментация мира на экономические блоки ограничивают участие иностранных компаний в иных системах международных расчетов, тем самым затрудняя работу логистических служб с клиентами за рубежом.
Издержки	Использование цифровой валюты несёт в себе минимальные издержки по сравнению с другими способами ведения расчётов.	Внедрение цифровой валюты требует высокого уровня технологического развития. Требуются крупные инвестиции и вложения как со стороны государства (создание самой системы расчётов и её стандартов), так и со стороны пользователей (подготовка оборудования и изменение способов осуществления операций).
Ноу-хау	Развитие системы расчётов через цифровые валюты является двигателем прогресса, связанного с оптимизацией операций. Помимо сокращения издержек, ускоряются логистические процессы (прохождение таможенного контроля), упростится контроль за документами и т. д.	Новизна данного расчетного метода требует ускоренных темпов развития проектов цифровых валют во всех заинтересованных и не только странах, что является серьёзной проблемой, так как не все страны готовы соответствовать общим темпам.

Источник: составлено авторами

логии блокчейн. В 2023 году GSBN запустили использование электронного коносаментов и зарегистрировали на конец года 120 тыс. транзакций. GSBN стремится к широкому внедрению электронных коносаментов, и, согласно прогнозам генерального директора GSBN, до конца 2024 года число транзакций должно вырасти в два раза.

Среди главных преимуществ и недостатков смарт-контрактов на базе технологии блокчейн можно выделить следующие.

На данный момент смарт-контракты являются крайне полезным, но несовершенным цифровым решением, которое способно облегчить процессы, связанные с логистическим контролем, уменьшить издержки при их осуществлении, но при этом и не являются чем-то ультимативным, так как не до конца регулируются правом. Уже сегодня в тестовых ре-

жимах применяются смарт-контракты как для сухопутных, так и для морских грузоперевозок. Однако конкуренция по созданию блокчейн-платформ для морского транспорта намного выше, чем для сухопутного транспорта.

В перспективе смарт-контракты могут стать повсеместно незаменимым инструментом при осуществлении логистических процессов и операций, так как заметно упрощают их ход и смогут обезопасить участников договора.

Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа

Формирование Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП) осуществляется во исполнение указания Президента Российской Федерации В. В. Путина по вопросу формирования национальной

Таблица 2.

**ОСНОВНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ ВНЕДРЕНИЯ
 СМАРТ-КОНТРАКТОВ**

Параметр	Преимущество смарт-контракта по данному параметру	Недостаток смарт-контракта по данному параметру
Безопасность	Все сведения шифруются криптографическими методами, что позволяет сохранить анонимность сторонам и защищает смарт-контракты от вмешательства.	Отсутствие механизма редакции информации не позволяет внести изменения при обнаружении ошибок в программном коде. К тому же отсутствие правовой базы осложняет регулирование при возникновении судебных споров.
Издержки	Снижаются издержки благодаря устранению участия посредников.	Смарт-контракт тесно привязан к событиям реального мира при помощи «оракулов». Если сведения об этих событиях будут недостоверны, возможны серьезные ошибки в программном коде, что приведет к финансовым потерям при завершении сделки.
Производительность	Сделки и исполнение контрактов происходят практически мгновенно, исключая наличие ошибок, допускаемых вручную.	Скорость обработки транзакций ограничена пропускной способностью. Например, система протокола Bitcoin обрабатывает 7-10 транзакций в секунду, в то время как PayPal — до 450, а Visa и MasterCard — до 56 тысяч.

Источник: составлено авторами

цифровой транспортно-логистической платформы и ее интеграции с международным транспортным пространством для реализации транзитного потенциала страны.

Целью построения НЦТЛП является создание стандартов и сервисов для формирования единого цифрового пространства, в котором будут все перевозчики, все экспедиторы и все грузовладельцы. Платформа имеет большой потенциал для повышения эффективности логистических операций — она снизит затраты, ускорит доставку и минимизирует риски участников перевозки.

Наличие НЦТЛП позволит решить существующие проблемные моменты функционирования транспортной отрасли на территории России.

Несмотря на то, что НЦТЛП позволит оптимизировать маршруты, улучшить прогнозирование спроса, сократить временные и финансовые затраты на логистику, платформа не может решить проблемы, связанные с инфраструктурными ограничениями, волатильностью рынка и неоднородностью правового регулирования. К тому же остается вопрос о контроле над данными и ответственности за их защиту, то есть сохраняются потенциальные угрозы кибератак.

