



ДЕПО

10(165) 2025

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

ноябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 6

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 8 - 9

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 10

Сопутствующие товары и услуги

стр. 11

Справочная информация

стр. 1, 12 - 40



СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

- ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2025 ГОДА
- РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОВ НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ
- ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ИЮНЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ
- НОВОЕ НАЧАЛО ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА
- ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ
- РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ
- ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

стр. 1

стр. 12 - 15

стр. 16 - 19

стр. 20 - 29

стр. 30 - 31

стр. 32 - 37

стр. 38 - 39

стр. 40



Организатор:



При поддержке:

АРСС

Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

**26-28
МАЯ
2026**

**МОСКВА,
ТИМИРЯЗЕВ
ЦЕНТР**



11-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2026



12+

Генеральный информационный партнер:



+7 (495) 734-99-66

www.mc-expo.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2026				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Россия	Москва	ООО Производственная компания "АНДИ Групп"	+7 (495) 748-11-78	2
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	3
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-10, +7 (473) 207-06-12	4
Россия / Ростовская область	Каменск-Шахтинский	ООО Торговый дом "БЗБО"	+7 (499) 70-35-175	4
Россия / Омская область	Омск	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36, +7 (929) 360-85-36, +7 (950) 332-11-20	5
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	5
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	6
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	6
31-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «МЕТАЛЛ-ЭКСПО»				7
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				8 - 9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 677-95-02	9
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП				10
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ВСП33"	+7(800) 930-02-27, +7 (915) 751-29-78	10
Россия / Краснодарский край	Сочи	ООО "ВСП23"	+7(800) 350-15-04, +7 938 441-27-35	10
Россия	Москва	ООО "ЛСК97"	+7 (980) 756-02-48	10
СОПУТСТВУЮЩИЕ ТОВАРЫ И УСЛУГИ				11
Россия	Санкт-Петербург	ООО "НПП СпецТек"	+7(812) 329-45-60	11
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 12 - 40
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2025 ГОДА				12 - 15
РОСТ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				16 - 19
ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ИЮНЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ				20 - 29
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
НОВОЕ НАЧАЛО ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА				32 - 33
Россия	Москва	ООО "МТИ" https://index1520.com/news/ , www.rzd-partner.ru	+7 (495) 120-25-75	
ИЗ ТУПИКА. ИСТОРИЯ ОДНОЙ РЕФОРМЫ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2026				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ - 2025				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «ЛидерКонгресс»	+7 (499) 940-42-48	



ООО Производственная компания "АНДИ Групп"
 129343, г. Москва, проезд Серебрякова, дом 2, корпус 1
 +7 (495) 748-11-78, mto1520@andi-grupp.ru, http://andi-grupp.ru/



**БОЛЕЕ 30 ЛЕТ ПРОИЗВОДИМ И ПОСТАВЛЯЕМ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
 ДЛЯ ПОДВИЖНОГО И ТЯГОВОГО СОСТАВА ЖД ОТРАСЛИ ПО ВСЕЙ РОССИИ,
 А ТАКЖЕ РЯДА СТРАН ДАЛЬНЕГО И БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ**

- Резинотехнические изделия РТИ и запчасти для цистерн, грузовых и пассажирских вагонов, вагонов ресторанов, вагонов постройки ГДР, электричек
- Резинотехнические изделия и запчасти для пневматических тормозных систем подвижного состава железнодорожного транспорта производства нашего дочернего предприятия - ООО «Донтехрезина и Компания»
- Резинотехнические изделия для тягового состава железнодорожного транспорта любых объёмов - от малых партий для частных заказчиков, до больших поставок корпоративным клиентам
- Междувагонные низковольтные и высоковольтные соединения для локомотивов и вагонов пассажирских и почтово-багажных

ПОСТАВЛЯЕМ ПРОДУКЦИЮ ПРЕДПРИЯТИЙ ПАРТНЁРОВ: ОАО «ТРАНСПНЕВМАТИКА», ОАО «РИТМ ТПТА», ООО "УЗТС", А ТАКЖЕ ВОЛЖСКОГО, ЯРОСЛАВСКОГО И ДРУГИХ ЗАВОДОВ РТИ.

ВОЗМОЖНО ИЗГОТОВЛЕНИЕ РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИХ ИЗДЕЛИЙ С ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПРОРАБОТКОЙ С НАШЕЙ СТОРОНЫ В ЧАСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПРЕСС-ФОРМ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ (ПОДБОР МАТЕРИАЛОВ, РЕЗИНОВОЙ СМЕСИ И Т.Д.), ПРИ УСЛОВИИ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЗАКАЗЧИКОМ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ К ИЗДЕЛИЯМ.



ООО ПК"АНДИ Групп" 8-800-200-44-80

Наименование	Чертеж изделия	Ед.изм.	Цена без НДС руб.
Прокладка буксовая (срок годности - не менее 6 лет)	ПНБА.35066-Н	шт.	81,90
Прокладка буксовая	35061-Н	шт.	39,98
Кольцо буксовое (срок годности - не менее 6 лет)	ПНБА.35065-Н	шт.	37,70
Кольцо буксовое	35063-Н	шт.	21,32
Втулка подвески тормозного башмана,износостойкая	T258.00.02	шт.	50,00
Втулка кронштейна боковой рамы износостойкая Д45мм	ПНБА.667155.007-01	шт.	150,00
Кольцо	40811-Н (1001-13,1443.01.102)	шт.	226,80
Кольцо	40812-Н (1001-14,1443.01.123)	шт.	112,20
Трубка резиновая тормозного рукава	35x625 ГОСТ 1335-84	шт.	750,60
Амортизатор	12455-Н (168.20.007)	шт.	669,6
Уплотнение крышки люка	1443.01.074	шт.	406,8
Кольцо	КУ ГОСТ 38-2021	шт.	12,22
Уплотнение разгрузочного люка 3м	3054.01.45.018-02	шт.	1 305,62
Манжета	270.313	шт.	8,24
Резиновое уплотнение (ремень) размеры 6720x125мм	125-1TK-200-2-1.5-1.5	шт.	5223,4
Уплотнительная прокладка размер 5.7 п.м.	4109.03.221	шт.	5850
Манжета	188.225	шт.	367,2
Манжета	265.242	шт.	9,45
Шайба пылезащитная	188.45	шт.	60,45
Баллоны переходных площадок (6 пластин)	ТУ 2500-295-00152106-93	шт.	35 000,00

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ: +7 (341) 257-09-80, ДОб. 103

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



ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

ООО «КСД» г. Воронеж

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

**СБОРНЫЙ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЙ
УНИФИЦИРОВАННЫЙ НАСТИЛ
С УПРУГИМ РЕЗИНОВЫМ
УПЛОТНИТЕЛЕМ. Марки 4 ПЖД.**

**6-ти метровый ж/д переезд
через один путь -
721 000 руб. с НДС.**

**Патент на изобретение
ФСИЕ РФ № 2676772
в эксплуатации с 2003г.**



ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЗБО»



БРЯНКОВСКИЙ ЗАВОД
БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ
ОСНОВАН В 1948 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	БЗБ0.2011.002/БЗБ0.2011.004	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

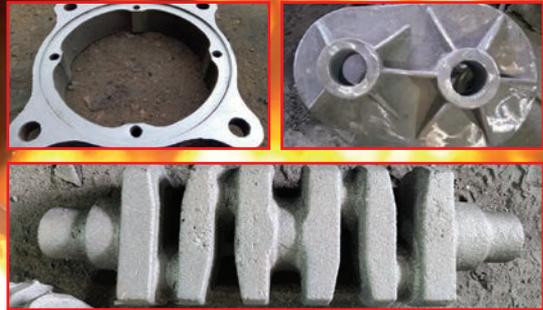
Стальпром-Омск

Литейное производство в Омске

ООО СТАЛЬПРОМ-ОМСК

sp55.ru | zakaz@sp55.ru | +7 (3812) 37-85-36 | +7 (929) 360-85-36 | +7 (950) 332-11-20
644035, г.Омск, Овощной проезд, 7

**Запчасти для грузовых вагонов и локомотивов ВЗТ.
К тележкам, кузовам, автосцепному,
По чертежам и ТУ Заказчика
Мелкое и среднегабаритное литьё, из нелегированной
и легированной стали, чугуна.
Термообработка.
Своя лаборатория (хим.анализ, твердость)
Мелкая и крупная серия.
Сертификация ИСО, РОСС RU**



Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Балочка авторежима опорная	100.41.020-1	шт	2 470,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36
Балочка (люлька) думпкара	2.13.70.03 (V904) ГОСТ 977-88	шт	7 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (929) 360-85-36
Болт стяжной (поковна с м/о)	Ш2В-90 (106)	шт	900,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (950) 332-11-20
Закладка люка (с отверстием)	296.45.102-01	шт	950,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36
Борт платформы продольный	401.01.040 (31646-Н)	шт	24 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (929) 360-85-36
Борт платформы торцевой	401.01.110 (31658-Н)	шт	21 700,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (950) 332-11-20
Корпус поглощающего аппарата	Ш2Т-110 (518)	шт	18 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36
Крышка-заглушка сливного прибора (без колец)	1443.01.300	шт	3 400,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (929) 360-85-36
Подвеска маятниковая думпкара	2.13.70.07 (V904) ГОСТ 977-88	шт	1 900,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (950) 332-11-20
Плита фитинговая с упорами	31 901-Нсб ГОСТ 977-88	шт	7 000,00	ООО "Стальпром-Омск"	+7 (3812) 37-85-36

ТомИндуктор
инновации и технологии
+ 7 (3822) 231-251
info@tominductor.ru

**ПРОМЫШЛЕННОЕ
ИНДУКЦИОННОЕ
НАГРЕВАТЕЛЬНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ**

- Горячий съем и посадка деталей
- Ручной нагрев заготовок и пайка
- Кузнечный нагрев перед ковкой

- Термообработка сварных соединений
- Закалка зубчатых колес, шестерней, валов и других деталей



tominductor.ru

ВНИМАНИЕ!

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





РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН

Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

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



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

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

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

Наименование	Цена без НДС, руб РФ, за 1шт	Компания	Телефон
Диск с металлокерамикой 50-330а-82	2 500	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Диск ведущий 50-330а-83а	2 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Насос питательный 53-359-00	65 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	58 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Золотниковая коробка 50-345-00	69 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Клапанная коробка 53-358-00	54 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Блок управления угп 55-351и-00-нт (14.50.01.000-нт)	52 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Пульз управления уг 25/9-18 97.80.02.100	75 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Вал фрикционный 53-330-200	360 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Рессоры на ун25/9-18 86.11.51.200 (16 листов)	75 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Капитальный ремонт угп 230(300), гп 300	280 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Капитальный ремонт угп 1200/750/пр.м	360 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Гидropередача угп 230(300)	2550 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Рессоры впо 55.30.19/20 (комплект)	12 500	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800
Гидropередача угп 1200/750/пр.м	4650 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-900
Лебедка для перетяжки пакетов 86.70.02.000 сб	480 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-700
Главный вал 55-303-00-1(2), 14.03.00.000	3700 000	ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН»	+7 (4842) 926-800

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/



СТЕНД ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ СЕРИИ НБ-520 СПРОЕКТИРОВАН И ИЗГОТОВЛЕН НАШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ ДЛЯ КРАСНОЯРСКОГО ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНОГО ЗАВОДА. ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ПРОВОДЯТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ГОСТ-2582-2013 «МАШИНЫ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ВРАЩАЮЩИЕСЯ ТЯГОВЫЕ. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ»

