

ДЕПО

3(128) 2022

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

март

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 5

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 7 - 11

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 13

Справочная информация

стр. 1, 15 - 40

С 8 МАРТА!



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПОКАЗАЛА РЕАЛЬНЫЙ РОСТ В ЯНВАРЕ. РОССИЙСКОЕ ПРОМПРОИЗВОДСТВО РОСПО ДВУЗНАЧНЫМИ ТЕМПАМИ

стр. 15 - 16

- ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ЯНВАРЬ 2022

стр. 16 - 21

- ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА СЕТИ РЖД

стр. 22 - 24

- РОСТ МИРОВЫХ ЦЕН НА УГОЛЬ ТОРМОЗИТ ПОСТАВКИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РОССИИ

стр. 25

- ТРЕНДЫ 2021 ГОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫХ ГРУЗОВ, ИХ ВЛИЯНИЕ НА РЫНОК ВАГОНОВ

стр. 26 - 30

- НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНЫМ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТОМ ПОСЛЕДУЮЩИХ 20-30 ЛЕТ БУДЕТ ВОПРОС ДЕКАРБОНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА

стр. 31

- О ПОДХОДАХ К ФОРМИРОВАНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ СТРАТЕГИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ В РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

стр. 31 - 33

- ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ

стр. 34 - 37

РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40



При поддержке:



Организатор:



**8-11
НОЯБРЯ 2022**

**МОСКВА,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2022



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2022



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2022

12+

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

**28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА**

**МЕТАЛЛ
ЭКСПО
2022**

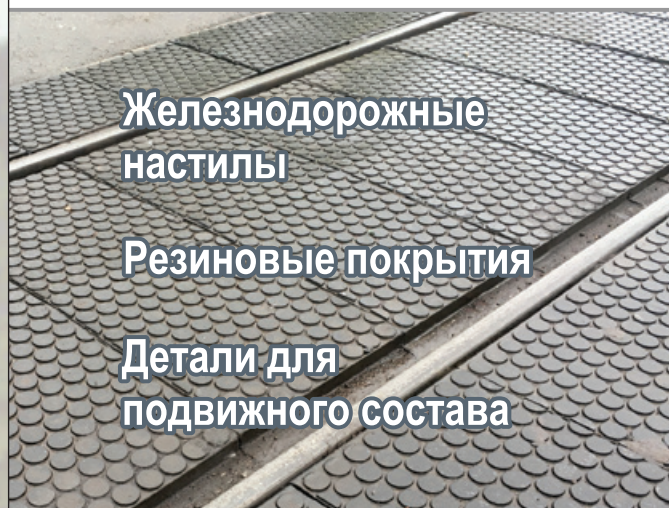
www.metal-expo.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
28-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2022				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 5
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-12, +7 (473) 207-06-10	2
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	3
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "Брянскрезинотехника"	+7 (980) 315-40-77, +7 (980) 315-40-69	3
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	4
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 800 777-17-35, +7 (495) 411-60-04	5
Россия / Свердловская область	Арамль	ООО "МЕТАНОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	5
Россия / Московская область	Дмитров	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	+7 (926) 392-92-76, +7 (499) 922-66-01	5
6-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA SERBIA 2022				6
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				7 - 11
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	8
Казахстан	Алматы	ТОО "Vagon Service Almaty" (Вагон Сервис Алматы)	+7 777 755-50-85, +7 771 732-23-03, +7 776 236-16-99	9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	10
Россия / Московская область	Воскресенск	АО "ЖДЦех"	+7 (496) 444-82-72	10
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, +7 (902) 663-44-03	10
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	11
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2022				12
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ВСР52"	+7 (920) 941-16-06	13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛитСтройКом" (ООО "ЛСК")	+7 (930) 220-03-06	13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99, +7 (812) 605-77-10	13
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2022				14
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 15 - 40
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПОКАЗАЛА РЕАЛЬНЫЙ РОСТ В ЯНВАРЕ. РОССИЙСКОЕ ПРОМПРОИЗВОДСТВО РОСЛО ДВУЗНАЧНЫМИ ТЕМПАМИ				15 - 16
ИНДЕКСЫ ИПЕМ. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ЯНВАРЬ 2022				16 - 21
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА СЕТИ РЖД				22 - 24
РОСТ МИРОВЫХ ЦЕН НА УГОЛЬ ТОРМОЗИТ ПОСТАВКИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РОССИИ				25
ТРЕНДЫ 2021 ГОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫХ ГРУЗОВ, ИХ ВЛИЯНИЕ НА РЫНОК ВАГОНОВ				26 - 30
НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНЫМ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТОМ ПОСЛЕДУЮЩИХ 20-30 ЛЕТ БУДЕТ ВОПРОС ДЕКАРБОНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА				31
О ПОДХОДАХ К ФОРМИРОВАНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ СТРАТЕГИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ В РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ				31 - 33
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2022"				3-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
19-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				4-я сторона обл.
Азербайджан	Баку	Caspian Event Organisers	+994 12 404 1000	

ТОРГОВЫЙ ДОМ
РТИ

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



Железнодорожные
 настилы

Резиновые покрытия

Детали для
 подвижного состава

Доставка РФ и СНГ



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

ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

РАЗРАБОТАНА И ВНЕДРЕНА СОБСТВЕННАЯ
 РАЗРАБОТКА - УНИФИЦИРОВАННЫЙ
 СБОРНЫЙ ЖБ НАСТИЛ
 С РЕЗИНОВЫМИ УПЛОТНИТЕЛЯМИ

ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
 СЛУЖБЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ
 СОБСТВЕННОСТИ РФ №2676772



Наименование	Ед.изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Ж/д переезд 6метров через 1 путь	компент	по запросу	ООО„КСД„	+7(473)207-06-12
С-1	шт.	605 руб. с НДС	ООО„КСД„	+7(473)207-06-12
Р-1	шт.	660руб с НДС	ООО„КСД„	+7(473)207-06-12
С-2	шт.	1760 руб. с НДС	ООО„КСД„	+7(473)207-06-12
С-3	шт.	1650 руб. с НДС	ООО„КСД„	+7(473)207-06-12

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

**РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН**

Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

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

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

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

Наименование	Цена руб. без НДС	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
ДИСК С МЕТАЛЛОКЕРАМИКОЙ 50-330А-82	1 600	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 230(300) ,ГП 300	180 000
ДИСК ВЕДУЩИЙ 50-330А-83А	1 200	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УГП 1200/750/ПР,М	220 000
НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 53-359-00	62 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 230(300)	1 250 000
КЛАПАН ПЛАВНОГО ТРОГАНИЯ 46.30.00.000	45 800	РЕССОРЫ ВПО 55.30.19/20 (КОМПЛЕКТ)	9 500
ЗОЛОТНИКОВАЯ КОРОБКА 50-345-00	69 000	ГИДРОПЕРЕДАЧА УГП 1200/750/ПР/М	2 650 000
КЛАПАННАЯ КОРОБКА 53-358-00	45 000	ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПЕРЕТЯЖКИ ПАКЕТОВ 86.70.02.000 СБ	480 000
БЛОК УПРАВЛЕНИЯ УГП 55-351И-00-КТ (14.50.01.000-КТ)	43 000	ГЛАВНЫЙ ВАЛ 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000	1 700 000
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ УК 25/9-18 97.80.02.100	55 000	МУФТА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ 53-215-00 (ДГНУ 5.00.24.200)	22 000
ВАЛ ФРИКЦИОННЫЙ 53-330-200	360 000	НАСОС ОТКАЧИВАЮЩИЙ 14.25.00.000(64.20.05.000)	42 000
РЕССОРЫ НА УК25/9-18 86.11.51.200 (16 ЛИСТОВ)	52 000	НАСОС ПИТАТЕЛЬНЫЙ 55-310-00	65 000
ПЛАТЫ АНИС..... 1023 (аналоговые)			По запросу



ФСИН



БТПП



ФСНР

БРЯНСКРЕЗИНОТЕХНИКА

Производственное предприятие завод РТИ
ООО «Брянскрезинотехника»

- Пластины для изготовления баллонов ограждения межвагонных переходных площадок (суфле междувагонное), в том числе формовое (монокричное);
- Кольцо уплотнительное 40811-Н – 110,00 руб. с НДС за шт.;
- Кольцо уплотнительное 40812-Н – 70,00 руб. с НДС за шт.;
- Покрытие напольное резиновое «Пазл» 430x430x20 мм, 430x430x5 мм;
- Коврик антивибрационный резиновый универсальный.
тел.8-980-315-40-69 менеджер Екатерина
- Подрельсовые резиновые прокладки (ЦП-143, ЦП-143Н, ЦП-204, ЦП-328, ЦП-361, ЦП-362, ЦП-363, ОП-366);
- Техпластина формовая, рулонная;
- Техпластина ТМКЩ 500x500x40, 500x250x40, 1000x250x40 и другие размеры
тел.8-980-315-40-77 менеджер Виктория

Полная информация на сайте www.brt-rti.ruЗаявки на продукцию можно отправить на электронную почту brt-rti@mail.ru

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



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

Завод-изготовитель железнодорожного оборудования и инструмента:
 - Оборудование для текущего ремонта вагонов в условиях Депо, ПТО, КПА;
 - Оборудование для Вагоносборочных цехов;
 - Оборудование для Колесно-роликовых и тележечных цехов;
 - Кантователи и подъемно-поворотные устройства и пр.



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



Штампованные изделия из металла

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

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

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

Наименование	Цена (руб.)	Компания	Телефон
Комплекты для снятия поглощающих аппаратов КСПА-45, КСПА-66	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка правки люков полувагонов с пневмогидроприводом УПЛН-12	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для закрытия люков полувагонов УГЗЛ-2, 4-60	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для смены поглощающего аппарата с гайковертом УСПА-1	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Прессы автоматизированные запрессовки и распрессовки колесных пар с усилием 150, 200, 400, 630 тс, серия ПГКП	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35

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



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

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



ДУМПКАР (запасные части)

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

ТЕПЛОВОЗ, ЭЛЕКТРОВОЗ

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

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

ВНИМАНИЕ!

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:





6^Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO-RUSSIA SERBIA 2022

6^И БЕЛГРАДСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

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



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ
ПАЛАТА СЕРБИИ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

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

16–18 МАРТА 2022
СЕРБИЯ, БЕЛГРАД

Конгресс-центр METROPOL PALACE
бульвар Короля Александра, 69

+ ONLINE
WWW.EXPORF.RU

WWW.ZARUBEZHEXO.RU

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

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



ТрансЭнергоТрейд

Комплексные скоростные решения в области ж/д подвижного состава



Плановый ремонт

Текущий ремонт

Отстой вагонов

Утилизация вагонов

• Россия • СНГ • Прибалтика

8 (812) 677-95-02, www.transenergytrade.ru
pr@transenergytrade.ru

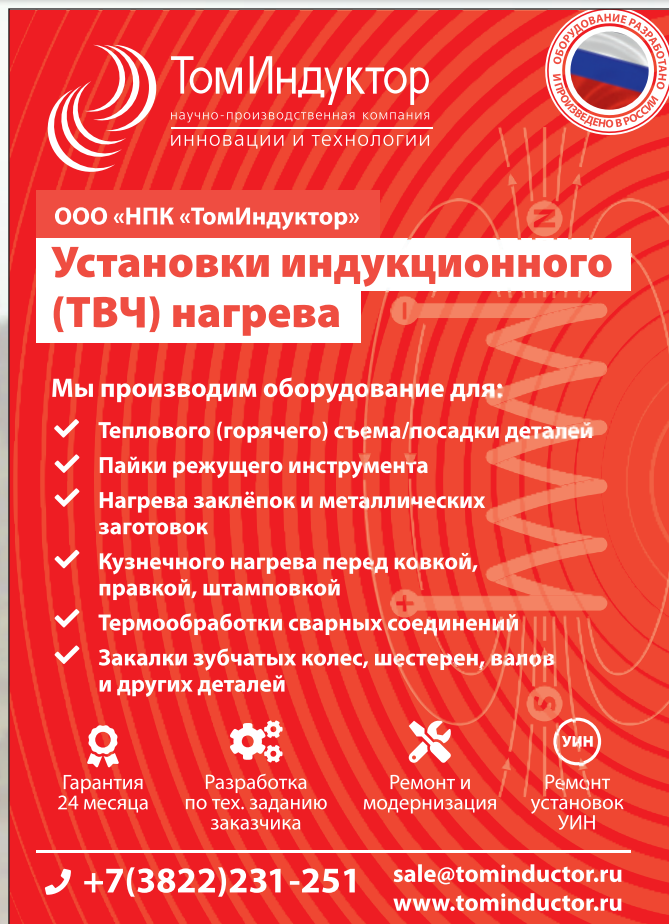
Продажа вагонов

Аренда вагонов

Поставка запчастей

Успех! Доверие! Надежность!

