



ДЕПО

10(155) 2024

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

ноябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 4

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 6 - 8

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 9 - 10

Справочная информация

стр. 1, 11 - 40

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

стр. 1

- ШКОЛА ГЛАВНЫХ ИНЖЕНЕРОВ ФИЛИАЛОВ «СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ» И «СЕВЕРНЫЙ» КОМПАНИИ «ЛОКОТЕХ-СЕРВИС» ПРОШЛА В СЛД «ПЕТРОЗАВОДСК»

стр. 11

- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2024 ГОДА

стр. 12 - 15

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

стр. 16 - 19

- ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ ОАО «РЖД» В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ

стр. 20 - 27

- ТОРГОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ТРАНСПОРТНАЯ ВЗАИМОСВЯЗАННОСТЬ СТРАН БРИКС ПОСЛЕ РАСШИРЕНИЯ 2024 ГОДА

стр. 28

- АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ-КЫРГЫЗСТАН-УЗБЕКИСТАН

стр. 29

- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДИПЛОМАТИЯ КИТАЯ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

стр. 30

- ТОВАРООБОРОТ РОССИИ И КИТАЯ ВЫРОС

стр. 31

- РЖД ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НАРАСТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ Ж/Д ПОГРАНПЕРЕХОДЫ С КНР НА 15,7%

стр. 31

- ИГОРЬ ЛЕВИТИН ПРИЗВАЛ МИНПРОМТОРГ ИЗМЕНИТЬ ПОДХОД К СУБСИДИРОВАНИЮ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

стр. 31

- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ

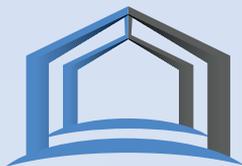
стр. 32 - 37

- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

стр. 38 - 39

- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 40



03–05 июня 2025

Москва, ЦВК «Экспоцентр»

Организатор:



При поддержке:



Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков металлопродукции

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



10-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2025

12+

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



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2025				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	3
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	3
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО НПК "Крона"	+7 (8412) 44-47-09, 44-04-89, 44-42-91	4
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2024"				17
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				6 - 8
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	7
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "КД-Сервис"	+7 (932) 309-26-88; +7 (919) 123-24-24	8
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	8
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				9 - 10
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	9
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСПЗЗ"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	9
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	9
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	10
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 11 - 40
ШКОЛА ГЛАВНЫХ ИНЖЕНЕРОВ ФИЛИАЛОВ «СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ» И «СЕВЕРНЫЙ» КОМПАНИИ «ЛОКОТЕХ-СЕРВИС» ПРОШЛА В СЛД «ПЕТРОЗАВОДСК»				11
Россия	Санкт-Петербург	Филиал «Северо-Западный» ООО «ЛокоТех-Сервис»	+7 (812) 457-09-03, доб. 78-170	
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2024 ГОДА				12 - 15
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В СЕНТЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				16 - 19
ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ ОАО «РЖД» В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ				20 - 27
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ТОРГОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ТРАНСПОРТНАЯ ВЗАИМОСВЯЗАННОСТЬ СТРАН БРИКС ПОСЛЕ РАСШИРЕНИЯ 2024 ГОДА				28
АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ-КЫРГЫЗСТАН-УЗБЕКИСТАН				29
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДИПЛОМАТИЯ КИТАЯ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ				30
ТОВАРОБОРОТ РОССИИ И КИТАЯ ВЫРОС				31
РЖД ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НАРАСТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ Ж/Д ПОГРАНПЕРЕХОДЫ С КНР НА 15,7%				31
ИГОРЬ ЛЕВИТИН ПРИЗВАЛ МИНПРОМТОРГ ИЗМЕНИТЬ ПОДХОД К СУБСИДИРОВАНИЮ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК				31
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/ http://www.itandi.ru/	+7 (495) 120-25-75	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				32 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2025				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ - 2024				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «ЛидерКонгресс»	+7 (499) 940-42-48	

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ: +7 (341) 257-09-80, ДОб. 103

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

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

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

**Патент на изобретение
ФСИС РФ №2676772**

В эксплуатации с 2003 года



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ
ОСНОВАН В 1957 ГОДУ



tdbzbo.ru

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

+7 (499) 70-35-175

bzbo.su



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

В ПОМОЩЬ РЕМОНТНИКУ

ПРОВЕРКА АВТОМАТИЧЕСКИХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ

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

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



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

Стоимость такого модуля

всего

11 550 руб.



+7(980)187-10-55

RAILWAYMARKET.RU

Железнодорожный рынок
 России — специализированная
 торгово-информационная площадка



18-я международная выставка



ЭЛЕКТРОНИКА ТРАНСПОРТ

информационные технологии и электроника для пассажирского
транспорта и транспортной инфраструктуры



2025

23-25 апреля
Москва
Экспоцентр

+7 (495) 287-44-12

info@e-transport.ru

www.e-transport.ru



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

Компания Авант предлагает рассмотреть возможность применения в эксплуатации заготовки:

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

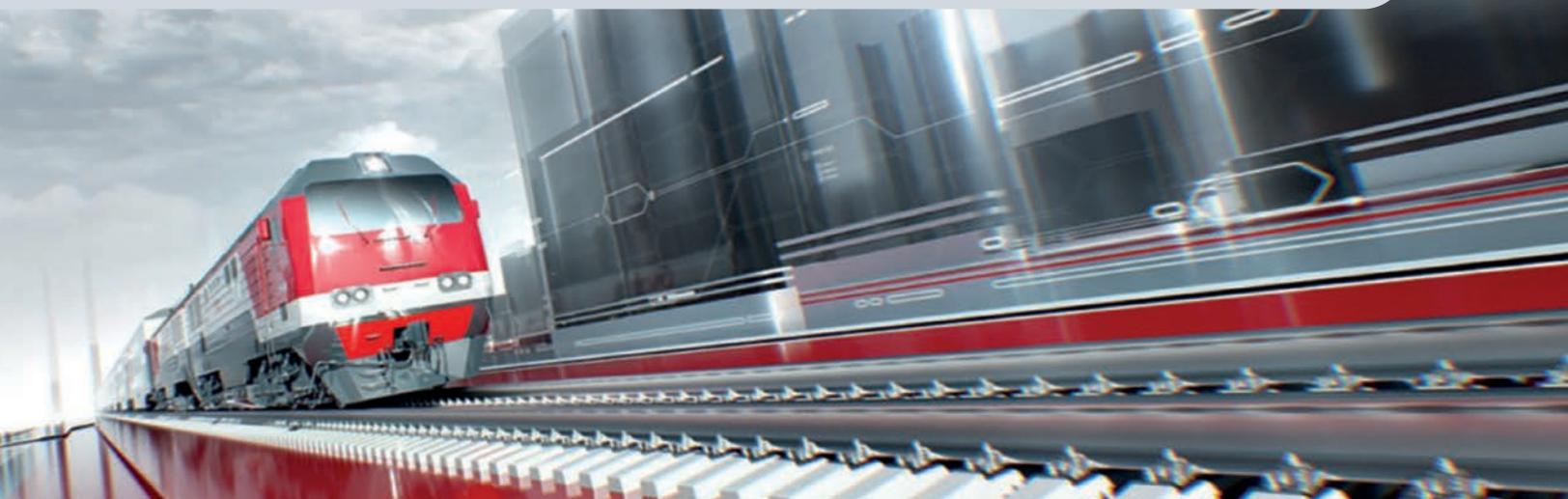


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

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

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

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





Надёжность!

Доверие!

Успех!



Мы говорим "НЕТ" просто вагонов без дела!

Пишите:
info@transenergytrade.ru

Звоните:
+7 (812) 677-95-02

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

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



ООО «КД-Сервис»

Грузоперевозки по РФ и СНГ
(собственный автотранспорт)

454053, Челябинская область, г. Челябинск, тракт Троицкий, д.11Л, офис 904

Тел: +7-932-309-26-88; +7-919-123-24-24, +7-909-081-55-02, e-mail: kd-service74@mail.ru, www.kds74.ru

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

**Производство текущего и капитального ремонта путей
необщего пользования.**

**Организация работ по ремонту и обслуживанию
локомотивов и вагонов.**

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

Наименование	Компания	Телефон
Колесные пары (отремонтированные)	ООО "КД-Сервис"	+7-351-223-24-24, +7-932-309-26-88, kd-service74@mail.ru www.kds74.ru
Колесные пары (ремонтпригодные)		
Боковые рамы		
Надрессорные балки		
Автосцепные устройства СА-Э		
Поглощающие аппараты и др.		
Производство текущего и капитального ремонта путей необщего пользования Организация работ по ремонту и обслуживанию локомотивов и вагонов		+7-909-081-55-02
Купим ЖД запчасти (колесные пары, литые детали), ЖД лом по РФ и СНГ. Рассмотрим все предложения		+7-932-309-26-88

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/

Э ЭЛЕКТРОМАШ
НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



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

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

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



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

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

Стенд для испытания тяговых трансформаторов

Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная
автоматическая

Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов

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

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



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

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

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

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

ООО «ЛСК97»
 +7(980)756-02-48, vsp@lck97.ru, ooolsk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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

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

ООО «ВСП23»
 Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735
 www.vsp23.ru, www.vcn23.pф, vsp@vsp23.ru

