



ДЕПО

5(150) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

май

Производители железнодорожной продукции и услуг **стр. 2 - 4**

Подвижной состав, запчасти, ремонт **стр. 6 - 9**

Материалы и оборудование для ВСП **стр. 12 - 13**

Справочная информация **стр. 1, 15 - 40**

С Днём Победы!

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА **стр. 1**

- ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. АПРЕЛЬ 2024 **стр. 19**

- ЭФФЕКТИВНЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ **стр. 20**

- ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ: КРАТКОСРОЧНЫЕ И СРЕДНЕСРОЧНЫЕ ТРЕНДЫ **стр. 21**

- ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ГРУЗОПОТОКА КЫРГЫЗСТАНА В НАПРАВЛЕНИИ РОССИИ И БЕЛАРУСИ **стр. 22 - 32**

- РОССИЯ ПОДДЕРЖИТ: ПЕРСПЕКТИВЫ ДВУХ КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ **стр. 33 - 35**

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

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

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



МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO EURASIA KAZAKHSTAN 2024

БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО» 

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

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

19-21 ИЮНЯ 2024

АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН
RIXOS ALMATY

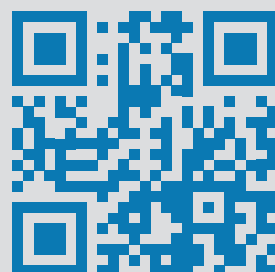
www.zarubezhexpo.ru

www.Expoeurasia.org

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

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



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА И БИЗНЕС-ФОРУМ «EXPO EURASIA KAZAKHSTAN 2024»				2-я сторона обл.
Россия	Москва	Оргкомитет выставки: АО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 4
Россия / Саратовская область	Маркс	ООО "Промгрупп"	8 800 550 16 36, +7 927 226-27-72	2
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	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 / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	4
ВЫСТАВКА-ФОРУМ ПО ЛОГИСТИКЕ И КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ TRANSLOGISTICAURAL				5
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	МВК, офис в Екатеринбурге; Уральская логистическая ассоциация	+7 (343) 226-04-29	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				6 - 9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "КД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	8
Россия	Москва	Группа компаний "РусИранЭкспо" (ООО "НЕФТЕХИМТРАНС")	+7(495) 971-33-66; +7(909) 663-87-39	8
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	9
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2024				10
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2024				11
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				12 - 13
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСП33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	12
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	12
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	12
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	13
Россия / Московская область	Мытищи	ООО "Желдорюзел"	+7 (903) 750-17-40 +7 (495) 733-91-63	13
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				14
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 15 - 40
УСТРАНЕНИЕ ДЕФИЦИТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ РОСТ ВВП НА 2,3 ТРЛН РУБ: ОЦЕНКА ИПЕМ				15 - 17
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
2050.ЛАБ ПОЗНАКОМИЛ ПРОМЫШЛЕННИКОВ УЗБЕКИСТАНА С УНИКАЛЬНЫМИ КЕЙСАМИ ПО ДИЗАЙНУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА				18
Россия	Москва	2050.ЛАБ	+7 (499) 951 82 37	
ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. АПРЕЛЬ 2024				19
ЭФФЕКТИВНЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ				20
ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ: КРАТКОСРОЧНЫЕ И СРЕДНСРОЧНЫЕ ТРЕНДЫ				21
ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ГРУЗОПОТОКА КЫРГЫЗСТАНА В НАПРАВЛЕНИИ РОССИИ И БЕЛАРУСИ				22 - 32
РОССИЯ ПОДДЕРЖИТ: ПЕРСПЕКТИВЫ ДВУХ КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ				33 - 35
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				36 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
21-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				3-я сторона обл.
АЗЕРБАЙДЖАН	Баку	ООО «Caspian Event Organizers»	+994 (12) 404-15-73	
30-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2024				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	



Запчасти для тепловозов

Производство – охладители водомасляные для тепловозных, судовых и дизельных установок



- Масляный охладитель 8К.10.92.000
- Масляный охладитель 20М.000.17
- Масляный охладитель 20М.000.18
- Масляный охладитель 0211.39.000
- Гарантийный срок эксплуатации 12 месяцев со дня приобретения

ООО "Промгрупп". 413090 г. Маркс, Саратовская обл., пр-кт Ленина, д. 94А.

8 800 550 16 36 — звонок бесплатный, моб. 8 927 226-27-72, promg2017@mail.ru; <https://pg164.ru/>

В ПОМОЩЬ РЕМОНТНИКУ

ПРОВЕРКА СИЛОВЫХ ТИРИСТОРОВ И ДИОДОВ

Переносные стенды «Крона-902» используются для проверки тиристоров, диодов, а также силовых модулей и других силовых полупроводниковых приборов (СПП) в соответствии с ГОСТ 24461-80.

Стенды "Крона-902" позволяют проверять основные электрические параметры СПП при нормальной температуре, а совместно со блоком "Крона-904" (обеспечивающим предварительную токовую электротермотренировку СПП) — и в нагретом состоянии. Стенд позволяет определять класс прибора, обеспечивая подачу на проверяемый СПП повторяющееся прямое или обратное импульсное напряжение, постоянный ток управления.

При этом осуществляется контроль повторяющегося импульсного тока в закрытом состоянии, обратного тока и постоянного напряжения управления.



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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

<http://oooksd.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

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



Можгинский литейный завод "Арсенал" является предприятием, специализирующимся на производстве литейных заготовок и готовых изделий из различных марок чугуна, стали и бронзы для разных отраслей промышленности, в первую очередь для машиностроительных и горнодобывающих предприятий.

- Чугунное литье ● Стальное литье ● Бронзовое литье
- Художественное и архитектурное литье ● Печное литье
- Модельное производство ● Механическая обработка ● Колесные пары
- Автозапчасти КАМАЗ ● Железнодорожные запчасти ● Спецпродукция

Железнодорожные запчасти

- Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179,
- Клапаны на дизеля Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН,
- Башмак тормозной горочный 8739.00сб,
- Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046,
- Головка кардана А36-С2,
- Помпа топливоподкачивающая 2Д100,
- Стартер ПС-У2,
- Наличники
- Запчасти для компрессоров
- Другие ЖД запчасти

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОб. 103

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



Translogistica Ural


Выставка-форум по логистике
и коммерческому транспорту



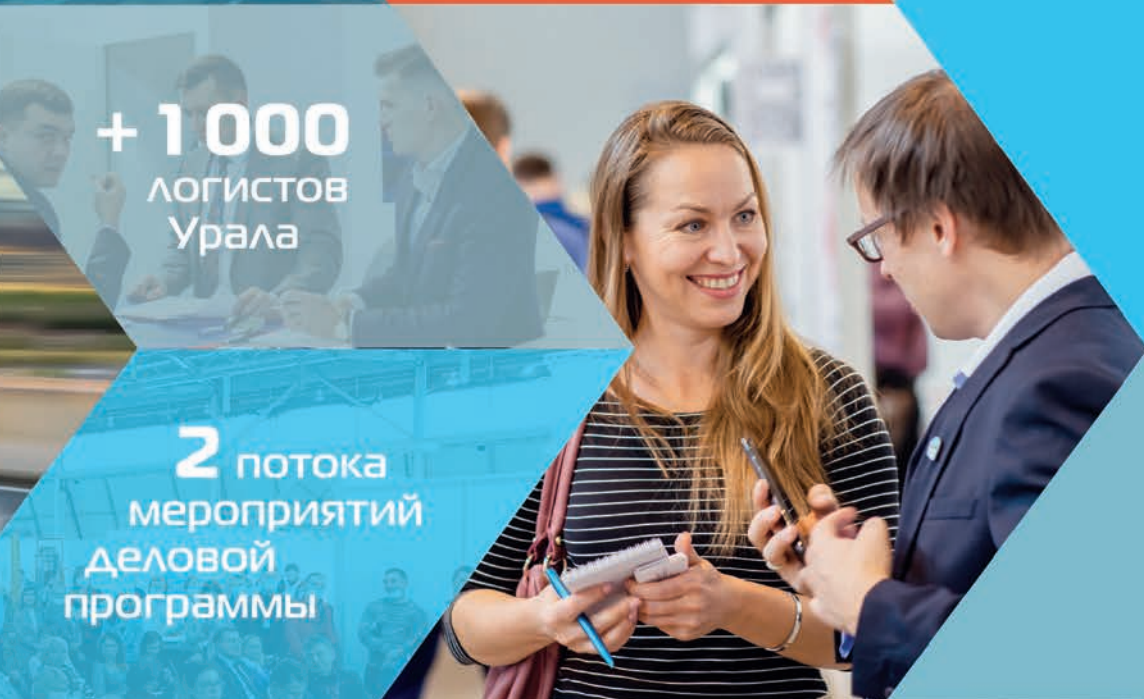
3 дня
работы

**30 октября –
01 ноября
2024**

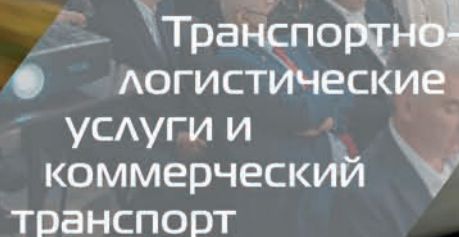
Екатеринбург,
МВЦ
«Екатеринбург-
ЭКСПО»



+ 1 000
ЛОГИСТОВ
Урала



2 потока
мероприятий
деловой
программы



Транспортно-
логистические
услуги и
коммерческий
транспорт

Организатор



Международная
Выставочная
Компания

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

Подробнее о выставке
translogistica-ural.ru



Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

ТрансЭнергоТрейд

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 надрессорные балки, новые и б/у		
Крытые вагоны, модель 11-270, 1991-1994г. – 30 шт.		
Крытые вагоны, модель 11-280, 1991-1992г. – 20 шт.		
Полувагоны, модель 12-132, 2001-2002 гг. – 50 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-401, 1980-1984гг. – 20 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-4012, 1989-91гг. – 10 шт.		
Платформы-универсальные, модель 13-2114, 2007 г. – 5 шт.		
Платформы-лесовозы, модель 13-401-20, 1975-1980 гг. – 50 шт.		
Фитинговые платформы, модель 13-2116, 2014 г. - 5 шт.		
Фитинговые платформы, модель 13-9744-03, 2012 г. - 2 шт.		
Хоппер-зерновозы, модель 19-752 и 19-3054, 1993 г. – 10 шт.		
Хоппер-дозаторы, модель 20-Х351-02, 1987 – 1989 гг. – 8 шт.		
Цистерны для вязких НП, модель 15-021-02, 1999г. - 12шт.		
Краны ж/д, мод. КЖС-16, КЖ-561 (25т), КЖ-662 (32т), 2005-2007гг.		
Кран ж/д Сокол 80.01 (80тн), 2001г.		
Кран укладочный, мод. УН-25/9-18, 1982-83гг.		
Выправочно-подбивочные машины, мод. ВПО-3000, ВПРС-10, ВПРС-500, ВПРС-03.		
Маневровые локомотивы, ТГМ-4, ТЭМ2.		



ООО «КД-Сервис»

Грузоперевозки по РФ и СНГ
(собственный автотранспорт)

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

**ПОСТАВЩИК
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
ДЛЯ РЕМОНТА
ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**

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

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

ИРАН, ТЕГЕРАН
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И СМЕЖНЫХ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
18-21 МАЯ 2024

19 мая 2024 Круглый стол «МТК Север-Юг, Восток-Запад. Транзит через Иран. Возможности логистики Ирана» с участием логистических компаний Ирана, России, стран СНГ. Встречи В2В с индивидуальным переводчиком.
19-28 мая 2024 бизнес-миссия в Иран на пограничные железнодорожные переходы (Саракс, Инче Бурун, Астара) и в иранские порты на Каспии.
tbc1@mail.ru, +7 901-547-83-66, ГК РусИранЭкспо, <http://rusiranexpo.ru/>, тг- канал <https://t.me/rusiranexpo22>

Наименование	Даты проведения	Категория	Цена руб.	Компания	Телефон
Бизнес-миссия.Iran Rail Конф-ия	16-21 мая 2024	участник	от 210 000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Сарахс Иран	20-23 мая 2024	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Инче Бурун Иран	20-23 мая 2024	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение жд ст Астара Иран	20-23 мая 2024	участник	от 150.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66
Посещение порта Бандар Аббас Иран	20-23 мая 2024	участник	от 180.000	ГК РусИранЭкспо	+7 901-547-83-66

ВНИМАНИЕ!