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	ЗВОНИТЕ! 8 (812) 677-95-02 ПИШИТЕ! PR@transenergytrade.ru СМОТРИТЕ! www.transenergytrade.ru
Колесные пары СОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Колесные пары НОНК	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Боковые рамы новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Надрессорные балки новые и б/у	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны под светлые нефтепродукты, мод. 15-5103, 12 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны под вязкие нефтепродукты, мод. 15-1566-06, 20 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны для соляной кислоты, мод. 15-1614-01, 3 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Цистерны для натра едкого, мод. 15-157-02, 4 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы, мод. 13-470, 53 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы, мод. 13-9990, 23 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Фитинговые платформы, мод. 13-9744-06, 2 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Универсальные платформы, мод. 13-2114, 5 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Полувагоны, мод. 12-132, 52 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Полувагоны, мод. 12-296-01, 40 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Крытые вагоны, мод. 11-270, 15 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Хоппер-минераловозы, мод. 19-5153, 3 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Думпкары, мод. 31-673, 35 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Ж/д снегоочиститель, мод. СДГ-М2, 1 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
Ж/д кран, мод. КЖ-562, г/п 25т, 1 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	
ТЕПЛОВОЗ ТГМ-4Б, 1 ед.	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	



ТомИндуктор
научно-производственная компания
инновации и технологии

ООО «НПК «ТомИндуктор»

Установки индукционного (ТВЧ) нагрева

Мы производим оборудование для:

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

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

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



Стоимость такого модуля всего 9625 руб.

+7(980)187-10-55

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

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ!



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

Компания «Vagon Service Almaty» предлагает высококачественные запчасти для Ж/Д вагонов в широком ассортименте их разновидностей и функциональных категорий. Данная продукция поставляется нам от надежных поставщиков, что исключает попадание в продажу деталей и узлов в сборе контрафактного происхождения или бывших в эксплуатации под видом новых изделий.

В нашей компании вы можете подобрать различные запчасти для Ж/Д вагонов для перевозки пассажиров, а также различных грузов. Среди основных категорий нашей продукции:

- Детали тележек, колесные пары и резцы для их обработки;
- Приводы электрогенератора и тормозные системы;
- Системы электро-, водо- и теплоснабжения, а также холодильное оборудование;
- Внутреннее пассажирское оборудование и сантехника;
- Резиновые изделия.
- При этом купить оригинальные запчасти пассажирского вагона вы можете по наиболее выгодным в регионе ценам.

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



ТОО «Vagon Service Almaty» (Вагон Сервис Алматы)
Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Ахтанова, д.43, 3 этаж
+7 771 732-23-03, +7 776 236-16-99
info@vsa.kz, mail@vsa.kz, sales@vsa.kz | <https://vsa.kz>

ЭЛЕКТРОМАШ
 НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

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

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

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

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

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

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



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



ЖДЦех

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

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

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

<https://zdceh.ru>



ЭлТехПрод

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



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

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

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

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

07-09
июня 2022

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8



При поддержке:

АРСС

Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



7-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2022

Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66

000 ВСП52 +7 (920) 941-16-06, +7 (831) 215-01-56
 www.vsp52.ru, www.rels65.ru, vsp@vsp52.ru, info@vsp52.ru

000 ВСП52 осуществляет комплексные поставки МВСП, а также вагонных запчастей.
 Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
 Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,
 Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18
 Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)
 Гайки М27, М24, М22 Шайбы М27, М25, 24, М22 Шайба М25(двухвитковая)
 Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 АППАТЭК, Пластрон
 Противоугон П65, П50 Клемма ПК, КС Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
 Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

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

000 ЛитСтройКом (000 ЛСК)
 +7 (930) 220-03-06, 8 800-350-15-04, info@lisk52.ru,
 oolisk52@mail.ru, www.lisk52.ru, http://oolisk.ru, http://railstorg.ru

Комплектуем из наличия и под заказ любые материалы вст: **новые, бу, резервные, восстановленные.**
 Рассмотрим все ваши предложения. Всегда в наличии более 5400тн вст на складе.
 Делаем комплексные поставки из наличия и под заказ, подберем материалы под ваш бюджет: высылайте заявки - оперативно сделаем расчет.

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

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

000 "ЛСК-НН"
 603155, г. Нижний Новгород, ул. Максима Горького, д. 262, пом. 73, оф. 75
 Тел: +7 (495) 431-08-99, +7 (812) 685-77-10, e-mail: vsp@lsknn.ru
 https://www.lsk33.pdf/ http://lisknn.ru/

000 "ЛСК-НН" - Комплексное снабжение подвижного состава, вагонных запчастей и материалами ВСП. Всегда в наличии более 25 тыс тн материалов.

ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	000 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	000 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	000 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	000 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	000 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	000 "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
АППАТЭК, Пластрон, Противоугон П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	000 "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	000 "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	000 "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки	000 "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	000 "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	000 "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	000 "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, буксовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты. Клин Ханина	000 "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	000 "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Комплекты бруса на дерево и ж/б	000 "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Шпала деревянная и ж/б	000 "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	000 "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Втулка ЦП142, Шайба скоба ЦП138	000 "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99



07-09 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2022

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



ТРУБЫ
РОССИЯ
2022

12+

N1
в мире



При поддержке
The Bright World of Metals

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

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



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПОКАЗАЛА РЕАЛЬНЫЙ РОСТ В ЯНВАРЕ РОССИЙСКОЕ ПРОМПРОИЗВОДСТВО РОСЛО ДВУЗНАЧНЫМИ ТЕМПАМИ

По оценкам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), в начале 2022 года положительная динамика производства и спроса на промышленную продукцию впервые вышла за пределы восстановительного роста. По итогам января производство продемонстрировало двузначные темпы реального роста (10,2%), ранее отмечавшиеся только в периоды восстановления, а спрос – положительную динамику во всех секторах.

Индикаторы состояния производства и спроса на промышленную продукцию в России – индексы ИПЕМ-производство и ИПЕМ-спрос за январь 2022 года значительно выросли: индекс производства – на 10,2% к аналогичному периоду прошлого года, индекс спроса – на 5,8%. О методологии расчёта индексов – в справочной информации.

Впервые за долгое время во всех секторах наблюдается положительная динамика спроса.

Спрос на продукцию добывающих отраслей вырос по итогам января 2022 года на 5,2%. Добыча нефти в январе 2022 году увеличилась на 7,9% до 46,5 млн тонн, экспорт нефти также вырос на 7,9% до 20,2 млн тонн. При этом с августа уровень добычи нефти в рамках сделки ОПЕК+ продолжает ежемесячно увеличиваться на 400 тыс. барр. в сутки, что позволит, по данным Минэнерго России, уже к марту 2022 года восстановить объем добычи нефти, сокращенный в мае 2020 года, на 90%.

Экспортные поставки газа в январе 2022 значительно сократились относительно аналогичного периода прошлого года, при этом уровень заполненности ПХГ в Европе

достиг исторических минимумов и продолжает снижаться (46,3% в январе 2022 года против 62,1% в январе 2021 года). К причинам падения экспорта газа относятся установление тёплых погодных условий на территории Европы, а также рост поставок СПГ из США. При этом поставки в январе 2022 года выросли в Болгарию (на 48,6%), Турцию (на 0,3%). Поставки газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» также продолжают увеличиваться.

Спрос на продукцию среднетехнологичных отраслей промышленности вырос в январе 2022 году на 4,7% к январю 2021 года. Внутренний спрос на черные металлы в январе 2022 года вырос на 15,4%, экспортные поставки сократились на 5,9%. Дополнительное падение экспортных поставок в ближайшие месяцы может быть вызвано повышением с 1 января 2022 года минимального уровня таможенной пошлины на экспорт лома и отходов черных металлов (100 евро/т вместо 70 евро/т), ставка пошлины при этом останется прежней – 5%.

Спрос на цветные металлы в январе 2022 года со стороны внутреннего рынка продолжил расти (+24,7% к январю 2021 года), поставки на внешний рынок также вы-

Динамика индексов развития промышленности*



росли (+7,9%). Негативным фактором для экспорта могут стать намерения США ввести антидемпинговые пошлины на ввоз фольги компании «Русал» в размере 62,18%. Для поддержки производителей принято решение об отмене вывозных таможенных пошлин на алюминиевые сплавы с конца декабря (ранее действовала ставка 15%).

Экспортные поставки цемента в январе 2022 года значительно выросли (+60,7%), внутренний спрос на цемент увеличился на 4,4%. Динамика внутреннего спроса на цемент хорошо коррелирует с динамикой в строительстве. По данным Росстата в декабре 2021 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство», вырос на 8,4% относительно декабря 2020 года.

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в январе 2022 года вырос на 7,2% к январю 2021 года. Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в январе 2022 года выросла к аналогичному периоду прошлого года (+20,0%), поставки на внутренний рынок продолжили расти (+24,3%), при этом поставки в экспортном направлении продолжили падение, сократившись на 25,7%.

Производство легковых автомобилей, по данным Росстата, в декабре 2021 года сократилось на 1,6%. По данным АЕБ, продажи в январе 2022 года также сократи-

лись на 3,7%. К основным причинам падения относится нехватка комплектующих (преимущественно микросхем), выпуск которых был сокращен из-за пандемии коронавируса.

«Весь 2021 год высокие значения промышленных индексов можно было объяснить низкой базой, то есть восстановительным характером значительной части прироста, но в январе 2022 года динамика индексов производства и спроса сохранилась на аномально высоком уровне. — заявил заместитель руководителя департамента исследований ТЭК ИПЕМ Евгений Рудаков. — При этом физические объемы производства ещё не восстановились в нефтяной отрасли, в автопроме и ещё ряде отраслей. То есть потенциал для дальнейшего роста сохраняется. С другой стороны, по ряду прогнозов, уже пройден пик в жилищном строительстве – крупнейшем потребителе продукции металлургии и стройматериалов, что может оказать негативное влияние на динамику внутреннего спроса».

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

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

ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ЯНВАРЬ 2022

ИПЕМ-производство + 10,2%

ИПЕМ-спрос + 5,8%

Основные выводы

Итоги развития промышленности в январе 2022 года (к январю 2021 года):

индекс ИПЕМ-производство	+10,2% (+9,6% за период январь – декабрь 2021 года)
индекс ИПЕМ-спрос	+5,8% (+3,7%)

Индекс ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе в январе 2022 года:

– Добывающие отрасли	+5,2% (+4,8% за период январь – декабрь 2021 года)
– Низкотехнологичные отрасли	+9,8% (+1,1%)
– Среднетехнологичные отрасли	+4,7% (+4,3%)
– Высокотехнологичные отрасли	+7,2% (-5,9%)

Динамика индексов развития промышленности*



* значения индекса ИПЕМ-спрос скорректированы с 2020 года

Спрос: добывающие отрасли

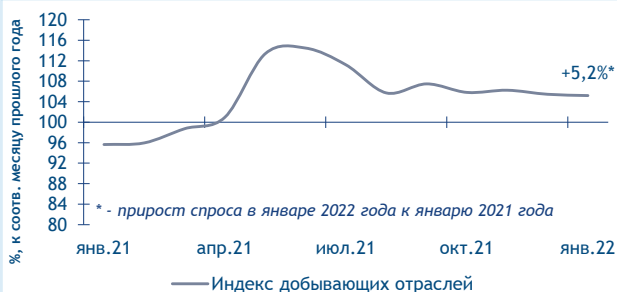
Индекс спроса в добывающих отраслях вырос в январе 2022 года:
+5,2% к январю 2021 года (**+4,8%** за период январь – декабрь 2021 года)

На фоне восстановления мирового спроса на нефть продолжается увеличение согласованного уровня добычи нефти в рамках сделки ОПЕК+. С августа общий для стран-участниц уровень добычи ежемесячно увеличивается на 400 тыс. барр. в сутки, действие соглашения было продлено до декабря 2022 года. При сохранении данной динамики, по данным Минэнерго России, к марту 2022 году объем добычи нефти, сокращенный в мае 2020 года, будет восстановлен на 90%.

В январе 2022 года экспортные поставки газа значительно сократились относительно аналогичного периода прошлого года, при этом уровень заполненности ПХГ в Европе достиг исторических минимумов и продолжает снижаться (46,3% в январе 2022 года против 62,1% в январе 2021 года). К причинам падения экспорта газа относятся установление тёплых погодных условий на территории Европы, а также рост поставок СПГ из США. Продажи через электронную площадку (ЭТП) «Газпром экспорт» не возобновлены. При этом поставки в январе 2022 года выросли в Болгарию (на 48,6%), Турцию (на 0,3%). Поставки газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири» также продолжают увеличиваться.