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 серии НБ-520	<p>ООО НПП "Электромаш" +7 (8635) 22-53-50 +7 (8635) 22-53-51 www.electromash.com sales@electromash.com</p> 
Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД постоянного, переменного, пульсирующего тока электровозов, тепловозов	
Стенд для испытания тяговых генераторов постоянного тока ГП, переменного тока ГТСН, тяговых агрегатов	
Стенд для испытания тяговых трансформаторов	
Установка пропиточная вакуумно-нагнетательная, Установка сушильная автоматическая	
Оборудование для ремонта тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов	
Подстанции столбовые КТПОЛ, СТП, КТПЖ, МТП, МТПЖ с БКУ для электроснабжения аппаратуры ЖАТ. БКУ блок контроля и управления	

При поддержке:



Минпромторг
России



11-14 ноября 2025

Санкт-Петербург, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



МЕТАЛЛ

31-я Международная промышленная выставка

ЭКСПО 2025



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2025



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2025



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2025

Генеральный
информационный партнер:



Металлоснабжение и сбыт

12+

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

www.metal-expo.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

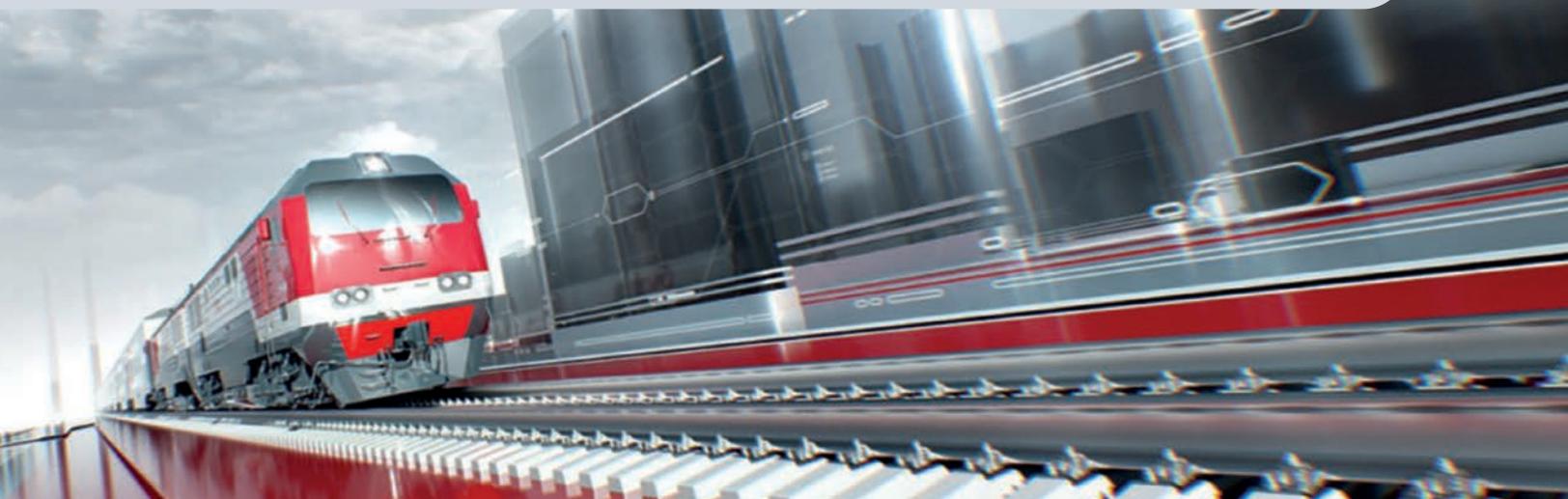


Из инновационного композитного материала Римаид ПМ, собственного изготовления, повышенной надежности и долговечности.

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.



Комплексные скоростные решения в области ж/д подвижного состава



ТрансЭнергоТрейд

Надёжность!

Доверие!

Успех!

Пишите:
info@transenergytrade.ru

Звоните:
+7 (812) 677-95-02

Смотрите:
https://transenergytrade.ru

В продаже

Полувагоны и крытые вагоны

Цистерны для соляной кислоты

Платформы универсальные и фитинговые

Думпкары

Хоппер-дозаторы

Пассажирские вагоны (плацкартные и купейные)

Снегоборщик СДГ-М2

Маневровые локомотивы ТГМ-4Б, ТГМ-23, ТЭМ2

Колесные пары б/у, СОНК, НОНК

Боковые рамы, надрессорные балки новые и б/у



ЖЕЛДОРМАРКЕТ

железнодорожная торговая площадка



Всё о железнодорожном рынке на
RAILWAYMARKET.RU



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

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

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

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

ЛСК97
ООО «ЛСК97»
+7(980)756-02-48, vsp@lsk97.ru, ooislk33@gmail.com, www.lsk97.ru

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

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

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

ВСП-23
ООО «ВСП23»
Тел: 8 800 350 1504, +7 938 441 2735
www.vsp23.ru, 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, Противоугол 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, башманы	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, бунсовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клин Ханина	ООО ВСП23	8 800 350 15 04
Колодки гребневые тип М, Колодки номпозиционные	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 сноба ЦП138	ООО ВСП23	8 800 350 15 04

TRIM ПРОГРАММНЫЙ КОМПЛЕКС

Системы управления надежностью, обслуживанием и ремонтами оборудования

ЗНАТЬ, ГДЕ ТОНКО!



СпецТек

НПП СпецТек
Россия, 197022, г. Санкт-Петербург, ул. Академика Павлова, д. 7А
тел.: +7 (812) 329-45-60, факс: +7 (812) 329-45-61, www.trim.ru, sales@spectec.ru

RAILWAYMARKET.RU

Железнодорожный рынок
России — специализированная
торгово-информационная площадка



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ИТОГИ АВГУСТА 2025 ГОДА

ИПЕМ проанализировал итоги работы промышленности России в августе 2025 года. По оценкам Института, индекс промышленного производства и индекс спроса на промышленную продукцию по итогам месяца снизились относительно уровня прошлого года.

Индекс ИПЕМ-производство в августе 2025 года снизился на 2,1% относительно августа 2024 года (+1,2% за январь–август 2024 года). О методологии расчета индексов

– в справочной информации. Индекс ИПЕМ-спрос в августе 2025 года снизился на 1,7% относительно уровня августа 2024 года (-1,6% за январь–август 2024 года).

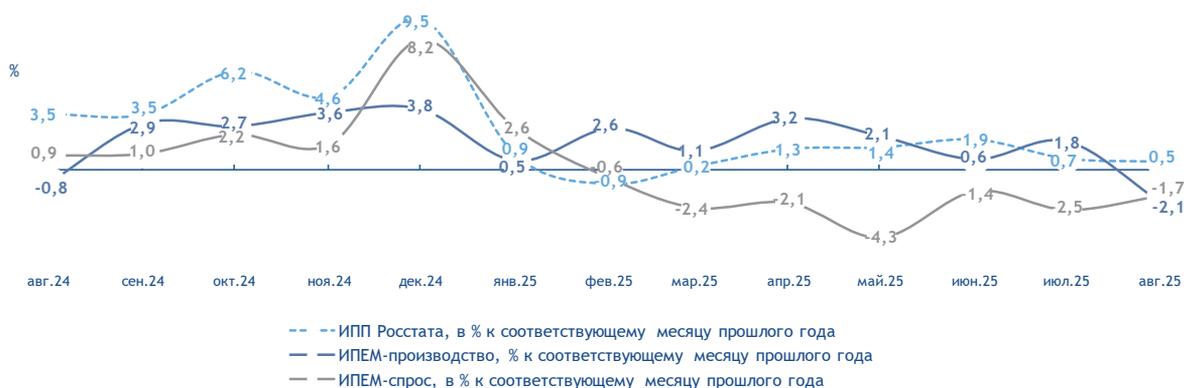


Основные выводы

Итоги развития промышленности в августе 2025 года (к августу 2024 года):

индекс ИПЕМ-производство -2,1% (+1,2% за период январь – август 2024 года)
индекс ИПЕМ-спрос -1,7% (-1,6%)

Динамика индексов развития промышленности



Институт проблем естественных монополий

Август 2025

*** 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.

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



Открытие новых крупных производств в августе 2025 года

Среднетехнологичные отрасли

- открыто производство композитных материалов в Республике Мордовия (инвестиции более 1,0 млрд руб.);
- открыто производство продукции из нетканого материала из полиэфирного волокна в Ростовской области (инвестиции в проект 1,5 млрд руб.);
- запущено производство цельнокатаных колец для газовых турбин ГТД-110М в Нижегородской области (инвестиции более 0,8 млрд руб.);
- открыт завод по переработке льна Ростовской области (инвестиции 3,2 млрд руб.).

Высокотехнологичные отрасли

- открыт завод по производству камер фиксации нарушений в Новосибирской области (инвестиции 0,7 млрд руб.);
- открыт цех по производству спецтехники в Московской области.

Институт проблем естественных монополий

Август 2025



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль



Ключевые показатели нефтяной отрасли

Основные показатели	август 2025		январь – август 2025	
	млн т	к августу 2024	млн т	к январю – августу 2024
Добыча нефти	н/д	0,9%	н/д	-
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	36,6	2,2%	293,3	-2,2%
сырой нефти	22,8	5,6%	179,7	-1,0%
нефтепродуктов	10,9	2,8%	84,0	-4,8%

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

Август 2025

Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль



Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	август 2025		январь – август 2025	
	млрд м³	к августу 2024	млрд м³	к январю – августу 2024
Добыча газа, млрд м³	40,9	-6,6%	364,0	-3,4%
Перевалка сжиженного газа в российских портах, млн т	2,1	-25,0%	23,2	-1,1%

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

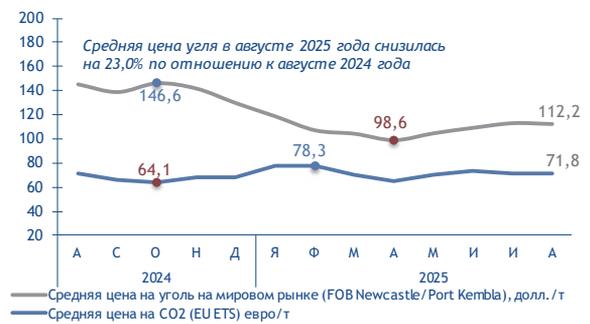
Институт проблем естественных монополий

Август 2025

Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль



Цена энергетического угля



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	август 2025		январь – август 2025	
	млн т	к августу 2024	млн т	к январю – августу 2024
Добыча угля	31,6	-2,7%	280,0	0,2%
Перевалка угля в российских портах	18,1	11,7%	132,8	3,1%

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

Институт проблем естественных монополий

Август 2025

Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

Ключевые показатели

Показатели	август 2025	август 2025/ август 2024
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	17,8°C	0,66°C↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	2290,0	25,9%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	2055,4	40,2%



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

Институт проблем естественных монополий

Август 2025

Стоимость такого модуля
7250 руб. +7(980)187-10-55

**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 ИЮЛЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

За 7 месяцев 2025 года на сети ОАО «РЖД» перевезено 742,9 млн пассажиров (+1,8% к январю-июню 2024 года). Из них в пригородном сообщении – 669,3 млн пассажиров (+2,0%), в дальнем следовании – 73,6 млн пассажиров (+0,3%).

В июле 2025 года отправлено 120,2 млн пассажиров, что на 1,5% выше аналогичного показателя прошлого года. В том числе в пригородном сообщении количество отправленных пассажиров составило 105,6 млн человек (+1,8%), в дальнем следовании – 14,6 млн (-0,8%).

По динамике перевозок пассажиров в дальнем следовании в летние месяцы за последние три года можно констатировать выход на предельные объемы перевозок. Дальнейшие темпы роста перевозок в сезон отпусков будут зависеть от успешности выполнения поставленных руководством ОАО «РЖД» и АО «ФПК» задач по обновлению парка пассажирских вагонов, в том числе двухэтажными вагонами, улучшению сервисов продажи билетов, продолжению внедрения гибкой маркетинговой политики, росту количества пассажирских поездов и их составности. Железнодорожный транспорт имеет возможность стать основным сервисом, обеспечивающим возросший в последние годы спрос на внутренний туризм.