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



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

ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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

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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



ЖЕЛДОРМАРКЕТ
железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU



04-06 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2024

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



ТРУБЫ
РОССИЯ
2024

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955 91 99



04-06
июня 2024

Москва
ЦВК «Экспоцентр»



При поддержке:

АРСС

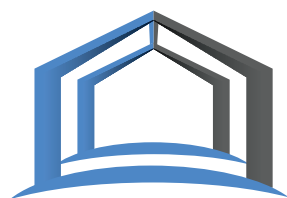
Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

9-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2024



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66

000 «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



000 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
- Противоугол П65, П50 - Клемма ПК, КС - Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
- Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

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

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

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

000 «ЛСК97»
+7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, oolisk33@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, комплекующие АРС и ЖБР, подкладка, рельсы, прокладки резиновые**
Готовы рассмотреть любые варианты, по кол-ву, цене, форме оплаты

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

000 «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	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Гайки М27, М24, М22 - Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 ЛСК97	+7(980)756-02-48
АППАТЭК, Пластрон, Противоугол П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 ВСП33	+78009300227
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 ВСП33	+78009300227
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 ВСП33	+78009300227
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башманы	000 ВСП33	+78009300227
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 ВСП33	+78009300227
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 ВСП33	+78009300227
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 ВСП33	+78009300227
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Шпала деревянная и ж/б	000 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	000 ВСП23	8 800 350 15 04
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 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, саит: <http://stroiuuniversal.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 48x26x23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54
- Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пжимные, шайба-скоба для изовтулки)
- Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)
- Скобы узла крепления контактного рельса (Скоба для изолятора с фиксатором, цинк, чертеж ПП-5.701.02.100, Скоба предохранительная контактного рельса, цинк, чертеж ПП-5.701.02.005)
- Эмалированные таблички на металле с обжигом
- Изоляторы керамические контактного рельса
- Короба защитные контактного рельса - КЗ, КЗУП, КЗТС, КЗПТ

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Упор тоннельный по черт. ПП-5.286.01.000СБ (для 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 48x26x23 из армлена (напролон) под шуруп ЦП-54	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Шайбы (квадратные, стопорные, прямые, пжимные, шайба-скоба для изовтулки)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Болты 2М24x160, 2М27x280, М36x680, 2М20x160 (для монтажа противоугона конт рельса)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Скобы контактного рельса — предохранительные и с фиксатором	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Кронштейны контактного рельса Р-50 и Р-65	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Детали контактного рельса (отводы концевые 1/25, 1/30, противоугоны, накладки стыковые)	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Эмалированные таблички на металле с обжигом	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15
Гальваника деталей и другое...	шт	по запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15

ЖЕЛДОРУЗЕЛ

железнодорожная компания

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



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

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

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



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

17-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры



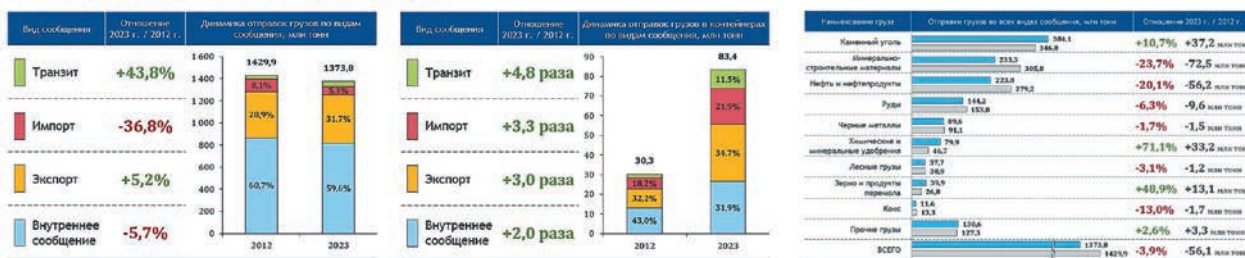
2024

26-28 июня
Москва
Экспоцентр

УСТРАНЕНИЕ ДЕФИЦИТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ РОСТ ВВП НА 2,3 ТРЛН РУБ: ОЦЕНКА ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) оценил производственные планы и возможности российских производителей в сравнении с планами развития железнодорожного транспорта. Расчеты института показывают, что при отсутствии инфраструктурных ограничений со стороны железнодорожного транспорта объем отправок грузов на экспорт смог бы вырасти к 2030 году на 180 млн тонн в год. Это могло бы обеспечить приток дополнительных налоговых поступлений в консолидированный бюджет РФ в размере 0,8 трлн руб., а рост ВВП – на 2,3 трлн руб. ежегодно, начиная с 2030 года. О результатах исследования в докладе «Упущенные доходы бюджета как следствие сохранения дефицита железнодорожной инфраструктуры» рассказал генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян в ходе форума «Горнодобывающая промышленность: инвестиционные проекты и меры поддержки».

Наличие отправок угля стабилизировало загрузку инфраструктуры и грузовую работу железнодорожного транспорта



Динамика среднесетевого уровня контейнеризации грузов



+2,5 раза
рост ВВП и инвестиций в основной капитал к 2012 г.



За прошедшие 11 лет рост отправок угля ж/д транспортом компенсировал 26% снижения отправок других грузов

Рост отправок угля на 10,7% не ограничивал рост отправок других грузов: удобрения (+71,1%), зерно (+48,9%), грузы в контейнерах (+2,8 раза)

Достигнутый баланс интересов между отраслями промышленности позволил экономике РФ устойчиво развиваться в условиях турбулентности

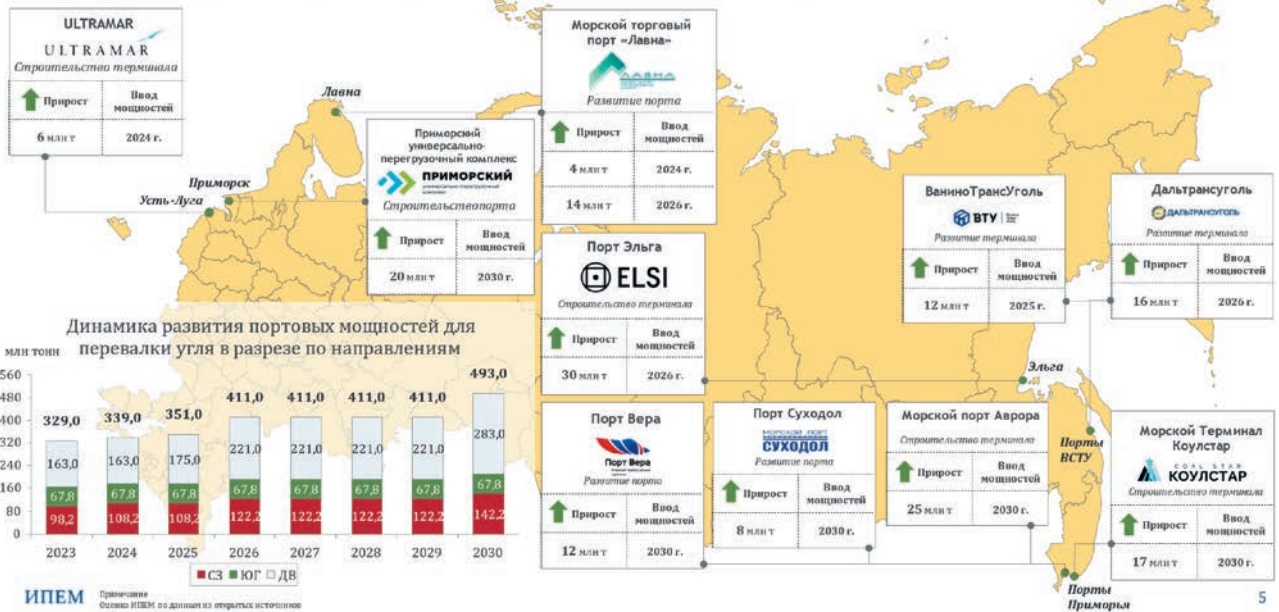
В последние 11 лет структура грузовой базы железнодорожного транспорта претерпела существенные изменения: снизились объемы перевозок строительных грузов и нефтепродуктов (-128 млн тонн) на фоне роста отправок удобрений (+71% или +33 млн тонн), зерна (+49% или 13 млн тонн), грузов в контейнерах (+2,8 раза или +46 млн тонн) и угля (+10% или 37 млн тонн). Нарастивание отправок угля ж/д транспортом за 11 лет компенсировало 26% снижения отправок других грузов и позволило стабилизировать загрузку инфраструктуры и грузовую работу ж/д транспорта.

К 2030 году на фоне сложившейся геополитической обстановки и конъюнктуры рынка ожидается активное

развитие портовых мощностей по перевалке угля особенно в направлении Дальнего Востока (+120 млн тонн). Основным источником развития портовой инфраструктуры в части угольных терминалов выступают частные инвесторы, ожидающие рост спроса на уголь на внешних рынках. Частные компании верят в дальнейший рост спроса на российский уголь, инвестируя значительные средства в портовые мощности.

При отсутствии инфраструктурных ограничений со стороны железнодорожного транспорта объем отправок грузов на экспорт смог бы вырасти к 2030 году на 180 млн тонн. Однако существующие планы развития железнодо-

Основным источником развития портовой инфраструктуры в части угольных терминалов выступают частные инвесторы, ожидающие рост спроса на уголь на внешних рынках



При отсутствии инфраструктурных ограничений экспорт грузов ж/д транспортом смог бы увеличиться на 180 млн тонн



Наименование грузов	Прогноз ж/д перевозки грузов на экспорт до 2030 года*, млн тонн	Отношение 2030 г. / 2022 г.		Совокупные эффекты от дополнительной перевозки грузов (180 млн т) на экспорт для экономики в 2030 г, трлн	
		%	млн тонн		
Каменный уголь	197,9	+32,2%	+63,8	Валовый выпуск	7,5
Нефть и нефтепродукты	94,1	+22,4%	+17,2	ВВП	2,3
Минерально-строительные грузы	1,1	+54,4%	+0,4	Налоговая база (консолидированный бюджет), в том числе:	0,8
Руды	20,3	+68,1%	+8,2	федеральный бюджет	0,5
Черные металлы	27,2	+38,9%	+7,6	региональный бюджет	0,3
Удобрения	48,9	+79,1%	+21,6		
Лесные грузы	12,3	+205,9%	+8,2		
Зерно и продукты перемола	30,2	+190,0%	+19,8		
Кокс	3,0	+90,3%	+1,4		
Грузы в контейнерах	46,4	+190,9%	+30,5		
Прочие грузы	13,8	+39,0%	+3,9		

ИПЕМ. Прогнозы по трем направлениям: Дальний Восток, Северо-Запад и Юг.

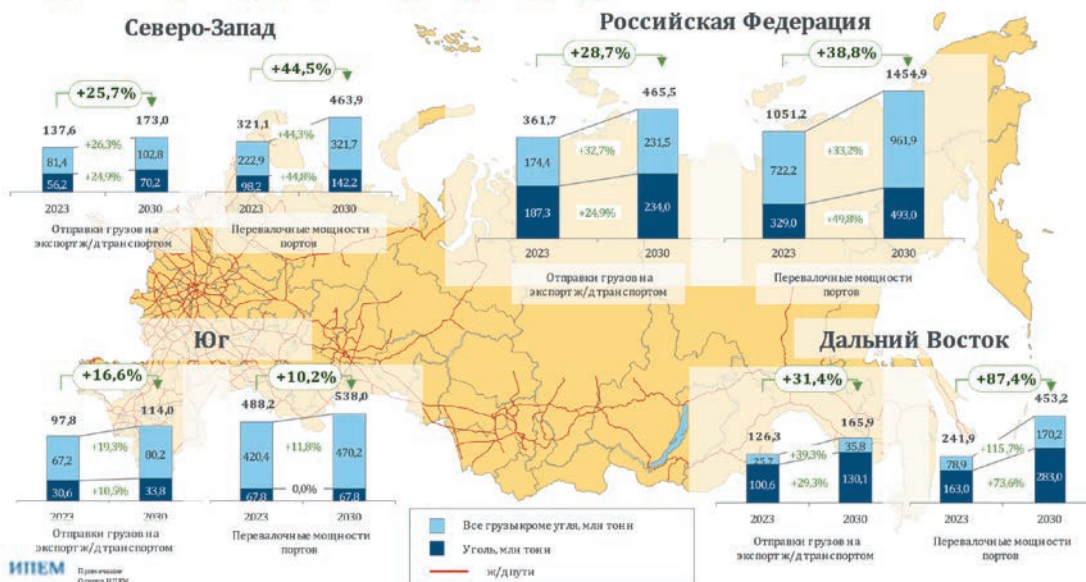
! При отсутствии инфраструктурных ограничений для перевозки дополнительного объема грузов на экспорт прямые доходы консолидированного бюджета с 2030 года составляли бы 0,8 трлн руб. дополнительных налогов ежегодно, часть из которых могла бы использоваться для дополнительного финансирования развития инфраструктуры

рожного транспорта позволят провезти только около половины этого объема. Устранение дефицита инфраструктуры могло бы обеспечить приток дополнительных налоговых поступлений в консолидированный бюджет РФ в размере 0,8 трлн руб., а рост ВВП – на 2,3 трлн руб. ежегодно, начиная с 2030 года. Эти дополнительные налоговые поступления можно было бы рассмотреть в качестве одного из источников финансирования инфраструктурных проектов в

сфере железнодорожного транспорта в целях ограничения роста тарифов на перевозки грузов.

По оценке ИПЕМ, развитие портовых мощностей по перевалке как угля, так и других грузов будет опережать рост экспортных отправок грузов железнодорожным транспортом. Такая динамика связана с дефицитом железнодорожной инфраструктуры на основных экспортных направлениях, а также с сохранением дисбаланса между активно

Превышение объемов перевалочных мощностей над объемом перевозок на экспорт свидетельствует о дефиците ж/д инфраструктуры



8

При отсутствии инфраструктурных ограничений бюджет РФ мог бы дополнительно получить более 400 млрд руб. начиная с 2030 года



Наименование показателей	Разница эффектов от дополнительных перевозок грузов на экспорт в 2030 году между сценарием 1 и сценарием 2, млрд руб.*			
	Всего	Дальний Восток	Северо-Запад	Юг
Валовый выпуск	3 880,2	1 453,8	1 186,6	1 239,9
ВВП	1 184,4	455,8	348,6	380,0
Налоговая база (консолидированный бюджет), в том числе:	401,8	153,0	121,9	126,9
федеральный бюджет	263,1	98,0	78,6	86,5
региональный бюджет	138,7	55,0	43,3	40,4

Пояснения:

- Сценарий 1 – сценарий, предполагающий перевозку грузов на экспорт по сети ОАО «РЖД» при отсутствии инфраструктурных ограничений;
- Сценарий 2 – сценарий, предполагающий перевозку грузов на экспорт по сети ОАО «РЖД» при наличии инфраструктурных ограничений.

Инфраструктурные ограничения на сети ОАО «РЖД» не позволят получить дополнительные эффекты для экономики РФ в 2030 году в размере 3 880,2 млрд руб. по валовому выпуску, а также 1 184,4 млрд руб. по ВВП и 401,8 млрд руб. для консолидированного бюджета РФ

ИПЕМ * Основано на ИИПЕМ

9

развивающимися портовыми мощностями и ограниченными темпами развития провозных мощностей. Целесообразно рассмотреть более активное развитие железнодорожной инфраструктуры для полного удовлетворения спроса на перевозки, который способны сформировать производители. Недовывоз грузов, возникающий из-за сохранения дефицита провозных мощностей до 2030 года включительно (с учетом имеющихся программ развития), приведет к упу-

щенному доходу, который, по оценке ИПЕМ, может составить в 2030 году порядка 1,2 трлн руб. по ВВП и 0,4 трлн руб. доходов консолидированного бюджета РФ.