В январе 2022 года экспортные поставки угля продолжили падение, несмотря на устойчивый спрос со стороны стран Азии и Европы. Имеющиеся инфраструктурные ограничения на Дальнем Востоке не позволяют провезти весь дополнительный объем угля на рынок стран АТР. На фоне роста спроса на уголь в Европе продолжает расти и стоимость квот на выбросы парниковых газов – в системе EU ETS в январе 2022 года цены достигли 85 € / т CO₂.

Динамика индекса спроса добывающих отраслей



Добыча нефти в январе 2022 года выросла на **7,9%** относительно января 2021 года, экспорт нефти – на **7,9%** (см. слайд №8).

Добыча газа в январе 2022 года увеличилась на **1,1%** относительно января прошлого года, экспорт газа в дальнее зарубежье сократился на **41,2%** (см. слайд №9).

Добыча угля в январе 2022 года увеличилась на **3,6%** относительно аналогичного периода прошлого года, экспорт угля сократился на **2,0%** (см. слайд №10).

Спрос: низкотехнологичные отрасли

Индекс спроса на продукцию низкотехнологичных отраслей в январе 2022 года вырос:
+9,8% к январю 2021 года (**+1,1%** за период январь – декабрь 2021 года)

По данным Росстата, в декабре 2021 года производство в большинстве подотраслей легкой промышленности продолжило рост относительно аналогичного периода прошлого года: производство кожи и изделий из кожи увеличилось на **11,7%** (**+11,4%** за период январь – декабрь 2021 года), пищевых продуктов – на **7,5%** (**+3,2%**), текстильное производство – на **4,4%** (**+7,5%**), производство напитков – на **9,3%** (**+8,6%**), производство одежды сократилось на **6,2%** (**+3,0%**).

Динамика индекса спроса низкотехнологичных отраслей



В январе 2022 года состоялось открытие новых крупных производств в низкотехнологичных отраслях:

- открыто производство обуви для медперсонала в Тверской области (инвестиции 0,5 млрд руб.).

Спрос: среднетехнологичные отрасли

Индекс спроса в среднетехнологичных отраслях в январе 2022 года вырос: **+4,7%** к январю 2021 года (**+4,3%** за период январь – декабрь 2021 года)

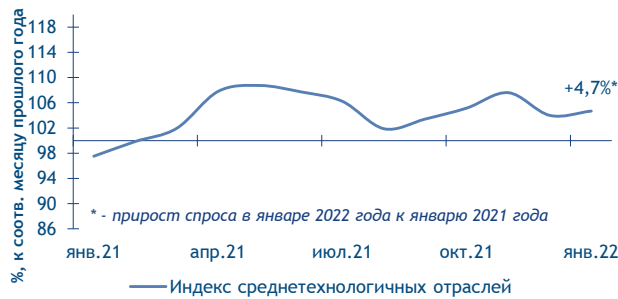
Внутренний спрос на черные металлы в январе 2022 года вырос на **15,4%** (**+3,4%** за январь – декабрь 2021 года), экспортные поставки сократились на **5,9%** (**+4,1%**). Дополнительное падение экспортных поставок в ближайшие месяцы может быть вызвано повышением с 1 января 2022 года минимального уровня таможенной пошлины на экспорт лома и отходов черных металлов (100 евро/т вместо 70 евро/т), ставка пошлины при этом останется прежней – 5%.

Спрос на цветные металлы в январе 2022 года со стороны внутреннего рынка продолжил расти (**+24,7%**, **+41,6%**), поставки на внешний рынок также выросли (**+7,9%**, **-9,2%**). Негативным фактором для экспорта могут стать намерения США ввести антидемпинговые пошлины на ввоз фольги компании «Русал» в размере 62,18%. Для поддержки производителей принято решение об отмене вывозных таможенных пошлин на алюминиевые сплавы с конца декабря (ранее действовала ставка 15%).

Спрос на химические и минеральные удобрения в январе 2022 года вырос на внутреннем рынке (**+2,9%**, **-0,7%**), поставки на внешний рынок сократились (**-7,9%**, **+3,8%**).

Экспортные поставки цемента в январе 2022 года значительно выросли на **60,7%** (**+6,8%**), внутренний спрос на цемент увеличился на **4,4%** (**+3,1%**). Динамика внутреннего спроса на цемент хорошо коррелирует с динамикой в строительстве. По данным Росстата в декабре 2021 года объем работ, выполненных по виду деятельности «строительство» вырос на **8,4%** относительно декабря 2020 года (**+6,0%** за период январь – декабрь 2021 года).

Динамика индекса спроса среднетехнологичных отраслей



В январе 2022 года состоялось открытие новых крупных производств:

- открыто производство промышленных изоляционных материалов в Республике Башкортостан (инвестиции более 1,0 млрд руб.);
- запущено производство катанки на новом сортопрокатном цехе Абинского электрометаллургического завода (инвестиции 6,2 млрд руб.).

Спрос: высокотехнологичные отрасли

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в январе 2022 года вырос: **+7,2%** к январю 2021 года (**-5,9%** за период январь – декабрь 2021 года)

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в январе 2022 года выросла к аналогичному периоду прошлого года (**+20,0%**; **+17,5%** за период январь – декабрь 2021 года), поставки на внутренний рынок продолжили расти (**+24,3%**, **+20,0%**), при этом поставки в экспортном направлении продолжили падение на **25,7%** (**-6,4%**).

Производство легковых автомобилей по данным Росстата в декабре 2021 года сократилось на **1,6%** (**+8,2%** за период январь – декабрь 2021 года). По данным АЕБ продажи в январе 2022 года также сократились на **3,7%** (**+4,3%** за период январь – декабрь 2021 года). К основным причинам падения относится нехватка комплектующих (преимущественно микросхем), выпуск которых был сокращен из-за пандемии коронавируса.

Продолжается рост выпуска грузовых вагонов (**+18,6%** в декабре 2021 года, **+10,4%** за период январь – декабрь 2021 года).

В январе 2022 года состоялось открытие новых крупных производств в высокотехнологичных отраслях:
– открыто производство беспилотных летательных аппаратов в Московской области.

Динамика индекса спроса высокотехнологичных отраслей



Динамика отгрузки на внутренний и внешний рынок по основным категориям машиностроительной продукции в январе 2022 года:

Категория оборудования	Внутренние поставки		Экспорт	
	январь 22 / январь 21	янв. - дек. 21 / янв. - дек. 20	январь 22 / январь 21	янв. - дек. 21 / янв. - дек. 20
Горношахтное	-55,8%	-1,5%	-	-40,0%
Детали машин	41,7%	38,8%	-58,9%	-55,3%
Металлургическое	-28,9%	-10,4%	23,5%	26,6%
Различного назначения	4,5%	37,1%	в 3 раза	-27,6%
Строительно-дорожное	55,3%	35,7%	113,5%	65,3%
Электро-техническое	16,7%	-4,8%	-99,5%	95,5%
Энергетическое	58,3%	-23,8%	-22,0%	-10,9%

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в январе 2022 года:

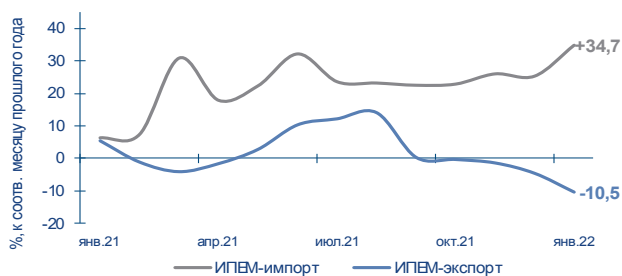
индекс ИПЕМ-импорт – +34,7%

индекс ИПЕМ-экспорт – -10,5%

Отгрузка товаров на внешний и внутренний рынок

Основные категории	Отгрузка на внутренний рынок		Отгрузка на внешний рынок	
	январь 2022 / январь 2021	янв. - дек. 2021 / янв. - дек. 2021	январь 2022 / январь 2021	янв. - дек. 2021 / янв. - дек. 2021
каменный уголь	8,8%	1,4%	-7,0%	4,6%
черные металлы	15,4%	3,4%	-13,5%	4,1%
цветные металлы	24,7%	41,6%	-5,8%	-9,2%
лом черных металлов	-18,2%	14,9%	-34,7%	0,6%
руда железная и марганцевая	4,1%	0,8%	-16,9%	-7,4%
руда цветная и серное сырье	-7,1%	-3,5%	-22,8%	6,9%
цемент	4,4%	3,1%	83,2%	6,8%
строительные грузы	4,0%	-5,2%	4,2%	13,5%
химические и минеральные удобрения	2,9%	-0,7%	6,5%	3,8%
лесные грузы	3,4%	7,0%	-30,1%	-4,8%

Динамика индексов



Отгрузка товаров на внутренний рынок



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

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

Добыча нефти



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	январь 2022	
	млн т	к январю 2021
ПАО «НК «Роснефть»	15,7	4,5%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	6,7	12,9%
ПАО «Сургутнефтегаз»	5,2	15,2%
ПАО «Газпром нефть»	4,9	4,1%
ПАО «Татнефть»	2,4	10,8%
ПАО «НОВАТЭК»	1,0	-4,4%

Ключевые показатели нефтедобывающей отрасли

Основные показатели	январь 2022		янв. - дек. 2021	
	млн т	к янв. 2021	млн т	к янв. - дек. 2020
Добыча нефти	46,5	7,9%	523,6	2,1%
Первичная переработка нефти на НПЗ России	25,4	9,5%	280,5	3,9%
Экспорт нефти	20,2	7,9%	225,0	-3,2%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:*	37,8	9,6%	422,4	1,5%
сырой нефти	21,8	16,6%	238,1	1,3%
нефтепродуктов	12,5	1,6%	146,7	2,7%

Средняя цена нефти



Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль

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



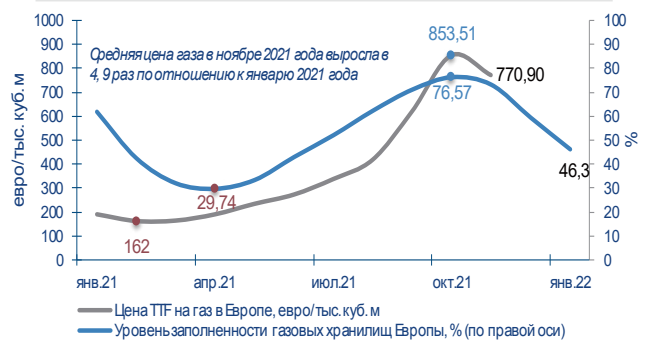
Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	январь 2022	
	млрд м³	к январю 2021
ПАО «Газпром»	47,4	0,9%
ПАО «НОВАТЭК»*	6,7	6,8%
ПАО «НК «Роснефть»*	3,6	1,5%
ПАО «Газпром нефть»*	3,0	16,6%
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	1,7	-7,7%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	0,8	-1,0%
ПАО НК «Руснефть»*	0,2	-4,0%
ПАО «Татнефть»*	0,1	10,5%
ПАО «НГК «Славнефть»*	0,1	10,6%
ПАО АНК «Башнефть»*	0,1	4,1%

Ключевые показатели газовой отрасли

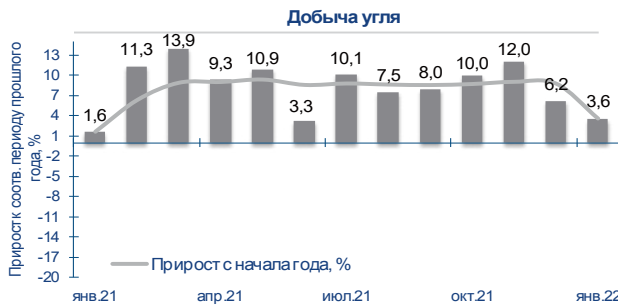
Основные показатели	январь 2022		янв. - дек. 2021	
	млрд м³	к январю 2021	млрд м³	к янв. - дек. 2020
Добыча газа, млрд м³	69,4	1,1%	762,3	10,0%
Экспорт в дальнее зарубежье, млрд м³	11,4	-41,2%	185,1	3,2%
Перевалка сжиженного газа в российских портах**, млн т	3,0	0,0%	32,3	-0,7%

Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль

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



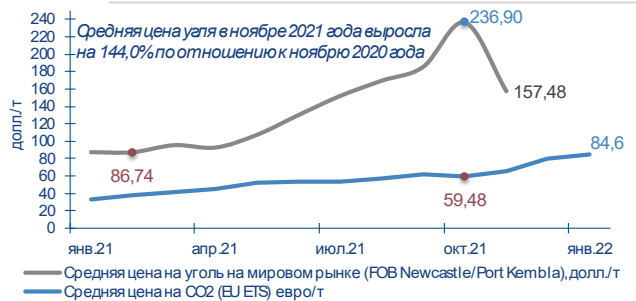
Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	январь 2022	
	млн т	к январю 2021
АО «СУЭК»	8,5	-5,4%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»	2,9	-1,0%
ООО «УК «Сибантрацит»»	2,2	37,8%
АО ХК «СДС-Уголь»	1,2	-22,4%
ООО «Компания Востсибуголь»	1,2	14,2%
ПАО «Южный Кузбасс»	0,6	21,4%
АО «ХК «Якутуголь»	0,2	27,5%

Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	январь 2022		янв. - дек. 2021	
	млн т	к янв. 2021	млн т	к янв. - дек. 2021
Добыча угля	35,8	3,6%	436,6	8,8%
Экспорт угля	16,1	-2,0%	211,7	9,7%
Перевалка угля в российских портах*	15,2	-9,0%	202,7	7,6%

Цена энергетического угля



Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

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

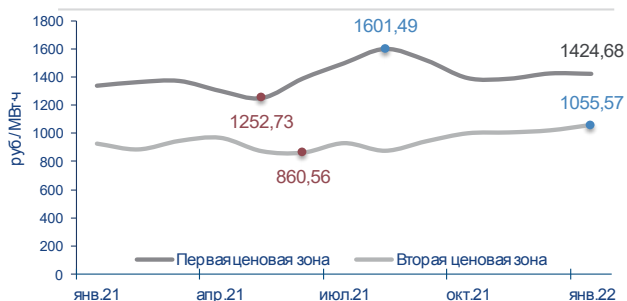
Ключевые показатели

Показатели	январь 2022		янв. - дек. 2021	
	млрд кВт·ч к янв. 2021	3,7%	млрд кВт·ч к янв. - дек. 2020	
Потребление электроэнергии	108,6	3,7%	1 107,1	5,4%
Выработка электроэнергии	111,0	3,6%	1 131,2	6,4%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	январь 2022	январь 2022 / январь 2021
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	-10,2 °С	2,79 °С ↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 424,7	6,3%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 055,6	14,2%



МЕТAPROM.RU/BOARD-RAILWAY -
 ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА СЕТИ РЖД

70,5 млн чел.

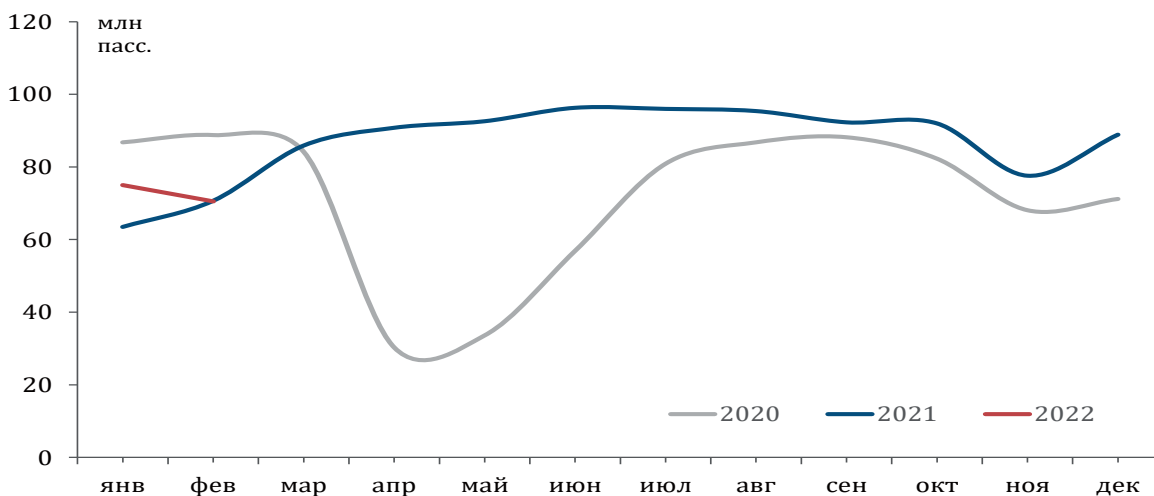
перевезено в феврале 2022 г.

Перевезено
 пассажиров всего

146,9 млн чел.

перевезено в январе-феврале 2022 г.

+8,0% к январю-февралю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

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

65,3 млн чел.

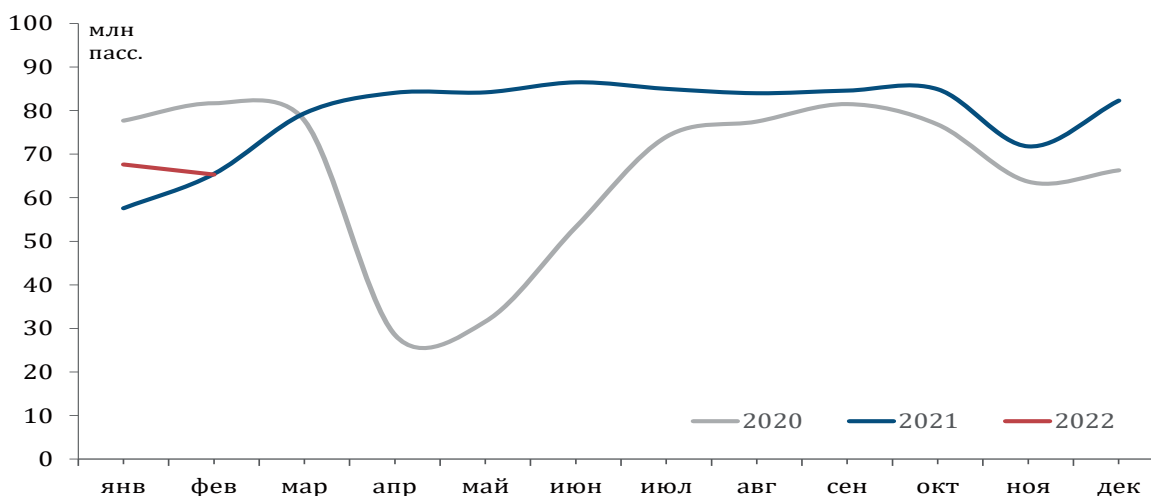
перевезено в феврале 2022 г.

Перевезено пассажиров
 в пригородном сообщении

134,3 млн чел.

перевезено в январе-феврале 2022 г.

+7,5% к январю-февралю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

5,2 млн чел.

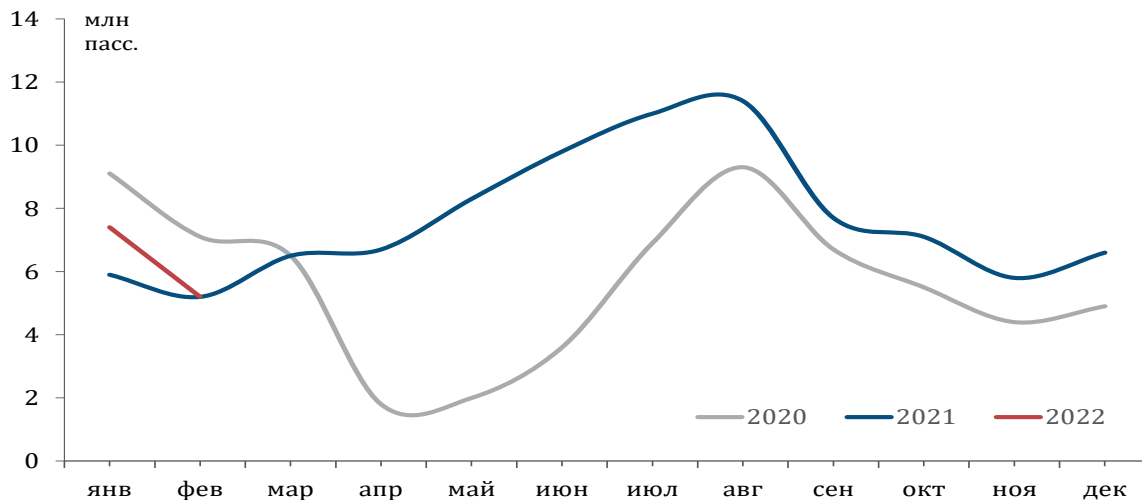
перевезено в феврале 2022 г.

**Перевезено пассажиров
в дальнем следовании**

12,6 млн чел.

перевезено в январе-феврале 2022 г.

+13,7% к январю-февралю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

5,5 млрд пасс.-км

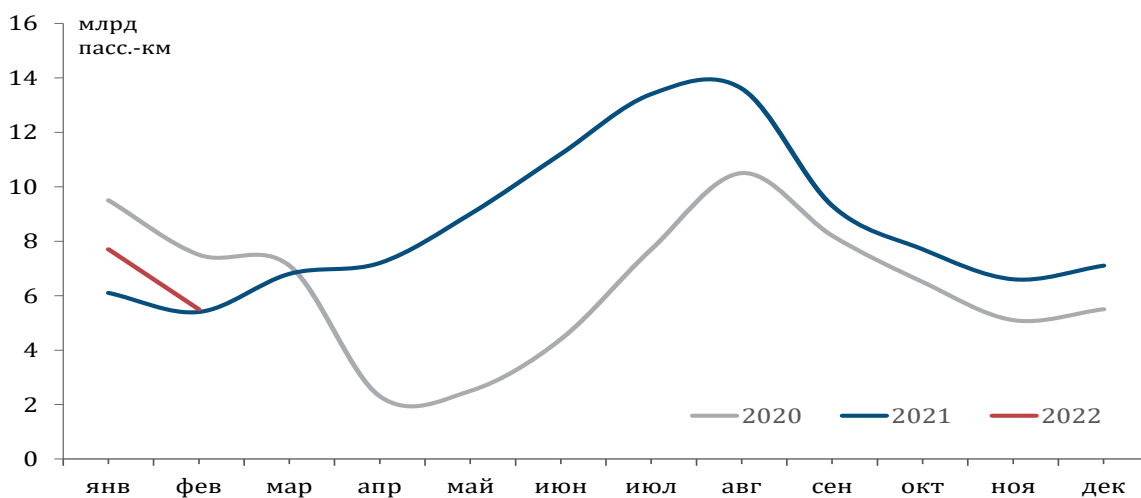
пассажиροоборот в феврале 2022 г.

**Пассажиροоборот
всего**

13,1 млрд пасс.-км

пассажиροоборот в январе-феврале 2022 г.

+12,3% к январю-февралю 2021 г.



Источник: данные пресс-релизов РЖД

1,9 млрд пасс.-км

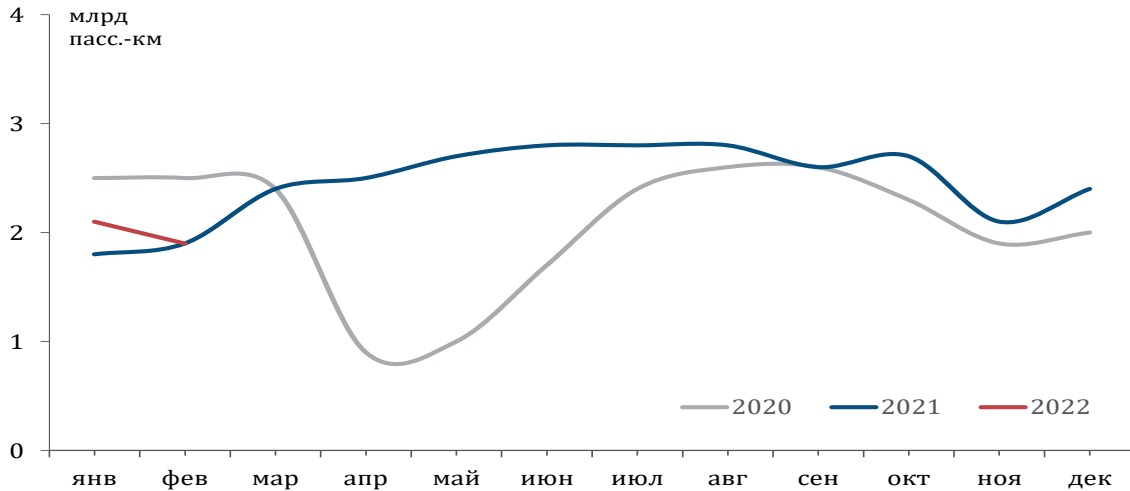
пассажиروоборот в феврале 2022 г.