В настоящее время разработана общая концепция создания НЦТЛП и ведется подготовка к проектированию платформы. В 2024 году в рамках создания НЦТЛП планируется опробовать пять экспериментальных мультимодальных внутренних и международных маршрутов: Индия (Мундра) — Россия (Москва), Вьетнам (Хошимин) — Россия

(Москва), Россия (Иркутская область) — Китай (Шанхай), Владивосток (Россия) — Сахалин (Россия), Тульская область (Россия) — Новороссийск (Россия). Тестовые маршруты позволят определить, на каком этапе отсутствует электронный документооборот и как устранить эти «узкие места». Прогнозируется, что платформа начнет полностью работать в 2027 году. С августа 2024 года по июнь 2025 года планируется проведение эксперимента по созданию НЦТЛП. Эксперимент позволит внедрить электронный документооборот на всех этапах грузоперевозок, протестировать механизм «единого окна» для выдачи разрешительных и товаросопроводительных документов, а также отработать взаимодействие НЦТЛП с другими информационными системами.

В перспективе после начала полноценного функционирования НЦТЛП возможна интеграция системы с транспортными платформами соседних стран. Уже сейчас активно ведутся переговоры с китайскими властями по обеспечению взаимодействия между НЦТЛП и китайской транспортно-логистической платформой Logink — прослеживаемости грузоперевозок на территории России и Китая. На сегодняшний день между двумя странами осуществлен обмен стандартами.

Китайская национальная транспортно-логистическая платформа Logink представляет собой успешно реализованный пример создания цифровой логистической системы. Платформа позволяет интегрировать цифровые данные со всех железнодорожных станций, аэропортов и морских портов Китая и других стран. К единой системе обмена данными

¹ Блокчейн-оракул — это надежный источник данных, который отправляет информацию в блокчейн для использования смарт-контрактами.

Таблица 3.

СПОСОБЫ РЕШЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ЧЕРЕЗ НЦТЛП

Основные проблемы	Что требуется для их решения
▶ Множественность перевозочных и товаросопроводительных документов в бумажном виде (для железнодорожной перевозки экспортных и импортных грузов требуется оформление 26 документов, для внутренних — 31).	▶ Уменьшение количества и унификация документов, разработка единых классификаторов, перевод документов в электронный вид и организация электронного документооборота.
▶ Длительный срок оформления разрешительных документов и неэффективные механизмы их передачи в ведомства.	▶ Создание системы «единого окна», однократная загрузка документов в систему и дальнейшая передача их в различные ведомства.
▶ Наличие «серых» перевозчиков, работающих вне правового поля, и компаний-однодневок.	▶ Создание цифрового профиля участника рынка транспортно-логистических услуг.
▶ Отсутствие эффективной системы прослеживаемости движения грузов, их местоположения в режиме реального времени и сроков ожидания отправки и получения.	▶ Создание системы отслеживания движения грузов на всех видах транспорта.
▶ Отсутствие актуальной информации о параметрах и уровне загрузки объектов транспортной инфраструктуры, в том числе в режиме реального времени.	▶ Создание базы данных по объектам транспортной инфраструктуры и основным маршрутам перевозок, мониторинг грузопотоков и уровня загрузки объектов.

Источник: составлено авторами

подключены 50 крупнейших компаний Китая, 91 логистический парк, 450 тысяч китайских предприятий, все железнодорожные станции Китая и 26 портов Китая, Японии и Кореи. Таким образом, Logink, объединяя операторов всех модальностей грузоперевозок, способствует развитию мультимодальных грузоперевозок как внутри страны, так и за рубежом.

Таким образом, помимо задачи объединения участников перевозки и упрощения взаимодействия между ними НЦТЛП обеспечит интеграцию с международными платформами. К тому же, учитывая предстоящее применение электронных навигационных пломб в рамках ЕАЭС, в перспективе НЦТЛП сможет обеспечить расширение этой технологии за пределы ЕАЭС путем интеграции с иностранными партнерами.

ВОЗМОЖНОСТИ

Внедрение цифровых систем направлено на повышение эффективности работы железнодорожного транспорта. Комплексная оптимизация транзитных железнодорожных грузоперевозок позволит снизить время доставки груза и сделать процесс перевозки максимально прозрачным. Это станет возможно за счет заключения цифровых контрактов, использования альтернативных расчетных систем, а также благодаря интеграции цифровых транспортно-логистических платформ всех стран — участников маршрута.

Повышение доступности и эффективности трансграничных платежей является важным вызовом в развитии платежных сервисов, особенно значимым с учетом международно-политических факторов. Активно развиваются проекты цифровых валют центральных банков, более 130 стран ве-

дут работы в этой области. В основном используется розничная или гибридная модель ЦВЦБ как платежного средства, способного сократить использование наличных денег. Взаимодействие систем ЦВЦБ рассматривается как наиболее перспективный механизм повышения эффективности трансграничных платежей в условиях санкционного давления.