В то же время за последние три года наблюдаются заметные темпы увеличения перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Основной вклад в положительную динамику внесло увеличение объемов перевезенных

пассажиров на Московской железной дороге. Также о положительной динамике объемов отправок в пригородном сообщении за первые полгода по сравнению с аналогичным периодом 2024 года заявлялось на Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Горьковской, Нуйбышевской, Южно-Уральской, Свердловской, Западно-Сибирской, Красноярской, Дальневосточной железных дорогах.

Стоит отметить, что несмотря на дополнительную нагрузку на сеть в последние месяцы, вызванную внешними факторами, организация перевозок сохраняет стабильность и продолжает обеспечивать транспортную потребность населения.

В августе 2025 года стоит ожидать сопоставимого прироста объемов перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» по отношению к августу предыдущего года. Объемы перевозок пассажиров на сети ОАО «РЖД» в августе 2025 года потенциально составят порядка 116 млн чел. При этом, часть пассажиров в дальнем следовании может отказаться от пользования железнодорожным транспортом, однако, эти места в поездах будут заняты пассажирами, перешедшими с авиатранспорта, на котором сбой в ритмичности авиарейсов отражаются более существенным образом на пассажирах.

Пассажирские перевозки на сети ОАО «РЖД»

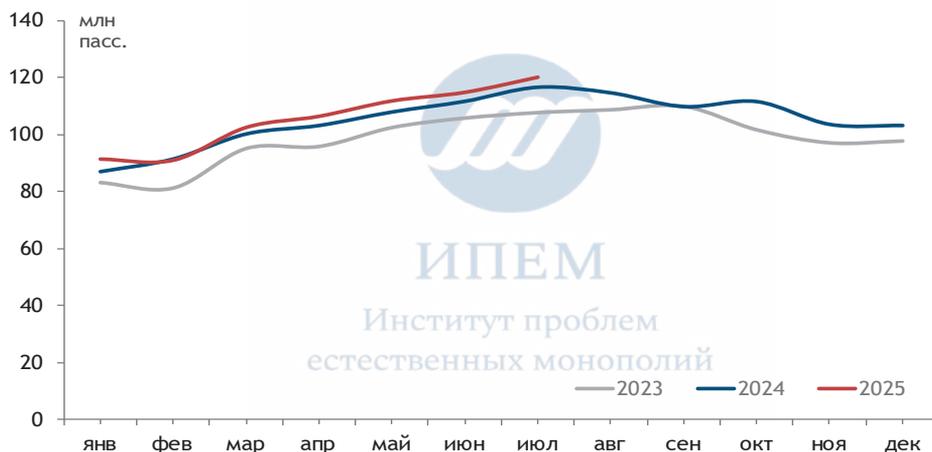
120,2 млн чел.

перевезено в июле 2025 г.

742,9 млн чел.

перевезено в январе-июле 2025 г.

+1,8% к январю-июлю 2024 г.



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

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

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

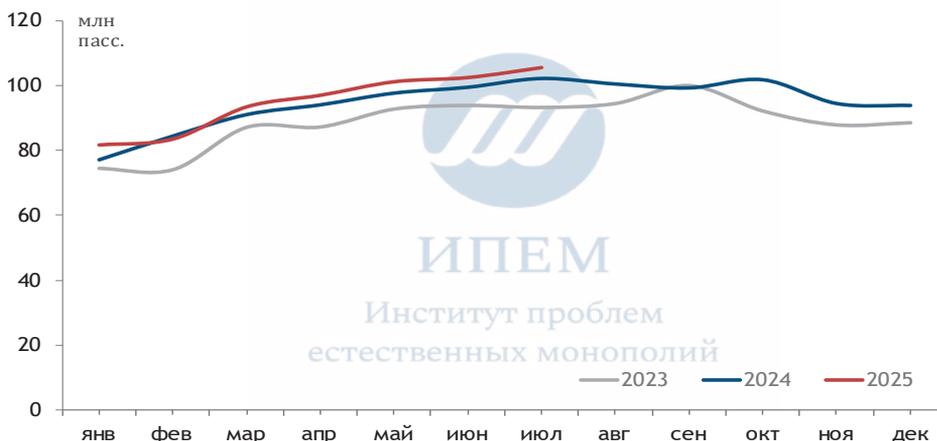
105,6 млн чел.

перевезено в июле 2025 г.

669,3 млн чел.

перевезено в январе-июле 2025 г.

+2,0% к январю-июлю 2024 г.



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

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

Пассажирские перевозки в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

14,6 млн чел.

перевезено в июле 2025 г.

73,6 млн чел.

перевезено в январе-июле 2025 г.

+0,3% к январю-июлю 2024 г.



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

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

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД»

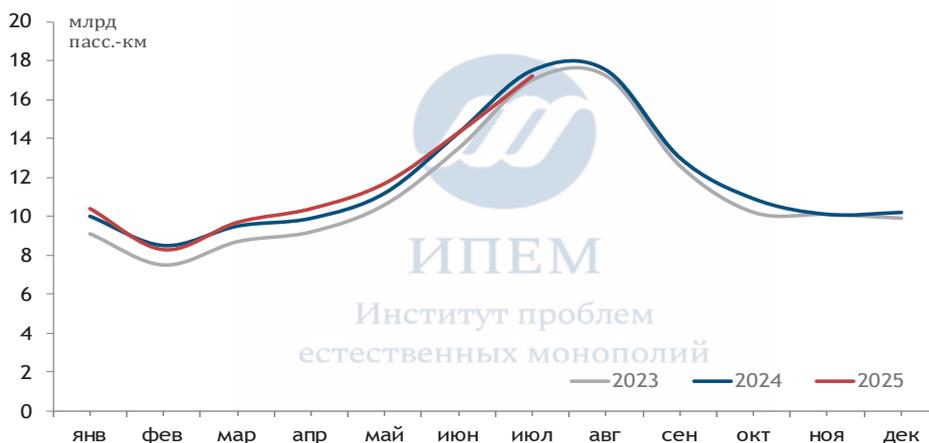
17,2 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июле 2025 г.

81,5 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июле 2025 г.

-0,2% к январю-июлю 2024 г.



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

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

Пассажирооборот в пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД»

3,5 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июле 2025 г.

20,5 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июле 2025 г.

+2,1% к январю-июлю 2024 г.



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

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

Пассажирооборот в дальнем следовании на сети ОАО «РЖД»

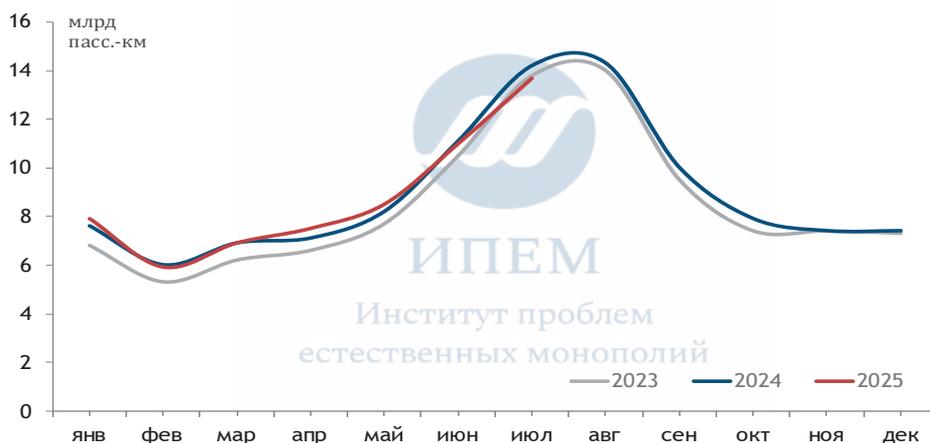
13,7 млрд пасс.-км

пассажирооборот в июле 2025 г.

61,0 млрд пасс.-км

пассажирооборот в январе-июле 2025 г.

-0,9% к январю-июлю 2024 г.



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

@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.

**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**



ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ИЮНЕ 2025 ГОДА: ИНФОГРАФИКА, ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

Погрузка на сети ОАО «РЖД» сокращается в течение последних 21 мес., месячные колебания составляют от 1,9% до 9,4% (максимальное снижение было зафиксировано в мае 2025 г.).

За I полугодие 2025 г. погрузка на железнодорожном транспорте сократилась на 46 млн т (-7,6%) по сравнению с аналогичным периодом 2024 года. По отношению к I полугодю 2023 г. потери составили 64,6 млн т (-10,4%), к I полугодю 2022 г. – 60,4 млн т (-9,8%), к I полугодю 2019 г. – 79,1 млн т (-12,5%).

Наибольшие потери погрузки за I полугодие:

- Строительные грузы -11,3 млн т (-19,5%);
- Каменный уголь -6,1 млн т (-3,6%);
- Зерно -5,8 млн т (-36,4%);
- Черные металлы -5,5 млн т (-17,2%);

- Нефть и нефтепродукты -5,3 млн т (-5,0%).
- Рост погрузки наблюдается по удобрениям (+1,6 млн т, +4,8%) и цветной руде (+0,2 млн т, +2,9%).

Для каждой группы грузов перечень факторов, влияющих на снижение погрузки, индивидуален. В то же время в целом на снижение влияют такие факторы, как изменение спроса на перевозки вследствие внутренней и внешней конъюнктуры, технологические трудности с обеспечением предоставления грузовых вагонов под погрузку, а также простой вагонов на путях необщего пользования после выгрузки.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

89,3 млн т | **-9,2%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

0,6 млрд т | **-7,6%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

1,5 млн ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.

Все грузы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

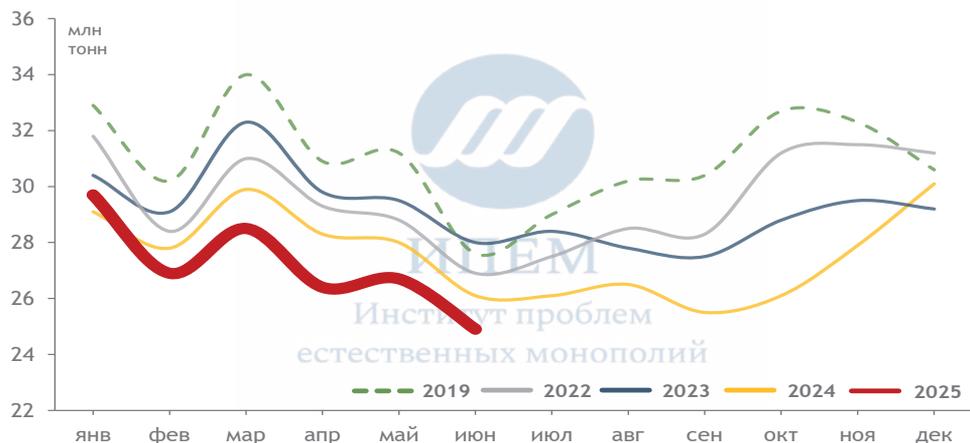
24,9 млн т | **-4,6%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Каменный уголь

163,1 млн т | **-3,6%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.



639,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

0,8 млн т | **-27,3%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Кокс

5,1 млн т | **-14,5%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.