4,0 млрд пасс.-км

пассажируоборот в январе-феврале 2022 г.

+9,0% к январю-февралю 2021 г.

**Пассажируоборот
 в пригородном сообщении**



Источник: данные пресс-релизов РЖД

3,6 млрд пасс.-км

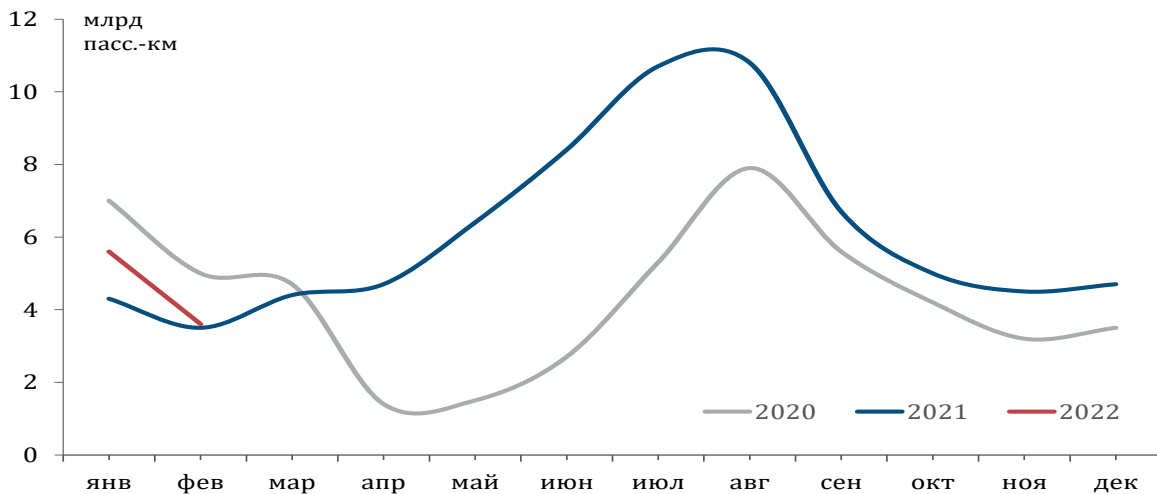
пассажируоборот в феврале 2022 г.

9,1 млрд пасс.-км

пассажируоборот в январе-феврале 2022 г.

+13,8% к январю-февралю 2021 г.

**Пассажируоборот
 в дальнем следовании**



Источник: данные пресс-релизов РЖД

РОСТ МИРОВЫХ ЦЕН НА УГОЛЬ ТОРМОЗИТ ПОСТАВКИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РОССИИ

По данным Института проблем естественных монополий, за период июль-октябрь 2021 года железная дорога потеряла более 3 млн тонн строительных грузов, в первую очередь, щебня. Часть щебня была перевезена альтернативными видами транспорта, но часть груза, необходимого строительному комплексу, осталась невывезенной. О причинах, последствиях и необходимых мерах на XII ежегодной конференции «Рынок железнодорожного подвижного состава и операторских услуг» рассказал заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук.

Форсирование строительства автомагистрали Москва — Казань и решение о продлении ее до Екатеринбурга с требованием завершить проект за три года спровоцировало ажиотажный спрос на отгрузки щебня для его реализации, начавшийся с мая этого года. Одновременно из-за роста цен на мировом рынке угля увеличивались его отправки на экспорт. По данным ИПЕМ, в мае 2021 года на 18% выросла погрузка угля на железной дороге по сравнению с маем 2020 года, и более 50 тыс. полувагонов ушло под его перевозку.

Повышенный спрос на перевозки одновременно со стороны угля и строительных грузов вызвал резкий рост ставок предоставления вагонов, но спрос на вагоны не падал, а дефицит сохранялся. Частично был ограничен прием грузов к перевозке, что было связано в том числе с летними путевыми работами.

«Часть щебня была перевезена альтернативными видами транспорта, например, внутренним водным транспортом и автотранспортом. Однако часть груза, необходимого строительному комплексу, осталась невывезенной,

— рассказал Владимир Савчук. — Не было выполнено более 40 тыс. вагоноотправок. В этой связи на сегодняшний день наблюдается дефицит щебня, который оказывает негативное влияние на строительные работы и реализацию автодорожных проектов».

По мнению ИПЕМ, проблему могло бы решить более раннее планирование поставок, зимний завоз щебня в январе-феврале и заключение долгосрочных контрактов на перевозку строительных материалов для стратегических инфраструктурных проектов. Это позволило бы в значительной мере ослабить влияние на строительную отрасль колебаний спроса на перевозки других грузов по железной дороге.

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

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

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



ТРЕНДЫ 2021 ГОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫХ ГРУЗОВ, ИХ ВЛИЯНИЕ НА РЫНОК ВАГОНОВ

Владимир Савчук, заместитель генерального директора

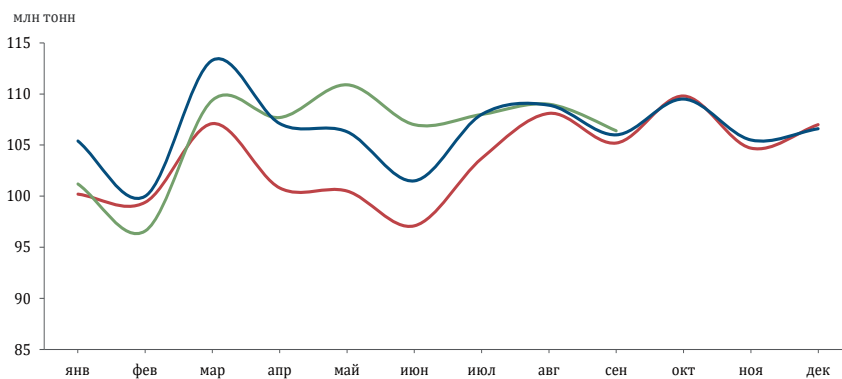
Погрузка на сети ОАО «РЖД» по итогам 9 месяцев 2021 года (1/2)

106,4 млн т | +1,2% к сентябрю 2020 г.
погружено в сентябре 2021 г.

0,96 млрд т | +3,7% к январю-сентябрю 2020 г.
погружено в январе-сентябре 2021 г.

1,7 млн ед.
погружено вагонов* в сентябре 2021 г.

Все грузы



* Оценка АНО «ИПЕМ»

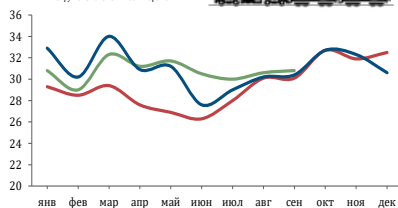
Погрузка на сети ОАО «РЖД» по итогам 9 месяцев 2021 года (2/2)

30,8 млн т | +2,3% к сентябрю 2020 г.
погружено в сентябре 2021 г.

Каменный уголь

276,9 млн т | +8,1% к январю-сентябрю 2020 г.
погружено в январе-сентябре 2021 г.

434,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в сентябре 2021 г.

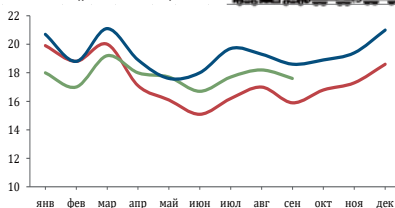


17,6 млн т | +10,7% к сентябрю 2020 г.
погружено в сентябре 2021 г.

Нефть и нефтепродукты

160,1 млн т | +2,6% к январю-сентябрю 2020 г.
погружено в январе-сентябре 2021 г.

303,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в сентябре 2021 г.

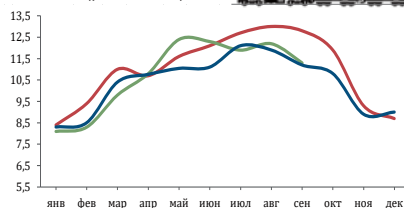


11,3 млн т | -11,7% к сентябрю 2020 г.
погружено в сентябре 2021 г.

Строительные материалы

97,1 млн т | -4,6% к январю-сентябрю 2020 г.
погружено в январе-сентябре 2021 г.

168,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в сентябре 2021 г.

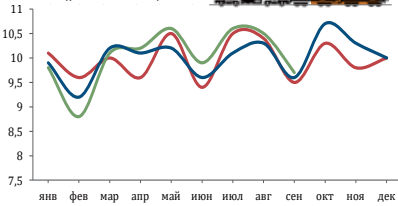


9,7 млн т | +2,1% к сентябрю 2020 г.
погружено в сентябре 2021 г.

Железная руда

90,2 млн т | +0,7% к январю-сентябрю 2020 г.
погружено в январе-сентябре 2021 г.

139,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в сентябре 2021 г.

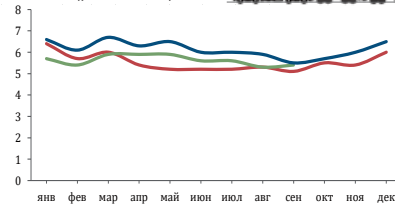


5,4 млн т | +5,9% к сентябрю 2020 г.
погружено в сентябре 2021 г.

Черные металлы

50,7 млн т | +2,3% к январю-сентябрю 2020 г.
погружено в январе-сентябре 2021 г.

85,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в сентябре 2021 г.

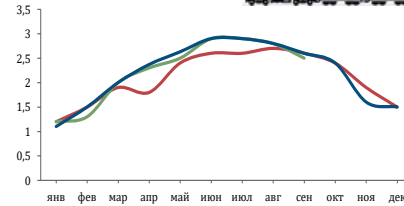


2,5 млн т | -3,8% к сентябрю 2020 г.
погружено в сентябре 2021 г.

Цемент

20,4 млн т | +6,0% к январю-сентябрю 2020 г.
погружено в январе-сентябре 2021 г.

37,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в сентябре 2021 г.

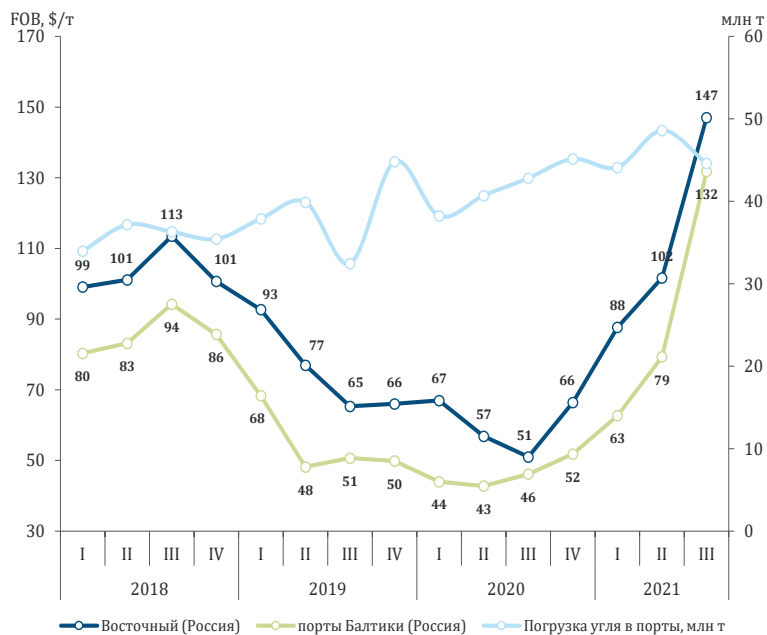


* Оценка АНО «ИПЕМ»