Значительным потенциалом для оптимизации железнодорожных грузоперевозок обладают смарт-контракты, которые существенно ускорят континентальные грузоперевозки. В первую очередь увеличится скорость обработки данных и исполнения транзакций. Помимо прочего применение смарт-контрактов снизит транзакционные издержки и повысит прозрачность и безопасность операций.

На фоне стремительного развития цифровизации, отражение которой приходится и на транспортный сектор, создание единого информационного пространства становится стратегической задачей для каждой страны — участницы транспортных коридоров. Решением для прямого взаимодействия государственных органов и всех участников ж/д перевозок выступает формирование цифровой транспортно-логистической платформы. Ее формирование позволит не только объединить всех участников в одной системе, но и централизованно организовать электронный документооборот, тем самым обеспечивая прозрачность и прослеживаемость ж/д грузоперевозок. Важно отметить, что основным фактором укрепления сотрудничества и повышения эффективности грузоперевозок станет именно интеграция национальных платформ с зарубежными транспортными системами.

<https://index1520.com>

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(152))

Как свидетельствовал являвшийся в то время исполнительным директором Ассоциации потребителей услуг транспорта Георгий Давыдов, после выхода Указа № 426 совещания у Ясина (который с марта 1997 года стал министром без портфеля по экономическим вопросам, внутренним и внешним инвестициям) стали проводиться на более регулярной основе и в более широком составе. В полемике участвовали первый заместитель министра путей сообщения Иван Беседин (а до своего назначения министром и Николай Аксененко), руководитель Федеральной службы по делам о несостоятельности и финансовому оздоровлению Петр Мостовой, депутат Государственной думы, президент Всероссийской ассоциации приватизируемых и частных предприятий Григорий Томчин, руководитель Федеральной службы по регулированию естественных монополий на транспорте Михаил Кислюк и его первый заместитель Сергей Лопарев, член Совета по промышленной политике и предпринимательству при Правительстве РФ Каха Бендукидзе и др.

Представители реформаторских политических кругов пытались направить преобразования в более радикальное русло и вслед за прошедшими к этому времени либеральными реформами в промышленности провести их и на железнодорожном транспорте. Однако против этого выступали представители не только МПС, но и целого ряда пользователей транспортных услуг, опасавшихся ухудшения своего экономического положения.

Георгий Давыдов, представлявший интересы прежде всего металлургических компаний, рассказывал впоследствии автору о дискуссиях той поры так: «На заседаниях этой рабочей группы было много реформаторов, которые не очень понимали суть железнодорожного транспорта, но хотели как-то его реформировать. Например, у Мостового, Бендукидзе и Лопухина (министра топлива и энергетики в 1991–1992 годах) просто руки чесались все поделить и провести структурное расчленение. Мы же выступали с идеей не трогать МПС как некий единый организм, а создать оптовый рынок или реформировать сбытовую часть, которую трансформировать в прозрачную систему взаимоотношений по реализации услуг и разыгрывать на конкурсах оптовые объемы перевозочной и другой работы. Грубо говоря, мы предлагали на базе ЦФТО сделать торговую площадку, механизм балансировки спроса и предложения. Тогда игра шла бы несомненно на понижение расходов МПС. Мы считали, что такой

катализатор изменений, безусловно, выводил бы в дальнейшем на авансцену какие-то структуры, у которых возникала бы потребность перехода в перевозочную сферу, и она как бы проясняла, как надо далее реформировать основную деятельность, что в ней изменять, вычленять и т. п. Ясин, кстати сказать, в то время нас поддерживал и пытался это дело продвинуть (как впоследствии и замминистра МАП Голломолзин). Но, к сожалению, всей реформаторской части эта идея была абсолютно не близка. Не встречала поддержки она и со стороны железно-дорожников, потому что из теневой сферы отношения переводились бы в прозрачные, а это было никому не надо. МПС отстаивало свои идеи, которые заключались в том, чтобы выделить непрофильную, не связанную с перевозками сферу и на будущее поставить задачу по формированию чего-то подобного операторам под названием «грузовые компании». Поскольку у руководителей МПС терпения было много и профессиональный багаж побогаче, они постепенно умотали реформаторов и провели свою позицию с какими-то, может быть, небольшими нюансами, отражавшими точку зрения реформаторских сил».