16,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

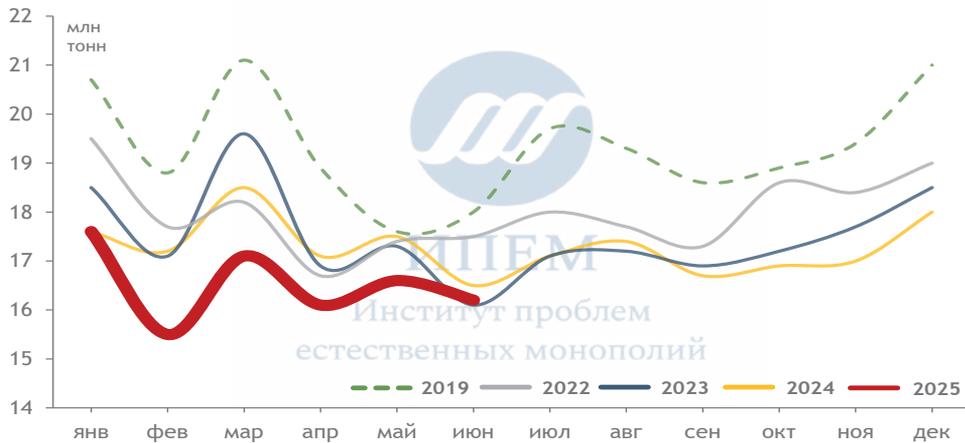
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

16,2 млн т | **-1,8%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

99,1 млн т | **-5,0%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

278,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.

Нефть и нефтепродукты



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

8,8 млн т | **-4,3%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

53,8 млн т | **-0,9%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

126,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.

Железная руда



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

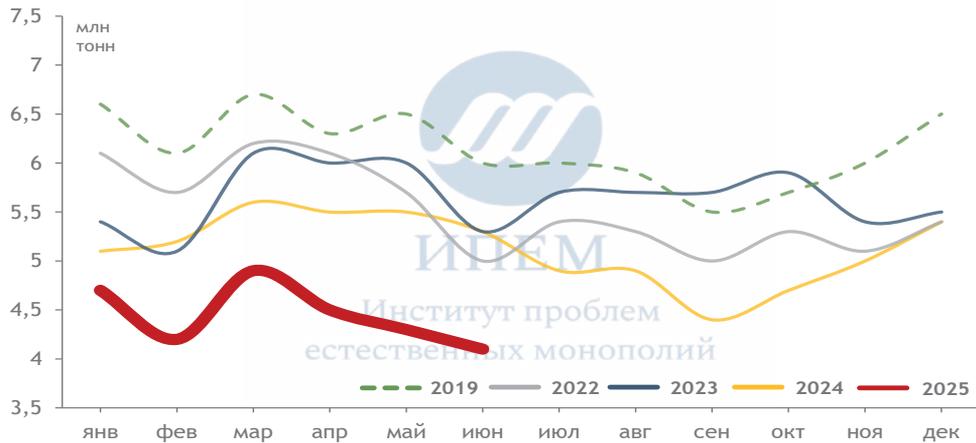
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

4,1 млн т | **-22,6%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Черные металлы

26,7 млн т | **-17,2%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

65,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

0,7 млн т | **-41,7%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Лом черных металлов

3,8 млн т | **-32,2%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

12,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

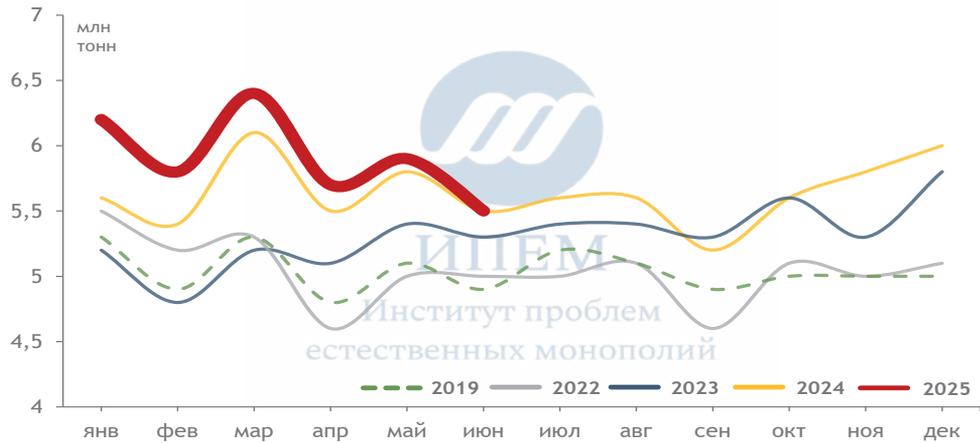
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

5,5 млн т | **0,0%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

35,5 млн т | **+4,8%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

80,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.

Удобрения



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

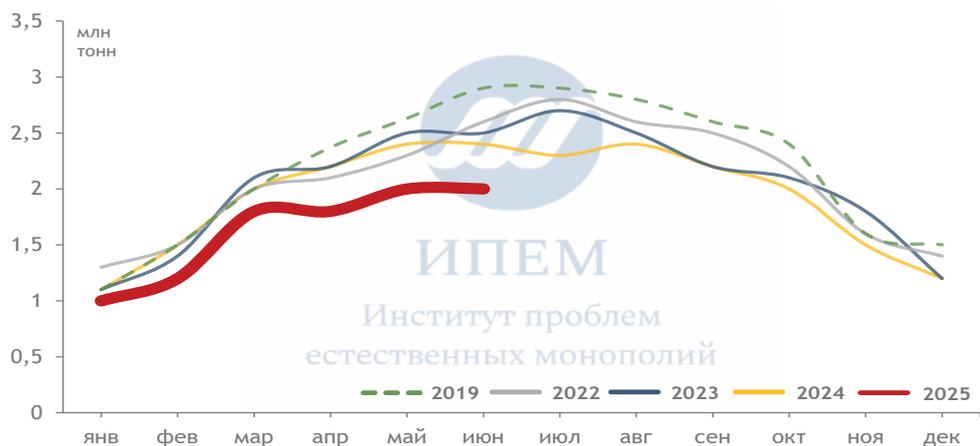
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

2,0 млн т | **-16,7%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

9,8 млн т | **-15,2%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

29,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.

Цемент



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

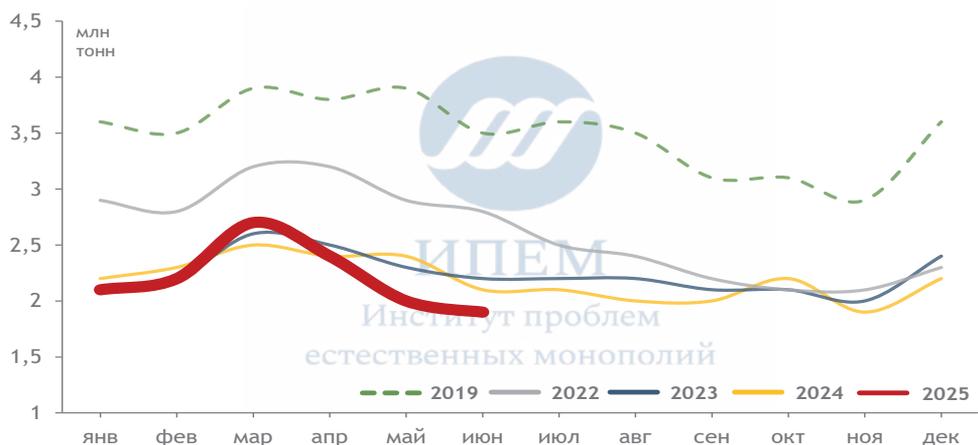
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,9 млн т | **-9,5%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Лесные грузы

13,3 млн т | **-4,5%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

32,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

@ipem_research

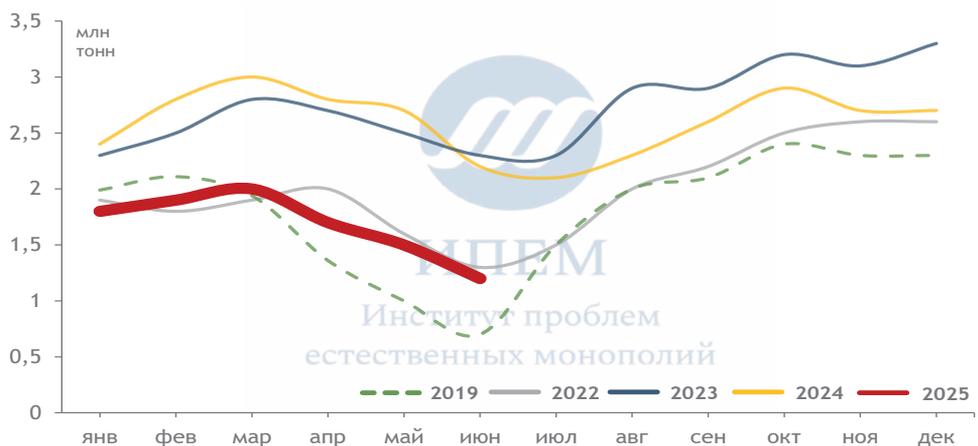
Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,2 млн т | **-45,5%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Зерно

10,1 млн т | **-36,4%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

18,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

@ipem_research

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

9,0 млн т | **-14,3%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

46,5 млн т | **-19,5%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

134,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.

Строительные материалы



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

1,5 млн т | **0,0%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

8,5 млн т | **+2,9%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.

22,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.

Цветная руда



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

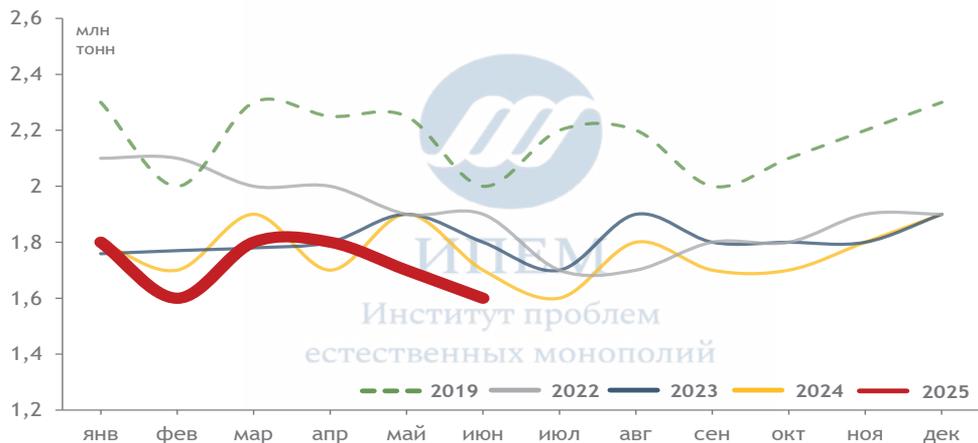
1,6 млн т | **-5,9%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Химикаты и сода

10,3 млн т | **-3,2%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.



28,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

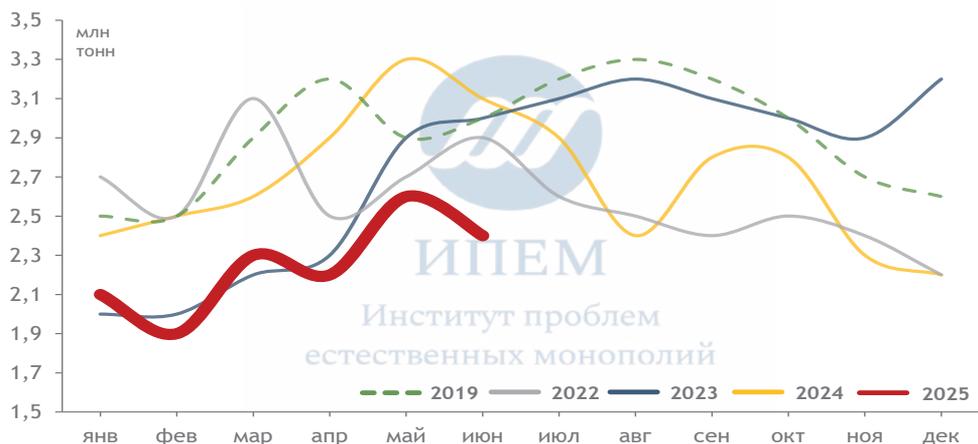
2,4 млн т | **-22,6%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Промышленное сырье

13,5 млн т | **-19,1%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.