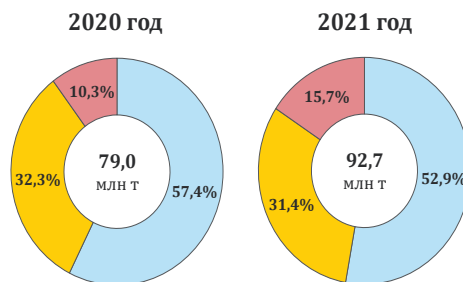
— 2019 — 2020 — 2021

Динамика цен и погрузки угля в сторону портов России

Динамика экспортных цен и погрузки угля в порты России



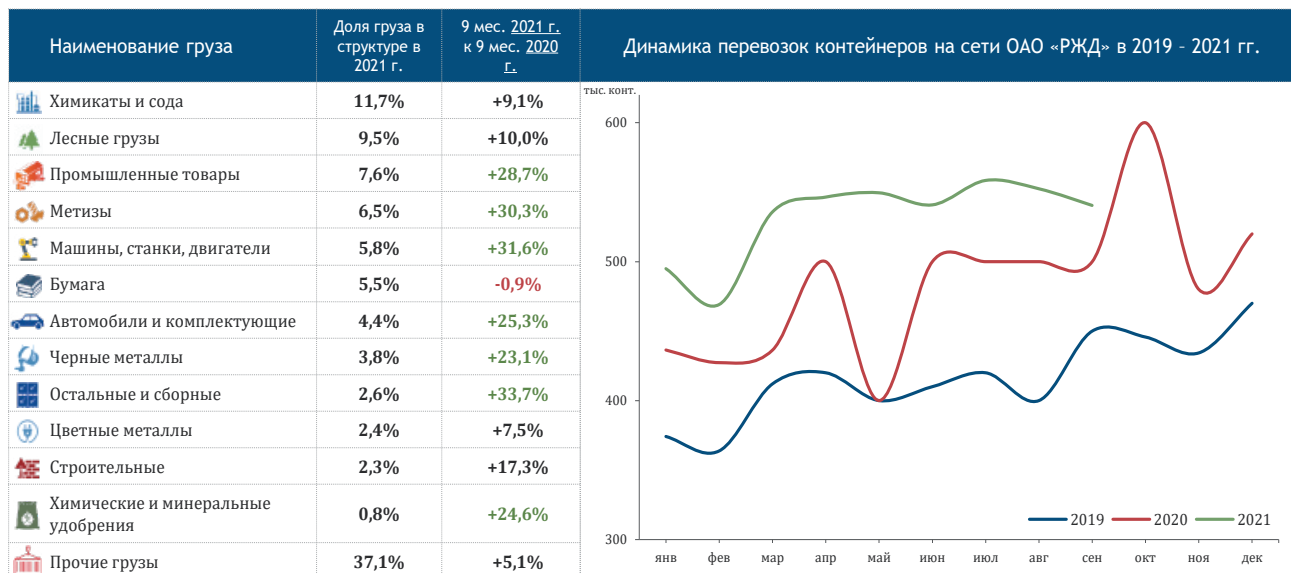
Структура погрузки угля в порты*



Изменение погрузки угля в порты в 2021 г. к 2020 г.*

	млн т	%
Порты Дальнего Востока	+3,7	+8,0%
Порты Северо-Запада	+3,6	+14,1%
Порты Юга	+6,5	+80,0%

Отправки контейнеров железнодорожным транспортом продолжают увеличиваться



Объем перевозок контейнеров на сети ОАО «РЖД» по итогам 2020 года увеличился относительно 2019 года на 16,0%, а по итогам 9 месяцев 2021 года рост составил 13,2% относительно аналогичного периода 2020 года

Структура перевозки контейнеров за 9 месяцев 2021 года



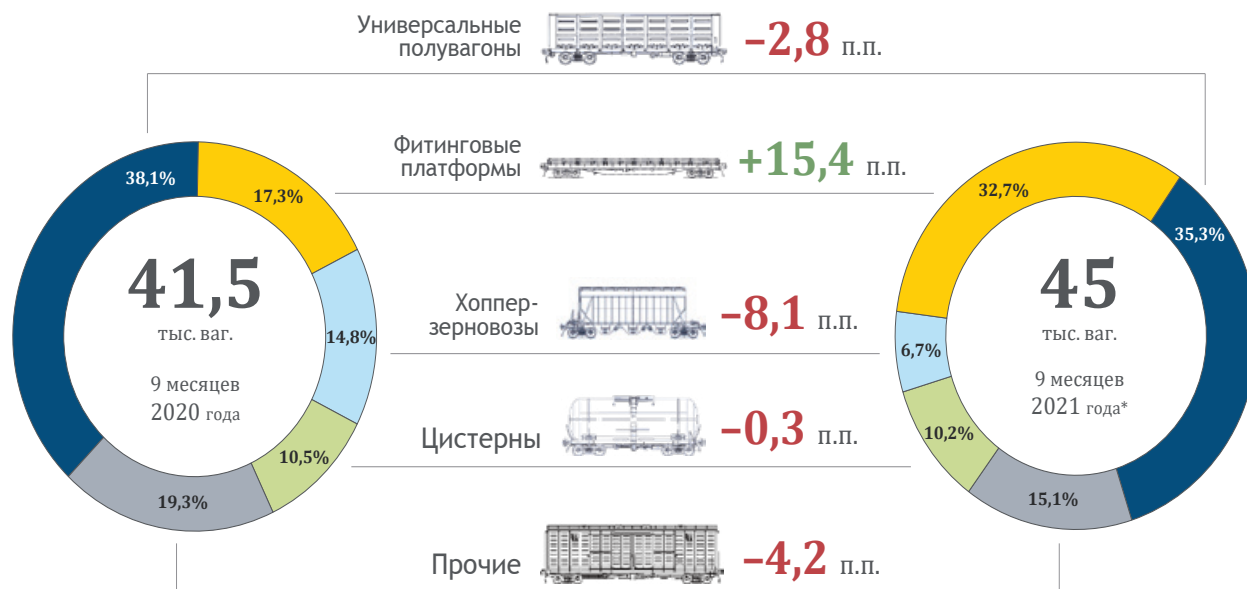
Примечание: * Предварительные данные о выпуске грузовых вагонов ** От общего выпуска полувагонов

Основные тренды 2021 года

















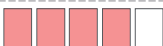


Примечание: * Предварительные данные о выпуске грузовых вагонов ** От общего выпуска полувагонов

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



Примечание: * Предварительные данные о выпуске грузовых вагонов

Риски снижения спроса на грузовые вагоны в 2022-2025 гг.: оценка влияния на вагоностроителей, выполненная в 2019 году

Производитель	Доля в производстве 9 мес. 2019 г.	Влияние рисков снижения спроса
ОВК	 26%	 Умеренное
УВЗ	 23%	 Высокое
Алтайвагон	 14%	 Низкое/умеренное
РМ Рейл	 13%	 Низкое/умеренное
Завод металлоконструкций	 7%	 Низкое
Промтрактор-Вагон	 5%	 Умеренное
Рославльский ВРЗ	 4%	 Низкое
Барнаульский ВРЗ	 4%	 Умеренное/высокое
Трансмаш	 2%	 Низкое


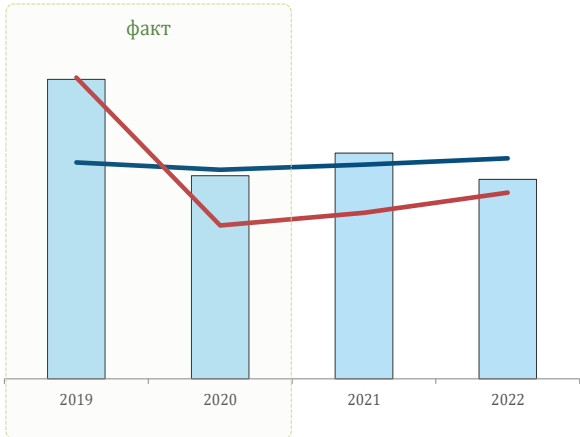


Оценка высвобождения парка грузовых вагонов при сокращении оборота вагона на 1 сутки



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

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

Основные прогнозы развития отрасли до 2023 года

Показатель	2021 год*	Факт 2019-2020 гг. и прогноз до 2022 г.
 Погрузка грузов на сети ОАО «РЖД», млн тонн	1272,2-1280,9	
 Ставка аренды полувагона, руб./сут.	960-1050	
 Выпуск грузовых вагонов, тыс. ед.	59-61	

Примечание: * Прогноз от сентября 2021 года

НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНЫМ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТОМ ПОСЛЕДУЮЩИХ 20-30 ЛЕТ БУДЕТ ВОПРОС ДЕКАРБОНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА

В ходе выступления на круглом столе «Zero Waste. Эко-амбиции как источник модернизации» в рамках международного железнодорожного салона пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо» заместитель генерального директора ИПЕМ Александр Григорьев рассказал о подходах к формированию экологических стратегий железнодорожных компаний в России и зарубежных странах, а также об актуальных экологических аспектах развития железнодорожного транспорта в будущем.

Институт проблем естественных монополий принимал активное участие в подготовке экологической стратегии ОАО «РЖД» до 2030 года. В ходе работы над документом были рассмотрены стратегии в сфере экологии и устойчивого развития 10 крупнейших железнодорожных компаний, осуществляющих перевозки в 7 странах мира, (включая Россию, Германию, Францию, Великобританию, США, Китай и Индию), имеющих открытые и репрезентативные данные по природоохранной деятельности.

Среди анализируемых компаний РЖД отличается наибольшим уровнем детальности проработки публичной экологической стратегии, охвату направлений и раскрытию информации об экологических аспектах деятельности. Сравнение показало, что уже сегодня РЖД по удельным выбросам на единицу приведенной тонно-километровой работы находится на уровне лучших мировых компаний, уступая только французской SNCF. «Наиболее актуальным экологическим аспектом последующих 20-30 лет будет во-

прос декарбонизации транспорта. Это окажет влияние на подвижной состав, технологию перевозок, состав и направление грузопотоков. Цикл внедрения новых технологий в железнодорожном транспорте достаточно длительный: от запроса со стороны эксплуатанта, последующей разработки и опытной эксплуатации, до массового внедрения может проходить 10-15 лет, – рассказал эксперт ИПЕМ. – В этой связи важнейшим вызовом для железнодорожных компаний становится не только определение основных стратегических направлений декарбонизации, но и активное взаимодействие с поставщиками подвижного состава».

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

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

О ПОДХОДАХ К ФОРМИРОВАНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ СТРАТЕГИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ В РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

Введение

Вопросы устойчивого развития в целом и экологические аспекты деятельности железнодорожного транспорта в частности с каждым годом приобретают всё большую актуальность

Все крупнейшие железнодорожные компании мира, уделяют пристальное внимание экологическим аспектам деятельности и, прежде всего, тем технологиям и технологическим решениям, которые способствуют снижению негативного воздействия на окружающую среду.

АНО «ИПЕМ» принимал активное участие в разработке новой экстратегии ОАО «РЖД»

Рассмотрены **10 компаний из 7 стран мира** (Россия, Германия, Франция, Великобритания, США, Китай и Индия)

Аспекты сравнения:



- наличие / отсутствие стратегии экологического развития (отдельно выделенной или как части более общей стратегии развития);
- основные направления экологической деятельности;
- наличие публичных отчётов о ходе реализации экологических аспектов развития;
- наличие показателей по снижению негативного воздействия на окружающую среду.

Подходы к разработке экологических стратегий

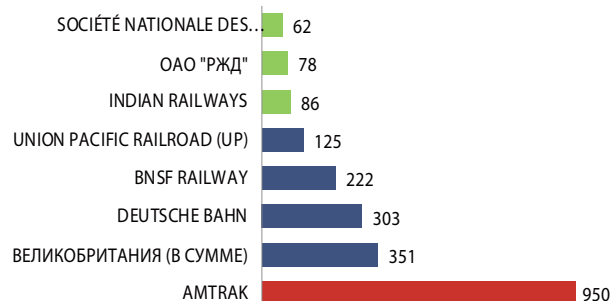
Общие черты и отличия в подходах:

- экологическая стратегия в большинстве случаев рассматривается как часть общей стратегии развития или стратегии устойчивого развития компании;
- ограниченный и разноформатный объем раскрываемой информации об экологических аспектах развития, а также основных и целевых показателях;
- широкая вариативность подходов к разработке стратегий и целевых показателей;
- борьба с изменением климата** (повышение энергоэффективности, снижение выбросов) является наиболее общим для всех компаний и одним из основных аспектов экологической деятельности;
- другим важным направлением экологической деятельности, который в той или иной степени представлен во всех стратегиях, является **управление отходами и их переработка**.

Сравнение результативности:

- возможности прямого сопоставления результативности экологической политики (в том числе в части управления отходами) ограничены.
- единственным критерием, по которому возможно провести сравнение, является управление выбросами парниковых газов в рамках снижения углеродоемкости деятельности.

Удельные выбросы ПГ на единицу работы железнодорожного транспорта, кг CO₂ / 10000 прив. т-км



Цели и направления реализации экологических стратегий крупнейших железнодорожных компаний мира

	ОАО «РЖД»	DEUTSCHE BAHN AG	SNCF	NETWORK RAIL	SWR	UNION PACIFIC RAILROAD	BNSF	AMTRAK	CHINA STATE RAILWAY GROUP (CSRG)	INDIAN RAILWAYS (IR)
Снижение выбросов ПГ и повышение энергоэффективности	●	●	●	●	●	○		○	●	●
Снижение и контроль загрязнения атмосферного воздуха	●								○	
Управление отходами и стоками	●	○	○	●	○			○		
Снижение потребления воды	●				●					●
Снижение и контроль шума	○	○							○	
Сохранение природных экосистем и биоразнообразия	○			●	●				○	
Ликвидация накопленного экологического ущерба	○									

По сравнению с другими компаниями ОАО «РЖД» отличается наибольшим уровнем детальности проработки публичной экологической стратегии, охвату направлений и раскрытию информации об экологических аспектах деятельности.