8 ноября 1997 года был издан Указ Президента РФ № 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта РФ», который делал второй шаг по пути реформирования МПС. Речь шла «о выведении из структуры железнодорожного транспорта ремонтных и обслуживающих предприятий и подразделений, непосредственно не связанных с организацией движения железнодорожного транспорта и обеспечением безопасности железнодорожного движения». Правительству РФ предписывалось принять в этом направлении необходимые решения, а средства, полученные от приватизации выведенных предприятий направить в пределах ассигнований, предусмотренных федеральным бюджетом, на финансирование инвестиционных программ МПС.

Во исполнение данного Указа было принято Постановление Правительства РФ № 338 от 21 марта 1998 года «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта РФ», подписанное премьером Черномырдиным. Оно утверждало перечень государственных предприятий МПС, не связанных непосредственно с организацией движения и подлежащих приватизации. Всего в документе было указано 24 завода. В числе их были такие предприятия, как Астраханский тепловозоремонтный, Екатеринбургский электровозоремонтный, Вологодский вагоноремонтный,

Самарский электротехнический, Ишимский механический и другие заводы. Впоследствии Постановлением Правительства РФ № 550 от 20 мая 1999 г. данный перечень был дополнен еще примерно 40 предприятиями.

Это было начало реального разгосударствления хозяйственного комплекса МПС, предпринятое с хозяйственных единиц, непосредственно не занятых в перевозочной деятельности. Процесс, что называется, наконец-то пошел, хотя и с большим опозданием. Данные заводы, без сомнения, могли выйти на свободный рынок и начать свое экономическое оздоровление еще во второй половине 80-х годов.

Во исполнение же Указа № 426 была разработана Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, утвержденная Постановлением Правительства № 448 от 15 мая 1998 года, подписанным уже новым премьером Сергеем Кириенко.

В ней, в частности, как и в Указе, декларировалось, что «для поддержания экономики России необходимо максимально снизить железнодорожные тарифы», поскольку после либерализации цен в 1992 году они росли более высокими темпами по сравнению с другими отраслями промышленности, вследствие чего «уровень транспортных расходов зачастую стал непосильным для многих предприятий промышленности». Также отмечалось, что наряду с этим «из-за сокращения объемов перевозок по железным дорогам и поступления доходов от них ухудшается состояние основных фондов предприятий железнодорожного транспорта». Из этого делался вывод о необходимости проведения структурной реформы, «основной целью которой является снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки». (Любопытно, что Аксененко два года спустя на коллегии МПС говорил об обратной тенденции, а именно, что с 1991 по 1999 год тарифы на железнодорожные перевозки выросли в 23,5 раза, а цены на промышленную продукцию – в 36,7 раза.)

Достижение цели предлагалось на основе «создания условий для демополизации отдельных сфер деятельности железнодорожного транспорта и развития рыночной конкуренции, доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности», сокращения затрат, финансируемых за счет тарифа, путем устранения перекрестного субсидирования различных видов перевозок, введения бюджетного финансирования затрат на удовлетворение общественных потребностей, создания противозатратного экономического механизма и т. д.

При этом подчеркивалось, что «важнейшим фактором снижения транспортных расходов является развитие конкуренции на железнодорожном транспорте».

Для реализации этого предполагалось поэтапно разделить монопольные и конкурентные виды деятельности, обеспечить взаимную гражданско-правовую ответственность между перевозчиками, владельцами подвижного состава, грузовладельцами и другими участниками перевозок, придать ряду предприятий организационно-правовую форму, позволяющую привлекать инвестиции, и др.

При этом предлагалось «сохранить административные механизмы воздействия на руководителей, отвечающих за выполнение основных организационных и производственных функций при осуществлении перевозочного процесса».

К конкурентным видам деятельности Концепция относил доставку грузов и пассажиров, услуги, оказываемые грузовыми и пассажирскими компаниями, и весь комплекс транспортно-экспедиционных услуг. В то же время авторы документа настаивали на том, что в среднесрочной перспективе следует воздерживаться от разделения монопольных и конкурентных видов деятельности у одних субъектов исходя из практической целесообразности.

В структурном плане Концепция предполагала сохранение за МПС функций как государственного, так и хозяйственного управления с рассмотрением в перспективе вопроса о создании «центральной железнодорожной компании по организации хозяйственной деятельности».

Пока же в результате реформирования планировалось создать такую структуру железнодорожного транспорта, в которую будут входить железные дороги, грузовые компании, компании дальних пассажирских перевозок, пригородные компании. При этом под грузовыми подразумевались такие организации, которые осуществляют доставку грузов, преимущественно массовых, могут располагать собственным вагонным парком и другими основными фондами.

В Концепции также говорилось, что, кроме того, на железнодорожном транспорте осуществляется акционирование и приватизация предприятий по ремонту подвижного состава и производству запасных частей, строительных организаций, предприятий сельского хозяйства, иных организаций и объектов непрофильной сферы деятельности. Также указывалось, что из системы МПС выводятся объекты жилищно-коммунального хозяйства и социальной сферы (кроме профессионально-технических училищ, учреждений здравоохранения и сети общественного питания).