36,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

[@ipem_research](#)

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

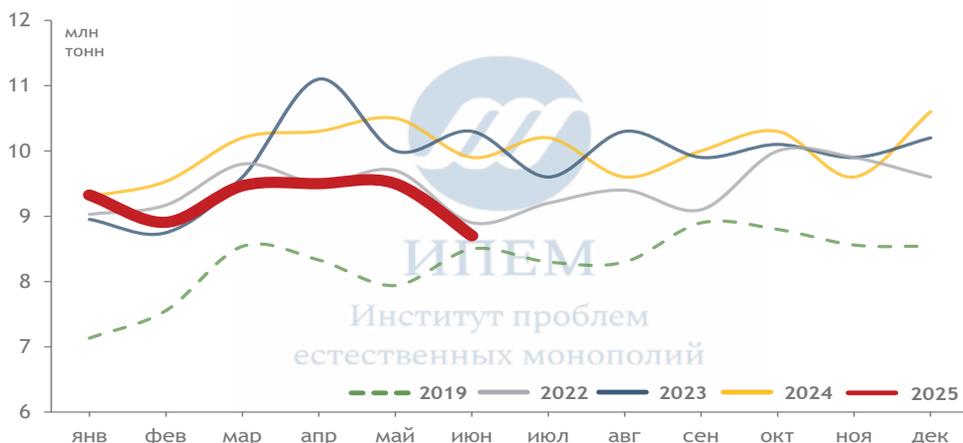
8,7 млн т | **-12,1%** к июню 2024 г.
погружено в июне 2025 г.

Прочие грузы

55,3 млн т | **-7,8%** к январю-июню 2024 г.
погружено в январе-июне 2025 г.



224,0 тыс. ед.
погружено вагонов* в июне 2025 г.



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

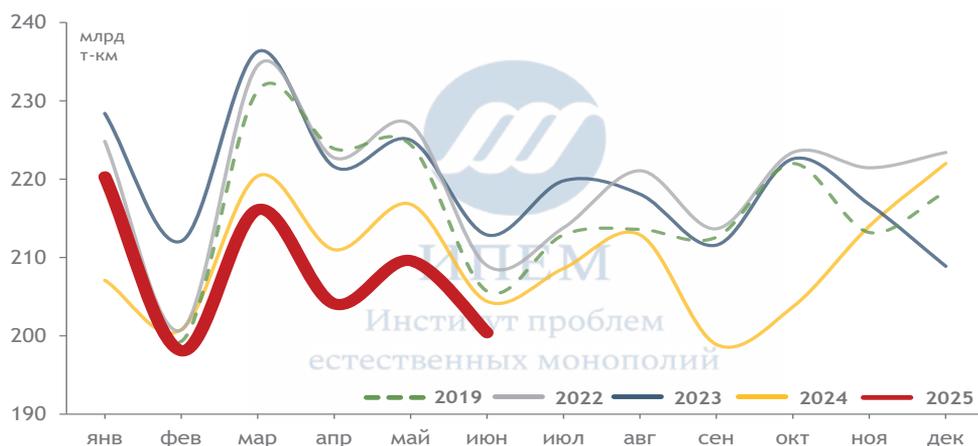
*оценка ИПЕМ на основе оперативных данных, которые могут быть скорректированы

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

Тарифный грузооборот на сети ОАО «РЖД»

200,4 млрд т-км | **-2,1%** к июню 2024 г.
в июне 2025 г.

1249,9 млрд т-км | **-1,0%** к январю-июню 2024 г.
в январе-июне 2025 г.



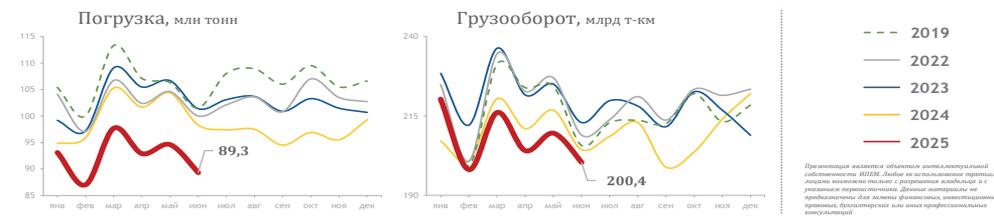
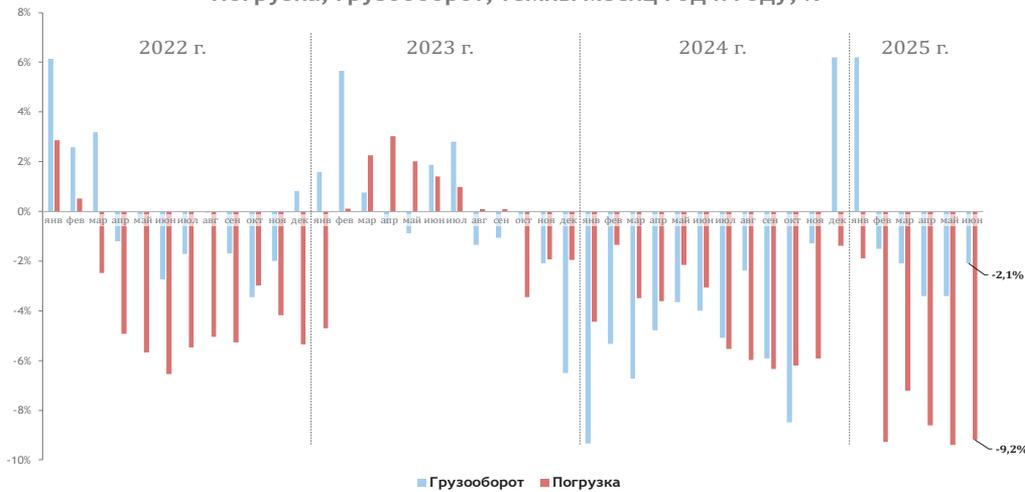
Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

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

Показатели грузовой работы сети РЖД за период 2022-6 мес. 2025 г.

Погрузка, грузооборот, темпы месяц год к году, %



Источник: данные пресс-релизов ОАО «РЖД»

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

@ipem_research

Бесплатная регистрация в железнодорожном каталоге!

+7(980)187-10-55

depo-magazine.com/reg/



**Стоимость такого модуля
всего 12700 руб.**

+7(980)187-10-55

ERA I

Eurasian Rail Alliance Index

НОВОЕ НАЧАЛО ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА

Оценки перспектив контейнерного рынка на 2026 год расходятся. Часть экспертов полагает, что по объемам сегмент будет близок к уровню 2025 года. Другие ожидают умеренного роста, тогда как третьи связывают восстановление, скорее, с последующими периодами. Ситуация в отрасли остается сложной: в текущем году контейнерные перевозки продолжают находиться под давлением. Для операторов это выражается в снижении выручки и дополнительном давлении со стороны растущего профицита подвижного состава. Причины — комплексные.



Без ожиданий

Ряд экспертов заявили о росте, однако заметили: рост произойдет в пределах статистической погрешности. Динамика спроса станет более заметной, если в 2026 году будут приняты определенные политические решения. Это подстегнет рост рынка производства и, как следствие, контейнерной перевозки.

«Четвертый квартал 2025 года немного скорректирует сегодняшнее падение, и по итогам года мы увидим минус 3,5% к уровню прошлого года, — отметил Виктор Марнов, директор ПАО «ТрансКонтейнер». — А если [политическая] трудность не будет преодолена, то хорошо, если в 2026 году удастся выйти хотя бы на уровень 2024-го — прирасти ориентировочно на 3–4%. И то, скорее всего, прирост начнется со второго полугодия».

«Действительно, [на контейнерный рынок влияет] много факторов: и геополитика, и экономика. Но на мой

взгляд, главная проблема — разрыв между экспортом и импортом, который не позволяет стабильно заниматься перевозками. Если произойдет чудо и в геополитике что-то изменится, мы сможем рассчитывать на рост. Но в принципе, все останется как в 2025-м», — прокомментировал Амиран Лагвилава, советник по развитию FESCO.

На перевозки могут повлиять как ожидания, так и неожиданности, и давать прогнозы в условиях неопределенности — дело неблагоприятное, считает Александр Чевелюк, генеральный директор ООО «Транзит»: «В 2026 году, если не вступят в силу факторы, которые сегодня не можем предсказать, вроде новых федеральных программ, проведения чемпионата мира в России, рассчитывать, что объем контейнерных перевозок возрастет, достаточно сложно. Много факторов может на это повлиять. В импорте ожиданий [относительно роста] нет, в экспорте многое зависит от потребления и того, что будет проис-

ходить на мировом рынке, от курса доллара и так далее. Полагаю, в 2026-м будет плюс-минус как в 2025-м с некоторой поправкой», — пояснил эксперт.

Сдержанный оптимизм

Многое зависит от ставок на перевозки. По мнению Сергея Авсейкова, исполнительного директора Евразийского Союза участников железнодорожных грузовых перевозок, к концу 2025 года ставки немного подрастут, но существенного их восстановления стоит ожидать только к середине следующего года.

«У меня больше надежды, что объемы рынка восстановятся, рост будет, однако [убежден], что несущественный — до 5%. Надеюсь, что 2026 год принесет восстановление инвестиционной активности, Центробанк даст нам такую возможность».

Об умеренном росте заявил и генеральный секретарь Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам Михаил Гончаров. Однако для того, чтобы удержаться на плаву, посоветовал помнить про «черных лебедей» и дал советы бизнесу — что необходимо сделать сейчас, чтобы удержаться на плаву.

Однако в будущее игроки рынка все же смотрят с некоторым оптимизмом. Так, генеральный директор АО «РЖД Бизнес Актив» Вячеслав Сараев напомнил, что в пандемийные времена положение рынка казалось ужасным. Сейчас же этот период вспоминается с ностальгией. Он также предположил, в чем бизнес сможет найти наиболее перспективные точки роста.

«Пройдет немного времени, и мы 2025 год будем вспоминать с ностальгией — как было хорошо. Вопрос отношения к ситуации. Да, год нестандартный, но это как раз заставляет думать, искать новые возможности и варианты. На традиционных направлениях, где мы оперируем, прироста не будет. Но по новым направлениям, новым видам груза, новым точкам контейнеризации или точкам инфраструктуры логистики рост произойдет, и будет значительным. Да, в общем объеме контейнерных перевозок их доля будет невысокая, но именно по этим сегментам, на мой взгляд, рост сам по себе будет существенным. Поэтому мы вместе должны заниматься развитием этих направлений», — Станислав Станкевич, исполнительный директор ООО «Транс Синергия», в своих прогнозах относительно объема прироста рынка был наиболее оптимистичен. По его мнению, каждое падение контейнерного сегмента в последующих периодах отыгрывалось сторичей. И может, 2026 год действительно прирастет менее чем на 5%, зато дальнейшие периоды будут сопровождаться мощным подъемом.

«Любое падение контейнерного рынка — на следующий, а максимум через год — отыгрывается двукратным ростом. Таков 25-летний бэкграунд российского контейнерного рынка. Сложно говорить именно про 2026 год, я бы сказал, что [рынок прибавит] 2–3%. А вот 2026 плюс 2027 годы точно [дадут нам рост контейнерного рынка] +15%», — пояснил С. Станкевич.