Материал предоставлен
АНО «Институт проблем естественных монополий»
+7 (495) 690-14-26
+7 (916) 621-25-66
temerina@ipem.ru



2050.ЛАБ ПОЗНАКОМИЛ ПРОМЫШЛЕННИКОВ УЗБЕКИСТАНА С УНИКАЛЬНЫМИ КЕЙСАМИ ПО ДИЗАЙНУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Генеральный директор 2050.ЛАБ Дарья Топильская – спикер III Научно-технической конференции «Железнодорожный подвижной состав: проблемы, решения перспективы», которая проходит в Ташкенте.

В своем выступлении она рассказала об опыте работы с крупными предприятиями России и подчеркнула важность расширения международного сотрудничества промышленности, дизайн-сообщества и образовательных центров.

«В России уже 65% крупных компаний с выручкой более 10 млрд рублей понимают, что промдизайн дает бизнесу преимущества. Индустрия развивается динамично. Теперь мы не доказываем необходимость промдизайна, а объясняем, что подключать его необходимо на ранних стадиях разработки продукта», - отметила Дарья Топильская.

Продвижению промдизайна помогает активная работа Минпрома России – разработана дорожная карта, учреждена премия «Лучший промышленный дизайн», поддерживаются отраслевые проекты. Например, конференция Design Day 2050, которая проходит ежегодно 29 июня.

Студия 2050.ЛАБ реализовала 35 проектов за 5 лет. Наш ключевой партнер - Группа ТМХ. Это крупнейший производитель железнодорожного подвижного состава России и Европы. Для холдинга мы создали около 10 проектов - дизайн локомотива ТЭМ23, интерьер поездов «Иволга», составов для метро Москвы и Санкт-Петербурга, пригородного ЭП2ДМ и др.

Сотрудничество с дизайнерами помогает холдингу развиваться - объем реализации товаров и услуг ТМХ в 2023 году вырос на 30% и превысил 400 млрд рублей. Но самое главное - нашу работу видят люди. По опросам, 85% пассажиров ЭП2ДМ отметили «значительное повышение комфорта» сидений. А 92% пассажиров «Иволги» высоко оценили дизайн интерьера поезда.

Национальный центр промышленного дизайна и инноваций 2050.ЛАБ реализует проекты, призванные повысить



привлекательность и конкурентоспособность отечественного производства на российском и международных рынках. Член World Design Organization (WDO).

2050.ЛАБ – победитель престижной дизайн-премии Red Dot Award в категории Design Concept («Концепция дизайна») за концепт городского электропоезда AIRSCP и iF Design Award за концепт автономной транспортной системы OIII.

Дизайнеры, инженеры, конструкторы и технологи 2050.ЛАБ, обладающие опытом работы в ведущих промышленных дизайн-бюро России и Европы, занимаются интеграцией мировых трендов промышленного дизайна в российскую промышленность.

Контакты: Татьяна Алексеева
PR-директор 2050.ЛАБ
+7 (910) 430-23-86

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК. АПРЕЛЬ 2024**Транзитное время и возможные транспортные коридоры по маршруту Китай — Европа — Китай****Направление Китай — Европа**

По направлению Китай — Европа сохраняется высокий спрос на грузоперевозки железнодорожным сообщением. Транзитное время от терминала до терминала составляет 13-15 дней в Польшу, 18-21 день в Германию. Транзитное время скоростного поезда Сиань — Дуйсбурга составляет 13 дней, за счет приоритета в данном направлении на границе Китая и Казахстана. Время прибытия некоторых поездов в пункт назначения может быть изменено в связи с задержками на границе Китая и Казахстана и неблагоприятными погодными условиями в России (наводнения).

Направление Европа — Европа

Сокращение отправок поездов в восточном направлении привело к нехватке мест. Тариф на железнодорожную транспортировку в сообщении Европа — Китай вырос незначительно. В связи с последним пакетом санкций могут быть задержки на границе ЕС Малашевиче — Брест. Некоторым грузам может быть отказано в вывозе за пределы ЕС, что приводит к задержкам в отправке маршрутных поездов. Стандартное время следования поездов от терминала до терминала составляет 18-22 дня, транзитное время из Германии в Китай — 12-15 дней. Транзитное время из Европы в Кыргызстан/Японию в среднем составляет 30 дней.

Китай/Европа — Турция /Центральная Азия

Доступны рейсы из Китая/Европы в Казахстан, Центральную Азию и Южный Кавказ (Азербайджан). Прямое западное и восточное сообщение между Китаем/Европой и Турцией запланировано на апрель; альтернативное сообщение с Турцией через Западный коридор и Польшу/Венгрию — регулярно. Осуществляются грузоперевозки по Среднему коридору (транзитом через Каспийское и Черное моря).

Обновление ситуации в Красном море

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

Основные коридоры, соединяющие Европу и Азию:

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

**Оригинал статьи доступен
на английском языке.
www.dhl.com**

**Стоимость такого модуля
всего 11550 руб.**

+7(980)187-10-55

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ЭФФЕКТИВНЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

Использование ИИ-технологий при организации перевозочного процесса на всех видах транспорта и на объектах транспортной инфраструктуры способствует созданию условий для повышения эффективности и формирования принципиально новых направлений деятельности хозяйствующих субъектов

Развитие национальной экономики напрямую зависит от эффективной работы транспортно-логистической отрасли. Отрасль конструирует связанность всех экономических субъектов внутри страны, обеспечивает взаимодействие с международными партнерами. В свою очередь, логистические процессы являются одними из значимых компонентов в формировании ценности в бизнес-моделях любой компании вне зависимости от отраслевой принадлежности.

Таким образом, спрос на передовые цифровые технологии в транспорте и логистике, который в 2020 г. составлял 89,4 млрд руб., возрастет до 626,6 млрд руб. в 2030 г. В данной структуре доля ИИ и нейротехнологий составит 35%, тогда как ежегодный прирост — 40%. Кроме того, в разрезе всех отраслей компании транспорта и логистики могут стать одним из ключевых потребителей решений на основе ИИ в перспективе до 2030 года.

По результатам 2023 года, 28,8 % компаний транспортной отрасли использовали технологии на базе ИИ, при этом 51,2% из них используют исключительно отечественные решения на основе ИИ. Помимо этого, 29,7% компаний отрасли планировали внедрить ИИ в течение 3 лет, а 21,5% от использующих и планирующих внедрение определили стратегию или дорожную карту развития ИИ.

По результатам 2023 года 20,8% компаний, внедривших ИИ, оценивают экономический эффект от внедрения ИИ как существенный или многократный, а 86% организаций имеют финансирование плана действий по развитию ИИ.



В последние годы ИИ получил сильнейший импульс к развитию благодаря технологическим прорывам, увеличению объема данных и совершенствованию подходов по работе с ними, росту скорости интернета и покрытия сети, развитию электронной коммерции, внедрению регулирования ИИ на законодательном уровне и ужесточению экологических требований.

Ключевыми трендами развития отрасли транспорта и логистики, где значимую роль имеет применение технологий ИИ стали:

- Автономные перевозки пассажирским транспортом;
- Автономные перевозки грузовым транспортом;
- Автономная доставка роботами и дронами;
- Беспилотный специализированный транспорт;
- Использование ИИ для взаимодействия с клиентами;
- Технологии интеграции транспортных средств и инфраструктуры в единый контур динамического обмена информацией;
- Умные транспортные хабы (умный аэропорт, умный порт, умная железная дорога и железнодорожная станция);
- ИИ и предиктивная аналитика в транспорте и логистике;
- Цифровая модель цепочки поставок.

Согласно данным опросника Росстата «Число организаций, оценивших воздействие цифровых технологий в 2022 году», компании, относящиеся к виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в наибольшей степени отмечают позитивные эффекты от развития технологий ИИ в части повышения эффективности внутренних процессов и производительности труда, результатов финансовой деятельности и эффективности процессов взаимодействия с контрагентами.

Большое число компаний логистики и железнодорожного транспорта выделяют эффективность внутренних процессов и производительность труда получившие наибольший эффект от развития технологий ИИ. В грузовом транспорте равное число компаний оценило наибольшее влияние ИИ на финансовые результаты, внутренние процессы и процессы взаимодействия с контрагентами, тогда как в воздушном транспорте – на производство и качество товаров, работ и услуг.

Источник: files.data-economy.ru

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ: КРАТКОСРОЧНЫЕ И СРЕДНЕСРОЧНЫЕ ТРЕНДЫ

В докладе представлены 10 знаковых кратко- и среднесрочных трендов в энергетике, транспорте, логистике, водоснабжении и телекоммуникациях Евразийского региона. В центре внимания — Центральная Азия, вызывающая сегодня значительный интерес со стороны крупнейших политических и экономических субъектов

1. Сопряжение коридоров Восток-Запад и Север-Юг создает синергию в транспорте и логистике.

Евразийский транспортный каркас вступил в фазу интенсивного развития. Увеличиваются грузовые потоки в восточном и южном направлениях. Резко возросла нагрузка на транспортно-логистическую инфраструктуру Северного и Центрального евразийских коридоров. Выдвигаются инициативы создания новых МТК на направлениях восток—запад и север—юг, что предполагает расширение архитектуры Евразийского транспортного каркаса.

2. Газотранспортная инфраструктура переориентируется на Восток.

В регионе прорабатываются новые маршруты поставок газа. Усилилось сотрудничество по восстановлению и расширению связывающей газотранспортной инфраструктуры. Прорабатываются возможности создания газовых хабов в Турции и Иране. Это долгосрочный тренд с высокой значимостью для всех стран Евразийского региона.

3. Расширяется инфраструктура производства и логистики продовольствия.

Евразийский регион продолжает демонстрировать положительные результаты развития сельскохозяйственного сектора, сохраняя один из самых высоких в мире потенциалов развития АПК. Страны Евразии обладают значительным экспортным потенциалом по поставкам продовольствия на внешние рынки. Чтобы этот потенциал был реализован, в ближайшей перспективе значительно вырастут объемы строительства и модернизации объектов транспортно-логистической инфраструктуры, ускорятся темпы развития новых маршрутов поставок.

4. Быстрая урбанизация в Центральной Азии повышает спрос на устойчивую городскую инфраструктуру.

Модернизация и строительство городской инфраструктуры в Центральной Азии представляет собой структурный вызов. Ожидается, что количество городских жителей к 2035 г. вырастет еще на 15% до 45 млн. Урбанизация будет формировать новые требования к развитию инфраструктуры городов и городских агломераций.

5. Ускоряются темпы развития цифровых компонентов розничных финансовых услуг и услуг госсектора.

Активное развитие систем мобильной и оптоволоконной связи, а также расширение доступа в интернет обеспечило фундамент для ускорения цифровизации в регионе. Прогнозируется нарастание цифровой трансформации, в том

числе развитие цифровых экосистем и платформ, создание новых приложений и трансграничных цифровых сервисов.

6. Складской бум: бурный рост электронной торговли стимулирует расширение логистической инфраструктуры.

Электронная торговля в Евразийском регионе демонстрирует взрывной рост со среднегодовыми темпами в 25%, усиливая проникновение на малоосвоенные территории и сегменты рынка. К 2028 г. ожидается ежегодный рост онлайн-торговли в регионе на 12% с общим числом пользователей в 91,4 млн человек.

7. Расширение грузооборота с Китаем компенсирует сокращение транзитных перевозок в Евразийском регионе.

Стремительный рост торговли Евразийского региона с Китаем требует модернизации и строительства новой транспортно-логистической инфраструктуры. Среди основных направлений для инвестиций выступают маршруты, связывающие Китай с ЕАЭС и с Европой (Северный и Центральный евразийские коридоры), Китай с Турцией (ТМТМ), новые маршруты и погранпереходы из России в Китай (Восточный полигон), а также другие широтные инициативы.

8. Центральная Азия усиливает сотрудничество с Китаем в электроэнергетике.

Китай повышает статус сотрудничества со странами Центральной Азии, закрепив его основные приоритеты в Сианьской декларации. Китай стремится обеспечить доступ к внутриконтинентальным энергоресурсам, урановому сырью, возобновляемым источникам энергии.

9. Активизируется региональное сотрудничество в водно-энергетическом комплексе Центральной Азии.

Страны Центральной Азии активизируют усилия по укреплению регионального сотрудничества в водно-энергетическом комплексе, элементы которого исторически формировались в единой взаимосвязанной системе.

10. Резко усиливается активность в сфере ирригации в Центральной Азии.

Ирригационная инфраструктура Центральной Азии привлекает все большее внимание как государственных, так и международных инвесторов. Наиболее существенное влияние водные ресурсы оказывают на сельское хозяйство региона. Государственные органы стран Центральной Азии намереваются предпринять ряд срочных мер в целях роста инвестиций в развитие ирригационных систем в регионе и повышение их эффективности.

Источник: <https://eabr.org>

ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ГРУЗОПОТОКА КЫРГЫЗСТАНА В НАПРАВЛЕНИИ РОССИИ И БЕЛАРУСИ

РЕЗЮМЕ

• Актуальная международно-политическая конъюнктура оказывает влияние на мировую экономику, глобальные и региональные торгово-экономические связи. Кыргызская Республика (Кыргызстан) является стратегическим партнером России и Беларуси в Центральной Азии. Участие Кыргызстана в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) с 2015 года обеспечивает благоприятные условия для развития хозяйственных связей, улучшения инвестиционного климата в республике в рамках единого экономического пространства. На сегодняшний день двустороннее сотрудничество базируется на 17 соглашениях. Отношения России и Кыргызстана отличаются высоким уровнем взаимодействия на двусторонней и многосторонней основе — в рамках ЕАЭС, СНГ, ШОС, ОДКБ.