Предусматривалось, что первый этап реформы охватит 1998–1999 годы, второй продлится 4–5 лет, третий – «в зависимости от результатов». Нет надобности приводить подробную разбивку мероприятий по этапам, поскольку впоследствии практического значения это не имело.

Как в целом можно оценить принятую в 1998 году Концепцию? В первую очередь, как правовое продвижение некоей рыночной риторики в отношении прежде всего такого понятия, как «конкуренция на железнодорожном транспорте». В то же время относительно конкретных мер по реструктуризации отрасли здесь все было крайне слабо и нежизнеспособно. (Много слабее, чем в предложениях Анатолия Зайцева.) Так же, как и в Указе № 426, здесь почему-то не ставился главный вопрос (с чего начинается любая рыночная реформа) – о разделении функций государственного управления и хозяйственной деятельности. И что за фантомы представляли собой, например, декларируемые «грузовые компании» МПС? Это все было несерьезно, для галочки.

Но в документе, безусловно, имелась и конструктивная часть, касавшаяся приватизации непрофильных активов (хотя и с массой боязливых оговорок). Это была действительно необходимая рыночная мера, и в последующие годы активизировалась работа по выделению из МПС жилого фонда, образовательных и других социальных учреждений, а также непрофильных производственных мощностей.

Так, всего за 1997–1999 годы из 54,2 млн кв. м жилья, находившегося на балансе железных дорог, в муниципаль-

ную собственность было передано 33,6 млн кв. м. За тот же период было выведено 403 школы, 882 дошкольных учреждения, 788 объектов торговли, сельского хозяйства, культурно-просветительных и спортивных учреждений.

Однако в целом Постановление Правительства № 448 выполнено не было. Это была как бы разминка перед игрой, и в то же время приучение консервативных железнодорожников к идеям структурных перемен.

Глава IX

Аксененко: хочу с вами работать!

Для актера успех – всего лишь отсроченный провал.

Грэм Грин

Делай, что можешь, с тем, что имеешь,
там, где ты есть.

Теодор Рузвельт

Фадеев, комментируя начало своих отношений с Николаем Аксененко (которому он абсолютно не приходился никаким свояком, как об этом часто писали в прессе), рассказывал: «Начало 70-х годов. Я – начальник Нижнеудинского отделения Восточно-Сибирской дороги. Заходит ко мне кадровик и говорит: «Тут товарищ один просится к нам на работу, но при условии, если квартиру дадим». Это был Аксененко. Мы его взяли дежурным по станции в Нижнеудинске. Я всего этого не помню, но мне потом сам Николай Емельянович рассказывал, что я ему и ключи от квартиры вручал. А вот когда мы его назначали начальником станции Азей, это я уже помню. Потом я уехал в Красноярск, затем в Ленинград и эту фамилию практически забыл. А Аксененко тем временем работал опять в Нижнеудинске, затем переехал в Воронеж. Но однажды он явился ко мне на Октябрьскую дорогу и говорит: «Я хочу с Вами работать». Я его вспомнил и сказал: «В Ленинград взять не могу, а вот в Мурманск поедешь? Там начальником отделения работает Зайцев, он по специальности локомотивщик, а ты – движенец. Вы в паре должны хорошо сработаться». Он без всяких вопросов согласился, оформился и быстро уехал на новое место работы. И когда они вместе с Зайцевым там возглавили отделение – оно, образно говоря, заиграло. Затем Аксененко стал начальником Ленинград-Финляндского отделения, которое осуществляло огромные пригородные и грузовые перевозки. Он и в этой должности очень хорошо себя проявил»¹.

Однако можно смело утверждать, что когда Аксененко работал первым заместителем начальника Октябрьской дороги, ни у кого из работников управления магистрали и мысли не возникало, что это – будущий министр, более того, первый вице-премьер и кандидат в премьер-министры страны. В том числе и Анатолий Зайцев на вопрос автора, предвидел ли он когда-либо грядущий взлет Аксененко, уверенно ответил: «Нет, этого я никогда не предполагал». В ту пору Аксененко производил впечатление человека хотя и очень энергичного, постоянно настроенного на работу, но никак не политического деятеля или макроэкономического стратега, а исключительно командира-технолога дорожного уровня.