Автор: Анна Маничева

Источник: www.rzd-partner.ru

МЕТАПРОМ.RU

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



Андрей Гурьев

ИЗ ТУПИКА

История одной реформы

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

Продолжение (начало в № 6 (131) – 06(162))

В субботу, 12 января, Фадеев побывал в Санкт-Петербурге, где проинспектировал реконструируемые вокзалы и строящийся к 300-летию города Ладожский вокзал, а затем провел в управлении Октябрьской дороги научно-технический совет МПС с участием губернаторов Санкт-Петербурга Владимира Яковлева и Ленинградской области Валерия Сердюкова. Министр объявил о необходимости скорректировать программы крупномасштабных проектов, стремился найти какие-либо перерасходы и в итоге потребовал сократить финансирование строек.

Причем главным образом это касалось генерального подрядчика строительства Ладожского вокзала Балтийской строительной компании – бывшей любимицы Аксененко. Стоимость ее работ разом уменьшилась на 10%. Так, с этого дня некогда могущественная БСК стала неуклонно увядать, и через пару лет ее глава Игорь Найвольт уже просил Фадеева купить его компанию, что называется, недорого. (Трудно удержаться при этом от реплики, что в свое время тщеславие руководства БСК не знало границ. Мало того, что они вешали свои массивные медальоны и постеры везде, где только шевельнули мастерком, но, не отличаясь особой щепетильностью, умудрились выложить на полу огромные буквы «БСК» даже посередине Любанской церкви, в реставрации которой принимали участие.)

17 января Фадеев был впервые официально представлен на заседании Правительства РФ. При этом премьер Михаил Касьянов, в частности, заявил, что «реформирование железнодорожной отрасли будет проводиться в тесной увязке с концепцией реформирования экономики в целом, так как эта отрасль является базовой и влияющей на многие принципиальные вопросы».

24 января Правительство рассмотрело вопросы об Инвестиционной программе МПС и индексации железнодорожных тарифов на 2002 год. Было принято решение утвердить Инвестпрограмму в скромном размере собственных средств 94 млрд рублей, а предельный средний уровень повышения тарифов определить в 16% вместо запрашиваемых изначально Аксененко 35-ти.

После заседания Правительства Фадеев вышел к прессе. На вопрос о главных проблемах отрасли он сказал следующее: «К сожалению, это финансовые проблемы. Что ни говори, но это главное. Они созданы с одной стороны субъ-

ективными моментами, но есть и объективные причины. Государство правильно делает сегодня, ставя под контроль монополии. Мы всегда много говорили, что всем должно управлять государство. Но я помню, когда я в этой же должности был раньше, мы приняли картельное соглашение – я на нем настаивал – пройти зиму без повышения тарифов. Мы тогда его подписали, и я подвергся такой критике, столько было слов, что я – не рыночник и т. д.! А сегодня Правительство принимает такое решение. Административное решение, нерыночное по сути, но на самом деле правильное. Государство же должно как-то встать на ноги! Я думаю, удастся это все провести. Сначала было обозначено повышение наших тарифов на 35%, потом на 26, а сегодня остановились на 16-ти. Ну что ж, как говорится, надо жить по средствам. Что-то придется нам не делать. Искусство и талант руководителя как раз и заключаются в том, чтобы видеть оптимальную модель управления. Это сложно».

Разумеется, с самого начала Фадеев приступил к формированию своей команды. Надо заметить, что в середине января 2002 года в прессе опять появились материалы о якобы уже решенном деле с назначением директора департамента координации транспортных систем Минтранса Александра Кузнецова теперь уже не министром, а первым заместителем министра путей сообщения. Об этом, в частности, со ссылкой на высокопоставленного сотрудника Администрации Президента, написала даже не падкая на непроверенные сенсации газета «Ведомости»: «Президент Владимир Путин лично занялся кадровой чисткой в МПС. Назначив новым главой ведомства Геннадия Фадеева, он почти сразу выбрал ему и первого заместителя – своего старого знакомого Александра Кузнецова». В газете также говорилось, что «если Фадеев и не хотел назначать Кузнецова, то виду он не подал. На днях они встретились, довольно долго разговаривали». Однако Кузнецов в конечном итоге назначен все же не был.

Сам Фадеев рассказывал автору об этом так: «О назначении Кузнецова первым заместителем речи не было. В моей кадровой обойме на тот период он не состоял, и мне эту кандидатуру никто не рекомендовал. Другое дело, что через некоторое время я предложил ему поработать начальником Северной дороги и Кузнецов уже почти согласился. Но есть такое выражение «обстоятельства непрео-

долимой силы», и это был как раз такой случай. Я не смог их преодолеть. Что же касается первого зама, то буквально на второй или третий день после моего назначения я пригласил к себе Валерия Ивановича Ковалева и предложил ему этот пост. Но уговорить мне его не удалось. Ковалев обосновал свой отказ тем, что идет на выборы губернатора Ленинградской области, у него там уже большой задел, есть поддержка влиятельных сил и т. д. Откровенно скажу, я об этом очень сожалел, потому что Ковалев являлся отличным организатором, крепким хозяйственником, порядочным человеком и очень подходил на этот пост».

Автор спросил Фадеева, почему в таком случае Аксененко все-таки уволил Ковалева с этой же самой должности? Фадеев ответил: «Он не хотел его увольнять. Это была инициатива самого Ковалева. За некоторое время до своего ухода он приехал ко мне домой, и мы с ним беседовали на эту тему более трех часов. Ковалев как бы исповедовался и называл истинные причины своего желания уйти. И я его похвалил за то, что в такой ситуации он, на мой взгляд, верно оценил обстановку и сориентировался очень правильно. Но я знаю совершенно точно, что Аксененко не хотел его отпускать. Правда, несколько позже нашего разговора Ковалев и сам все-таки тоже допускал ошибки. Но то, чего он опасался, стало затем вполне проявляться».

(Сам Ковалев рассказывал о своей отставке следующее: «Когда после дефолта начало формироваться правительство Евгения Примакова, со мной попытались провести консультации на предмет возможности возглавить министерство. Подсидживать кого-либо я не собирался, поэтому проинформировал об этом разговоре Аксененку. Николаю Емельяновичу захотелось узнать, кто именно со мной разговаривал. Я прекрасно понимал, что с учетом влияния министра эти люди могут пострадать, поэтому разглашать их имена отказался. Он взял паузу, а потом, после недолгого разговора, мы пришли к пониманию, что больше вместе работать мы не сможем».)

В это же время впервые появились упоминания в прессе о предполагаемом первом заместителе Фадеева не из среды железнодорожников. Так, 15 января 2002 года «Известия» писали: «В качестве еще одного претендента называют заместителя министра транспорта Владимира Якунина¹, курирующего транспортные коридоры. Впрочем, возможно, господина Якунина ждет еще более высокое назначение: близкий к Правительству источник пояснил, что петербуржец Якунин всерьез рассматривается в качестве кандидата на пост министра транспорта. Минтранс, как ожидается, в 2003 году поглотит МПС».

¹ Якунин Владимир Иванович родился 30 июня 1948 года в городе Меленки Владимирской области. В 1972 г. окончил Ленинградский механический институт. Трудовую деятельность начал младшим научным сотрудником Государственного института прикладной химии. После окончания службы в Советской армии работал инженером, старшим инженером Управления Государственного комитета Совета Министров СССР по внешнеэкономическим связям, начальником отдела Физико-технического института им. А. Ф. Иоффе АН СССР. С 1985 по 1991 г. – на дипломатической работе (второй, затем первый секретарь Постоянного представительства СССР при ООН). Далее – председатель совета директоров АОЗТ «Международный центр делового сотрудничества», начальник Северо-Западной окружной инспекции Главного контрольного управления Президента Российской Федерации. С октября 2000 г. – заместитель министра транспорта РФ. С февраля 2002 г. – первый заместитель министра путей сообщения РФ. С октября 2003 г. – первый вице-президент ОАО «РЖД». 14 июня 2005 г. назначен президентом ОАО «РЖД». Является председателем попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного. С января 2006 г. – научный руководитель и председатель попечительского совета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при РАН. Доктор политических наук.

8–11 февраля в МПС, наконец, произошли кадровые перестановки. Был уволен статс-секретарь МПС Пшимаф Шевоцуков, отправлен возглавлять Западно-Сибирскую железную дорогу Александр Цельно, понижен до уровня «простого» заместителя министра Александр Мишарин. Первыми заместителями министра стали Вадим Морозов и Владимир Якунин. При этом первый курировал эксплуатационную работу, второй – инвестиции, реформу, внешние связи. Якунина пресса сразу же стала называть «потенциальным преемником Фадеева», хотя ни министр, ни его первый зам вплоть до ухода Фадеева в июне 2005 года практически никогда публично не распространялись на эту тему. Тем не менее всем было очевидно, что Якунин при Фадееве будет играть роль «политкомиссара» при «военспец».

О сущности этого достаточно характерного явления в первые годы президентства Путина и его последствиях есть весьма интересное рассуждение в одной из монографий. «Такой подход стал ответом на не устраивающие Президента результаты «самореформирования» ряда сфер экономики и государственного аппарата, проводимого не снаружи, а изнутри. Примеры такого реформирования в кавычках дают МПС и РАО «ЕЭС России», где планы преобразований, подготовленные самими естественными монополиями, отвечают интересам их топ-менеджеров, но не интересам государства и потребителей услуг этих компаний. Под реформами руководители естественных монополий понимают освобождение от обязательств перед обществом и государственного влияния на их деятельность при сохранении непрозрачного характера собственности (ногда компанией, по сути, владеют не акционеры, а менеджеры) и монопольного положения на рынке. Самореформированию Президент противопоставил институт «внешних управляющих» реформ, или «политкомиссаров», – своих ближайших соратников, которые должны проводить реформы во имя государственных, а не узкокорпоративных приоритетов.

Но «политкомиссары», призванные возглавить реформы, оказались в весьма сложной ситуации. Они вынуждены ломать сопротивление среды, которая активно тормозит преобразования. Профессиональные корпорации, на которые направлены реформы, проявляют интерес только к возможности увеличения государственного финансирования, а содержательным изменениям упорно противятся. Они сумели приспособиться к существующей системе, функционируют практически бесконтрольно и извлекают немалые дивиденды из своих полномочий. При этом реформаторы столкнулись с сопротивлением реформируемых. Они ждут помощи от Президента, рассчитывая,

что он поможет покончить с саботажем со стороны профессиональных корпораций. Но для Путина повседневное личное участие в «насаждении» реформ не только невозможно практически, но и политически опасно, поскольку способно привести к разочарованию в его политике тех профессиональных слоев, которые считали его «своим» президентом. В результате исполнение реформистских планов серьезно тормозится. Наблюдается и падение интереса к реформам со стороны «новой» элиты. К ней приходит осознание, что ответственность за проведение реформ станет не карьерным трамплином, а карьерной ловушкой. По этой причине новички постепенно сосредотачиваются не на реформистских проектах, а на борьбе за властные полномочия со «старой» элитой, занявшей командные позиции в период правления Бориса Ельцина. Стратегический смысл обновления верхнего эшелона российской властной элиты постепенно теряется.

На должность статс-секретаря – заместителя министра пришел из Генеральной прокуратуры Сергей Аристов. Начальником ЦФТО стал Салман Бабаев, до этого работавший с Фадеевым на Московской железной дороге. Начальником Московской был назначен возглавлявший в это время Западно-Сибирскую Владимир Старостенко. (Когда в сентябре 2000 года Аксененко параллельно с должностью первого вице-премьера опять занял пост министра путей сообщения, Фадеев предложил ему поставить «подвигаемого» министра Владимира Старостенко вместо себя начальником Московской дороги, но, по словам Фадеева, тот сказал: «На Московской должны работать Вы». Однако теперь Фадеев сам оказал честь Старостенко.)

18 марта был подписан новый Приказ министра путей сообщения «О распределении обязанностей между министром, заместителями министра и другими членами коллегии МПС», знаменовав тем самым, что обновленная иерархия высших железнодорожных чинов формализована и ситуация является управляемой.