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

ОДИН РАЗ УВИДЕВ РАЗМЕР НАШЕГО СКЛАДА, КЛИЕНТЫ НАЧИНАЮТ РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ

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

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

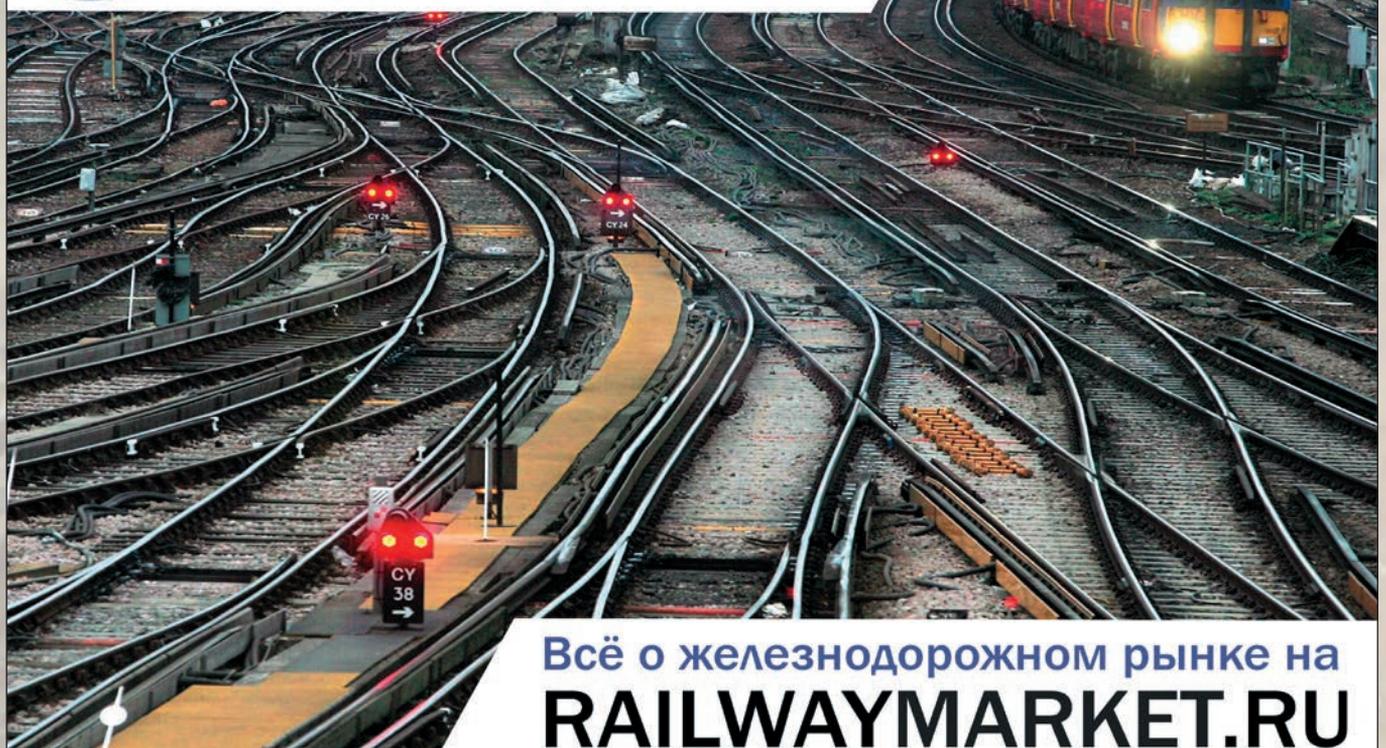
Наша компания готова изготовить для вновь строящихся линий и депо метрополитенов:

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

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



ЖЕЛДОРМАРКЕТ
железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU

ШКОЛА ГЛАВНЫХ ИНЖЕНЕРОВ ФИЛИАЛОВ «СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ» И «СЕВЕРНЫЙ» КОМПАНИИ «ЛОКОТЕХ-СЕРВИС» ПРОШЛА В СЛД «ПЕТРОЗАВОДСК»

В мероприятии приняли участие 17 главных инженеров сервисных локомотивных депо (СЛД) и аппаратов управления филиалов «Северо-Западный» и «Северный» компании «ЛокоТех-Сервис». В течение двух дней коллеги обсуждали вопросы в области управления качеством, бережливого производства, охраны труда, экологического контроля, закупок, внедрения нового технологического оборудования, взаимодействия с надзорными органами и подрядчиками.



«Главный инженер играет на предприятии значимую роль. Он держит на контроле множество вопросов – от содержания зданий до обеспечения безопасности на производстве. Одни и те же задачи в СЛД могут решаться по-разному, и наша Школа направлена на обмен опытом: мы ищем лучшие рациональные решения, которые можно применить в своих СЛД», – отметил главный инженер филиала «Северо-Западный» Юрий Воробьев.

Главный инженер СЛД «Великолукское» Александр Терехин представил проект по внедрению бережливого производства на участках депо. Он отметил, что за счет изменения расстановки технологического оборудования и перепланировки рабочих мест удалось снизить трудозатраты, на участке автосцепки сократилось время выполнения операций и стало проще поддерживать чистоту и порядок на рабочих местах.



Главный инженер СЛД «Иваново» Дмитрий Кутузов поделился опытом модернизации инженерных сетей. На предприятии улучшена система отопления, новое оборудование позволяет поддерживать заданную температуру. В планах СЛД – установить устройство для мойки деталей локомотивов, что ускорит процесс, оптимизирует стоимость обслуживания и ремонта. Также в скором времени будет автоматизирован процесс экипировки локомотивов 2ТЭ116УД дизельными маслами, с внедрением нового оборудования время обслуживания тепловоза сократится с 15 часов до 30 минут.

СЛД «Петрозаводск» было выбрано площадной мероприятия не случайно. Депо обслуживает локомотивы пяти железных дорог и является единственным в России предприятием, где осуществляется средний ремонт тепловозов ТЭМ7 и ТЭМ7А. Главный инженер депо Геннадий Лаптев рассказал, как организованы процессы на производстве.



Главные инженеры также посетили Онежский судостроительно-судоремонтный завод, где им представили проект по автоматизации «Цифровая верфь». Кроме того, они побывали на литейном заводе «Петрозаводскмаш» (входит в состав группы ТМХ), ознакомились с производством блоков цилиндров для дизельных двигателей тепловозов.

В филиал «Северо-Западный» входит 12 СЛД: «Великолукское», «Волхов», «Дно Псковское», «Калининград», «Кандалакша», «Малая Вишера», «Петрозаводск», «Санкт-Петербург», «Санкт-Петербург Сортировочный – Витебский», «Тверь», «Хвойная», «Немское».

ГК «ЛоноТех» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию, производство узлов и деталей для предприятий, производящих ремонт тягового подвижного состава. Производственную базу ООО «ЛокоТех-Сервис» (входит в ГК «ЛоноТех») составляют 88 сервисных локомотивных депо, расположенных по всей территории России – от Владивостока до Калининграда. На предприятиях компании работает 35 тыс. человек, их силами обслуживается большая часть парка локомотивов ОАО «РЖД».

**Филиал «Северо-Западный» ООО «ЛокоТех-Сервис»
191119, г. Санкт-Петербург, ул. Днепропетровская, д. 2
Тел. раб.: +7 (812) 457-09-03, доб. 78-170**

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2024 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в августе 2024 года. По оценкам института, индекс промышленного производства в августе впервые за долгое время продемонстрировал отрицательную динамику, индекс спроса на промышленную продукцию продолжил расти относительно уровня августа 2023 года.

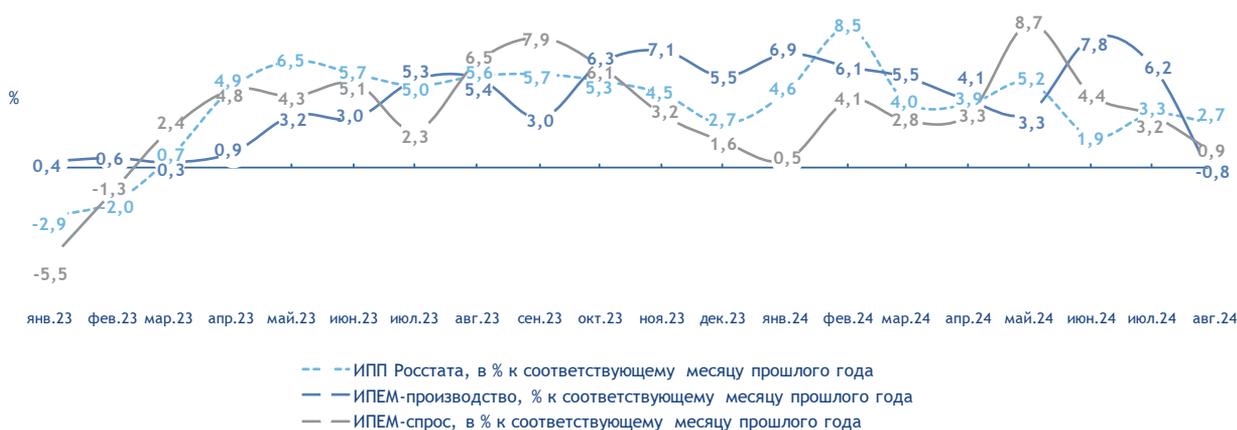
Индекс ИПЕМ-производство в августе 2024 года сократился на 0,8% относительно августа 2023 года (+4,7% за период январь – август 2024 года). Индекс ИПЕМ-спрос в августе 2024 году вырос на 0,9% относительно августа 2023 года (+3,5% за период январь – август 2024 года).

Основные выводы

Итоги развития промышленности в августе 2024 года (к августу 2023 года):

индекс ИПЕМ-производство **-0,8%** (+4,7% за период январь – август 2024 года)
 индекс ИПЕМ-спрос **0,9%** (+3,5%)

Динамика индексов развития промышленности



Институт проблем естественных монополий

Август 2024 | 2

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

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



Открытие новых крупных производств в августе 2024 года

Среднетехнологические отрасли

- открыта первая очередь производственного комплекса по выпуску высокомолекулярных полимеров в Тульской области (инвестиции в проект 17,0 млрд руб.);
- открыт завод по производству полипропиленовых гофрированных труб с двойной стенкой в Республике Татарстан (инвестиции 0,5 млрд руб.).

Высокотехнологические отрасли

- открыт завод по производству электродвигателей в Калининградской области (инвестиции 3,0 млрд руб.).