Некоторое время он поработал заместителем начальника дороги по экономике, но было очевидно, что его стихия – это

двигать поезда, обеспечивать погрузку, ругаться со смежниками, строить по струнке личный состав и т. д. Присутствовать на его разборах полетов для неподготовленного человека было занятием непростым. Аксененко ничего не хотел слышать, сыпал ссылками на какие-то ведомые и неведомые должностные инструкции (которые, как все знали, на самом деле в полном объеме выполнять невозможно) и определял всем наказания по высшему разряду, абсолютно не желая входить ни в какие обстоятельства или нюансы. В то время казалось, для него вообще не существует такая категория, как живой человек, а есть лишь должность как соответствующий винтик в механизме железной дороги. От подчиненных он требовал всегда невозможного, перед лицом своих начальников был предельно исполнителен.

Сам он о подобных оценках своего стиля руководства, безусловно, знал, но считал, что именно так и нужно работать. Уходя с Октябрьской дороги в 1994 году в министерство на должность заместителя министра по пассажирским перевозкам, на торжественном собрании, посвященном этим проводам, он, в частности, сказал: «Возможно, кто-то считает, что я был с вами излишне строг, но поверьте, это делалось для пользы дела, для достижения лучших результатов работы дороги».

В это самое время на одном из общесетевых селекторных совещаний министр Фадеев, разбирая работу пассажирского комплекса, сказал: «Ну, смотрите, вот сейчас приходит на должность заместителя министра Аксененко – так это весьма своеобразный руководитель. Я думаю, вам нужно очень хорошо подготовиться к совместной с ним деятельности».

И еще одна показательная характеристика. Первый вице-премьер Борис Немцов на заседании коллегии МПС 26 марта 1998 года сравнил Аксененко с наркомом Лазарем Кагановичем. Этим он хотел подчеркнуть его высокий потенциал как твердого, умеющего добиться и железной дисциплины, и поминутного соблюдения графика движения поездов руководителя.

Между тем Фадеев в отношении карьерного роста Аксененко рассказывал о следующих перипетиях: «Когда Аксененко работал заместителем начальника Октябрьской дороги по экономике, я ему говорю – какой ты экономист?! Давай, готовься на начальника дороги. И переговорил с Лужковым, что хочу пригласить на Московскую железную дорогу Аксененко. Тот выставляет условие: пусть поработает прежде пару лет заместителем министра. Я согласился, и мы назначаем Аксененко (который уже к этому времени был первым замом начальника Октябрьской Зайцева) заместителем министра по пассажирским перевозкам. Но когда подошел срок ставить Аксененко начальником Московской, тут меня отправляют в отставку».

Надо признать, что, поднимаясь по карьерной лестнице, Аксененко, несомненно, интеллектуально рос вместе с расширением своих должностных горизонтов. Например, на Октябрьской дороге он практически никогда не встречался с прессой, а во время редких исключений из этого правила вел себя крайне скованно и набирал у журналистов почти всегда лишь отрицательные очки. Например, газета «Санкт-Петербургские ведомости» даже написала 21 апреля 1998 года:

«Среди журналистов сложилось впечатление, что Николай Емельянович не любит общаться с прессой».

Однако впоследствии в должности министра и первого вице-премьера он дал огромное количество живых интервью, причем отвечал на любые вопросы, совершенно без подготовки, вполне по-деловому и с отличным знанием предмета. Разумеется, способность давать интервью и внятно отвечать на вопросы еще не характеризуют человека как готового деятеля государственного масштаба, но тем не менее.

Кстати, Аксененко не стал мстить журналистам за подготовку и публикацию интервью с Виктором Лобко, хотя и позвонил по этому поводу главному редактору «Октябрьской магистральной» Валерию Авилову. Тот предложил ему высказаться на страницах газеты свою позицию по всем необходимым вопросам. Интервью состоялось, и вопрос был исчерпан. Разве что сам Лобко был вынужден после ухода Зайцева также уволиться, однако ему предложили работу в Смольном.

Аксененко стал министром в апреле 1997 года, когда трудности переходного периода в экономике страны пока не были преодолены, а на железных дорогах в смысле реструктуризации бизнесов и формирования рынка еще ничего не предпринималось. Но это было время младореформаторов, и тот заряд на реформы, который они пытались внести в работу Правительства, Аксененко воспринял и сохранил практически на все время своей работы.

Объемы перевозок и соответственно доходы продолжали снижаться. Экономике страны в это время захлестнули неплатежи. Денег не было ни у промышленных предприятий, ни у транспортников, ни у государства. Процветала допотопная система натурального обмена. Бартер стал на железной дороге обычным делом, как и регулярные задержки заработной платы.

Особенно сложная ситуация сложилась с низкоплатежными грузами, в частности углем, который составлял более четверти всех объемов перевозок. Кузбасс выдавал нагора продукцию, но чтобы ее продать, нужно было сначала заплатить железной дороге за перевозку. Денег на это не было, в результате у угольщиков возникало затоваривание, у железнодорожников – падение объемов, и у всех – обвал доходов.