• Важным фактором расширения внешнеторговой деятельности Кыргызстана с Россией и Беларусью является развитие транспортно-логистических связей. Приняты решения по строительству новых транспортных коридоров и логистических хабов, которые способствуют увеличению грузового товарооборота путем развития железнодорожного сообщения. Кыргызстан стремится занять свою нишу в обеспечении транзитного сообщения между Китаем и западными странами, тем самым стимулируя развитие собственной транспортной инфраструктуры в интере-

сах национальной экономики.

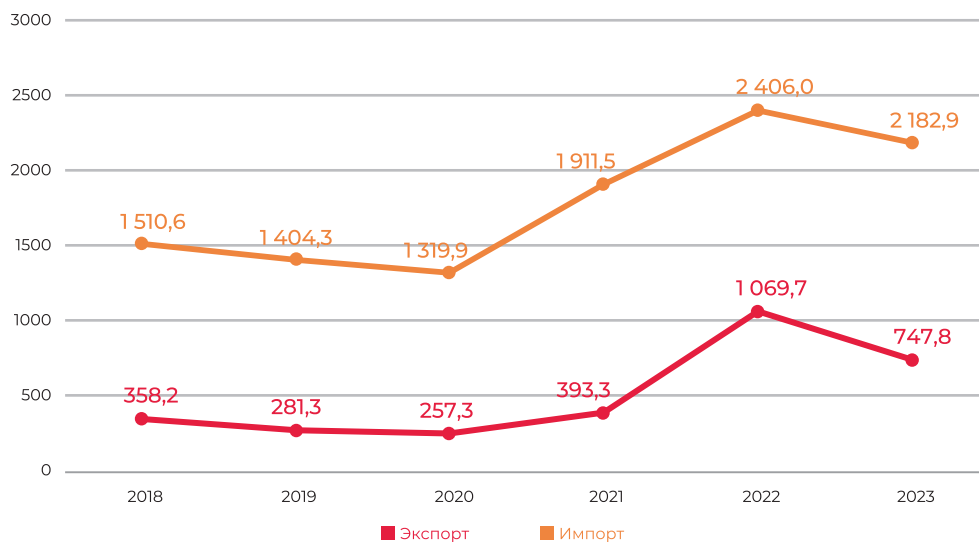
• Из России в Кыргызстан направляются такие товары, как изделия из металлов, продукция из переработанного топлива и сельскохозяйственная продукция. В Россию из Кыргызстана ввозятся фрукты, овощи, текстиль, одежда и продукты сельскохозяйственной переработки. В грузопотоке из Беларуси в Кыргызстан преобладает продукция из древесины, пластмассы и прочие химические продукты. Из Кыргызстана в Беларусь поставляется продукция животноводства и плодоовощная продукция.

• Большая часть товарных позиций относится к категории контейнеропригодных, в связи с чем развитие железнодорожного сообщения между Кыргызстаном, Россией и Беларусью становится перспективным направлением. Повышение транспортной связанности способно генерировать кумулятивные эффекты для трех стран, поскольку будет стимулировать торговлю и экономическую активность. Сдерживающим фактором для развития контейнерных ж/д перевозок между партнерами по ЕАЭС выступает отсутствие единого железнодорожного сообщения между севером и югом Кыргызстана, интегрированного в межгосударственную сеть.

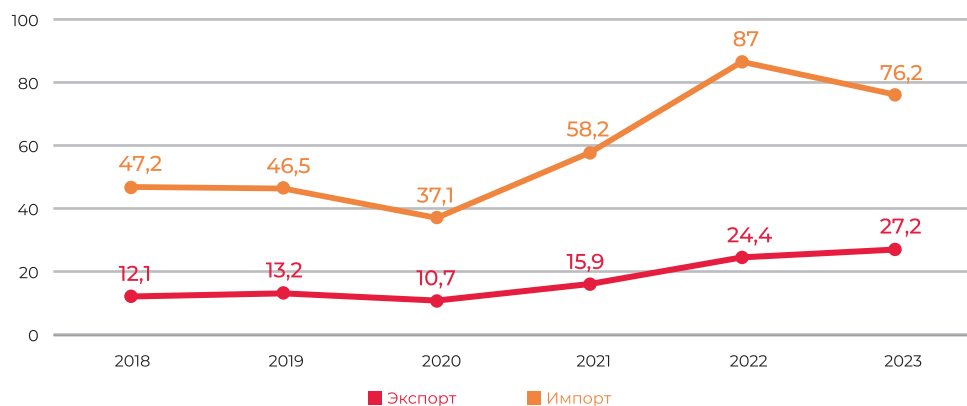
ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ

Приоритетными направлениями внешнеэкономической деятельности Кыргызстана выступают страны ЕАЭС, Евро-

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И РОССИИ, МЛН ДОЛЛ.



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И БЕЛАРУСИ, МЛН ДОЛЛ.

Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

пейский союз и Китай. На 2023 год объем взаимной торговли Кыргызстана на пространстве ЕАЭС в стоимостном выражении составил 4 357,3 млн долларов, из которых на Россию пришлось 67%, на Беларусь — 2,4%. Россия остается одним из ведущих торгово-экономических партнеров Кыргызстана с долей во внешней торговле республики около 19% за 2023 год.

По данным Национального статистического комитета Кыргызстана, в 2023 году объем взаимной торговли Кыргызстана и России составил 2 930,7 млн долларов, снизившись на 15,7% по сравнению с 2022 годом. Российский экспорт в Кыргызстан после исторически рекордного показателя в 2022 году — 2 406,0 млн долларов сократился на 9%, до 2 182,9 млн долларов. Также в 2023 году значительное сокращение показал российский импорт из Кыргызстана — до 747,8 млн долларов, то есть на 30% по сравнению с пиковым значением в 2022 году.

Приоритетными направлениями внешнеэкономической деятельности Кыргызстана выступают страны ЕАЭС, Европейский союз и Китай. На 2023 год объем взаимной торговли Кыргызстана на пространстве ЕАЭС в стоимостном выражении составил 4 357,3 млн долларов, из которых на Россию пришлось 67%, на Беларусь — 2,4%. Россия остается одним из ведущих торгово-экономических партнеров Кыргызстана с долей во внешней торговле республики около 19% за 2023 год.

По данным Национального статистического комитета Кыргызстана, в 2023 году объем взаимной торговли Кыргызстана и России составил 2 930,7 млн долларов, снизившись на 15,7% по сравнению с 2022 годом. Российский экспорт в Кыргызстан после исторически рекордного показателя в 2022 году — 2 406,0 млн долларов сократился на 9%, до 2 182,9 млн долларов. Также в 2023 году значительное сокращение показал российский импорт из Кыргызстана — до 747,8 млн долларов, то есть на 30% по сравнению с пиковым значением в 2022 году.

ДИНАМИКА ГРУЗОПОТОКА КЫРГЫЗСТАНА

Физические грузопотоки экспорта и импорта Кыргызстан — Россия и Кыргызстан — Беларусь также показывают разнонаправленную динамику с тенденцией к росту.

Грузопоток между Кыргызстаном и Россией

На протяжении 2018–2023 годов Кыргызстан демонстрировал дефицит в торговле с Россией. Вплоть до 2023 года грузопоток по направлению из России в Кыргызстан значительно превышал встречный поток. Кроме того, начиная с 2019 года и до 2022 года показатель объема поставок в Кыргызстан демонстрировал планомерный рост. Так, за четыре года грузопоток в Кыргызстан увеличился на 47% и достиг в 2022 году рекордного значения — 2 950,4 тыс. тонн. Однако в 2023 году объем поставок упал до уровня 2021 года — 2 781,9 млн тонн.

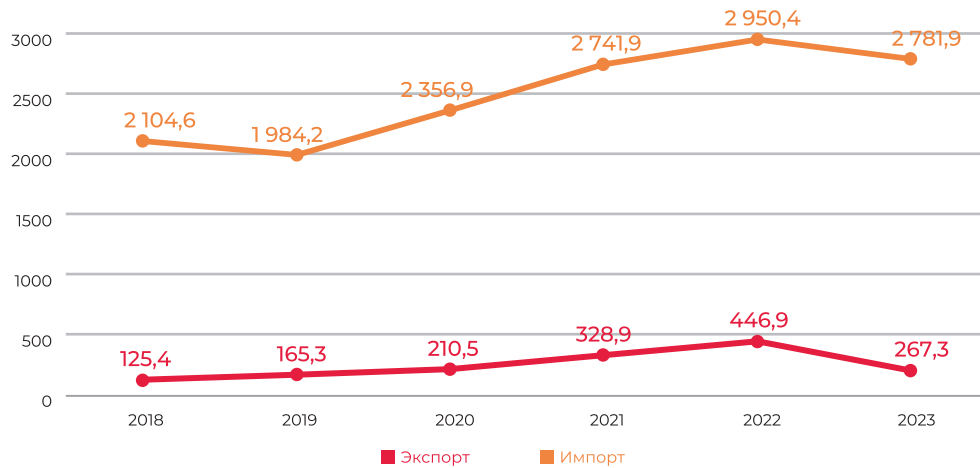
Грузопоток из России в Кыргызстан в 2023 году показал незначительное снижение — на 6%, или на 168,5 тыс. тонн. Такой незначительный спад произошел в связи с изменениями в структуре грузопотока — увеличением объемов по одним товарным позициям и снижением объемов по другим. Основными составляющими грузопотока из России в Кыргызстан стали:

1. Черные металлы: спрос на российскую металлопродукцию, а именно нелегированные горячекатаные прутки, стальные трубы и листовой прокат, в течение продолжительного времени был высоким, но в 2023 году физический импорт черных металлов уменьшился на 255 тыс. тонн.

2. Переработанное топливо: импорт из России снизился на 108 тыс. тонн. В категорию переработанного топлива входят нефтепродукты и нефтяной кокс и битум.

3. Зерно и продукты перемолота: импорт из России увеличился на 112 тыс. тонн. Благодаря увеличению закупок

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И РОССИИ, ТЫС. ТОНН



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

пшеницы, зернобобовых и пшеничной муки в 2023 году Кыргызстану удалось справиться с угрозой повышения цен на социально значимую продукцию и поддержать связанные с ней производства, а именно мукомольные предприятия, работа которых во многом зависит от импортного сырья.

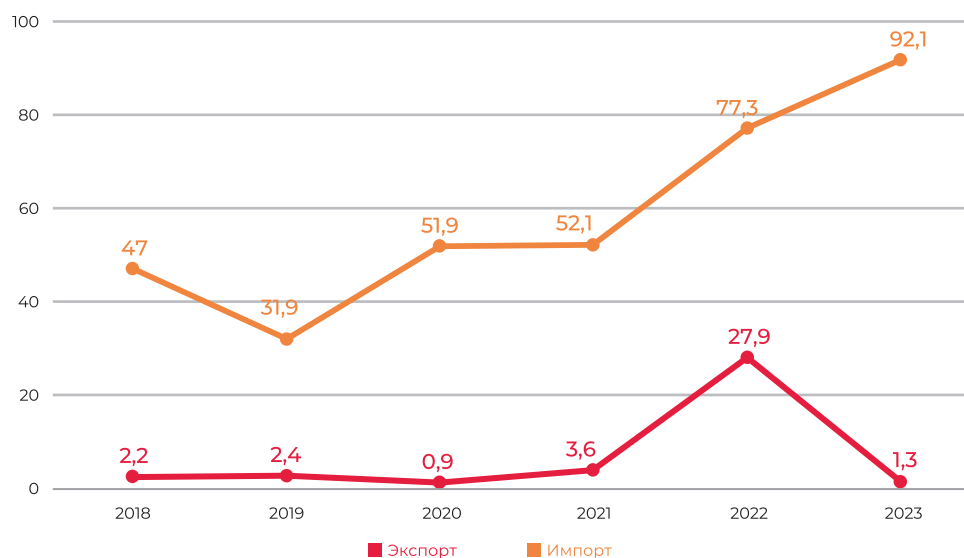
4. Химические вещества и удобрения: импорт азотных, смешанных и калийных удобрений вырос на 67 тыс. тонн, химических веществ (карбонаты, хлориды, бромиды, антифризы) — на 12 тыс. тонн.

5. Металлоизделия: в 2023 году импорт изделий из металлов (алюминиевые емкости, железнодорожные изделия, фитинги, крепежная арматура) увеличился на 34 тыс. тонн.