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	август 2024		январь – август 2024	
	млн т	к августу 2023	млн т	к январю – августу 2023
Добыча нефти	н/д	-4,1%	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	35,8	5,0%	299,8	-2,9%
сырой нефти	21,6	1,9%	181,6	-0,6%
нефтепродуктов	10,6	6,0%	88,1	-9,3%

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	август 2024		январь – август 2024	
	млрд м ³	к августу 2023	млрд м ³	к январю – августу 2023
Добыча газа, млрд м ³	43,0	12,0%	377,0	10,7%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	2,8	27,3%	23,4	4,5%

по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

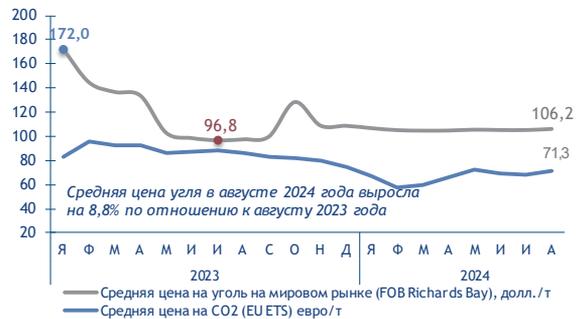
Институт проблем естественных монополий

Август 2024 | 5

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Цена энергетического угля



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	август 2024		январь – август 2024	
	млн т	к августу 2023	млн т	к январю – августу 2023
Добыча угля	32,0	-6,2%	275,0	-1,8%
Перевалка угля в российских портах	16,2	-9,5%	128,8	-12,4%

по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий

Август 2024 | 6

Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	август 2024	август 2024 / август 2023
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	18,5°C	0,5°C↑
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 818,3	9,0%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	1 466,3	46,6%



по данным СО ЕЭС, Минфин России, World Bank, АО «АТС», АСОП, GIE AGSI, Ember Climate, расчёты ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий

Август 2024 | 7

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий»

<https://ipem.ru/content/promyshlennost-rossii-itogi-iyunya-2024-goda/>

Адрес: 127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д. 16, стр. 1,

(Деловой квартал «Красный пролетарий»), подъезд №3

Тел: +7 (495) 690-14-26, факс: +7 (495) 697-61-11

E-mail: ipem@ipem.ru

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

вам нужно просто позвонить по телефону:

+7(980)187-10-55

или отправить запрос: post@depo-magazine.ru,

depo-magazine@yandex.ru Разместившим рекламу в журнале –

бесплатная интернет-поддержка!

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

За январь-сентябрь 2024 года на сети РЖД перевезено 956,3 млн пассажиров (+6,9% к январю-сентябрю 2023 года). Из них в пригородном сообщении – 857,7 млн пассажиров (+7,1%), в дальнем следовании – 98,6 млн пассажиров (+5,8%). В сентябре 2024 года отправлено 109,9 млн пассажиров (на уровне прошлого года). В пригородном сообщении количество отправленных пассажиров снизилось на 0,7% и составило 99,2 млн человек. В дальнем следовании наблюдается рост на 1,4%, до 10,7 млн человек.

В октябре 2024 года стоит ожидать сопоставимой динамики объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» всеми видами сообщения по сравнению с той, которая наблюдалась в сентябре 2024 года. Объемы перевозок на сети ОАО «РЖД» в октябре 2024 года потенциально составят не менее 100 млн чел.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

109,9 млн чел.

перевезено в сентябре 2024 г.

956,3 млн чел.

перевезено в январе-сентябре 2024 г.

+6,9% к январю-сентябрю 2023 г.



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

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

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

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

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

99,2 млн чел.

перевезено в сентябре 2024 г.

857,7 млн чел.

перевезено в январе-сентябре 2024 г.

+7,1% к январю-сентябрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирские перевозки в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

10,7 млн чел.

перевезено в сентябре 2024 г.

98,6 млн чел.

перевезено в январе-сентябре 2024 г.

+5,3% к январю-сентябрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

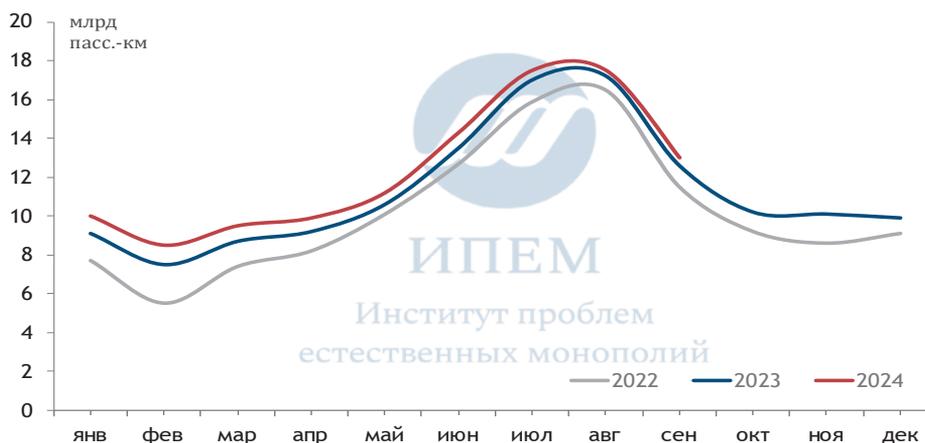
13,0 млрд пасс.-км

пассажирооборот в сентябре 2024 г.

112,3 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-сентябре 2024 г.

+6,1% к январю-сентябрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

3,0 млрд пасс.-км

пассажирооборот в сентябре 2024 г.

26,5 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-сентябре 2024 г.

+6,0% к январю-сентябрю 2023 г.



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

[@ipem_research](#)

Пассажирооборот в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

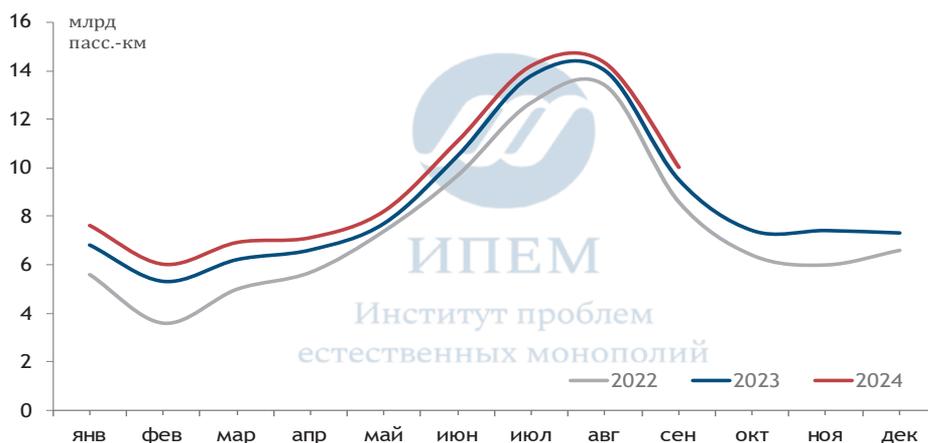
10,0 млрд пасс.-км

пассажирооборот в сентябре 2024 г.

85,8 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-сентябре 2024 г.

+7,8% к январю-сентябрю 2023 г.



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

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

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

Адрес: 127473, г. Москва, ул. Краснопролетарская, д. 16, стр. 1,
(Деловой квартал «Красный пролетарий»), подъезд №3
Тел: +7 (495) 690-14-26, факс: +7 (495) 697-61-11
E-mail: ipem@ipem.ru

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/




**Стоимость такого модуля
всего 11550 руб.**

+7(980)187-10-55

ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА СЕТИ ОАО «РЖД» В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2024 ГОДА: ИНФОГРАФИКА И ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ

В сентябре 2024 года перевозки грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД» выросли на 1,9% по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составили 639,7 тыс. конт. ДФЭ.

Всего за январь-сентябрь 2024 года было отправлено 5871 тыс. конт. ДФЭ, рост составил 7,8% по сравнению с периодом январь-сентябрь 2023 года.

Основными драйверами роста контейнерных отправок стали химические и минеральные удобрения (+92,5%), нефть и нефтепродукты (+10,5%), строительные грузы (+25,8%). Отрицательную динамику показали перевозки в контейнерах машин, станков и двигателей (-8,0%), черных металлов (-18,9%). Примерно на уровне прошлого года остались перевозки химикатов и соды (0,0%), а также цветной руды и серого сырья (0,0%).

Перевозка всех грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

668,9 тыс. конт. ДФЭ | +6,6% к сентябрю 2023 г.
 перевезено в сентябре 2024 г.

5871,0 тыс. конт. ДФЭ | +7,8% к январю-сентябрю 2023 г.
 перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

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

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

Перевозка химикатов и соды в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

63,6 тыс. конт. ДФЭ | **-3,0%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

602,0 тыс. конт. ДФЭ | **0,0%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка лесных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

46,1 тыс. конт. ДФЭ | **-12,5%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

443,1 тыс. конт. ДФЭ | **-1,4%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка бумаги в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

28,2 тыс. конт. ДФЭ | **+4,1%** к сентябрю 2023 г.
 перевезено в сентябре 2024 г.

269,7 тыс. конт. ДФЭ | **-1,1%** к январю-сентябрю 2023 г.
 перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка черных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

16,8 тыс. конт. ДФЭ | **-13,0%** к сентябрю 2023 г.
 перевезено в сентябре 2024 г.

156,5 тыс. конт. ДФЭ | **-18,9%** к январю-сентябрю 2023 г.
 перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка цветных металлов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

10,6 тыс. конт. ДФЭ | **-9,4%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

95,0 тыс. конт. ДФЭ | **-5,1%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка промышленных товаров в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

38,1 тыс. конт. ДФЭ | **+9,2%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

324,7 тыс. конт. ДФЭ | **+1,4%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка метизов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

35,7 тыс. конт. ДФЭ | **+4,7%** к сентябрю 2023 г.
 перевезено в сентябре 2024 г.

329,1 тыс. конт. ДФЭ | **+4,5%** к январю-сентябрю 2023 г.
 перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка автомобилей и комплектующих в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

44,3 тыс. конт. ДФЭ | **-3,7%** к сентябрю 2023 г.
 перевезено в сентябре 2024 г.