Аксененко сумел в 1997 году заключить с угледобывающими предприятиями генеральное соглашение, согласно которому на перевозки угля стали применяться так называемые исключительные, или пониженные, тарифы. Казалось бы, доходов будет еще меньше, но на самом деле большое (до 50–60%) снижение ставок позволило сдвинуть ситуацию с мертвой точки. Уголь пошел, механизм товарооборота заработал, реальные доходы стали расти. В дальнейшем спецставки стали применяться на перевозки и других грузов. То есть Аксененко проявил себя здесь без преувеличения как смелый рыночник в макроэкономическом масштабе, хотя потом только ленивый не обвинял его в том, что введение исключительных тарифов породило благоприятную почву для коррупции и на этом, дескать, были сделаны миллиардные состояния.

В поисках объемов для железной дороги Аксененко использовал, конечно, и методы прямого административного давления. Вот картина, например, одного из совещаний с крупнейшими грузовладельцами и экспедиторами Северо-Запада, которое Аксененко провел в Санкт-Петербурге. Он си-

дел за столом один, как бы в президиуме, а перед ним лежал не блокнот и не папка, а просто одиночный листок бумаги. В зале находилось человек пятьдесят руководителей предприятий. Министр поочередно поднимал их и спрашивал, на сколько процентов они смогут увеличить объемы предъявляемых к перевозке грузов. Те, словно они были подчиненными министра путей сообщения, а не промышленными боссами, рапортовали и называли свои цифры, например: на 5%. Аксененко записывал цифру на листок, потом упирал свой абсолютно непроницаемый взор в руководителя (удав – кролик) и бесстрастно спрашивал: «А на 10% сможете?» «Постараемся», – скорее по инерции, нежели осознанно, и с неодолимым желанием поскорее сесть отвечал босс, думая, наверное, что сейчас его поблагодарят и отпустят с миром. Но Аксененко продолжал: «Я спрашиваю не о старании вашем, а сделаете или нет?» «Сделаем», – мямлил руководитель, настороженно следя, как Аксененко опять записывает что-то на листке, снова поднимает на него взгляд Терминатора и совершенно без каких-либо товарищеских или отеческих ноток в голосе спрашивает: «А на 15% сможете?»

Бизнесмен начинал понимать – надо что-то делать, потому что то, что сейчас пишется на листке, прямо после совещания будет просто передано в одну из экспедиторских компаний, созданную здесь же в Питере самим же Аксененко, через которую и «привлечется» данный груз на Октябрьскую дорогу. Конечно, никакой подписи грузоотправителя там нет, но есть автограф министра или как бы им самим составленный и утвержденный протокол заседания. И если времена в смысле ответственности изменились, то, скорее всего, в худшую сторону, ибо на партсобрание теперь хоть и не вызовут, а вот «на счетчик» поставить могут, раз обещал министру – делай! Грузовладелец встряхивался и начинал в полном соответствии с рыночными временами торговаться: дескать, мне бы ставочку скинуть, да вот процентикто у экспедитора не великоват ли?

Тогда Аксененко с негодующим видом взрывался: «Вот только начинаем говорить о серьезном, государственном деле повышения объемов перевозок, преодолении взаимных неплатежей, создании условий для выплаты налогов, и тут сразу (при этом он делал несколько презрительный и даже насмешливый вид государственного человека, вынужденного иметь дело с несознательными элементами) начинается какой-то торг! Какой-то неуместный начинается торг!» И затем опять: «А столько-то сможете?» – и снова по кругу.

Нужно еще раз подчеркнуть, что Аксененко пришлось работать в переходный период. Как уже говорилось, для этого времени было характерно то, что многие руководители в системе МПС уже с начала 90-х годов учреждали транспортные фирмы и становились бизнесменами, но только в основном «полуподпольными». Зачастую это были чисто личные предпринимательские проекты железнодорожных начальников. Но в целом ряде случаев создание таких компаний (как и предоставление тарифных скидок) диктовалось требованием дня организовывать железнодорожные перевозки в соответствии с новыми рыночными реалиями в промышленном секторе. Однако соответствующая нормативная база на железной

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

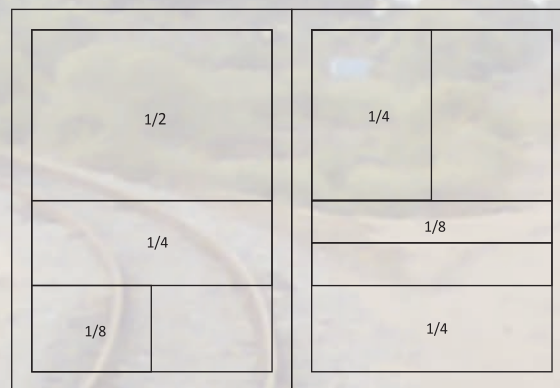
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
19'575	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
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 + дополнительное продвижение в социальных сетях
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 + дополнительное продвижение в социальных сетях
125'280	24 перс. рассылки	
177'480	36 перс. рассылок	
222'720	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

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

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.