Также следует подчеркнуть, что Фадеев в это время лично возглавил Штаб реформирования МПС, став его председателем. При Штабе был создан свой Общественный совет, явно в пик несговорчивому Общественному совету академика Некипелова. Новым органом, призванным символизировать участие общественности в работе Штаба МПС, управляли научный руководитель Высшей школы экономики Евгений Ясин и член Совета Федерации Дмитрий Мезенцев. Однако надо прямо сказать, что какой-то заметной роли в реформе этот Совет не сыграл.

4 февраля Торгово-промышленная палата устроила очередной круглый стол по проблемам реформы МПС, на котором выступил и Фадеев. По сути, это было его первое в качестве министра развернутое публичное изложение своей позиции по отношению к реформе. Кратко его кредо можно было сформулировать так: «Реформе – быть. Но под девизом «Не навреди!»». Фадеев, в частности, отметил, что реформирование необходимо прежде всего для обеспечения железных дорог притоком инвестиций, который невозможен без изменения правового статуса отрасли. В то же время, по его мнению, темпы реформы должны соотноситься с имеющимися возможностями, со степенью про-

работки основных вопросов. «Все мы станем свидетелями того, что имеющиеся планы по выделению из МПС ОАО «Российские железные дороги» будут сорваны», – достаточно пессимистично констатировал глава МПС.

При этом Фадеев указал на причины как организационного характера, так и на то, что нельзя образовывать новый хозяйствующий субъект с долгами, поскольку это неразумно и опасно ввиду возможного наложения кредиторами ареста на имущество и захват ими наиболее ликвидных и прибыльных активов МПС. Фадеев назвал общую сумму кредиторской задолженности МПС – 131 млрд рублей – и призвал перед акционированием списать все долги железнодорожников, по примеру Германии или Японии, и начать новую жизнь с чистого листа. Кроме того, министр указал и на техническую причину невозможности быстрого акционирования железных дорог. «Нельзя наложить сверхсовременные технологии на телегу – она развалится», – озвучил свою очередную метафору Фадеев. Среди факторов, свидетельствующих о преждевременности акционирования МПС в этом году, он назвал непроработанность готовящегося нового Прейскуранта № 10-01, отсутствие новой методики учета затрат по видам деятельности, нерешенность вопросов с объектами социальной сферы и др. Фадеев спрогнозировал, что для образования ОАО «РЖД» понадобится еще порядка двух лет.

Выступивший на круглом столе глава ТПП Евгений Примаков также высказался за то, что «торопиться не надо». А вот Анна Белова мягко, но все-таки уверенно гнула свою линию. «Реформа железных дорог могла бы стать реальным стимулом экономического роста в стране, поскольку это – системообразующая отрасль. А отложить реформу – означает загнать проблему внутрь», – твердо и как всегда бесстрастно заявила она.

При этом вечного оппонента МПС президента Национальной ассоциации транспортников Георгия Давыдова, похоже, подобные споры о том, нужно или нет оттягивать реформу, интересовали мало. Он уже тогда поднимал такие вопросы, которые у Фадеева ничего, кроме ухмылок и пожимания плечами, не вызывали. «Сегодня необходимо думать о том, что следует уточнить как статус операторской компании, так и будущее конкурентное поле», – заявлял Давыдов, но в сердцах официальных реформаторов никакого отклика не находил. (Эти вопросы попадут в центр внимания транспортной общественности лишь в 2006 году.)

3 апреля 2002 года состоялась расширенная коллегия МПС, посвященная ходу реформы. Фадеев выступил с большим докладом, который начал так: «Почти год прошел с момента принятия Правительством страны Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Само решение о реформе привлекло повышенное внимание общественности, министерств и ведомств, регионов, Федерального собрания, политических партий и пользователей услуг к железнодорожному транспорту как важнейшей жизнеобеспечивающей отрасли, реформирование которой должно осуществляться исключительно без права на ошибку!» Это афористичное «без права на ошибку» сразу загуляло по страницам верноподданнических железнодорожных изданий и стало одной из визитных карточек позиции Фадеева в вопросах реформы.

В целом доклад был посвящен текущим рабочим вопросам работы отрасли, но некоторые реформаторские мысли в нем все-таки прозвучали. Прежде всего это касалось тарифной политики. «Ясно, что механическая индексация тарифов и тем более их волевая недоиндексация не позволяют решить проблему финансового обеспечения устойчивой работы отрасли. Выход надо искать в использовании рыночных принципов дифференциации тарифов, исходя из платежеспособности грузов», – заявил Фадеев. При этом он обрушился с критикой на Олега Дерипаску: «Надо отметить, что именно против этого принципа сейчас направили свои усилия владельцы дорогостоящих грузов – цветных металлов, требующие установить единый тариф на перевозку – что за тонну угля, что за тонну алюминия или меди. Но ведь это также абсурдно для рыночной экономики, как если бы была установлена единая цена продажи одной тонны и угля, и алюминия, да и золота заодно».

Министр в своем докладе сформулировал следующее требование к Федеральной энергетической комиссии, регулировавшей тогда железнодорожные тарифы: «Дальнейшее развитие рынка транспортных услуг должно обеспечить создание равных условий для всех его участников. Для этого необходимо разграничение перевозок по сегментам рынка с выделением конкурентной сферы деятельности железнодорожного транспорта. Первое конкретное предложение, которое необходимо внести по грузовым перевозкам, – это выделение контейнерных перевозок, особенно в европейской части страны, из естественно-монопольной сферы деятельности».

Фадеев, безусловно, знал, что в ответ на подобные предложения в регулирующих органах выдвигался контраргумент: для МПС как экономического «котла» с разными видами деятельности, но неразделенным и непрозрачным бухгалтерским учетом невозможна либерализация тарифов ни в каких сегментах, так как при отпуске ставок они могут быть легко установлены на демпинговых уровнях, а после разорения всех конкурентов повышены до монополично высокой величины. То есть сначала нужно организационно-юридически выделять из ОАО «РЖД» те или иные перевозки, а уж затем дерегулировать там тарифы, если в этих сегментах есть конкуренция.

Однако такие рассуждения Фадееву крайне не нравились. «Нельзя разрывать инфраструктуру и управление перевозками, – декларировал он свое кредо членам коллегии и приглашенным. – Мы на практике доказали недопустимость такой системы управления, которая, кстати, лежала в основе многих предложений по реформированию отрасли. Да и сейчас многие оппоненты выступают против создания общества «РЖД» как интегрированной компании, управляющей и инфраструктурой, и подвижным составом. Этого допустить нельзя!»

Но если не отделять колесо от рельса, что само по себе действительно очень рискованно в смысле как безопасности, так и экономики, то как тогда организовать конкуренцию? Может быть, через создание института вертикально интегрированных компаний по типу американской модели? Нет, для Фадеева это было еще более неприемлемо. Но тогда основной вопрос реформы – как создать

эффективный рынок на железнодорожном транспорте – оставался совершенно без какого бы то ни было ответа.

Вместо разделения бизнесов глава МПС считал необходимым сосредоточиться на построении единой бюджетной системы, отдельного учета по видам деятельности, наведении жесткой финансовой дисциплины в расходовании средств. «Главное здесь – научиться видеть затраты по каждому виду деятельности отдельно. Тогда можно будет более эффективно управлять ими», – учил он членов коллегии, пытаясь при этом использовать и рыночную риторику. «Стержнем реформирования управления железнодорожным транспортом должен быть переход от административных методов к экономическим», – говорил он. Или декларировал следующее: «Новая система позволит включить механизмы коллективной и индивидуальной мотивации эффективной деятельности и, прежде всего, в повышении заинтересованности железных дорог в увеличении выручки за перевозки». Однако при этом, по сути, предлагалось лишь применение все той же премии, широко известной и в советском социалистическом хозяйстве, с сохранением единого отраслевого народно-хозяйственного комплекса.

Свое понимание главных принципов реформирования министр обозначил на коллегии так: «Повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг; сохранение вертикально интегрированной структуры с поэтапным выделением конкурентных секторов при безусловном снижении транспортной составляющей в конечной цене продукции».

На этом заседании он также объявил об изменениях в работе Штаба реформы. Деятельность групп переводилась на постоянную основу и усиливалась тем, что ряд сотрудников рабочих групп освобождались от других обязанностей. Указания Штаба по вопросам реформы должны были выполняться всеми подразделениями отрасли «в приоритетном и неотложном порядке».

Выступая на коллегии, Фадеев выдал еще один лозунг: «Реформа для общества, для народа, а не за его счет». Правда, впоследствии это выражение не прижилось, видимо, из-за своего явного популизма. Изюминки здесь как-то не было.

4 сентября главу МПС в рабочем порядке принял Путин. Надо сказать, что встречаясь с Президентом страны Фадеев всегда придавал колоссальное значение. Об этом он потом с неподдельным восторгом и пафосом неизменно сообщал на заседаниях руководства МПС и селекторных общесетевых совещаниях. Любое вскользь произнесенное слово главы государства приобретало в его глазах уже далеко идущий смысл, а каждое благожелательное замечание или прямая похвала становились прямо августейшей оценкой. Например, Фадеев чрезвычайно гордился тем, что при вручении ему в июле 2001 года ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени Президент произнес: «Я думаю, что вы все меня поддержите. Мы начали вручение наград именно с начальника Московской железной дороги, потому что то, что сделал этот человек для страны и для отрасли, далеко выходит за рамки железной дороги». И в свое интервью по поводу 70-летия он попросил специально вставить такой абзац: «В канун

юбилея Президент страны В. В. Путин издал распоряжение о поощрении меня за заслуги в развитии железнодорожного транспорта, а в день торжеств поздравил меня, в частности, сказав: «Ваша трудовая биография, значимый вклад в развитие отечественного железнодорожного транспорта заслуживают самого искреннего уважения. Коллеги знают и ценят Вас как блестящего профессионала, энергичного, преданного интересам дела человека. Убежден, что Ваш большой опыт и компетентность и впредь будут востребованы на благо России. Желаю Вам здоровья, успехов и всего самого доброго!». Для меня эти слова – как честное рукопожатие».

Правда, неизвестно, шел ли какой-нибудь разговор о заслугах на встрече Фадеева и Путина 4 сентября 2002 года, по крайней мере, об этом ничего не сообщалось. Президента интересовало главным образом то, как МПС «может поддержать селян» с вывозом зерна. Министр отрапортовал, что уже подготовлено предложение о снижении тарифов в данных перевозках на 20%. О реформе государственные деятели, скорее всего, тоже говорили, потому что в тот же день на состоявшейся коллегии МПС министр заявил: «Для учреждения ОАО «РЖД» созданы практически все условия, и эту работу следует ускорить».

6 сентября 2002 года ход структурной реформы на железнодорожном транспорте был рассмотрен на заседании Правительства. Премьер Касьянов дал положительную оценку работе железных дорог, отметив, что отрасль функционирует в нормальном режиме, финансовое состояние предприятий транспорта стабильно, налоги платятся сполна, идет рост объемов перевозок. Это, по его мнению, позволяло через пару месяцев завершить первый, подготовительный этап реформирования железнодорожного транспорта.

Что он имел в виду – трудно сказать, наверное, принятие новой законодательной базы, хотя первый этап этим и не исчерпывался. Но 2002 год подходил к концу, а с ним и формально отпущенный Программой реформирования срок. Поэтому до 5 января причастным ведомствам предписывалось доложить Правительству об итогах реализации первого этапа и внести проект постановления с планом мероприятий по реализации второго этапа реформы на 2003–2005 годы.

Глава XVI

Советы Некипелова

*Поздно стучать кулаком по столу,
когда ты сам уже только блюдо.*

Станислав Лец

*Странный этот мир, где двое смотрят на одно и то же,
а видят полностью противоположное.*

Агата Кристи

Одним из главных сюжетов первого этапа реформы было прохождение проектов новых законов через органы исполнительной и законодательной власти. Этот путь оказался для руководителей МПС полным драматическим переживанием.