В климатической политике:

- преобладает долгосрочное и среднесрочное планирование;
- показатели устанавливаются в количественном виде.

В управлении отходами:

- преобладает краткосрочное планирование (цели на 1-2 года);
- показатели количественные, но разные у всех компаний.

Количественные цели:	
●	- долгосрочные (2030 г. и далее)
●	- среднесрочные (2024 -2025 гг.)
○	- краткосрочные и ежегодные
Неколичественные целевые задачи:	
○	- долгосрочные
○	- среднесрочные
○	Бессрочные количественные цели

Технологии снижения негативного воздействия на окружающую среду (НВОС)

Примеры технологий и мероприятий по снижению НВОС

Снижение углеродоёмкости перевозок

Модернизация инфраструктуры, подвижного состава и повышение энергоэффективности:

- электрификация инфраструктуры (Deutsche Bahn , Network Rail и др.)
- переход на альтернативные виды тяги (SNCF с 2021 г. – запуск гибридных поездов, с 2022 г. – запуск поездов на водородном топливе; BNSF - тестирование аккумуляторных электровозов в Калифорнии);
- обновление парка подвижного состава (Amtrak, BNSF новые дизель-электрические локомотивы с повышенной энергоэффективностью).
- внедрение технологий контроля холостого хода (Amtrak, BNSF)
- оборудование локомотивов системами управления энергопотреблением (UP).

Прочие направления:

- переход на LED (светодиодное) освещение (SWR, UP, Amtrak);
- внедрение «калькулятора выбросов» (UP, Amtrak).

Управление отходами и их переработка

Переработка отходов производства (рельсы, металлолом, отработанное машинное масло и др.):



- контракты со специализированными организациями, способными утилизировать тот или иной вид отходов (все компании);
- повторное использование и продления срока службы материалов, например, шпалы из композитного материала на основе переработанного пластика (UP);
- сортировка и переработка рабочей одежды (SNCF);
- переработка кожаных сидений - проект по изготовлению лимитированной линейки вещей, сделанных из переработанных кожаных сидений (Amtrak).

Переработка коммунально-бытовых отходов:

- переработке биоразлагаемых отходов в энергию путем биометанизации (IR).

Выводы

Эффективность экологической политики железнодорожных компаний в значительной степени зависит от их взаимодействия с поставщиками и операторами подвижного состава

- Поставщики ПС  Запрос на новые технологии снижения НВОС создают железнодорожные компании, а разработка и внедрение технологических решений на подвижном составе – сфера деятельности машиностроительных компаний. Эффективная экологическая политика жд компаний невозможна без тесного взаимодействия с поставщиками подвижного состава.
- Операторы ПС  Серым пятном остаются операторы ПС. Например, основную часть шума создают вагоны, однако заинтересованность внедрения новых технологий снижения шумового воздействия среди операторов ПС отсутствует, т.к. за весь шум на жд отвечает перевозчик и владелец инфраструктуры

С учётом актуальности вопросов, связанных с изменением климата в международной и государственной политике, планы по введению с СВМ в Европейском Союзе, наиболее актуальным экологическим аспектом последующих 20-30 лет, будут вопросы декарбонизации транспорта

- **Фактор климатической политики** будет оказывать существенное влияние на подвижной состав, технологию перевозок, состав и направление грузопотоков.
 - **Длительный цикл внедрения новых технологий** в железнодорожном транспорте – от запроса со стороны эксплуатанта, последующей разработки и опытной эксплуатации, до массового внедрения может проходить 10-15 лет.
- Важнейшие вызовы для жд компаний
- определение основных стратегических направлений декарбонизации,
 - учёт возможностей поставщиков тягового подвижного состава:
 - газ?
 - водород?
 - дальнейшая электрификация?
 - сочетание параметров?

Андрей Гурьев

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ

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

Продолжение (начало в № 4 (49) – 2 (127))

РЖД-Партнер, № 9, май 2012 г.

Фарид Хусаинов, кандидат экономических наук**Пока недореформировали**

– Фарид Иосифович, как бы Вы сами определили жанр книги – это академический трактат или, скорее, популярная публицистика?

– Я старался, чтобы получилось нечто среднее. То есть научная монография, но написанная по возможности публицистическим стилем. Главной темой исследования являются экономические реформы в сфере железных дорог. Но реформы – это необъятная тема, которую в небольшой монографии всесторонне осветить невозможно, поэтому многие проблемы остались за скобками.

Основным объектом изучения в данной работе стал рынок грузовых железнодорожных перевозок. Многие не менее интересные аспекты – например вопросы экономики пассажирских перевозок – в книге не затрагиваются. При этом круг исследуемых тем сгруппирован в четыре основных блока, каждому посвящена отдельная глава.

– Первые две главы носят относительно общий характер и написаны так, чтобы быть понятными широкой аудитории, а не только отраслевым специалистам.

– Да, совершенно верно, первая глава посвящена реформированию железных дорог за рубежом: идеологическим и экономическим предпосылкам преобразований. Здесь особый упор сделан на анализе двух альтернативных моделей организации железнодорожной отрасли, получивших в экономической науке условные названия «европейской» и «американской», поэтому освещение реформ в Великобритании и США носит более подробный характер.

Вторая глава рассказывает о структурной реформе в сфере грузовых перевозок в России. В ней рассмотрены предпосылки реструктуризации, дискуссии, которые развернулись в научном и экспертном сообществе на этапе обсуждения Программы реформы и предварительные результаты трех этапов преобразований. Следующие две главы носят уже более прикладной и узкоспециальный характер. Третья посвящена некоторым проблемам системы железнодорожных грузовых тарифов, четвертая – вопросам управления вагонными парками в условиях наличия большого количества различных собственников.

– Каковы Ваши выводы по поводу промежуточных итогов российской реформы и сопоставлению результатов в тех сегментах, где либерализация уже состоялась, и там, где ее еще не было?

– Результаты неоднозначны. С одной стороны, даже половинчатое внедрение рыночных механизмов привело к определенным позитивным переменам. Вместе с тем реформа не затронула некоторые важные сферы, в которых вследствие недореформированности по-прежнему наблюдается стагнация и дефицит. Судите сами: в сегменте оперирования вагонами была проведена либерализация, там появилась частная собственность, децентрализация принятия экономических решений, дерегулирование тарифов – и, как следствие, бурный рост инвестиций в приобретение вагонов, увеличение объемов перевозок и вообще развитие. Наряду с этим в сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта сохраняются основные черты советского министерства – государственная собственность, негибкая административно-командная система управления, отсутствие экономических стимулов и, соответственно, катастрофическое отставание развития инфраструктуры от растущих объемов перевозок и увеличивающегося вагонного парка. Это приводит к повышенной загрузке инфраструктуры и к тому, что она становится тормозом промышленного роста. Аналогично обстоит дело с рынком локомотивной тяги. До сих пор, за небольшими исключениями, у нас практически отсутствует частная собственность на магистральные локомотивы, и именно в этой сфере поныне сохраняется дефицит.

– Не секрет, что в последнее время результаты реформы российских железных дорог стали предметом критики со стороны части научного сообщества, особенно его консервативного крыла.

Высказываются идеи возвращения к модели управления отраслью, принятой в МПС.

– Да, эта дискуссия также нашла свое место в моей монографии. Но для меня очевидно, что основные проблемы функционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не реформами и монополизацией, а как раз, повторяю, недореформированием и незавершенностью проводимых мер и несистемностью отдельных решений. В результате в одном сегменте уже действуют рыночные силы, а в соседнем царит архаичное государственное регулирование. Кстати, такие проблемы

были и при реформировании в Великобритании, а выводы сделали противоположные, что именно реформа виновата во всех бедах.

РЖД-Партнер, № 19, октябрь 2012 г.

Дмитрий Мачерет, первый заместитель председателя Объединенного ученого совета ОАО «РЖД», д. э. н.

Раньше возили грузы, теперь – товары

В рыночных условиях важнейшее значение для благополучия любой компании, в том числе и транспортной, имеет качество ее услуг.

Смена парадигмы развития

– Дмитрий Александрович, раньше качество работы железной дороги определялось у нас в тоннах, километрах, обороте вагонов, сдаче порожняка по стыкам и т. д. Но с переходом к рынку и приватизацией подвижного состава ряд эксплуатационных показателей упал. Как Вы считаете, закономерно ли это? Что теперь, по Вашему мнению, должно стать критериями качества услуг железной дороги? Как их совместить с эксплуатационными нормативами?

– Что касается тонн, тонно-километров и т. п., это, безусловно, очень важные показатели, но они объемные. По этим показателям сопоставлять работу железных дорог в централизованной плановой и рыночной экономике можно только в узкопроизводственном смысле, но не в общеэкономическом. Ведь в централизованной плановой экономике перевозились грузы, а не товары, продукция, произведенная в соответствии с разрядками плановых органов, а не в соответствии со спросом.

И потому объем и производства, и перевозок этой продукции очень слабо характеризовал уровень удовлетворения общественных потребностей.

Теперь обратимся к собственно показателям качества. Как раньше, так и сейчас качество работы железнодорожного транспорта определяется очень большим набором, а точнее – системой показателей. И нельзя сказать, что все они ухудшились с переходом к рынку, вовсе нет! Если мы сравним важнейшие показатели качества эксплуатационной работы сети железных дорог России за последний советский (1991) год с тем, что стало 20 лет спустя, то увидим, что важнейшие качественные показатели существенно улучшены. Например, участковая скорость грузовых поездов в целом за этот период возросла более чем на 8%, а пассажирских – в еще большей степени: дальних – более чем на 15%, пригородных – свыше чем на 12%.

Производительность локомотива увеличена на 65% – это кардинальное улучшение. А резкое замедление оборота вагона, которое фиксируется статистикой, когда вместо привычных 7–9 суток мы видим 14–15, прежде всего связано с изменением системы учета, а также с существенным ростом дальности перевозок.

– А процент порожнего пробега?

– Данный показатель действительно ухудшен: 20 лет назад он составлял 34% (в 80-е гг. был еще ниже), а сейчас превышает 40%. Причем основная часть этого прироста произошла не в последние годы, при приватизации подвижного состава (хотя и этот фактор сыграл роль), а уже в 90-е, когда российские железные дороги, оставаясь еще в традиционной системе МПС, начали работать в рыночном окружении. И здесь можно говорить об определенной закономерности: если на советских железных дорогах уровень порожнего пробега был существенно ниже, чем, например, в США, то в рыночных условиях быстро стал сопоставим. Почему так произошло?

Дело в том, что относительно низкий уровень порожнего пробега вагонов на железных дорогах СССР был связан с централизованной системой прикрепления грузополучателей к грузоотправителям и, как следствие, устойчивостью грузопотоков, что позволяло минимизировать порожние пробеги. Естественно, что при переходе к рыночным отношениям, появлении хозяйственной самостоятельности клиентуры во взаимоотношениях с железными дорогами порожний пробег возрос.

Можно ли это ставить рынку в вину? Если не считать, что «паровоз для машиниста», а исходить из того, что транспорт должен удовлетворять запросы клиентов, то, конечно, нельзя. В конце концов, и порожние пробеги такси в советское время были незначительны, но в дальнейшем, «нерациональный» район, из которого пришлось бы возвращаться порожняком, везти пассажиров никто не хотел (вспомним М. Жванецкого: «Я ему показал свои документы. И он мне показал свои. И по документам нам надо было ехать в разные стороны»). Вряд ли кто всерьез может считать такую ситуацию нормальной. Нужно отметить, что, несмотря на рост порожних пробегов грузовых вагонов, доля грузооборота нетто в грузообороте брутто грузового движения – а это важный показатель технологической эффективности железнодорожного транспорта – возросла с 55,2% в 1991 году до 57,7% в 2011-м. Это достигнуто благодаря повышению статической нагрузки грузового вагона, которая увеличилась на 11,5% и превысила 60-тонный уровень. А это в том числе и результат рыночных отношений.

Ведь частный товаровладелец кровно заинтересован максимально загрузить каждый заказанный им вагон. Подытожим: в целом за два десятилетия возрождения и развития рыночной экономики в России качество эксплуатационной работы железных дорог не снизилось, а возросло. И это свидетельствует об успешной адаптации отрасли к работе в рыночных условиях в ходе проводимой реформы.