В 2023 году грузопоток из Кыргызстана в Россию снизился на 40%, физический отток составил 180 тыс. тонн. Основными его составляющими выступают:

1. Текстильные изделия: экспорт хлопчатобумажной пряжи, трикотажных полотен, тканей из Кыргызстана в Россию уменьшился на 98 тыс. тонн в 2023 году. Суще-

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И БЕЛАРУСИ, ТЫС. ТОНН



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

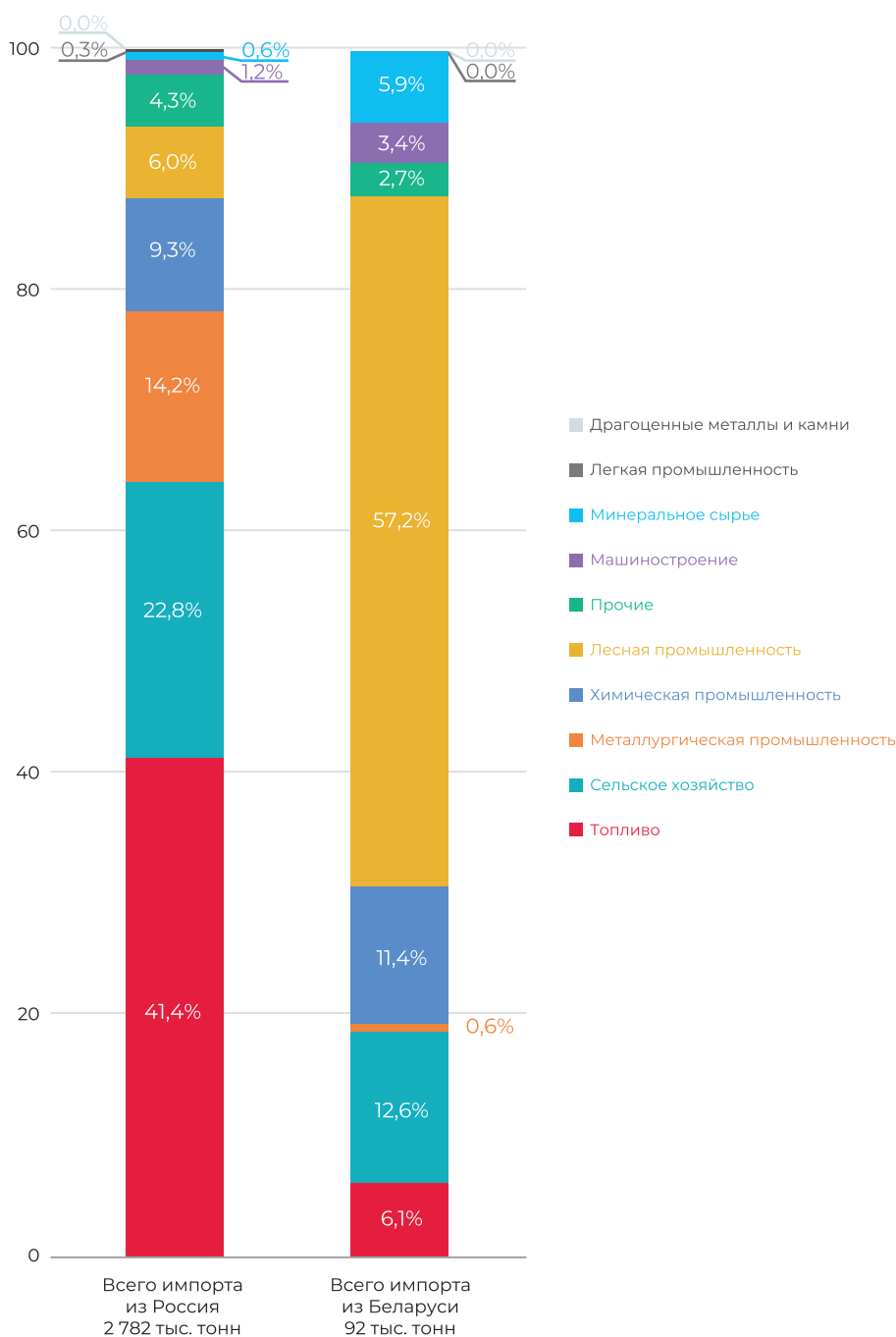
ственное снижение объема могло быть вызвано исчезновением необходимости в приобретении сырья в связи с открытием конечных производств на территории Кыргызстана, где непосредственно отшиваются необходимые текстильные изделия.

2. Одежда: физический прирост экспорта в Россию составил 25 тыс. тонн. Легкая промышленность, которая включает в себя производство текстиля и одежды, является одним из ключевых секторов экономики Кыргыз-

стана. Россия остается основным рынком сбыта женской верхней одежды, произведенной в Кыргызстане: только на Россию приходится 96% экспорта. По сравнению с 2022 годом объем поставок увеличился в пять раз.

3. Лом черных металлов: экспорт лома снизился на 27 тыс. тонн. Причиной резкого снижения поставок стал запрет на вывоз из Кыргызстана лома и отходов черных металлов с целью недопущения критического недостатка сырья для отечественных переработчиков.

СТРУКТУРА ИМПОРТА КЫРГЫЗСТАНА ПО ОТРАСЛЯМ, 2023 ГОД, ТОНН



Источник: Trade Map

АДМИНИСТРАТИВНАЯ КАРТА КЫРГЫЗСТАНА



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

Грузопоток между Кыргызстаном и Беларусью

В течение 2018–2023 гг. физические грузопотоки экспорта и импорта Кыргызстана и Беларуси показывали переменную динамику. На протяжении всего исследуемого периода Кыргызстан имел дефицит в торговле с Беларусью. Начиная с 2019 года грузопоток из Беларуси в Кыргызстан демонстрирует тенденцию к росту, к 2023 году объем поставок в Кыргызстан достиг 92,1 тыс. тонн. Объем экспорта Кыргызстана в Беларусь в 2023 году сократился до 1,3 тыс. тонн по отношению к пиковому показателю в 2022 году.

В 2023 году грузопоток из Беларуси в Кыргызстан показал положительную динамику: абсолютный прирост составил 14,8 тыс. тонн. Основными его составляющими выступают:

1. Изделия из древесины: импорт из Беларуси увеличился на 4 тыс. тонн. В последние годы белорусская продукция деревопереработки (ДСП, ДВП) умеренно экспортировалась в Кыргызстан, однако санкционные ограничения развернули белорусскую лесную отрасль на Восток, что привело к кратному росту поставок древесины в 2022 году и увеличению объема в 2023 году.

2. Химические материалы: в условиях роста спроса на химические продукты в Кыргызстане импорт из Беларуси увеличился на 7,4 тыс. тонн.

Грузопоток из Кыргызстана в Беларусь в 2023 году показал кратное снижение: абсолютный отток экспорта составил 26,6 тыс. тонн. В основной перечень входят:

1. Каменный уголь: в 2022 году Кыргызстан экспортировал 23 тыс. тонн каменного угля в Беларусь, а по

итогам 2023 года экспорт данной продукции совсем прекратился. Причиной стало снижение добычи каменного угля в Кыргызстане, а также переориентация поставок на Казахстан.

2. Автотехника: экспорт автозапчастей в Беларусь снизился на 2 тыс. тонн. Фактором снижения поставок стал переход Беларуси на китайский рынок автотехники.

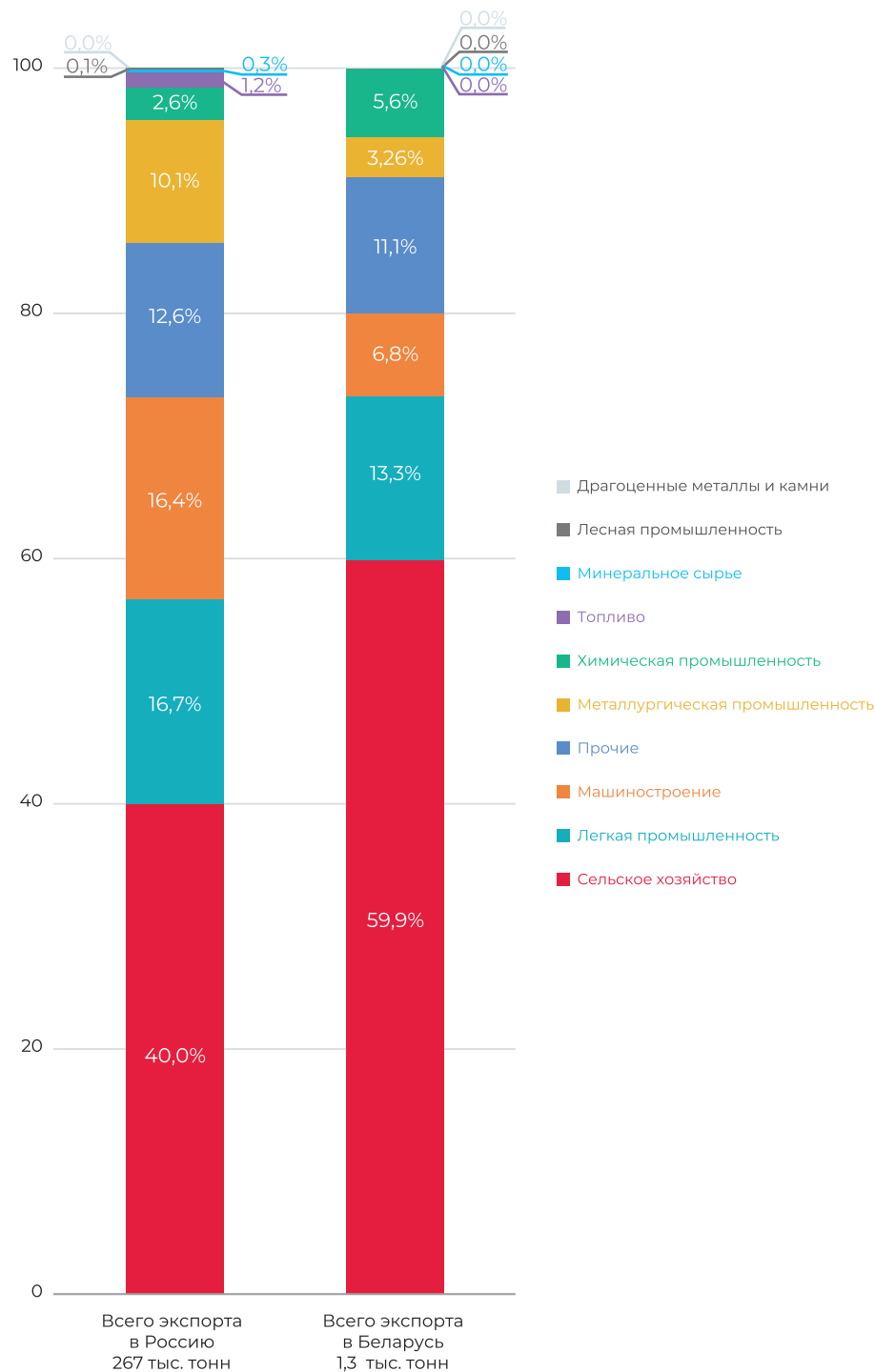
ТОВАРНЫЕ РЫНКИ КЫРГЫЗСТАНА

За 2023 год в грузопотоке из России в Кыргызстан преобладает продукция из переработанного и первичного топлива — 42% физического грузопотока. Эти категории представлены такими видами товаров, как нефтепродукты, торф, нефтяной кокс и битум, ароматические продукты переработки топлива. Следующие 23% грузопотока составляет продукция сельского хозяйства, а именно остатки переработки зерна и бобовых, а также сахар. Из товаров металлургической промышленности (14,2%) среди поставок преимущественно выделяются изделия из черных металлов, алюминий и нелегированная сталь.

Россия является крупным поставщиком топлива в Кыргызстан, поставки нефтепродуктов в республику осуществляются на беспошлинной основе в рамках Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Киргизской Республики о сотрудничестве в сфере поставок нефти и нефтепродуктов. К тому же в 2025 году планируется запуск общего рынка нефти и нефтепродуктов ЕАЭС, который приведет к увеличению объемов поставок нефтепродуктов и оптимизации логистики.

Кыргызстан не способен в полной мере обеспечивать себя зерном, и до 2021 года основной объем пшеницы в

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА КЫРГЫЗСТАНА ПО ОТРАСЛЯМ, 2023 ГОД, ТОНН



Источник: Trade Map

республику поставлял Казахстан. Однако рост цен на пшеницу в 2022 году привел к переориентации на российское зерно, импорт которого на 20-25% дешевле казахского; тенденция продолжилась в 2023 году.

В грузопотоке из Беларуси в Кыргызстан значительную долю занимает продукция лесной промышленности (ДСП,

ДВП, фанера) — 57% физического грузопотока. Следующие две категории импорта из Беларуси — сельское хозяйство и химическая промышленность — занимают 13% и 11% соответственно.

В Кыргызстане лесные ресурсы очень ограничены, вследствие чего управление лесными ресурсами в стране

осуществляется с позиций защитного лесоводства, что означает практически полный запрет на заготовку древесины. В республике действует закон «О запрещении рубки, транспортировки, приобретения и сбыта, заготовки и использования, экспорта особо ценных древесных пород». В силу законодательства производство изделий из дерева работает исключительно на привозных лесоматериалах, в том числе белорусского происхождения. К тому же санкции ЕС в отношении белорусской древесины привели к пересмотру экспортной стратегии лесной отрасли и необходимости разворота товарных потоков с Запада на Восток, что привело к наращиванию объемов поставок в Кыргызстан.

Структура экспорта Кыргызстана в Россию в 2023 году отличается высокой степенью диверсификации. Так же, как и в структуре импорта, выделяются три крупнейшие категории — сельское хозяйство (плодоовощная продукция), легкая промышленность (текстильные изделия) и машиностроение (бытовая техника, автомобили и автозапчасти), составляющие 40%, 17% и 16% соответственно.

Уход с российского рынка европейских брендов предоставляет определенные возможности для кыргызских текстильных производителей. Успешная интеграция Кыргызстана в российский сегмент легкой промышленности обеспечивает синергию между двумя странами. Текстильное производство на территории Кыргызстана распределено относительно равномерно. Значительная часть текстильного производства (29%) сосредоточена в городе Бишкек, затем вторую позицию (28,5%) занимает Джалал-Абадская область, третью позицию (23%) — Чуйская область, и 17% производства сосредоточено в Ошской области. Сотрудничество Кыргызстана и России набирает обороты; при поддержке Российско-Кыргызского фонда развития были запущены текстильная фабрика «Кыргыз Текстиль ЛТД» в Оше и проект «Технополис» в Чуйской области, который предполагает комплекс из соток швейных предприятий.

В грузопотоке из Кыргызстана в Беларусь товарная структура носит ярко выраженную сельскохозяйственную направленность — преобладает продукция животноводства (мясо птицы и говядина) и готовая продовольственная продукция (60%). Следующие 13% грузопотока составляют текстильные материалы и изделия. Металлоизделия, на которые приходится 11% поставок, представлены преимущественно крепежной арматурой и проволокой.

ПОТЕНЦИАЛ МОДАЛЬНОГО СДВИГА И КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ГРУЗОПОТОКА

Кыргызстан не имеет выхода к морю. Развитие ж/д инфраструктуры страны требует значительных инвестиций, поэтому основными транспортными средствами для грузоперевозок остаются автомобильная дорога и воздушный транспорт. Использование данных видов транспорта сказывается на стоимости перевозки грузов в межгосудар-

ственном сообщении. Самым эффективным с точки зрения затрат для перевозки грузов между Кыргызстаном, с одной стороны, и Россией и Беларусью, с другой стороны, представляется железнодорожный транспорт.