366,4 тыс. конт. ДФЭ | **+7,2%** к январю-сентябрю 2023 г.
 перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка машин, станков и двигателей в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

30,6 тыс. конт. ДФЭ | **+1,7%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

291,7 тыс. конт. ДФЭ | **-8,0%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Перевозка остальных и сборных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

17,7 тыс. конт. ДФЭ | **+0,6%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

153,8 тыс. конт. ДФЭ | **+12,8%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Перевозка строительных грузов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

22,6 тыс. конт. ДФЭ | **-2,6%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

207,0 тыс. конт. ДФЭ | **+25,8%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Перевозка химических и минеральных удобрений в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

43,1 тыс. конт. ДФЭ | **+67,7%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

375,1 тыс. конт. ДФЭ | **+92,5%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Перевозка нефти и нефтепродуктов в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

6,7 тыс. конт. ДФЭ | **-8,2%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

75,8 тыс. конт. ДФЭ | **+10,5%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Перевозка цветной руды и серного сырья в контейнерах на сети ОАО «РЖД»

2,5 тыс. конт. ДФЭ | **+13,6%** к сентябрю 2023 г.
перевезено в сентябре 2024 г.

23,3 тыс. конт. ДФЭ | **0,0%** к январю-сентябрю 2023 г.
перевезено в январе-сентябре 2024 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ТОРГОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ТРАНСПОРТНАЯ ВЗАИМОСВЯЗАННОСТЬ СТРАН БРИКС ПОСЛЕ РАСШИРЕНИЯ 2024 ГОДА

В докладе Фонда Росконгресс и Исследовательского центра ITI, подготовленном к Восточному экономическому форуму — 2024, анализируются ключевые аспекты успешной интеграции государств, а также перспективы развития международной торговли и логистики в контексте БРИКС.

Масштабное расширение блока свидетельствует о росте интереса к БРИКС.

Расширение БРИКС и укрепление сотрудничества между странами играют важную роль в формировании новой структуры международной торговли. Государства — члены БРИКС составляют почти половину населения Земли, занимают около трети её территории и обеспечивают примерно четверть мировой торговли.

На долю стран расширенного БРИКС приходится 35 % мирового ВВП по паритету покупательной способности. Особое место объединение занимает на мировом рынке природных ресурсов: государства — участники БРИКС добывают более 40 % всей нефти в мире и экспортируют порядка 25 % сырьевых товаров. Кроме того, на территории Бразилии, России, Китая, Индии, Ирана и ЮАР находится около 30 % мировых запасов железной руды.

Страны БРИКС находятся на пересечении основных международных транспортных путей, что способствует быстрому росту перевозок с использованием разных видов транспорта.

Страны БРИКС расположены на осях ключевых международных транспортных коридоров, включающие «Восток — Запад», «Один пояс, один путь», «Север — Юг», морские пути в Бразилию и Египет через порты Азово-Черноморского бассейна. Такая вариативность наращивает конкурентный потенциал объединения государств БРИКС в области логистики и даёт возможности по выстраиванию продуктивной логистической кооперации.

БРИКС придерживается принципа развития «открытой, прозрачной, недискриминационной и инклюзивной многосторонней торговой системы».

Общие принципы регулирования внешней торговли критически важны для справедливого распределения выгод и издержек от интеграции в БРИКС, так как экономики

стран-участниц сильно различаются по структуре и масштабу. Например, доля Китая, крупнейшей экономики БРИКС, в торговле внутри блока составляет 42 %, а Эфиопии — только 0,44 %.

БРИКС может внести значительный вклад в стабилизацию мировой экономики, объединив соглашения о региональной интеграции на Глобальном Юге.

Включение в БРИКС Ирана играет определяющую роль для развития трансконтинентальных МТК, так как его географическое положение открывает возможности сопряжения широтных и меридиональных коридоров. Являясь территорией, соединяющей Каспийское море, Персидский залив и Индийский океан, Иран выступает точкой пересечения важнейших грузопотоков, включая МТК «Север — Юг». Для реализации его транзитного потенциала критическое значение обретает транспортная инфраструктура, в особенности портовая и железнодорожная.

Развитие железных дорог на пространстве БРИКС — важнейший элемент в реализации транспортного потенциала объединения.

Железнодорожный грузопоток в странах БРИКС составляет примерно 64 % от общемирового. Протяжённость железных дорог в этих государствах превышает 382 тысячи километров, из них более 213 тысяч километров — электрифицированные пути. Ежегодно по этим маршрутам перевозят около 8,4 миллиарда тонн грузов.

Чтобы государства сохраняли долгосрочный интерес к транзитным маршрутам, они должны способствовать решению внутренних проблем транспортно-логистической инфраструктуры, контейнерных перевозок, администрирования и межрегионального взаимодействия.

Источник: roscongress.org



Стоимость такого модуля
6600 руб. +7(980)187-10-55

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ-КЫРГЫЗСТАН-УЗБЕКИСТАН

С началом российско-украинского конфликта страны Центральной Азии (ЦА) осознали серьезные ограничения, связанные с их транспортными маршрутами. В условиях сильной зависимости от Москвы государства региона решили заняться диверсификацией своих импортно-экспортных каналов. Такие попытки вылились в возобновление интереса к продвижению железнодорожного проекта Китай-Кыргызстан-Узбекистан (ККУ).

Проект железной дороги ККУ был завершён подписанием соглашения между тремя странами в Пекине 6 июня 2024 года. Согласно предварительным договоренностям, строительство должно начаться в октябре 2024 года и занять чуть более 6 лет. Железная дорога общей протяженностью 523 км пройдет 260–280 км по территории Кыргызстана, 50 км по территории Узбекистана и 213 км по территории Китая.

Начиная от Кашгара на западе Китая, железная дорога пройдет до Торугарта — Арпа — Макмала, затем до киргизского Джалал-Абада и достигнет Андижана на юго-востоке Узбекистана. Оттуда маршрут будет подключен к существующей железнодорожной системе Узбекистана с выходом на Туркменистан и далее на Иран.

Разговоры о строительстве маршрута возникли в 1997 году, когда три страны подписали меморандум о взаимопонимании по строительству железной дороги. Позже ККУ стал частью китайской инициативы «Один пояс, один путь», представляя собой альтернативу существующим северным связям через Казахстан и Россию. Предполагается, что существующий наземный маршрут из Китая в Европу сократится на 900 километров и сэкономит до 7–8 дней.

Позиция Китая

Ключевое решение о финансировании проекта железной дороги ККУ исходит от Пекина. К настоящему времени Китай уже имеет устойчивое сообщение с Южным Кавказом,

Ближним Востоком и Европой через Казахстан и Россию, причем обе страны имеют неограниченный доступ к транзитным доходам и практически нулевую конкуренцию в этой части мира.

На фоне геополитической напряженности между Западом и Россией Пекин ищет любую возможность расширить свой потенциал для свободной и неограниченной торговли по всему миру. Вероятность ограничения морских перевозок также возросла, особенно в связи с частыми мелкими стычками в Южно-Китайском море и продолжающимся конфликтом с Филиппинами.

Позиция Кыргызстана

ККУ позволит Кыргызстану еще больше интегрироваться в центральноазиатские торговые маршруты, а также даст возможность выйти из логистической изоляции. Еще один важный факт — это реальная перспектива соединить север и юг страны железной дорогой, что стало стратегической задачей для нынешнего руководства Кыргызстана. Две части географически удалены друг от друга и связаны только дорогой, которая не может работать в зимнее время.

В то же время ККУ может превратиться в проблему: из 4 млрд. долларов внешнего долга Бишкека, 43% принадлежит китайским банкам. Многие эксперты продолжают предупреждать, что с реализацией железнодорожного проекта ККУ Кыргызстан действительно может попасть в долговую ловушку Китая.

Позиция Узбекистана

Руководство Узбекистана давно планировало выход к открытым морям через южную (со стороны Афганистана) и западную (со стороны Туркменистана и Ирана) границы, что привело к рассмотрению нескольких амбициозных логистических проектов.

Доля Узбекистана в железнодорожных путях ККУ значительно меньше по сравнению с киргизским участком. Кроме того, страна уже имеет достаточно развитую железнодорожную систему с Казахстаном, Таджикистаном и Туркменистаном, поэтому узбекские власти рассматривают ККУ как еще одну возможность обеспечить большую связность в регионе.

Источник: www.kiep.go.kr



ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДИПЛОМАТИЯ КИТАЯ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

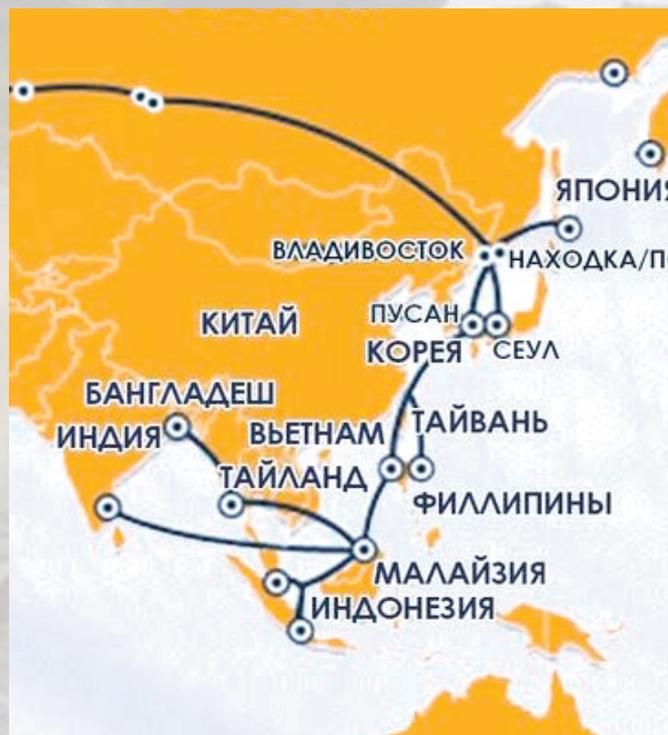
Китай установил свое геополитическое влияние в Юго-Восточной Азии благодаря своим железнодорожным проектам, которое будет расти по мере завершения строительства новых линий.