– Тем не менее сегодня железнодорожникам приходится разделять такие понятия, как «качество эксплуатационной работы» и «качество продукции». – Совершенно верно. Качество эксплуатационной работы – это, так сказать, внутреннее свойство. Оно, безусловно, важно и для клиентов – без качества внутренних процессов не может быть качества обслуживания, не может быть приемлемого уровня себестоимости перевозок и товаров. И

все-таки показатели эксплуатационной работы интересуют клиента лишь опосредованно. Непосредственно же он заинтересован в высоком качестве транспортного обслуживания, то есть в высокой скорости, а главное – в надежности доставки товара, удобстве оформления документов, информационном сопровождении и т. д. Рассмотрим ключевой показатель качества транспортного обслуживания товаровладельцев – надежность доставки товаров. В советские годы с опозданием доставлялось 30–40% (!) всех отправок, а мелких (наиболее ценные грузы) – свыше половины. При этом учет скорости и надежности доставки был несовершенен, а при управлении вагонопотоками эти показатели, как правило, в расчет вообще не принимались. На многих маршрутах, даже при строгом соблюдении технологии перевозок, выполнении графика движения и нормативов станционных простоев, было гарантировано несоблюдение нормативов доставки. Однако в условиях социалистической экономики срочность перевозок особенно не интересовала не только железнодорожников, но и клиентуру, которая лишь примерно в 5% случаев пользовалась своим правом на взимание штрафов за несвоевременную доставку отправок.

Рыночные отношения и здесь привели к переменам – внимание и клиентов, и железнодорожников к качеству транспортного обслуживания возросло. Особенно после создания ОАО «РЖД», когда показатели скорости и надежности доставки практически из небытия перешли в разряд ключевых ориентиров деятельности и был кардинально улучшен их учет. Доля отправок, доставляемых с просрочкой, снизилась по сравнению с советским периодом примерно втрое. (В 2011–2012 гг. количество опозданий, правда, возросло, но не до уровня 80-х гг.) Что касается других аспектов качества обслуживания, то, например, информационный сервис просто несопоставим с тем, что было раньше. И так, и качество эксплуатационной работы, и качество доставки товаров, обслуживания клиентов с переходом к рынку в целом значительно возросли. И это вполне закономерно, ведь качество (наряду с приемлемой ценой) – это основа рыночной конкурентоспособности, необходимое условие эффективной деятельности компании на рынке.

Снимаем противоречия по Гегелю

– Почему же тогда вопросы качества на железнодорожном транспорте ни клиентами, ни железнодорожниками отнюдь не считаются решенными, а сохраняют свою остроту?

– Ответа два. Во-первых, клиенты в своих оценках качества транспортного обслуживания исходят, конечно, теперь уже из сравнений его не с показателями 20–30-летней давности, а с мировым уровнем, с другими видами транспорта, наконец, с теми требованиями, которые

В конце концов, и порожние пробеги такси в советское время были незначительны, но в дальний, «нерациональный» район, из которого пришлось бы возвращаться порожняком, везти пассажиров никто не хотел

предъявляет их бизнес к транспортному обслуживанию. И с этих позиций многие аспекты качества их зачастую удовлетворяют не вполне. Во-вторых, за последние годы ряд качественных показателей, прежде всего скорости, ухудшены, хотя они остаются существенно лучшими, чем в советские времена. И это не может не волновать как транспортные компании, так и их клиентов. Поэтому показатели качества обслуживания клиентуры (скорость, надежность перевозок, уровень сервиса) должны быть приоритетными, показателями «первого», или «верхнего», уровня. Качество эксплуатационной работы необходимо для обеспечения качества обслуживания. Очевидно, что, например, для повышения скорости доставки товаров необходимо увеличивать участковую скорость, среднесуточный пробег вагона, а значит, ускорять его оборот и т. д. Но могут возникать и противоречия как между разными показателями качества эксплуатационной работы, так и между некоторыми показателями качества эксплуатационной работы и показателями качества обслуживания. Характерный пример – вес поезда и скорость перевозок. Подобные противоречия должны сниматься практически по Гегелю, то есть нужно не жертвовать одним ради другого, а создавать новые технологии, находя оптимальные решения, которые позволяли бы в определенной мере улучшить все «конфликтующие» показатели. Выбор таких решений должен, конечно, делаться экономически, через соизмерение издержек и доходов при том или ином варианте. Практика (критерий истины) показывает, что это вполне возможно. Так, за последние 20 лет средний вес грузового поезда повышен на 25% при росте участковой скорости свыше 8%. Если мы рассмотрим более длительные промежутки времени или динамику показателей зарубежных железных дорог, то увидим ту же общую тенденцию роста и веса поездов, и скоростей. Таким образом, необходим и возможен системный рост качества транспортного обслуживания и эксплуатационной работы.

– Чего сегодня у нас конкретно не хватает, чтобы и дорога была с прибылью, и пользователи услуг довольны?

– Ну, во-первых, и российские железные дороги работают с прибылью (хотя, конечно, объективно она недостаточна с точки зрения инвестиционных потребностей), и пользователи услуг, как показывают опросы, чем-то довольны более, чем-то – менее... Но повышать и прибыльность ОАО «РЖД», и степень удовлетворенности клиентов, конечно, необходимо. Не хватает для этого, если кратко:

- резервов пропускных и провозных способностей и, соответственно, инвестиций для их создания;
- гибкого регулирования тарифов на перевозки грузов, позволяющего реагировать на конъюнктурные изменения;
- технико-технологических инноваций;
- технологической, экономической и правовой гармонизации деятельности всех участников рынка железнодорожных перевозок.

– Вы ознакомились с первыми ежемесячными отчетами по Индексу качества услуг в грузовых железнодорожных перевозках, которые были подготовлены журналом «РЖД Партнер», газетой «Гудок» и специальной экспертной группой. Каковы Ваши первые впечатления от оценок пользо-

вателей? Было ли что-то необычное для Вас? Солидарны ли Вы в чем-то с респондентами или, наоборот, хотели бы поспорить с ними?

– Спорить с пользователями по поводу их оценок качества услуг, наверное, в принципе бессмысленно. Кому же видней, как не самим клиентам? А вот акцентировать внимание на ряде поставленных пользователями вопросов хотелось бы.

Среди них три необходимости:

- конструктивного диалога между железной дорогой, операторами и грузо отправителями, построения более стабильной, чем сейчас, системы;

Принципиально важным является снятие правовых барьеров для участия частного капитала в развитии железнодорожной инфраструктуры. Создание сети российских железных дорог в XIX – начале XX века осуществлялось при очень активной роли частного капитала, и назревшие вопросы по кардинальному развитию и модернизации сети в XXI веке также требуют его участия

- развития логистики от декларирования груза до завершения перевозки;
- создания механизма, позволяющего заинтересованным грузовладельцам финансово участвовать в расширке узких мест.

При этом принципиально важным является снятие правовых барьеров для участия частного капитала в развитии железнодорожной инфраструктуры. Создание сети российских железных дорог в XIX – начале XX века осуществлялось при очень активной роли частного капитала, и назревшие вопросы по кардинальному развитию и модернизации сети в XXI веке также требуют его участия. Это предусмотрено и Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года. В целом же из оценок пользователей следует, что полное выделение вагонного парка в особый операторский бизнес не привело к удовлетворенности потребителей операторских услуг ни по цене, ни по качеству.

Представляется, что ситуация была бы оптимальнее, если бы значительная величина парка осталась у ОАО «РЖД». Напомню, что Программой реформирования была предусмотрена доля в 40%. Это играло бы стабилизирующую роль и в обеспечении грузовладельцев вагонами, и в отношении стоимости услуг, заставляло бы операторов, конкурируя с ОАО «РЖД», повышать качество. Очевидно, что в случае попытки отделить перевозочную деятельность от инфраструктуры негативные последствия будут еще более масштабными.

Позитивный же вывод из оценок и мнений пользователей состоит в том, что, видимо, происходит адаптация участников рынка к новым условиям организации грузовых перевозок. О степени этой адаптации судить пока рано. Но само проявление в текущем году тенденции к повышению качества перевозок на основе горизонтального взаимодействия участников рынка представляется принципиально важным.

Гудок, 30 октября 2012 г.

Влад имир Якунин, президент ОАО «РЖД», д. плт. н.

С гордостью и любовью

Главное – нужно ясное понимание роли и места железных дорог в экономике нашей страны. А они являются не только бизнесом, но в том числе и макроэкономическим регулятором.

– Владимир Иванович, особая миссия железных дорог в жизни России общеизвестна. И все-таки на чем бы Вы предпочли акцентировать внимание в преддверии празднования их 175-летнего юбилея?

– Прежде всего я хотел бы еще раз подчеркнуть уникальность железных дорог как общественного феномена в истории Российского государства. Много раз уже говорилось, что это государствообразующий элемент. М. Монтень утверждал, что «лучшее государственное устройство для любого народа – это то, которое сохранило его как целое». Соответственно, и основополагающие элементы такого устройства нужно оценивать исходя из такой посылки. Не будет у нас целостной, исправно действующей инфраструктурной сети – не будет оснований говорить о территориальной целостности Российской Федерации, о социальной справедливости, о соблюдении конституционных прав граждан и т. д.

Понимая значение железных дорог для нашей страны, необходимо находить и соответствующие инструменты в вопросах управления ими, в частности, в финансово-экономической сфере. Это я отношу не только к самим железнодорожникам, но и к тем, кто принимает решения в рамках государственного регулирования этого вида деятельности, а также к нашим партнерам по бизнесу.

– Вы считаете, роль железных дорог в обозримой перспективе будет возрастать?

– Уверен в этом. И не только в России, но и в мире. В последние десятилетия наблюдается некий ренессанс железнодорожного транспорта. Это выразилось, прежде всего, в бурном строительстве высокоскоростных магистралей. В пассажирских перевозках сегодня принято говорить о транспортной услуге «5+». Это означает: быстро, недорого, комфортно, безопасно, регулярно. Данным критериям в полной мере соответствует высокоскоростной железнодорожный транспорт. Большие подвижки и в грузовой сфере, но здесь еще многое только предстоит сделать, и я не сомневаюсь, что грядет «золотой век» железнодорожных перевозок. О возрастании роли железных дорог в экономике страны можно судить по цифрам: за 9 лет работы компании ОАО «РЖД» грузооборот увеличился в 1,4 раза. Доля железнодорожного транспорта в транспортной системе страны впервые за 20 лет приблизилась к 45%. А без учета трубопроводов – 86%. За это время дальними и пригородными поездами воспользовалось около 11 млрд пассажиров. Это в полтора раза больше, чем все население земного шара!

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

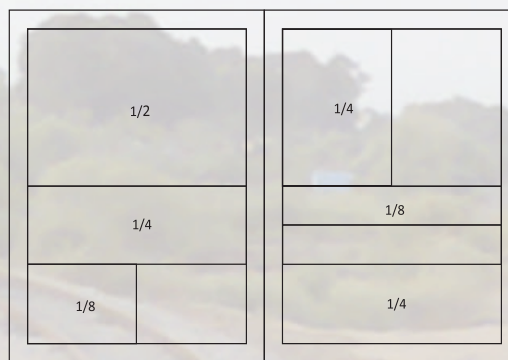
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	5'500	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	9'625	10	750
1/2 полосы	180*122	16'940	20	850
Полоса	180*250	29'645	40 + перс. рассылка	950

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

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

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

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
1'900	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
3'300	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
4'300	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
5'000	4 еженед. рассылки	1 месяц в ТОПе компаний	

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

Стоимость (руб.)	Скидка	Услуга	В подарок
6'600	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
11'880	10%	2 перс. рассылки	
16'830	15%	3 перс. рассылки	
21'120	20%	4 перс. рассылки	

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

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
17'820	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
32'076	6 перс. рассылок	
45'441	9 перс. рассылок	
57'024	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
63'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылок	
202'752	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

Стоимость публикаций на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
44 000	1/8 полосы + 5 строк	4 * 6'600 = 26 400	-
77 000	1/4 полосы + 10 строк	8 * 6'600 = 52 800	годовое размещение баннерной рекламы! 12*5'000=60'000
135 520	1/2 полосы + 20 строк	12 * 6'600 = 79 200	
237 160	1 полоса + 40 строк	16 * 6'600 = 105 600	

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-33605, от 24.10.2008г.
Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения Российская Федерация, зарубежные страны.





Электроника Транспорт 2022

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

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



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

19-я Каспийская Международная

ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»



TransLogistica
CASPIAN

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

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

20|21|22 АПРЕЛЯ 2022

БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР / БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН



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

www.translogistica.az