Translogistica Ural


Выставка-форум по логистике
и коммерческому транспорту



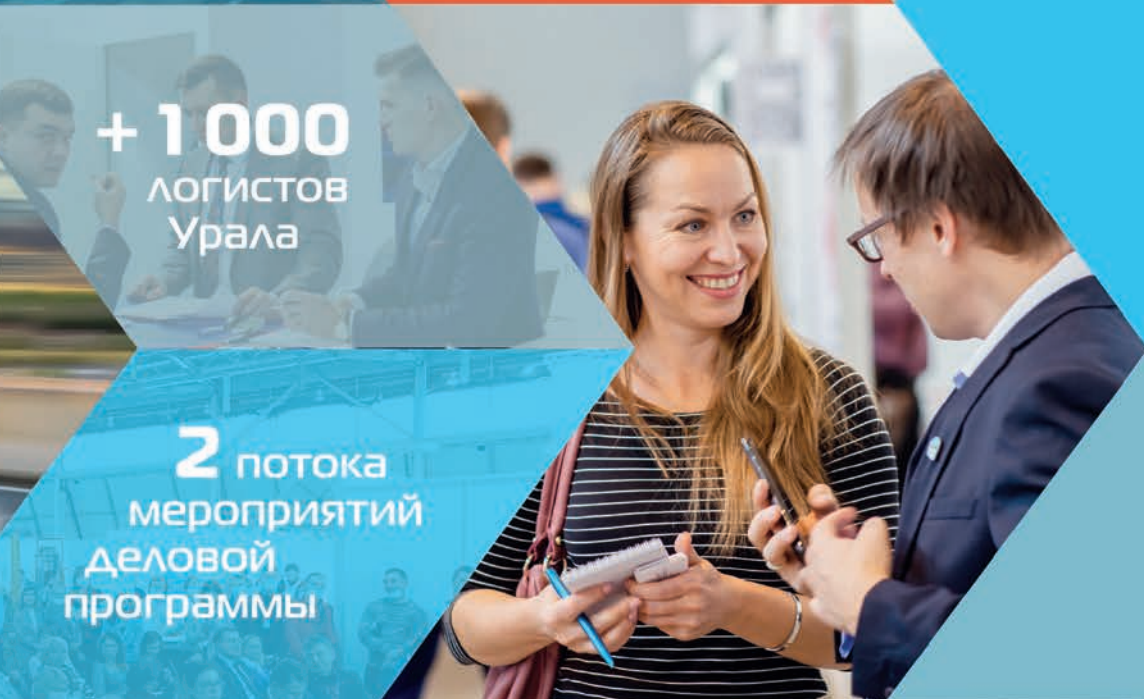
3 дня
работы

**30 октября –
01 ноября
2024**

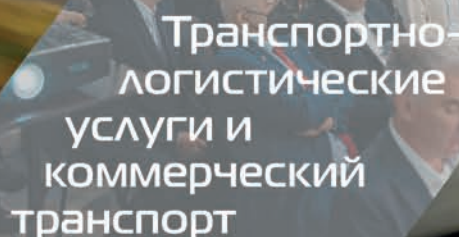
Екатеринбург,
МВЦ
«Екатеринбург-
ЭКСПО»



+ 1 000
ЛОГИСТОВ
Урала



2 потока
мероприятий
деловой
программы



Транспортно-
логистические
услуги и
коммерческий
транспорт

Организатор



Международная
Выставочная
Компания

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

Подробнее о выставке
translogistica-ural.ru





12-я Каспийская Международная

**ВЫСТАВКА «ДОРОЖНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА И
ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ»**

15 | 16 | 17 ОКТЯБРЯ 2024


БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

Организаторы



www.roadtraffic.az

Тел.: +994 12 404 10 00

 +994 55 224 10 00

E-mail: roadandtraffic@ceo.az

 [roadtraffic.az](https://www.instagram.com/roadtraffic.az)

 [RoadTrafficAzerbaijan](https://www.facebook.com/RoadTrafficAzerbaijan)

[#RoadTrafficCaspian](https://twitter.com/RoadTrafficCaspian)