За исключением Брунея, все страны Юго-Восточной Азии либо участвуют, либо потенциально будут участвовать в крупных железнодорожных проектах с Китаем. Эти проекты можно разделить на три группы в зависимости от их связи с китайскими железнодорожными сетями. В первую группу входят Лаос, Мьянма, Таиланд и Вьетнам, которые уже реализуют или завершили железнодорожные проекты, напрямую связывающие их с Китаем. Вторая группа — Камбоджа, Малайзия и Сингапур, которые имеют текущие или будущие железнодорожные проекты, способные соединить их с Китаем. В третью группу входят Индонезия и Филиппины, которые изолированы от азиатского континента благодаря своему расположению и поэтому не имеют связи с Китаем, но китайские инвестиции там все равно оказывают геополитическое влияние.

По мере того, как железнодорожная дипломатия Китая в Юго-Восточной Азии переходит в стадию строительства и эксплуатации, становятся очевидными ее преимущества и недостатки. В настоящее время крупные проекты, имеющие геополитическое значение для Китая, действуют в Индонезии, Лаосе, а вскоре будут реализованы в Малайзии и Таиланде. Вполне вероятно, что аналогичные проекты будут построены в Камбодже, Мьянме, Сингапуре и Вьетнаме.

Пекин продемонстрировал, что его железнодорожные технологии могут работать в зарубежных странах, в частности в Юго-Восточной Азии, показав способность Китая адаптировать свое строительство, сигнальные системы, подвижной состав и другие смежные отрасли к местным условиям. Иными словами, китайские железнодорожные проекты не только доступны по цене, по крайней мере, в настоящее время, но и осуществимы. Эти завершённые и текущие проекты, вероятно, укрепят двусторонние отношения между Китаем и принимающими странами региона. Совместные предприятия в рамках этих проектов будут способствовать дальнейшему укреплению двустороннего сотрудничества. Кроме того, торговля по железным дорогам, в частности сырьем и промышленными товарами, естественным образом способствует экономической интеграции.

Слабыми местами китайской железнодорожной дипломатии являются геостратегическая доступность и двустороннее влияние. Хотя в основе инициативы «Один пояс, один путь» лежат планы по обходу Малаккского пролива, ни одна китайская железная дорога в Юго-Восточной Азии пока не достигла этой цели — ни через Мьянму, ни через



Таиланд. На данный момент существует только газопровод через Мьянму.

Медленный прогресс Пекина можно объяснить динамичной политической ситуацией в Бангкоке и Нейпидо. Тем не менее, сотрудничество с Вьентьяном проходит эффективно, без каких-либо политических потрясений. Однако управление партнерами неизбежно во внешней политике, и случаи с Мьянмой и Таиландом означают, что Китаю не хватает политических рычагов и политической воли, чтобы обеспечить выполнение своих геостратегических целей в установленные сроки. Поскольку Бангкок еще не начал реализацию своего проекта высокоскоростных железных дорог в южном направлении, а Нейпидо еще не провел железнодорожную линию между Ньянпью и китайской границей, Пекину еще предстоит проделать большую работу со своими партнерами, чтобы получить железнодорожный доступ к Индийскому океану.

Кроме того, китайские железнодорожные проекты появились совсем недавно и не являются всеобъемлющими. Следовательно, они вряд ли будут доминировать в наземном транспорте принимающих стран.

Источник: www.apjif.org

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

ТОВАРОБОРОТ РОССИИ И КИТАЯ ВЫРОС

Товарооборот Китая и России вырос по итогам первых девяти месяцев 2024 года на два процента, до 180,36 миллиарда долларов. Об этом со ссылкой на данные главного таможенного управления КНР сообщает РИА Новости.

Поставки из России в Китай увеличились год к году в указанный период на 1,7 процента, до 97,21 миллиарда долларов, а в обратном направлении — на 2,4 процента, до 83,18 миллиарда.

Ранее о заметном росте объемов торговли двух стран заявил президент РФ Владимир Путин. По его словам, добиться качественного роста на этом направлении удалось вопреки сложившейся в мире непростой международной обстановке.

Россия является одним из ключевых торговых партнеров Китая. По итогам 2023 года страна находится в соответствующем списке на четвертом месте — товарооборот вы-

рос на 26,3 процента, до рекордных 240,11 миллиарда долларов. При этом с начала текущего года в СМИ регулярно появляется информация о проблемах, с которыми сталкивается отечественный бизнес при трансграничных расчетах из-за усилившегося давления американцев, грозящих представителям дружественных РФ стран вторичными санкциями.

На фоне этого стороны используют различные схемы, позволяющие исключить соответствующие риски. В частности, в Китае стали создавать для работы с российскими импортерами отдельные юрлица.

Источник: <https://lenta.ru>

РЖД ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НАРАСТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ Ж/Д ПОГРАНПЕРЕХОДЫ С КНР НА 15,7%

«Российские железные дороги» (РЖД) в январе — сентябре 2024 года перевезли в экспортно-импортном сообщении через железнодорожные переходы с Китаем 30,7 млн тонн грузов, что на 15,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщается в Telegram-канале холдинга.

«Через погранпереходы с КНР в январе — сентябре пе-

ривезли 30,7 млн тонн в экспортно-импортном сообщении. Это на 15,7% больше, чем за аналогичный период 2023 года», — говорится в сообщении.

По данным РЖД, за 9 месяцев 2024 года на экспорт было отправлено 28,7 млн тонн грузов (+17,4%).

Источник: <https://www.rzd-partner.ru>

ИГОРЬ ЛЕВИТИН ПРИЗВАЛ МИНПРОМТОРГ ИЗМЕНИТЬ ПОДХОД К СУБСИДИРОВАНИЮ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Советник президента РФ Игорь Левитин призвал Минпромторг России изменить подход к субсидированию грузовых перевозок, а именно — оказывать господдержку не грузоотправителям, а логистическим компаниям

В ходе своего выступления советник президента РФ отметил, что такие изменения нужно внести в уже реализуемый министерством проект «Международная кооперация и экспорт». «Зачем мы субсидируем грузоотправителя? Он продал <товар> уже у себя на заводе и дальше он не знает, как там меняется цена этого товара. Субсидировать нужно фрахт», — заявил Игорь Левитин, добавив, что такая поддержка даст стимул для развития российского флота и гражданского судостроения. Дополнительным эффектом такого подхода станет возможность перенаправлять грузопотоки с востока страны на северо-запад, считает советник президента РФ.

«Мы должны разгрузить Восточный полигон от грузов Северо-Запада и центральной части России. Нужно ухо-

дить <от нынешней практики> и субсидировать фрахт судов, который мог бы обеспечить доходную ставку», — полагает он.

Игорь Левитин также посоветовал Минпромторгу России сделать контейнеризацию условием по предоставлению господдержки российским предприятиям. По его словам, долгие годы «мы не контейнеризировали грузы, а поощряли отправку грузов в вагонах», назвав это «общей недоработкой» участников рынка и государства. Он подчеркнул, что текущий уровень контейнеризации грузовых перевозок в мире составляет от 37% до 40%. Поэтому при выдаче разрешений на льготные налоговые режимы и выделении субсидий тем или иным предприятиям министерство должно «ставить задачу: контейнеризируйте свои грузы». «Иначе все ваши субсидии, извините меня, останутся на той станции, куда этот товар придет», — заключил советник президента РФ.

Источник: <https://www.infranews.ru>

Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА

История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 9(154))

Глава X

Кто не с нами, тот против нас

Между тем условия для того, чтобы все-таки начать реальную реформу железнодорожного транспорта, все более созрели. Во-первых, с приходом Путина стабилизировалась политическая ситуация. Во-вторых, с 1999 года промышленные показатели вследствие проведенных ранее рыночных реформ стали уверенно расти, соответственно увеличились объемы перевозок. Если в 1998 году падение погрузки на железнодорожном транспорте составило 6%, а грузооборота – 7%, то по итогам 1999 года погрузка выросла на 13,5%, грузооборот – на 17,7%, пассажирооборот – на 11%. Аналогичная тенденция сохранилась и в 2000 году. В первом полугодии погрузка увеличилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 15,6%, грузооборот – на 16,5%, пассажирооборот – на 26,6%.

Однако наряду с этим угрожающими темпами продолжал возрастать уровень износа основных фондов железнодорожных предприятий. С 1992 по 1999 год он увеличился с 36% до 55%. При этом износ верхнего строения пути вырос до 69%, электровозов – до 63%, тепловозов – до 71%, грузовых вагонов – до 59%, пассажирских – до 49%¹. Это требовало изыскания принципиально новых, именно рыночных подходов к вопросу привлечения инвестиций на железнодорожный транспорт.

К середине 2000 года в МПС был разработан проект Концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта России. Этим занималась рабочая группа под руководством первого заместителя министра путей сообщения Александра Мишарина. В июне причастные провели итоговое обсуждение проекта Концепции на заседании в Сочи, а 25 июля состоялось еще одно совещание в Москве уже с участием министра экономического развития и торговли Германа Грефа и руководителя Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ Владимира Мау.

16 августа Аксененко представил проект Концепции на коллегии МПС. Его аргументация строилась в основном на том, что отрасль нуждается в инвестициях, а в силу своего правового статуса не имеет современных инвестиционных инструментов. При этом Аксененко отметил как парадокс такое положение, когда «самое государственное» из хозяйственных министерств, МПС получает от бюджета наименьшую сумму средств на капитальные вложения. В частности, он подчеркивал: «Сегодня в силу сложившихся условий и механизмов пути привлечения сторонних инвестиций в отрасль практически отсутствуют. ... Итоговый вывод такой: привлечение инвестиционных ресурсов невозможно без преобразования железных дорог из государственных унитарных предприятий в хозяйственное общество. Это серьезная и глубокая реформа, так как изменяются организационно-правовые основы железнодорожного транспорта».