Для оценки того, какой потенциальный объем грузопотока может быть переключен с автомобильного транспорта на железнодорожные контейнерные перевозки, были проанализированы все товарные позиции физического экспорта и импорта Кыргызстана из России и Беларуси в 2023 году на предмет того, могут ли они перевозиться в контейнерах.

Из 715 товарных позиций, экспортированных из России в Кыргызстан в 2023 году, как минимум 581 позиция является пригодной для транспортировки по железной дороге — исходя из номенклатуры железнодорожных грузоперевозок, представленной в статистике портала ERAI. Это означает, что из 2 781 870 тонн грузов, перевезенных из России в Кыргызстан за 2023 год, 1 117 457 тонн — потенциальный грузопоток для железной дороги.

Общий количественный объем потенциального железнодорожного грузопотока из России в Кыргызстан составляет 98 285 ДФЭ в год¹, а крупнейшими его составляющими выступают товары металлургической промышленности (прутки нелегированные горячекатаные, стальные трубы и листовая прокат), сельскохозяйственные товарные позиции (продукция животноводства, корма и напитки) и продукция лесной промышленности (ДСП и ДВП). Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему в ДФЭ представлен в таблице ниже.

Проведенный анализ показал, что из 204 411 тонн кыргызского экспорта в Россию почти все товарные позиции являются контейнеропригодными, а именно 186 446 тонн. С учетом товарной структуры количественный объем потенциального железнодорожного грузопотока составляет 17 тыс. ДФЭ в год, при этом наибольший объем приходится на сельскохозяйственную продукцию (орехи, корнеплоды и косточковая продукция) и машиностроение (автозапчасти, бытовая техника). Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному количеству ДФЭ представлен в таблице ниже.

Исходя из товарных позиций грузопотока из Беларуси в Кыргызстан, 90 674 из 92 111 тонн являются контейнеропригодным грузом. Общий объем потенциального железнодорожного грузопотока Беларусь — Кыргызстан составляет 9 тыс. ДФЭ в год.

Расчеты потенциального объема поставок по товарам в ДФЭ демонстрируют, что древесные изделия являются наиболее перспективным направлением грузопотока. Так, для транспортировки таких товарных позиций, как древесно-стружечные плиты и древесно-волокнистые плиты, потребуется больше половины потенциального количества контейнеров — 4 тыс. ДФЭ. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному числу ДФЭ представлен в таблице ниже.

Грузопоток в сообщении Кыргызстан — Беларусь рас-

¹ Для оценки объема в ДФЭ были использованы данные об удельных весах различных товаров (отношение веса к объему по отдельным товарным позициям), рассчитанные на основе статистики грузоперевозок ERAI.

Таблица 1.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ РОССИИ В КЫРГЫЗСТАН В ДФЭ

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2023, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	1 117 457		98 285
1	7214	Металлургическая промышленность	Прутки нелегированные горячекатаные	160 485	11,2	14 353
2	3102	Химическая промышленность	Азотные удобрения	130 580	11,7	11 132
3	4410	Лесная промышленность	Древесно-стружечные плиты	76 364	11,7	6 527
4	7208	Металлургическая промышленность	Листовой прокат	52 357	12,4	4 222
5	7306	Металлургическая промышленность	Стальные трубы	52 846	13,7	3 857
6	0207	Сельское хозяйство	Мясо и субпродукты птицы	13 060	3,6	3 628
7	2202	Сельское хозяйство	Безалкогольные напитки	29 058	10,4	2 794
8	2302	Сельское хозяйство	Корма	27 394	10,9	2 513
9	2009	Сельское хозяйство	Соки фруктовые	14 957	6,0	2 493
10	4410	Лесная промышленность	Древесно-волоконистые плиты	26 074	11,9	2 191
			Прочие	534 282		43 915

Таблица 2.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ КЫРГЫЗСТАНА В РОССИЮ В ДФЭ

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2023, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	186 446		17 205
1	0802	Сельское хозяйство	Орехи, кроме кокосовых, бразильских и кешью	19 085	11,1	1 715
2	8402	Машиностроение	Оборудование для мойки, заполнения или упаковки	12 956	12,3	1 052
3	7005	Прочие	Стекло полированное	11 645	11,5	1 016
4	0706	Сельское хозяйство	Съедобные корнеплоды	7 505	7,8	962
5	7404	Металлургическая промышленность	Медные отходы и лом	10 420	12,3	847
6	6907	Прочие	Облицовочная плитка и схожие изделия	9 648	12,5	773
7	0809	Сельское хозяйство	Косточковые плоды	5 918	8,0	740
8	8708	Машиностроение	Автозапчасти	11 284	18,4	613
9	6002	Легкая промышленность	Узкие трикотажные полотна с эластомерными или резиновыми нитями	5 541	9,9	560
10	6406	Легкая промышленность	Детали обуви, аксессуары	5 020	10,8	465
			Прочие	83 127		7 926

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

Таблица 3.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ БЕЛАРУСИ В КЫРГЫЗСТАН В ДФЭ

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2023, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	90 674		9 117
1	4410	Лесная промышленность	Древесно-стружечные плиты	46 829	12,6	3 724
2	0207	Сельское хозяйство	Мясо и субпродукты птицы	4 181	3,6	1 161
3	1701	Сельское хозяйство	Сахар	3 908	3,9	1 002
4	2501	Минеральное сырье	Поваренная соль	5 463	12,0	455
5	2710	Топливо	Нефтепродукты	5 615	12,4	453
6	4411	Лесная промышленность	Древесно-волоконистые плиты	5 384	12,4	436
7	3402	Химическая промышленность	Моющие средства и ПАВ	4 940	13,4	370
8	8701	Машиностроение	Тракторы и тягачи	2 038	7,3	281
9	6907	Прочие	Облицовочная плитка и схожие изделия	2364	12,5	189
10	3907	Химическая промышленность	Полиацетали, полиэфир, поликарбонаты	2728	21,9	124
			Прочие	9 952		1 045

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

пределен по различным товарным позициям преимущественно сельскохозяйственной отрасли. Весь объем белорусского импорта из Кыргызстана, составляющий 1151 тонну, представлен контейнеропригодными грузами. Следовательно, общий количественный объем потенциально железнодорожного грузопотока из Кыргызстана в Беларусь составляет около 187 ДФЭ в год.

С учетом структуры и объемов текущей взаимной торговли в физическом выражении между Кыргызстаном и Россией и Кыргызстаном и Беларусью ощутима тенденция к железнодорожным контейнерным перевозкам между тремя странами. Однако, учитывая незначительный грузопоток между Кыргызстаном и Беларусью, видна перспектива объединения с грузопотоком в Россию и из нее. Таким образом, при переориентации перевозок между странами «на рельсы» объем экспортного железнодорожного грузопотока в Кыргызстан составит около 107,4 тыс. ДФЭ, импортного — 17,4 тыс. ДФЭ.

ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ

Кыргызстан обладает потенциалом в сфере логистики. Расположение страны, граничащей с Казахстаном, Китаем, Таджикистаном и Узбекистаном, в сердце Центральной Азии делает республику потенциальным транзитным пунктом на маршрутах между этими странами и сопредельными регионами.

Автомобильный транспорт является наиболее широко используемым видом транспорта для логистики в Кыр-

гызстане из-за горного рельефа страны и слаборазвитой железнодорожной сети. В стране имеется разветвленная дорожная сеть, которая облегчает перемещение товаров по всей стране. В 2023 году автомобильным транспортом было перевезено 41 291,9 тыс. тонн грузов, тем самым доля грузов, перевезенных автотранспортом, в структуре грузоперевозок составила 80,9%.

Железнодорожный транспорт имеет устоявшуюся нишу в логистике Кыргызстана. В 2023 году в республике железнодорожным транспортом было перевезено 9 372,8 тыс. тонн грузов, что составляет 18,4% всех грузоперевозок. Кыргызстан работает над улучшением своей железнодорожной инфраструктуры, однако острым остается вопрос развития сети железных дорог внутри республики и интеграции ее с железнодорожными путями в соседних странах.

Основная проблема для Кыргызстана — разорванность железнодорожных сетей. Для ее решения запланировано строительство двух железнодорожных маршрутов, которые должны пересечься между собой и дать импульс развитию экономики страны. На сегодняшний день железная дорога Кыргызстана является тупиковой, она разделена на два географических участка. Северный участок ведет в Казахстан по маршруту Балыкчы — Турксиб, а южный обеспечивает выход к железнодорожным магистралям Китая и Узбекистана. Такая конфигурация является исторической и связана со сложившимся экономико-географическим положением страны и ее регионов.

Первым проектом, направленным на развитие ж/д инфраструктуры, стало строительство железной дороги на

севере страны. В декабре 2022 года в рамках инвестиционного саммита Кыргызстан и Россия подписали Меморандум о совместной реализации проекта строительства железнодорожной линии Балыкчы — Кочкор — Кара-Кече. Железнодорожный маршрут начинается от города Балыкчы в Иссык-Кульской области, далее маршрут пролегает в Нарынскую область до города Кочкора, а затем до крупного угольного месторождения Кара-Кече.

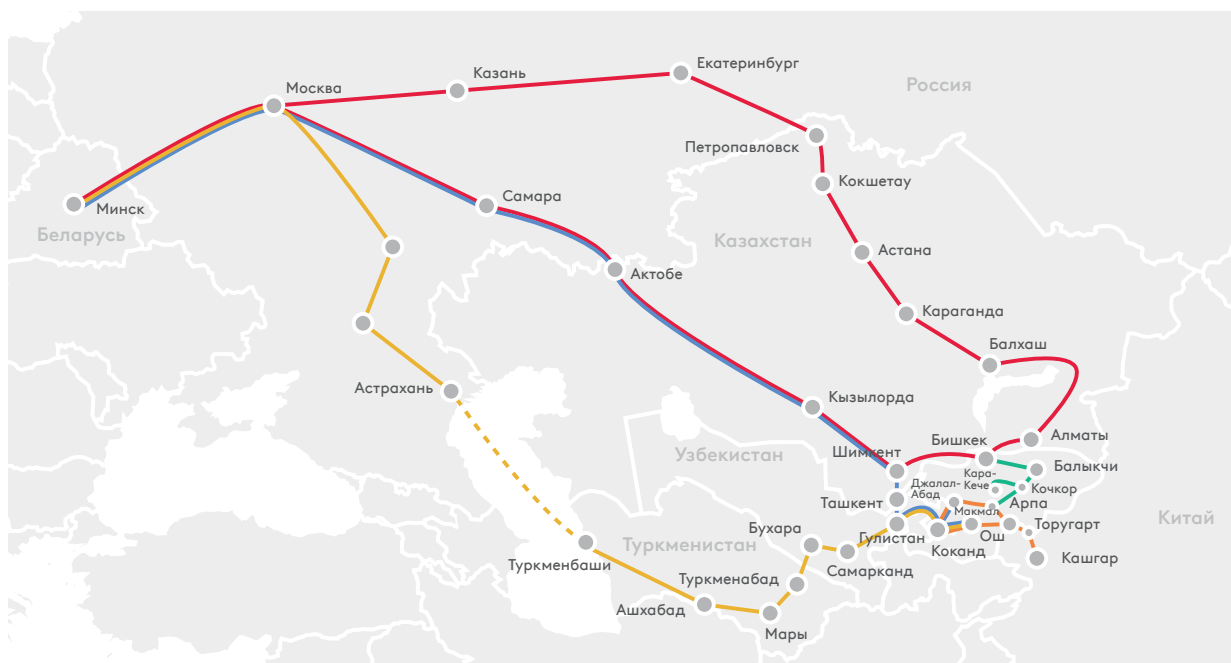
Целесообразность строительства железной дороги Балыкчы — Кочкор — Кара-Кече заключается в перевозке угля от месторождения Кара-Кече до основного потребителя в Бишкеке. Сегодня уголь перевозят автомобильным транспортом до Балыкчы, где затем перегружают в вагоны. Проект железной дороги является первым шагом в соединении разрозненных северного и южного железнодорожных маршрутов в стране. Его реализация не только создаст единую внутреннюю железнодорожную сеть, но также позволит направить экспорт и импорт через север страны в направлении Казахстана, России и в обратном направлении.

Второй уровень целесообразности заключается в том, что новая железная дорога позволит соединить север Кыргызста-

на не только с югом, но и с Китаем через второй масштабный проект Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ). При помощи Китая Кыргызстан существенно диверсифицирует экспортные направления и модернизирует транспортную инфраструктуру. Кыргызский участок железной дороги начнется с перевала Торугарт, где соединится с конечной железнодорожной станцией Кашгар в Китае, откуда железнодорожная линия протянется на северо-запад через Арпу и Макмал до Джалал-Абада, где уже она соединится с железнодорожной сетью Узбекистана. Сопряжение северного маршрута с линией железной дороги ККУ (Балыкчы — Кочкор — Кара-Кече — Макмал — Джалал-Абад) позволит подключиться к транзитным потокам, которые также можно было бы замкнуть на севере Кыргызстана. В результате железнодорожная станция на границе Китая и Кыргызстана в рамках проекта ККУ может даже стать конкурентом для железнодорожных станций Алтынколь и Достык на границе Казахстана и Китая.

Кыргызстан продолжает постепенную модернизацию железных дорог, в первую очередь на севере страны. Одним из самых перспективных для развития транспортного потенциала страны стал проект по электрификации железнодорожной

СХЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ КЫРГЫЗСТАНА С РОССИЕЙ И БЕЛАРУСЬЮ



- Транспортный коридор «Кыргызстан – Казахстан – Россия – Беларусь» [действует]
- Транспортный коридор «Узбекистан – Кыргызстан – Китай» [проектирование]
- Железнодорожный маршрут «Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече» [строительство]
- Южный транспортный коридор (Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Каспийское море – Россия) [меморандум]
- Транспортный коридор «Кыргызстан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь» [действует]

Источник: ERAI

ветки Балыкчы — Турксиб. Действующая ветка проходит по Иссык-Кульской и Чуйской областям Кыргызстана и связывает их с крупным железнодорожным узлом в Казахстане. На сегодняшний день железная дорога Балыкчы — Турксиб остается главной артерией, соединяющей Кыргызстан с другими странами. Реализация проекта позволит повысить скорость движения составов и увеличить пропускную способность линии. Кроме того, в проекте заложена экологическая составляющая: электрификация сократит выбросы.