Три законопроекта были согласованы и внесены в Правительство в декабре 2001 года, а вот с четвертым – «Об

ОАО «Российские железные дороги» – возникли сложности. Это и понятно, поскольку данный закон регулировал имущественные отношения. Ситуация была такова, что после приватизации 90-х годов не только левые, но как будто даже и центристы посчитали своим долгом отыгаться на акционировании естественных монополий и уж тут-то никакого «разграбления Родины» не допустить. Ну а, разумеется, такой авангард защиты государственных интересов, как Федеральная служба безопасности, конечно, сразу же нашла массу причин не соглашаться с предложенной формой образования уставного капитала ОАО «РЖД».

Согласно изначальной концепции реформирования, имущество отрасли должно было передаваться на баланс создаваемого хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД», сто процентов акций которого будет принадлежать государству. Это и было закреплено в законопроекте «Об ОАО «РЖД», причем с перестраховочной и затрудняющей рыночную жизнь компании оговоркой о невозможности использования этих активов в качестве залога для обеспечения займов. Однако ФСБ отказалась согласовывать документ, аргументируя это тем, что инфраструктура железных дорог все равно может подвергнуться рискам хозяйственной деятельности. То есть магистральные пути, станции, технические сооружения и т. д. вполне могут быть арестованы за долги, а то и просто быть проданы менеджментом и, таким образом, государство утратит контроль за системой коммуникаций. Понятно, что, по мысли чекистов, инфраструктурой бы не преминули завладеть иностранные фирмы по заданию западных спецслужб для развала России. Поэтому ФСБ предложила оставить инфраструктуру в собственности специального ФГУП.

В Минэкономразвития, да даже и в МПС, от такой новации просто схватились кто за голову, кто за сердце, поскольку данное предложение перечеркивало всю идею акционирования, а следовательно, возможность налаживания (и так в очень обремененных условиях) рыночных механизмов привлечения инвестиций и рационализации производства. 27 декабря 2001 года на заседании Правительственной комиссии по реформе было принято решение доработать законопроект с учетом всех предложений и найти наиболее сбалансированный вариант. Для этого создали во главе с Беловой рабочую группу, заседавшую буквально непрерывно все последние дни декабря и первые дни нового года, для чего Беловой даже пришлось прервать свой отпуск.

В итоге было найдено и 16 января согласовано на заседании Правительственной комиссии следующее решение. Инфраструктура передается в уставный капитал ОАО «РЖД», однако специальной статьей закона на нее накладывается полное обременение на использование в хозяйственном обороте – нельзя продавать, закладывать, сдавать в аренду, приводить к взысканию по претензиям кредиторов и т. д. Наряду с этим было решено впоследствии специальным нормативным документом определить, какое имущество может быть реализовано менеджментом, какое – с согласия Правительства, а какое – никем и никогда.

Забегая вперед, следует сказать, что вследствие такого порядка, когда в коммерческом обороте оказалось

лишь около 10% имущества ОАО «РЖД», компания уже в первые годы своего существования столкнулась с невозможностью привлечения прямых инвестиций не только в магистральную инфраструктуру, но даже и в какое-нибудь полуразвалившееся вагонное депо. Раз нельзя купить (хотя бы на паях с железной дорогой), значит и вкладывать деньги в развитие того или иного объекта со стороны частного капитала было, конечно же, нецелесообразно. Придумывались какие-то замысловатые схемы, на которые почти не было никаких охотников. В результате стало очевидно, что всю эту нелепую в экономическом отношении систему необходимо переделывать и снимать обременения с продажи хотя бы части как имущества, так и акций. (Начиная с 2007 года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин постоянно поднимает эти вопросы, но пока безрезультатно.)

Как бы то ни было, но 8 февраля 2002 года последний из законопроектов был внесен в Правительство. В это время весьма популярны были дискуссии о сроках тех или иных мероприятий реформы. Как уже говорилось, Фадеев однозначно выступал за перенесение времени образования ОАО «РЖД» с четвертого квартала 2002 года на конец 2003-го. Его заместитель (первоначально возглавлявший Штаб реформирования МПС) Александр Мишарин постоянно увещивал общественность, уверяя, что все идет по плану. «Ни из какого графика мы не выбиваемся. По законопроектам у нас стоит срок – весенняя сессия Госдумы, поэтому вносим мы их в Правительство в январе или в феврале – принципиального значения не имеет», – давал он комментарии в середине марта.

Премьер Михаил Касьянов был заинтересован не тянуть с железнодорожной реформой. Чтобы оставаться на своем посту, ему нужно было ускорять структурные преобразования в экономике, которые в целом шли совсем вяло. «Если со стороны МПС будут инициативы отложить реформирование, мне было бы интересно послушать обоснования. Правительство может внести в Госдуму пакет по реформе уже в марте», – констатировал глава Кабинета.

Интересно, что в консалтинговой среде высказывались время от времени идеи достаточно радикального характера. Так, директор департамента стратегического анализа ФБН Игорь Николаев отмечал, что реформирование можно не задерживать, минуя его первый этап. «Реформу надо не тормозить, а ускорять, создавая после инвентаризации отрасли не «общий котел», а сразу отдельные компании, сформированные по видам деятельности. А решение проблемы задолженности к реформе особого отношения не имеет. Ведь долги ГУПов можно механически перенести на вновь созданные компании с новой формой собственности», – отмечал эксперт.

21 марта 2002 года уже внесенные в Правительство законопроекты рассмотрел Общественный совет академика Александра Некипелова. Результатом этого стал доклад, направленный вице-премьеру, председателю Правительственной комиссии по вопросам реформирования железнодорожного транспорта Виктору Христенко. Поскольку Общественный совет выражал интересы главным образом пользователей услуг железнодорожного

транспорта, следует выделить его основные положения. (Один из членов Совета впоследствии сообщил автору, что «доклад писался под Дерипаску». Надо полагать, что в данном случае чаяния главы РУСАЛа в целом совпадали с ожиданиями и других грузовладельцев.)

Прежде всего следует упомянуть об одном общеметодологическом аспекте – не отраженном в докладе, но заранее публично озвученном Некипеловым. «Почему все это официально называется изменениями и дополнениями в законы? – недоуменно спрашивал он, выступая на коллегии МПС. – Ведь фактически предлагаются совершенно новые законы, с принципиально иными подходами». И далее пояснял: «Одно дело, когда мы корректируем старый закон и сохраняем известную преемственность действий, возможность учета промежуточного состояния; и совсем другое – принятие новой концепции».

Что касается положений, изложенных в докладе, то Некипелов определил их как «некоторые опасения и сомнения». Как известно, любая рецензия или оценка работы обычно содержит три позиции: одобряющая часть, критическая и предложения. По всей видимости, Общественный совет ничего позитивного в законопроектах не обнаружил, а потому сразу начал с критики. В докладе, в частности, говорилось: «Законопроекты не отвечают целям структурного реформирования, определенным в Постановлении Правительства РФ № 384 от 18.05.2001 года». Далее шло уточнение: «Они не создают правовую основу для поэтапного формирования рынка перевозок на железнодорожном транспорте, не определяют критериев качества транспортного обслуживания в увязке с принципами регулирования провозных тарифов и цен на другие услуги».

Это относительно того, что разработчики не сделали. Ниже говорилось о том, что они сделали, но плохо. «Посредством данных законопроектов предпринимается попытка внести в действующие законы многочисленные положения, не связанные с реформированием, но отрицательно отражающиеся на качестве транспортного обслуживания предприятий промышленности и на перспективах привлечения в отрасль необходимых для нее инвестиций». То есть документ недвусмысленно намекал, что железнодорожники под сурдинку реформирования просто внесли поправки в нормы текущей работы с клиентурой, которые отражают в основном их узкоотраслевые интересы.

В целом Общественный совет предлагал перенести рассмотрение законов на более поздний срок и заняться их коренной переработкой. Прежде всего, по мнению авторов доклада, следовало изменить сам методологический подход и внести в законы только те новации, которые отвечают задачам первого этапа реформирования, а именно разделению функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности. То есть разобраться с образованием ОАО «Российские железные дороги», посмотреть, что из этого вышло, а уж затем приниматься законодательно регулировать вопросы будущей конкурентной среды.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

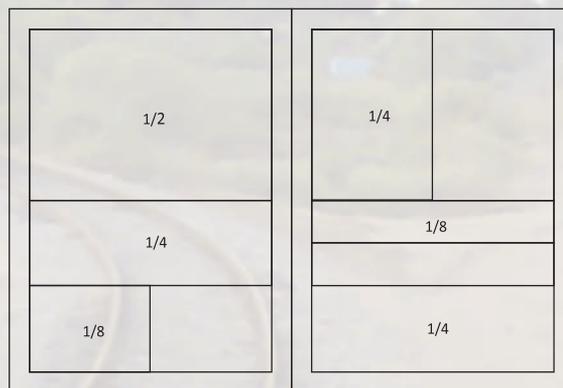
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	7'250	5	900
1/4 полосы	88*122, 180*59	12'700	10	1'000
1/2 полосы	180*122	22'400	20	1'100
Полоса	180*250	39'000	40 + перс. рассылка	1'200

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

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
2'300	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
4'000	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
5'250	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
6'050	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
7'975	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
14'355	10%	2 перс. рассылки	
20'355	15%	3 перс. рассылки	
25'520	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
21'550	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
38'750	6 перс. рассылок	
54'900	9 перс. рассылок	
68'900	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
40'700	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
73'200	12 перс. рассылок	
103'700	18 перс. рассылок	
103'150	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
76'550	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + дополнительное продвижение в социальных сетях
137'800	24 перс. рассылки	
195'200	36 перс. рассылок	
244'950	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	
58100	1/8 полосы + 5 строк	4 / 31 900	-
101 650	1/4 полосы + 10 строк	8 / 63 800	дополнительное продвижение в социальных сетях
179 000	1/2 полосы + 20 строк	12 / 95 700	
312 350	1 полоса + 40 строк	16 / 127 600	

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

- при размещении рекламы от 1/4 полосы и выше специальный подарок – 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 Производственная компания «АНДИ Групп» (г. Москва)
- ООО «ВСП23» (Краснодарский край, г. Сочи)
- ООО «ВСП33» (г. Санкт-Петербург)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «Завод систем охлаждения» (Республика Беларусь, г. Минск)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ЛСК33» (Владимирская область, г. Муром)
- ООО «НПК «ТомИндуктор» (Томская область, г. Томск)
- ООО «ЛСК77» (г. Москва)
- ООО «ЛСК97» (г. Москва)
- ООО «ЛСК-НН» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИИ» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ООО Торговый дом «БЗБО» (Ростовская область, г. Каменск-Шахтинский)
- ООО ТПК «ЭкспоТрейд» / LLC 'EKSPOTREID' (г. Москва)
- ООО «Стальпром-Омск» (Омская область, г. Омск)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.





26-28 МАЯ 2026

**МОСКВА, РОССИЯ
ТИМИРЯЗЕВ ЦЕНТР**

12+

ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий,
материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий,
процессов и металлопродукции

Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2026**

**ЗАЯВКА
НА УЧАСТИЕ**



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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66





МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



XIX МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТ РОССИИ

TRANSPORT OF RUSSIA | INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

18-20 НОЯБРЯ NOVEMBER 2025

Москва, Гостиный Двор | Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ТОРЖЕСТВЕННОГО СОБРАНИЯ



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ЗАВТРАКА



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ФОРМАТА



ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ФОРМАТА



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР ПРЕМИИ
«ФОРМУЛА ДВИЖЕНИЯ»



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



РЕКЛАМА

16+

TRANSWEEK.DIGITAL