Также он обратил внимание на круг проблем, связанных с необходимостью усиления мотивации труда и повышения эффективности работы отрасли, сказав, что «связь оплаты труда с конечными финансовыми результатами деятельности предприятий сегодня весьма ограничена».

И третий момент, упомянутый министром в качестве предпосылок реформы, заключался в том, что Правительство одобрило стратегическую программу развития страны. «В области экономики этот документ ориентирует на дальнейшее углубление и совершенствование рыночных инструментов и механизмов, развитие конкурентной среды и конкурентоспособности отечественных предприятий, использование новых достижений менеджмента», – указывал Аксененко и пояснял, что без преобразования МПС отрасль просто не сможет работать в качественно новых реалиях.

«Если и дальше затягивать с осуществлением назревших преобразований или вести их робко, непоследовательно, – предупреждал министр, – то через несколько

¹ Концепция развития структурной реформы железнодорожного транспорта России // Гудок. 2000. 8 сентября.

лет отрасль неминуемо столкнется с весьма серьезными, острыми проблемами». Он объяснял, что она вынуждена будет свернуть планы обновления производственной базы и социальные программы. «Под вопросом окажется способность справляться с растущими требованиями к объему и качеству перевозок, возможность проводить взвешенную тарифную политику. В результате из фактора роста экономики железнодорожный транспорт станет ее тормозом», – пугал эмпээсовских ветеранов министр.

И еще раз четко указывал выход: «Чтобы избежать всего этого, требуется глубокое и достаточно быстрое реформирование нашей отрасли, лежащее в русле общих экономических реформ, осуществляемых в стране. Соответственно нужна и новая Концепция, на основе которой будет строиться работа по практическому осуществлению реформы железных дорог. Неумение или нежелание изменяться в соответствии с требованиями времени представляет для железнодорожного транспорта большую опасность, чем сами изменения, какими бы сложными они ни были».

При этом в качестве самого главного организационно-правового момента реформы Аксененко называл разделение функций государственного и хозяйственного управления, создание на базе активов МПС хозяйствующего субъекта в форме акционерного общества.

Это были, безусловно, здравые и понятные идеи, звучавшие из уст главы МПС впервые после начала перестройки. При этом Аксененко знал, с кем имеет дело, и честно предупреждал: «Некоторые работники относятся к реформе, мягко говоря, сдержанно, потому что они просто привыкли к нынешней системе организации и управления, чувствуют себя в ней комфортно и поэтому не хотят серьезных и глубоких преобразований. С такими работниками, если они не пожелают включиться в работу по созданию эффективного механизма функционирования отрасли в условиях реформирования, придется расставаться».

Интересно, что в проекте доклада, первоначально подготовленном аппаратом для руководства МПС в связи с Концепцией (автору довелось познакомиться с ним накануне коллегии в служебном порядке), содержалась еще одна совершенно знаменательная мысль: «Если в 1997–1998 годах начало реализации структурной реформы на федеральном железнодорожном транспорте было инициировано в интересах, прежде всего, предприятий-потребителей услуг железнодорожников, то к началу 2000 года активизация структурной реформы в железнодорожной отрасли стала ее внутренней потребностью».

То есть до начала 2000-го железнодорожники смотрели на необходимость реформы, прописанную в Указе № 426 от 28 апреля 1997 года, а затем в Постановлении Правительства № 448 от 15 мая 1998 года, в основном все-таки как на некую «блажь» пользователей услуг МПС. Отсюда и откровенное нежелание радикальных перемен. И только когда основные фонды железных дорог настолько износились, что стала очевидной перспектива в самом ближайшем будущем поставить перевозки грузов, что называется, «на колени», в МПС заговорили о «внутренних потребностях» и необходимости коренных преобразований. Правда, Аксененко это место в свое выступление на

коллегии 16 августа не включил. Может быть, втайне думал, что стань он министром путей сообщения не в 1997-м, а в 1992 году, то и продвигаемая им реформа железнодорожного транспорта началась бы уже тогда? Вполне возможно. Аксененко умел чувствовать веяние времени и действовать в его духе.

В этой связи очень характерно, что также выступавший на коллегии 16 августа Фадеев в качестве основного своего предложения высказал требование зафиксировать в Концепции гарантии однозначного возврата отрасли к исходному состоянию, в случае если все оговариваемые в документе условия для создания акционерного общества «РЖД» не будут выполнены. При этом Фадеев назвал ряд ключевых позиций, которые, по его мнению, определяли возможность проведения реформы: единство и неделимость существующей инфраструктуры, 100% акций ОАО «РЖД» в собственности у государства без права продажи, сдачи в залог и иного отчуждения, законодательное ограничение оборота имущества, закрепление обязательного выполнения перевозок для государственных нужд. Как потом выяснилось со всей очевидностью, все эти принципы, действительно закрепленные в пакете новых законов, просто запирали развитие ОАО «РЖД» как бизнес-структуры и обрекали ее на недостаточно эффективную в коммерческом отношении работу.

Выступал на коллегии, в частности, и лидер думской фракции «Союза правых сил» Борис Немцов. «Ныне в России осталось лишь два министерства, где еще совмещаются функции государственного управления и хозяйствования. Это МПС и Минатомэнерго. И тот факт, что железнодорожники из этого списка решили выйти самостоятельно, без какого-либо давления извне, я считаю очень положительным», – похвалил он Аксененко. Но в то же время откровенно признал, что не совсем пока понимает: каковы, согласно Концепции, взаимоотношения новых операторских компаний с железными дорогами и как вообще будет создаваться конкурентная среда на рынке грузовых перевозок. Эти вопросы Немцов порекомендовал более четко и детально осветить в документе при доработке и заверил Аксененко, что фракция СПС в Госдуме окажет реформе всяческую поддержку. Также Немцов сообщил, что поддерживает идею в ходе реформирования объединить деятельность всех видов транспорта под эгидой нового большого Министерства путей сообщения¹. Немцову с менталитетом типичного либерала и демократа, вероятно, настолько претил консервативный дух старой гвардии МПС, что он считал бы весьма полезным влить в эти ветхие меха вино новое, нимало не заботясь о том, что потом с ними станет.

После июльской коллегии Аксененко много сил приложил к делу пропаганды реформаторских идей, отнюдь не всегда находя понимание со стороны общества. В качестве любопытной иллюстрации этому можно привести состоявшуюся в январе 2001 года в Красноярске конференцию объединения «Сибирское соглашение», включавшего глав администраций субъектов Федерации от Томска до Иркутска. Участвовавший в форуме Эдуард Поддавашкин, который с июля 2000 года работал в компании «РУСАЛ»,

вспоминал по этому поводу: «На конференции состоялось одно из первых публичных выступлений Аксененко с идеями реформы. Я участвовал как представитель пользователей услуг железнодорожного транспорта и выступил против реформирования. В частности, мы считали, что в результате планируемых преобразований тарифы на перевозку не снизятся, а качество перевозок не улучшится. Мы также опасались, что будет нарушена централизация управления перевозками, ухудшится безопасность и т. д. Николай Емельянович такое мое выступление воспринял очень болезненно. В своем заключительном слове он сказал, что я думаю только о своем кармане, а не об интересах экономики в целом, и как бы пристыдил меня как бывшего заместителя министра путей сообщения. Но надо отметить, что и все губернаторы, кроме Тулеева, также высказывались очень критически. После той конференции мне стало понятно, что Аксененко спешит взять реформу в свои руки, так как понимает, что иначе для отрасли будет еще хуже».

Итак, как же формулировались основные цели, задачи и организационные принципы реформы в новой Концепции?

Основной целью развития структурной реформы железнодорожного транспорта признавалось «обеспечение возрастающих объемов перевозок грузов и пассажиров за счет обновления производственно-технической базы, усиления мотивации работников железнодорожного транспорта в повышении эффективности работы всех его звеньев, улучшения качества перевозок и безопасности движения».

Важнейшими задачами при этом были признаны следующие: обеспечение правовой базы функционирования железнодорожного транспорта в условиях рыночной экономики или приведение ее в соответствие с действующим гражданским законодательством; создание благоприятных условий для привлечения инвестиций; обеспечение финансовой прозрачности всех видов деятельности; создание мотивационных механизмов; «поэтапная демонаполизация услуг железнодорожного транспорта».

Среди основных принципов реформы можно назвать: разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности; сохранение единства железных дорог; сохранение государственного контроля; обеспечение полного возмещения экономически обоснованных затрат; обеспечение дотаций пассажирских перевозок; обеспечение равного доступа компаний-перевозчиков к инфраструктуре; «четкое разграничение в системе железнодорожного транспорта естественно-монопольной и конкурентной (потенциально-конкурентной) сфер деятельности» с дерегулированием цен в последней. При этом интересно отметить, что к монопольной сфере была отнесена только деятельность инфраструктуры, а к потенциально-конкурентной – все остальное, включая даже перевозки грузов и пассажиров.

Организационные преобразования мыслились следующим образом. Из МПС выводится хозяйственный комплекс в форме открытого акционерного общества со 100%-ным государственным капиталом – компания «Российские железные дороги», – акции которого не подлежат никаким

рыночным операциям. Территориальные железные дороги входят в корпорацию на правах филиалов, причем начальники дорог являются по должности вице-президентами компании и членами правления. Имущество пассажирского комплекса дальнего следования передается в филиал «Федеральная дирекция по обслуживанию пассажиров в дальнем следовании», которая после принятия механизма бюджетного дотирования пассажирских перевозок может быть выделена в дочернюю компанию. В ОАО не войдут непрофильные предприятия. На втором этапе из компании выделяются заводы по ремонту и производству подвижного состава, технических средств и т. д. Компания будет централизованно осуществлять управление перевозочным процессом, сквозное бюджетное планирование (бюджетирование), материально-техническое снабжение, управление кадрами и др.