Новой возможностью для связи России и Беларуси с Кыргызстаном может стать мультимодальный маршрут «Южный транспортный коридор». В ноябре на транспортном форуме ШОС в Узбекистане был подписан меморандум о его формировании и развитии. Маршрут будет начинаться в Кыргызстане, затем пройдет через Узбекистан и Туркменистан до порта Туркменбаши на Каспийском море и далее морским транспортом через акваторию до порта Оля в Астрахани, откуда с помощью железнодорожного сообщения достигнет Беларуси. Однако можно предположить, что начальной точкой маршрута станет Китай. Для этого возможно будет задействовать автомобильную магистраль Китай — Кыргызстан — Узбекистан, но железнодорожный проект КНУ открывает новые перспективы, поэтому строительство данной железнодорожной ветки является стратегической задачей для Кыргызстана.

Отсутствие связи между двумя линиями железных дорог (северной и южной) ограничивает ж/д сообщение Кыргызстана с Россией и Беларусью. Действующими маршрутами для транспортировки грузов из Кыргызстана считаются транспортный ж/д коридор на севере, проходящий через Казахстан, и коридор на юге республики — через Узбекистан и Казахстан. В связи с этим грузоотправители отдают предпочтение автомобильному транспорту, в то время как ж/д контейнерные грузоперевозки все еще остаются перспективным направлением. Анализируя рынок контейнерных железнодорожных грузоперевозок в сообщении Кыргызстан — Россия, следует отметить ограниченное число компаний, оперирующих в данном сегменте, а также низкую транспарентность ценообразования. Расстояние до Москвы от северной части Кыргызстана (Бишкек) преодоле-

вается за 11–15 дней, от южной части (Ош/Джалал-Абад) — за 13–17 дней. Средняя рыночная ставка контейнерных ж/д перевозок составляет порядка 5 500 долл. за СФЭ. При выборе маршрута важную роль играет пересечение нескольких таможенных и государственных границ: так, маршрут на юге Кыргызстана предполагает пересечение двух транзитных стран, в то время как с севера предстоит пересечь только одну. Преимущественно грузоперевозки между Россией и Кыргызстаном осуществляются автомобильным видом транспорта, несмотря на более высокую стоимость перевозки. Так, рыночная стоимость автомобильных контейнерных перевозок Москва — Бишкек варьируется от 5 900 до 6 100 долл. за СФЭ.

Таким образом, отсутствие системы железнодорожного сообщения между севером и югом Кыргызстана, интегрированной в межгосударственное сообщение, выступает сдерживающим фактором развития транспортной инфраструктуры и транзитного потенциала. Решение проблемы разорванности железнодорожной сети позволит направить экспортную и импортную части транзита через север республики по направлению в Россию и Беларусь и обратно. Однако связанность двух полюсов Кыргызстана во многом зависит от строительства железной дороги на юге республики в рамках проекта КНУ, начало которого ожидается в 2024 году. Принимая во внимание то, что данный проект включен в Национальную стратегию развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы, строительство железнодорожной магистрали может растянуться до 2030 года. В случае реализации проекта, безусловно, произойдут изменения в распределении логистических потоков. Маршрут КНУ обеспечит кратчайший путь в сообщении Китай — Европа — Китай, тем самым создавая из Кыргызстана новый транзитный хаб в Центральной Азии. Для России, с другой стороны, реализация данного проекта не только позволит нарастить экспортно-импортные операции с Кыргызстаном, но и открывает дополнительные транспортные маршруты с Китаем и прежде всего с Синьцзян-Уйгурским автономным районом, который во многом заинтересован в развитии торгового сотрудничества с Россией.

<https://index1520.com>



ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

РОССИЯ ПОДДЕРЖИТ: ПЕРСПЕКТИВЫ ДВУХ КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Государства Центральной Азии не имеют прямого выхода к международным морским портам, поэтому развитие новых железнодорожных маршрутов обретает особое значение.

ТАШКЕНТ, 19 фев – Sputnik. Индира Ризаметова. На состоявшемся в конце января втором заседании транспортного бизнес-диалога стран СНГ эксперты высказались о том, что Россия планирует участвовать в развитии двух перспективных транспортных коридоров, которые непосредственно сопряжены с международным транспортным коридором “Север-Юг”, сообщает корреспондент Sputnik Узбекистан со ссылкой на отделение Исполнительного комитета СНГ в Москве.

Речь идет о мультимодальном направлении “Набульский коридор” (Термез – Найбабад – Логар – Харлачи), пролегающем из Узбекистана через афганскую столицу с выходом на Пакистан, и о коридоре “Китай – Кыргызстан – Узбекистан” (Нашгар – Торугарт – Арпа – Макмал – Джалабабад).

В настоящее время оба коридора функционируют в мультимодальном формате, т.е. процесс имеет характер смешанных перевозок (авто- и железнодорожный транспорт). Однако, с реализацией проектов по строительству железных дорог на данных участках грузооборот между странами-участницами может существенно возрасти, считают эксперты.

Основной причиной прогресса послужит сокращение времени в пути, сроков доставки и, главное, стоимости транспортировки грузов между странами Северо-Восточной Европы, России, Китаем и Южной, Юго-Восточной Азии, а также между Китаем и Южной Европой через Центральную Азию.

Немаловажным фактором для развития коридора также станет увеличение объемов грузовой номенклатуры, поскольку товарные поезда имеют преимущество по объемам перевозок.

Интересы пересекаются разные

И “Набульский коридор”, и “Китай – Кыргызстан – Узбекистан” пересекают территорию Узбекистана, что в перспективе послужит увеличению экспорта транспортно-логистических услуг страны, считают опрошенные Sputnik Узбекистан эксперты.

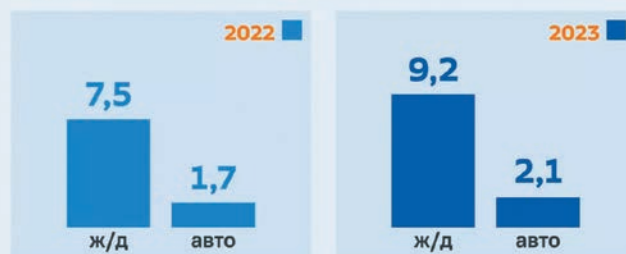
“Правительство Республики Узбекистан поставлена цель по дальнейшему повышению экспортного потенциала и доведению объемов экспорта республики к 2026 году до \$30 млрд, а к 2030 году – до \$45 млрд. Для достижения данной цели обозначены задачи, в том числе по увеличению экспорта транспортных услуг”, – рассказывает самостоятельный соискатель базовой докторантуры Института

макроэкономических и региональных исследований при Набмине РУз Дилдора Ибрагимова.

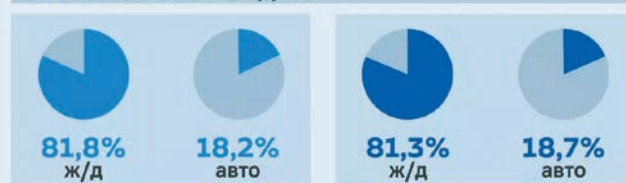
Согласно данным Агентства статистики Узбекистана, объем транзитных грузов, прошедших через Узбекистан в 2023 году, составил 11,3 млн тонн, что на 2,1 млн тонн или на 22,8% больше аналогичного периода предыдущего года.

Объемы транзитных грузов через Узбекистан

млн тонн



% от общего объема грузов



Источник: Агентство статистики Узбекистана

SPUTNIK

Между тем, новые проекты развития железнодорожных и автодорожных линий компенсируют дефицит магистральной инфраструктуры в ЦА, что представляет интерес и для других стран. К примеру, для бизнес-компаний РФ, заинтересованных в создании дополнительных точек импорта/экспорта в российское экономическое пространство в “по-ясе добрососедства” и дают точки роста у партнеров, отмечают эксперты.

“Если брать условный рейтинг интересов Москвы, то, как мне кажется, “Набульский коридор” рассматривают в более широкой перспективе мультимодального маршрута Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан. Его понимают в Москве как сегмент международного транспортного коридора Север-Юг, хотя не всегда так называют напрямую”, – рассказал научный эксперт НаСПИИ института стратегических исследований (НИСИ) Александр Караваев.

Эксперт поделился и тем, что помимо движения товаров ж/д магистраль будет содействовать развитию международного проекта CASA-1000, призванного сформировать так называемый единый энергетический рынок между странами Центральной и Южной Азии.

Узбекские специалисты акцентируют внимание на том, что “Набульскую” магистраль можно построить сразу электрифицированной, что очень важно для организации перевозок на участках со сложным горным рельефом.

В данном случае весьма важным моментом является дальнейшее развитие электросетей в Афганистане. В частности, параллельно с прокладкой кабульского направления ж/д планируется реализовать проект строительства ЛЭП “Сурхан – Пули-Хумри”, которая позволит увеличить поставки электроэнергии из Узбекистана в Афганистан на 70%, до 6 млрд кВт/ч в год.

Когда начнется строительство коридора “Китай – Кыргызстан – Узбекистан”?

В свое время данный проектируемый железнодорожный маршрут громко называли сухопутным Суэцким каналом, так как он позволит связать Восток и Запад кратчайшим и выгодным путем. В частности, маршрут из КНР в Южную Европу сократится на 900 км, а сроки доставки грузов – до одной недели. В настоящее время средний срок доставки контейнерных грузов из Китая в Европу морским транспортом составляет от 15 до 30 дней.

Новый железнодорожный маршрут будет начинаться в китайском Кашгаре, далее путь пролегает через труднопроходимый Торугартский перевал с выходом через кыргызские Арпу, Макмал и Джалалабад на узбекскую станцию Савай.

“Идея реализации этого проекта была озвучена еще в 1997 году на очередной встрече ТРАСЕКА, но ввиду различных причин вопрос откладывался. Новая железнодорожная магистраль позволит доставлять грузы из Тихоокеанского региона и Китая через Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан в Иран и Турцию, и далее в страны ЕС, то есть станет альтернативным логистическим маршрутом торговли между КНР и Европой”, – рассказал координатор коридора «Алматы – Тегеран – Стамбул» от ЕЭК ООН, эксперт в области железнодорожного транспорта, кандидат технических наук (PhD), старший научный сотрудник Умидулла Ибрагимов.

Он также отметил, что действующие маршруты сегодня уже не справляются с растущими потребностями мировой экономики, тогда как новый путь, формирующийся в свете инициатив ТРАСЕКА (“Один пояс – один путь”), станет решением многих проблем.

Эксперт обратил внимание и на тот факт, что в настоящее время доля стран ЦА в глобальных доходах от экспорта транспортных услуг не превышает одного процента.

“Новый коридор позволит наладить прямое ж/д сообщение Кыргызстана и Узбекистана и со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, что, безусловно, станет основой для повышения благосостояния обеих стран”, – добавил Ибрагимов.

Согласно данным Нацагентства по инвестициям республики Кыргызстан, в 2024 году ожидается начало строитель-

ства железной дороги Кыргызстан – Китай – Узбекистан, а по информации Министерства инвестиций, промышленности и торговли Узбекистана, в настоящее время стороны предварительно согласовали 486-километровый железнодорожный маршрут.

Большая часть маршрута – порядка 312 км – будет проходить по территории Кыргызстана. Общая стоимость проекта оценивается до \$5 млрд, а срок строительства – 3-5 лет.

«На регулярных встречах с коллегами из Кыргызстана не раз отмечалось, что железнодорожный коридор Китай – Кыргызстан – Узбекистан для самого Кыргызстана является самым первостепенным и необходимым. Объясняется это тем, что после реализации проекта на доходах от его эксплуатации железнодорожники самостоятельно могли бы реализовать строительство линии Балыкчи – Ночкор – Макмал, связав Север и Юг Республики без привлечения кредитных средств», – поделился Умидулла Ибрагимов.

“Набульский коридор”: какие страны готовы поддержать проект

Проект железной дороги “Термез – Найбабад – Логар – Харлачи”, которая обеспечит выход на пакистанские морские порты “Нарачи” и “Насем”, свяжет всю Евразийскую железнодорожную систему с Южноазиатской через Афганистан и будет способствовать повышению транзитного потенциала ЦА, привлечению потоков грузов, возродит историческую роль региона – перекрестка Великого Шелкового пути, а также свяжет регионы Евразии кратчайшим сухопутным маршрутом, отмечают опрошенные Sputnik Узбекистан эксперты.

В начале февраля этого года в Ташкенте в рамках четырехсторонней встречи представителей Афганистана, Узбекистана, Пакистана и Катара обсуждались различные аспекты “Набульского коридора”, включая механизмы финансирования, вопросы строительства и технические детали.

Представители Катарских железных дорог продемонстрировали свою готовность участвовать и инвестировать в данный проект. Ранее заинтересованность в поддержке и участии в проекте выразила также ОАЭ.

В эти дни Ташкент посещает делегация РФ во главе с Министром промышленности и торговли Денисом Мантуровым в составе Главного исполнительного директора ОАО РЖД Олега Белозёрова и др., где одним из обсуждаемых вопросов обозначен “Набульский коридор”.

“Помимо фактического назначения коридора по транзиту от России в Пакистан через Узбекистан и сопредельный Афганистан, он будет иметь для узбекской экономики мультипликативный эффект, связанный с подключением к узловым трансвидовым развязкам (перегрузка с ж/д на автотранспорт, и наоборот), возникновением новых логистических услуг, расширением складов и терминалов вдоль маршрута”, – рассказал научный эксперт НИСИ Александр Караваев.

Специалист также пояснил, что на первом этапе грузооборот будет достаточно скромный – от силы 3 - 4,5 млн тонн. И даже над ним нужно будет поработать. Опыт МТК Север-Юг по каспийским сегментам показал, что начальный период является самым сложным, но потом прирост пойдет значительный.

“Не исключено, что значительная доля российских поставок ГСМ и нефти в Пакистан могут быть переведены на этот маршрут. В свою очередь Пакистан готов экспортировать в Россию порядка 26 видов товаров, включая сухофрукты, одежду, хирургические инструменты и агропродукцию. Это логично в свете санкций – иметь “внутренний” сухопутный маршрут, не привязанный к логистике и финансовой среде евроатлантической группы”, – добавил Караваяев.

Между тем Умидулла Ибрагимов пояснил, что общая предварительно оцениваемая стоимость “Набульского” сегмента в \$6,9 млрд позволяет говорить, что это будет крупнейший инфраструктурный проект в ЦА, управление которым должен взять на себя Ташкент, учитывая, что Узбекистан находится в процессе создания пула инвесторов.

Эксперты сходятся во мнении – реализация проекта даст мощный импульс формированию новых транзитных железнодорожных коридоров, развитию транспортно-логистического и транзитного потенциала Афганистана (а также его интеграции в региональные и международные транспортные коридоры) и развитию социально-экономического, промышленного потенциала и сельского хозяйства провинций вдоль маршрута, плюс – созданию новых отраслей промышленности в Афганистане.

“Создавая единую железнодорожную инфраструктуру стран ЕС, СНГ, Китая со странами Южной и Юго-Восточной Азии (Афганистан, Пакистан, Индия, Бангладеш и др.), проект позволит без дополнительных расходов обеспечить скорейшую транспортировку грузов по новому коридору “Север-Юг”, соединить крупнейшие рынки, создать уникальные возможности для Афганистана, формируя огромные транзитные потоки – до 20 млн тонн в год до 2030 года”, –

рассказала Дилдора Ибрагимова.

Кроме того, эксперт добавила, что в экономический оборот вовлекаются десятки месторождений полезных ископаемых, расположенных в центральной части Афганистана, создаются новые рабочие места и формируются новые профессии в стране, в том числе связанные с эксплуатацией железнодорожного транспорта. По ее оценке, до 15 млн жителей региона станут благополучателями от реализации проекта.

В целом по оценке международной аудит-консалтинговой корпорации “Ernst & Young”, реализация проекта ж/д “Узбекистан – Афганистан – Пакистан” позволит сократить сроки и стоимость транспортировки грузов на 30-40%. Расчетные объемы перевозок уже в первые годы эксплуатации могут вырасти до 3 млн тонн, а к 2030 году – до более чем 20 млн тонн в год.

Хорошо известно, что государства Центральной Азии не имеют прямого выхода к международным морским портам. Таким образом, новые железнодорожные маршруты, в т.ч. вышеупомянутые “Набульский коридор” и коридор “Китай – Кыргызстан – Узбекистан” в современных условиях обретают особое значение.

Более того, такие страны как Китай, Индия, Пакистан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Россия и Беларусь окажутся в выигрыше от скорейшей реализации этих проектов и их интеграции с другими трансасиатскими железнодорожными коридорами. А Евразия и страны Тихоокеанского региона превратятся в единый транспортно-логистический узел международного масштаба.

<https://e-cis.info>

<https://uz.sputniknews.ru>

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ПОРТАЛ РОССИИ



Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 4(149))

Далее были заслушаны представители железных дорог и других предприятий отрасли, а также гости, всего – более 30 человек. Надо признать, что какого-то практического значения эти выступления не имели. (За исключением представительницы Сахалинской железной дороги, попросившей министра направить на Сахалин партию нового подвижного состава и получившей его согласие.) Ни дискуссии, ни свежих идей, ни их обсуждения.

В заключительном слове Фадеев огласил подписанный Ельциным еще накануне съезда, 16 мая, Указ № 732, одобрявший представленные МПС Основные направления развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 года. В Указе перед железнодорожным транспортом ставились следующие стратегические задачи на обозначенный период: сохранение единой сети федеральных железных дорог; техническое перевооружение и модернизация; удовлетворение спроса на перевозки; проведение сбалансированной тарифной политики.

Какие же реальные меры предусматривались этим документом в разрезе перехода железнодорожного транспорта на работу в рыночных условиях и формирования его новой экономической модели, помимо многочисленных повторений положений, начинавшихся со слов «усилить», «расширить», «усовершенствовать», «развить», «обеспечить», «внедрить» и т. д.? Необходимо выделить следующие.

- Создание Системы фирменного транспортного обслуживания как основы реформирования отношений с клиентурой и переориентация на маркетинговые методы работы с гибкой системой планирования и выполнения заказов.

- Активное формирование условий для участия организаций различных форм собственности в процессе оказания транспортных услуг. В этой связи – обеспечение целесообразного уровня тарифов на перевозку в собственном подвижном составе и гарантированное техническое его обслуживание. Развитие системы собственных отраслевых и дорожных специализированных операторов по видам перевозок, формирование условий для расширения допуска к федеральной железнодорожной инфраструктуре не входящих в систему МПС операторов-перевозчиков, создание межотраслевых товарно-транспортных компаний по основным грузообразующим отраслям.

- Проведение либерализации тарифов в конкурентных секторах перевозок.

- Внесение изменений в нормативную базу и, в частности, в закон «О естественных монополиях» с постановкой вопроса об ограничении его действия для железнодорожного транспорта в определенных сегментах.

- Создание муниципальных пригородных компаний.

- Оптимизация структуры управления отраслью. Переход на двухзвенную систему управления «МПС – железная дорога (общесетевое предприятие)». Укрупнение железных дорог для снижения затрат, образование полигонов с законченной транспортной продукцией, обеспечение максимального наличия дорог с параллельными ходами для организации внутритраслевой конкуренции в транзитных перевозках.

- Выделение в подотрасль с самостоятельным балансом подразделений по перевозкам пассажиров в дальнем следовании.

- Придание противозатратного характера системе формирования доходов. Поиск новых форм самостоятельности предприятий с ориентацией на конечный результат. Снижение внутрихозяйственных финансовых оборотов.

- Выпуск ценных бумаг и приобретение акций других предприятий. Участие в финансово-промышленных группах.

- Переход к контрактным отношениям железнодорожного транспорта с Правительством и субъектами Федерации. Необходимо отработать и задействовать механизм государственного финансирования расходов, связанных с содержанием инфраструктуры, приобретением подвижного состава и др.

То есть если оценивать и доклад Фадеева, и Указ Президента, то можно сказать, что рынок настойчиво стучался в эти документы и даже частично уже проникал в них в каких-то паллиативных формах. Но пока еще по-прежнему не было первого главного шага – разделения функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности, не говоря уже о втором – организации рынков тех или иных видов деятельности, входящих в МПС. Разумеется, на съезде не рассматривалась ни одна из известных в мировой практике моделей железнодорожного рынка: ни путем конкуренции между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний, ни через формирование системы многих независимых операторов с единой инфраструктурой, отделенной от подвижного состава. Пока еще вопрос о структурной реформе не ставился, а без этого все «придумки» в виде сторонних «операторов-перевозчиков» особого значения не имели.

Сам Фадеев впоследствии так комментировал описываемое событие: «Реформа железнодорожного транспорта – это такое ответственное решение, которое должно приниматься не кулуарно, а именно на таких съездах, где участвуют лучшие представители отрасли от рабочего до министра. Интересно, что тогда все подумали, будто это я специально провожу съезд в рамках предвыборной кампании Президента России. На самом деле этого не было. Более того, слово было предоставлено в том числе и тем, кто находился в оппозиции к Ельцину. А сам он именно по этой причине и не пришел на съезд (хотя первоначально это планировалось), а лишь подписал Указ, в котором была одобрена Программа развития железнодорожного транспорта РФ до 2005 года. Помню, мой доклад был подготовлен к 1 мая, и я все девять праздничных дней просидел над ним, выверяя каждое слово. И вот, выступая на съезде, я сказал, в частности, что главный вопрос предстоящей реформы – это отделение перевозок от инфраструктуры с целью создания действительно равных условий для конкуренции перевозчиков. Можно ли было пойти в то время на такое разделение? Я был категорическим противником этого и в 1990-м, и в 1995-м, и в 1999-м, когда начинали работать над Программой структурной реформы, и в 2001 году, когда Правительство ее принимало. При этом даже Греф со мной соглашался и, как известно, в Программе записали, что только в конце третьего этапа (2010 год) надо будет вернуться к этому вопросу и дать оценку относительно создания соответствующих условий для отделения. Вот об этом я и заявил уже тогда, в 1996 году на съезде. Я открыто поставил вопрос: готово ли Правительство сегодня взять инфраструктуру на себя? И сам, после намеренной паузы, ответил: нет, не готово. Это было смелое историческое заявление»¹.

18 июля 1996 года было принято Постановление Правительства РФ № 848, утвердившее новое Положение о МПС, где опять был закреплен принцип единства Министерства как государственного органа исполнительной власти и одновременно хозяйствующего субъекта. Реформы не проходили.

Почему же железнодорожный транспорт долгое время так рьяно отрещивался от рынка, причем именно в те годы, когда в России рождался (естественно, в муках) новый экономический уклад, только один и способный вывести страну из тупика нерациональной экономической системы? Тому имелся целый ряд как объективных, так и субъективных причин.

Прежде всего можно, конечно, было говорить о несовершенстве проектов Анатолия Зайцева и квалифицировать их как проявление в некоторой степени «рыночного романтизма» начальной поры переходного периода. Однако следует признать, что если бы данная идея была реально востребованна в то время, проект был бы, безусловно, подхвачен, увязан с ситуацией на других дорогах, доработан, согласован в различных ведомствах, и из искры возгорелось бы пламя. Этого не случилось, вероятно, потому, что не только отраслевой, но в целом и общественный спрос на такие

предложения в то время не набрал еще критической массы. И действительно, ни Президент, ни Правительство так и не инициировали до 1997 года никаких директивных документов о реформировании МПС. Не было в этом смысле никакого заметного движения и в промышленной среде, кроме разве что примитивных требований возить грузы чуть ли не даром.

Какие же конкретно факторы повлияли на сложившуюся расстановку сил в данной сфере? Во-первых, как элемент макроэкономики и фактор государственной целостности железнодорожный транспорт еще в царской России, а потом и в Советском Союзе, имел важнейшее системообразующее значение, причем имперская политика здесь всегда преобладала над здоровой, самодостаточной экономикой. Понятно, что абсолютно ничего хорошего для страны в этом не было, потому что гипертрофированное преобладание одного вида транспорта над другими является безусловной слабостью государства. Но уж так неразумно в России сложилось, и про российские железные дороги говорили, что они есть не только кровеносная система народного хозяйства страны, но и ее становой хребет. Остановка или сбой в работе железнодорожного транспорта влекли за собой не только дестабилизацию промышленных отраслей, но и возможное политическое обособление целого ряда регионов, особенно Дальнего Востока. О военной сфере и говорить не приходится, и не случайно генералы долгое время просто слышать не хотели ни о каких структурных рыночных реформах в МПС, указывая, что вся военная техника создавалась именно исходя из размеров железнодорожного подвижного состава. То есть здесь, прежде чем что-либо трогать, надо было действительно очень серьезно настроиться.

Во-вторых, железные дороги в Советском Союзе представляли собой не просто целостный хозяйственный комплекс с единым технологическим процессом. Это был некий «орден» со своей иерархией, погонями, чинами и весьма строгой, мало чем отличавшейся от военной, дисциплиной. Кроме того, железнодорожная отрасль еще со времен наркома Феликса Дзержинского развивалась как «государство в государстве». У МПС были свои заводы, фабрики, совхозы, система рабочего снабжения, хорошо оснащенное (часто лучшее в городе) здравоохранение, образовательные учреждения всех уровней, санаторно-курортные комплексы и так далее. Если же говорить о технологии работы железнодорожников, то несведущему человеку здесь достаточно было бы побывать на каком-либо общесетевом селекторном совещании, чтобы получить некоторое понятие об особенностях этой отрасли. Распекания руководителя из центра и тут же по-военному четкие, нацеленные на безусловное выполнение поставленных задач доклады с мест позволяли реально ощущать всю мощь этой, по выражению Фадеева, «машины». Такую организацию вообще крайне трудно реформировать. Ее можно, конечно, развалить, парализовать, но если иметь в виду управляемый процесс целесообразных перемен, то он требует сильной политической воли и качественного руководства.

Продолжение следует.

¹Гурьев А. Я люблю инакомыслящих : интервью с Г. Фадеевым // РЖД-Партнер. 2007. № 8.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

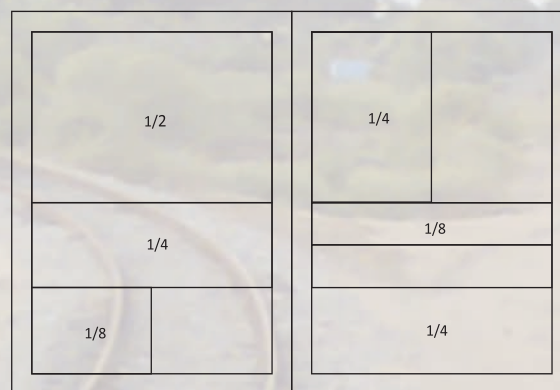
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ 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 «Желдорузел» (г. Москва)
- ООО «КД-Сервис» (Челябинская область, г. Челябинск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «НПК «ТЕХНОВОТУМ» (г. Москва, г. Зеленоград)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)
- ООО «СТРОЙ УНИВЕРСАЛ» (г. Москва)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО НПК «Крона» (Пензенская область, г. Пенза)
- ООО НПП «Электромаш» (Ростовская область, г. Новочеркасск)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.



21-я Каспийская Международная

ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»



TransLogistica
CASPIAN

Организаторы:



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

4 | 5 | 6 ИЮНЯ 2024

БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР / БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

[Facebook](#) TransLogisticaCaspian

[Instagram](#) trans_logistica_caspian

[Twitter](#) #TransLogistica

www.translogistica.az

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:

МС Металлоснабжение и сбыт

30-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2024

Оргкомитет выставки: тел./факс +7 [495] 734-99-66

www.metal-expo.ru