МПС сохраняется как орган государственного управления, причем не только в железнодорожной отрасли, а в сфере транспорта вообще. Министерство осуществляет проведение государственной политики, реформу, нормативное и техническое регулирование, надзор, лицензирование и т. д.

Предложения в области ценообразования на железнодорожном транспорте предусматривали разделение тарифа на инфраструктурную и вагонную составляющие. Первая устанавливается Преискурантом и предполагает выделение начально-конечных и движущих операций. Вторая по мере развития конкурентного сектора дерегулируется с широким применением дифференцированных предельных уровней тарифа, инвестиционных скидок и т. д.

В сфере инвестиционной политики предлагались наряду с прочими такие шаги, как бюджетные ссуды, выпуск внутренних и внешних облигационных займов, привлечение кредитов банков с использованием залога части имущества компании (например, акций дочерних обществ или под государственные гарантии), сдача в аренду или продажа имущества, продажа части акций компаний-перевозчиков и предприятий неосновной деятельности, выделенных в виде дочерних обществ.

Реформирование предполагалось провести в три этапа. Первый – 2000–2001 гг., в основном подготовительный в области правовой базы. Создание грузовых операторских компаний, в том числе контейнерной. Второй – 2002–2004 гг. Выделение ОАО «РЖД», разделение в нем балансов инфраструктуры и перевозок, создание пассажирского филиала, введение двухставочного тарифа и др. Третий этап – 2005 год и далее. Частичная продажа акций дочерних структур. Создание пассажирской компании со стопроцентным капиталом ОАО «РЖД» и других пассажирских компаний на прибыльных направлениях. «Пассажирские и операторские грузовые компании-перевозчики, выделенные из ОАО «РЖД» или созданные отдельно, постепенно формируют конкурентный сектор в сфере железнодорожного транспорта», – говорилось в документе.

Прогноз социально-экономических результатов преобразований предусматривал к 2006–2007 годам достижение основной цели реформы, в частности двукратный рост инвестиций и производительности труда, приближение ос-

новых показателей работы железнодорожного транспорта к уровню 1992 года, полуторакратное увеличение заработной платы и др. Контингент работающих, который составлял тогда 1,5 млн человек, предполагалось уменьшить на 25%.

Следует обратить внимание на то, что сами авторы Концепции главное видели в следующем: «Существо реформы, ее организационный аспект состоит в выделении из МПС России хозяйствующего субъекта со статусом юридического лица, в которое железные дороги войдут как обособленные подразделения».

Каким образом в целом можно оценить данную Концепцию? Проект делал по сравнению с предыдущим документом большой шаг вперед, поскольку предусматривал приватизацию железных дорог в форме акционирования в компанию со стопроцентным государственным капиталом. Также следует отметить весьма конструктивные предложения Концепции по выделению вагонной составляющей тарифов, ибо это был реальный шаг к перспективе их дерегулирования и установления в конкурентных сегментах свободного ценообразования. Этому же, разумеется, служила и сама декларация разграничения деятельности железнодорожного транспорта на естественно-монопольную и конкурентную сферу.

В то же время как внутриведомственный проект Концепция очень поверхностно отражала будущие механизмы строительства рынка железнодорожных перевозок, делая это больше по обязанности, чем по убеждению. Ее дух состоял в том, чтобы формировать рыночные отношения не внутри отрасли, а, скорее, как-то подстроиться, приспособиться к капитализму внешнему, остаться по возможности монополистом, который просто имеет больше рычагов и хозяйственных инструментов, нежели МПС.

В экономических министерствах – Минэкономразвития и МАП – проект документа поддержан не был. В то же время поговаривали, что Аксененко уже заручился поддержкой руководителя Администрации Президента Александра Волошина, который этот план воспринял, дескать, без особых возражений¹. Однако ни один из членов президентской Администрации или Правительства публично на защиту представленной Концепции не встал.

Премьер Михаил Касьянов поддержал Германа Грефа и Илью Южанова (МАП), дав 19 октября поручение серьезно доработать проект с участием заинтересованных ведомств. Через некоторое время он, кстати, так прокомментировал этот момент: «Несколько месяцев назад три министра готовы были друг другу глотки перегрызть. Они никак не могли договориться о том, что и как делать с железнодорожным транспортом. А сейчас я их помирил, и они дружно работают на реформу МПС».

9 ноября 2000 года проект Концепции был рассмотрен на заседании Правительства. По итогам дискуссии приняли решение одобрить цели и принципы реформы, но поручить МПС с причастными ведомствами и привлечением консультантов до 1 апреля 2001 года доработать Концепцию и создать проект Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Сразу после заседания в прессе вышли Аксененко и Греф. Они заявили, что ни-

какого противостояния МПС и либеральных министерств по поводу Концепции нет, и всячески пытались выказать обоюдное миролюбие. Греф даже сказал МПС комплимент о том, что оно постоянно стремилось идти на сближение позиций.

Однако было очевидно, что если Минэкономразвития и МАП пытаются направить железнодорожный транспорт на создание рынка перевозок, то железнодорожников при этом интересует лишь создание акционерной компании на базе активов МПС, не более того.

Глава XI

А вот и программка!

В начале зимы 2000/2001 года началась работа силами целого ряда специалистов над Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте. Для разработки дееспособного документа в конце ноября была создана межведомственная рабочая группа под сопредседательством Аксененко и Грефа. 26 декабря 2000 года прошло ее организационное заседание, на котором были утверждены состав и регламент работы, согласован план проекта Программы, сделаны предложения по привлечению консалтинговых компаний. В рабочую группу вошли представители заинтересованных министерств и ведомств, а также аудиторско-консалтинговых компаний «Современные бизнес-технологии», Arthur Andersen (аудитор МПС) и McKinsey.

Позиция Минэкономразвития и МАП (их представляли замминистры Андрей Шаронов и Анатолий Голомолзин) заключалась в том, что нужно решительнее идти на организационно-правовое выделение бизнесов и видов деятельности из МПС и создание конкурентной среды. Причем многие наблюдатели как раз и ожидали, что консультанты в целом поддержат скорее эту линию, нежели более консервативную, предлагаемую МПС. Но этого не случилось. Консультанты рекомендовали не спешить со сроками и непременно соблюдать последовательность определенных шагов в принятом направлении.

Анатолий Голомолзин впоследствии рассказал автору о сути имевших место разногласий следующее: «Было несколько позиций, по которым мы расходились с нашими коллегами из МПС. При этом мы исходили, прежде всего, из требований антимонопольного законодательства. Одно из них – это запрет на осуществление хозяйственных и властных функций, прописанный в законе «О конкуренции». Согласно первоначальному проекту Программы предполагалось, что такое разделение будет происходить на третьем этапе реформы. Однако мы полагали, что совмещение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности никак не может способствовать формированию конкурентных отношений, и выступали за то, чтобы такое разделение произошло уже на первом этапе. Данное предложение было поддержано».

Второе, о чем шла дискуссия, это вопрос, создавать ли единый хозяйствующий субъект, или же сразу формировать холдинг. Мы настаивали на холдинге. При этом МАП не выступало за то, чтобы принимались какие-то револю-

ционные шаги о немедленном выделении, например, перевозочного бизнеса. Однако уже тогда в системе МПС существовали предприятия, имевшие статус юридических лиц, и мы полагали, что объединять их в единый хозяйствующий субъект и делать филиалами совершенно нецелесообразно. Здесь мы, опять-таки, основывались на антимонопольном законодательстве и на опыте рассматриваемых в МАП дел. Ну, например, существовали Муромский и Новосибирский стрелочные заводы: первый как независимое предприятие, второй – в системе МПС со статусом юридического лица. Раньше имелась возможность сопоставлять условия их деятельности. Но после того как Новосибирский завод стал филиалом, у него уже не было отдельного самостоятельного баланса, и мы не могли подсчитать затраты, выручку, доходность и т. д., то есть сопоставить условия конкуренции. И в этом смысле результаты уже всегда были predeterminedены, поскольку единый хозяйствующий субъект имеет возможность перераспределить у себя ресурсы и обеспечить программу развития какого-либо из филиалов за счет всей сети. Соответственно, говорить о рыночном ценообразовании или равных условиях конкуренции здесь нельзя. Плюс на то время уже был известен перечень субъектов, которые предполагалось затем выводить из состава ОАО «РЖД». Поэтому включать их в компанию с тем, чтобы вскоре принимать обратное решение об обособлении, по нашему пониманию, было непродуктивно и требовало дополнительных средств. Но наша позиция поддержана не была, и в итоге было потеряно пять лет на то, чтобы сначала объединять, а потом снова реструктуризировать.

Еще один элемент дискуссии заключался в том, что мы настаивали на сохранении единой и неделимой инфраструктуры, выступая против того, чтобы реформа шла по пути создания самостоятельных железных дорог, которые могли бы между собой конкурировать. В результате вариант формирования конкуренции вертикально интегрированных компаний был оставлен на последующую дискуссию на третьем этапе реформы, хотя были иностранные консультанты, которые утверждали, что такая конкуренция возможна уже сегодня, приводя пример США.

И последнее, о чем мы еще говорили, это о необходимости постоянного анализа рынка и подведения итогов реализации принятых решений. Вышли на завершение, например, второго этапа – нужно сказать, что получилось, а что нет, какие рыночные механизмы хотели создать и какие создали, какие сферы реально могут предложить условия конкуренции, какие не могут и т. д. Но если на первом этапе существовала Правительственная комиссия по структурной реформе, то в 2004 году ее не стало. Она, быть может, была и недостаточно гибким инструментом, но тем не менее позволяла привлекать к обсуждению важнейших вопросов представителей всех сторон транспортного рынка. Впоследствии были созданы экспертные советы при ведомствах, но сказать, что у реформы осталась площадка, где в комплексе сходятся все точки зрения и идет обсуждение по совокупности всех вопросов, – нельзя. В отличие, например, от реформы электроэнергетики.

В целом же Голомолзин констатировал, что на этапе

выработки Программы структурной реформы уровень публичности обсуждения ее основных положений был, по его мнению, достаточно высок, проводились постоянные дискуссии с участием заинтересованных ведомств и привлеченных экспертов, где Программа формировалась и прорабатывалась шаг за шагом. «При этом у МПС был свой интерес, и они хотели, конечно, сохранить все по максимуму. Анна Григорьевна Белова¹ выступала в то время еще как консультант, но способный для участия в публичных дискуссиях трансформировать понимание того, кого она консультирует», – отметил Голомолзин.

Автор поинтересовался, каким у него было тогда видение механизма обособления не только ремонтных, строительных, машиностроительных и других бизнесов, но и уже непосредственно перевозочных или операторских компаний. Голомолзин рассказал: «Было понятно, что в холдинге должна быть инфраструктурная компания, однако все-таки относительно вот этого водораздела между владельцем инфраструктуры и перевозчиком или перевозчиком и оператором, конечно, полной ясности еще не было, при этом главным образом недоставало правовой определенности относительно, например, статуса оператора подвижного состава. Но существовало много других бизнесов, которые уже тогда могли быть организационно обособленными. Мы записали в наших требованиях, что МПС, как минимум, должно было сформировать перечень компаний, которые следует организационно обособить уже на первом этапе. Это было бы не только совершенно безущербно для кого бы то ни было, но и дало бы повышение прозрачности и эффективности хозяйственной деятельности. А вот то, что юрлица вошли в единый хозяйствующий субъект, имело как раз отрицательный эффект. Это усложнило не только процесс реформирования, но и саму хозяйственную деятельность».

Автор спросил Голомолзина: «Можно ли в таком случае полагать, что на этапе принятия Программы структурной реформы со стороны государственных органов власти не достало политической воли для того, чтобы направить реформу железнодорожного транспорта по более радикальному и целесообразному пути в смысле реструктуризации

¹ Белова Анна Григорьевна родилась в 1961 году в г. Александровске Сахалинской области. В 1984 г. окончила Московский инженерно-физический институт, в 1989 г. – аспирантуру НИИ приборостроения, также получила высшее экономическое образование по специальности «финансы и кредит» в 2000 г. С 1993 г. возглавляла московское представительство международной консалтинговой компании Booz Allen & Hamilton, отвечала за развитие бизнеса в России и СНГ. Одновременно в 1994–1996 гг. была председателем транспортного комитета Американской торгово-промышленной палаты (ТПП), в 1996–1998 гг. – заместителем председателя совета директоров Американской ТПП в России. С 1998 г. занимала должность заместителя генерального директора аудиторской фирмы «Юнион/МС», затем была одним из руководителей консалтинговой компании «Современные бизнес-технологии»; весной 2001 г. участвовала в создании новой фирмы – «Развитие бизнес-систем», консультировавшей, в частности, МПС. С августа 2001 г. – заместитель министра путей сообщения по реформированию. С октября 2003 г. по декабрь 2005 г. – вице-президент ОАО «РЖД». Затем первый заместитель генерального директора ОАО «Техснабэкспорт», советник руководителя Росатома. С ноября 2007 г. – заместитель генерального директора – директор по стратегии и корпоративному развитию ОАО «СУЭК». Кандидат экономических наук.

имущественного комплекса МПС?» Голомолзин ответил следующим образом: «Это, наверное, подходит под понятие «действие бездействием» органов власти. Реформирование могло пойти не обязательно по более радикальному пути, а я бы так сказал – по пути очевидных решений. Здесь надо вспомнить прежде всего и последовавшую уже после принятия Программы совершенно непродуктивную дискуссию по поводу постановления Правительства об операторах, результатом которой было не развитие, а, наоборот, сжатие этого потенциально как нельзя более плодотворного сегмента рынка. Ведь в 2007 году признали, что именно это направление будет, по крайней мере в ближайшие годы, являться определяющим в формировании конкурентной среды в сфере перевозок. Но это могло быть признано и гораздо раньше. То есть с нормальным ходом реформирования здесь произошла задержка. И это, конечно, не та ситуация, когда хочется радоваться, что твой прогноз сбывается». В целом Голомолзин характеризовал Программу как «умеренно консервативную».

Член рабочей группы и один из авторов Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте Анна Белова придерживалась по ряду моментов несколько иной позиции. В частности, она вспоминала: «Когда в октябре 2000 года Программу отправили на доработку, задача консультантов состояла не в том, чтобы перетянуть канат на чью-то сторону. Компромисс был возможен только на почве поиска реальных инструментов, полезных для экономики и государства. Поэтому единственно возможным решением была выработка оптимальной регуляторной модели, которая отвечала бы во времени на ряд очень специализированных вопросов при том или другом развитии ситуации. В рамках разработки регуляторной модели мы действительно проанализировали все плюсы и минусы каждого из ведомственных вариантов. Поэтому я не устаю ответственно заявлять: немедленная нарезка бизнесов, которые сегодня не являются независимыми и самостоятельными, когда никто не знает, сколько стоит доходная и расходная часть любого из железнодорожных бизнесов, – это путь в никуда. Эта модель ни операционно не будет работать, ни финансово мы не сможем ничего подсчитать. Поэтому нормальный путь – это попытаться на первом этапе в рамках единой системы поставить счетчики. Лишь после этого можно сказать, жизнеспособен ли каждый из бизнесов. ... А взять и располосовать систему – это все равно что повернуть в фарш то, что вы потом никогда не соберете назад. Главное – не принимать необдуманных необратимых решений. Мы шаг за шагом создадим конкурентный бизнес, выделим его. На следующем этапе нужен четкий бизнес-план для каждого выделяемого бизнеса. Иначе это волюнтаризм, что весьма рискованно для экономики. Мы думали и спорили об этом единой командой с Андреем Шароновым, Анатолием Голомолзиным»².

К весне проект Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте был написан. 3 марта 2001 года в Центре стратегических разработок состоялось заседание рабочей группы, а 5 марта прошла пресс-кон-

ференция, на которой Аксененко объявил о достигнутом с Минэкономразвития соглашении относительно документа. В пресс-конференции приняли участие: от Arthur Andersen – Томас Келли, от McKinsey – Томас Верасто, а от компании «Современные бизнес-технологии» – Анна Белова, – которые комментировали основные положения документа. Характерно, что, представляя тогда еще малоизвестную Белову, Аксененко отрекомендовал ее так: «Это одна из немногих людей в стране, которая знает о предстоящей реформе МПС все»³. Выступающие консультанты много говорили о том, что только при постепенном вычлениении разных видов бизнеса из монополии можно добиться оптимального результата. Томас Верасто, в частности, утверждал: «Задача любой программы реформирования – сбалансировать нужные темпы и возможные риски». Консультанты сообщили, что ни МПС, ни экономика России в целом пока не готовы к резкому и полноценному преобразованию системы железнодорожного транспорта. Поэтому сначала будут предприняты беспроигрышные шаги, полезные при любом развитии ситуации и создающие условия для отделения разных видов бизнеса. Также консультанты определили, что для нормального обновления железным дорогам понадобится 760 млрд рублей⁴.

Аксененко резюмировал: «Именно такой здравый подход является для нас крайне важным. Сначала надо построить условия для отделения видов бизнеса, а потом уже отделить»⁴.

13 марта 2001 года состоялись парламентские слушания проекта Программы с участием Аксененко. А 30 марта МПС и МЭРТ направили в Правительство Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте.

12 апреля 2001 года на заседании Правительства представленные материалы в целом были одобрены и принято решение после устранения некоторых замечаний к маю представить проекты Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и Указа Президента о реализации реформы.

27 апреля на расширенной коллегии МПС с участием представителей федеральных властных структур и ряда губернаторов Аксененко заявил, что «реформа получила одобрение общества, Правительства и Госсовета» и «теперь пришло время в деталях заняться преобразованием». То есть министр как бы официально объявил о начале реформирования. Начальник Московской железной дороги Геннадий Фадеев не преминул произнести на этой коллегии свое знаменитое «не навреди!».

18 мая 2001 года Насьянов подписал Постановление Правительства РФ № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» – базовый документ для реформирования МПС. Несколько позже, 23 июля, были внесены соответствующие изменения в Указ Президента № 426 от 28 апреля 1997 года «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий».

Продолжение следует.

² Ведомости. 2001. 3 сентября.

³ Коммерсант. 2001. 30 августа.

⁴ Новая газета. 2001. 12–18 марта.

⁵ Коммерсант. 2001. 6 марта.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

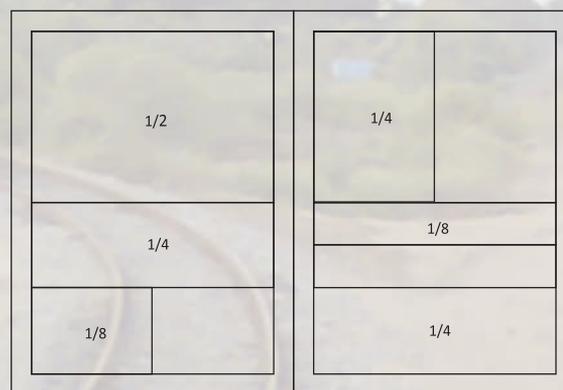
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

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

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%

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

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

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

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

При единовременной предоплате скидка 20%

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

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

Рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



В акции уже участвуют:

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

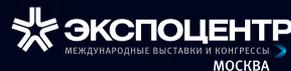




03-05 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ

2025

Место проведения:



ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2025**



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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Экспо-Фьюжн
Тел.: +7 (495) 955-91-99



215
1809 – 2024



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ТРАНСПОРТ
РОССИИ



ТРАНСПОРТ РОССИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

TRANSPORT OF RUSSIA | INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

19-21 НОЯБРЯ
NOVEMBER 2024

Москва, Гостиный Двор
Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ЗАВТРАКА



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



TRANSWEEK.DIGITAL