

ДЕПО

6(21) 2010

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

ИЮНЬ-ИЮЛЬ

Производители железнодорожной продукции и услуг стр. 6-13

Подвижной состав, запчасти, ремонт стр. 14-23

Материалы и оборудование для ВСП стр. 24-29

Железнодорожный инструмент, аппаратура стр. 30

Справочная информация стр. 31-40



Обзор железнодорожного оборудования: винтовой инструмент стр. 31

Материалы ВСП стр. 32

Железные дороги мира из XIX в XXI век стр. 33-35

И какие же русские не любили быстрой езды? стр. 36-38



Конференция «Повышение автоматизации и механизации при ремонте подвижного состава на железнодорожном транспорте»

4 июня

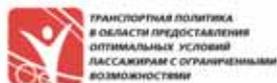
Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ», г. Щербинка



Практическая конференция «Современные подходы железных дорог ОАО «РЖД» для подготовки к перевозочному процессу в зимних условиях»

21–24 сентября

Германия, г. Берлин



Конференция «Транспортная политика в области предоставления оптимальных условий пассажирам с ограниченными возможностями»

28–29 сентября

г. Москва



Выставка-конференция «Энергосберегающие и ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте – инвестиции в будущее»

9–11 ноября

ЦВК «Экспоцентр», г. Москва

НОВЫЕ ПОДХОДЫ К СТАНДАРТАМ
КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ



В РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Конференция «Новые подходы к стандартам качества продукции в реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта»

26 ноября

г. Москва

Контакты организаторов:

тел.: +7 (495) 580–27–00

+7 (499) 262–99–32

www.railexpo.ru



Юбилейный форум завершил свою работу

В Сочи завершил работу юбилейный V Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», организованный компанией «Бизнес-диалог». Ключевой темой Форума стала «Стратегия модернизации на «пространстве 1520»: инновации, инвестиции, интеграция, интеллект».

В форуме приняли участие более 1000 делегатов, представляющих более 300 компаний из 35 стран мира. Было подписано 11 контрактов на общую сумму 50 млрд рублей.

В открытии форума принял участие вице-премьер Правительства РФ Александр Жуков.

Из его уст прозвучали приветствия делегатам форума от имени Президента РФ Дмитрия Медведева и Председателя Правительства РФ Владимира Путина.

В своем выступлении А.Жуков отметил, что с каждым годом популярность бизнес-форума возрастает и расширяется круг его участников, что говорит о высокой востребованности мероприятия среди партнеров по колее 1520 мм.

По словам вице-преьера, для ускорения посткризисного развития на «пространстве 1520» необходим поиск новых точек роста на основе конкурентных преимуществ национальных экономик, инноваций и ресурсосбережения.

По словам А.Жукова, кризис позволил усвоить определенные уроки. Главные из них – необходимость повышения конкурентоспособности и эффективности при обеспечении разумной финансовой политики. Железные дороги на всем «пространстве 1520» должны внести свой вклад в решение этих задач развития. Во-первых, необходимо обеспечить полноценное обслуживание интересов экономики и совместить это с повышением уровнем доступности и качества услуг. Во-вторых, железные дороги являются одним из самых серьезных заказчиков для промышленности, способными повысить внутренний спрос и дать импульс к обновлению производства. В-третьих, серьезным вызовом для партнеров на «пространстве 1520» является рост транзитного потенциала и развитие международных транспортных коридоров.

Что касается антикризисных мер государства в адрес железнодорожного транспорта, то, как отметил А.Жуков, Правительство в 2010 году оказало ОАО «РЖД» достаточно большую поддержку. «Я считаю, что это абсолютно правильно, потому что поддержка РЖД - это не только поддержка компании, это очень серьезная поддержка российской промышленности», - подчеркнул вице-премьер.

По его словам, государство, помогая ОАО «РЖД» реализовать инвестпрограмму, помогает и российской промышленности, которая производит вагоны, металл, локомотивы и многую другую продукцию. Заказы ОАО «РЖД» способны стимулировать новые производства для диверсификации железнодорожных перевозок.

«Сегодня мы видим некоторое оживление в промышленности - перевозки начали расти. Тем не менее, господдержка должна быть продолжена. У компании очень серьезная инвестпрограмма, которая реализуется в соответствии со «Стратегией-2030». Эта программа предусматривает триллионы вложений в инфраструктуру, потому что без развития транспорта, и, в первую очередь, железнодорожной инфраструктуры, развитие экономики невозможно», - сказал Александр Жуков.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, выступая на открытии форума, отметил высокую активность делегатов, в том числе из стран дальнего зарубежья.

По его словам, столь впечатляющее представительство – свидетельство того, что обсуждаемые на форуме идеи востребованы не только на «пространстве 1520», но и за его пределами. Ведь здесь на одной площадке концентрируются уникальные интеллектуальные ресурсы, идет обмен опытом, обсуждаются самые актуальные вопросы, формируются новые партнерские связи, берут начало новые проекты.

Как заявил В.Якунин, ключевая задача, которую предстоит решить в рамках Форума — это модернизация железнодорожной инфраструктуры «пространства 1520». Железные дороги продолжают модернизацию и развитие инфраструктуры, ускоренное техническое перевооружение, приобретение нового подвижного состава, внедрение наукоемких ресурсосберегающих технологий. Через инновационные решения и инвестиционную активность железные дороги вносят свой вклад в повышение темпов экономического развития и экономической интеграции стран «широкой колеи».

«Бесспорно, происходящие в настоящее время изменения мировой экономической системы, обусловленные глобальным кризисом, диктуют необходимость для поиска новых подходов ведения бизнеса для каждой транспортной компании. Кризис существенно ограничил инвестиционные возможности развития железнодорожного транспорта. Но сейчас, когда экономическая ситуация стабилизируется, открываются и новые возможности для модернизации отрасли, и мы должны их максимально использовать», - подчеркнул глава ОАО «РЖД».

Не стоит забывать и о том, что железнодорожный транспорт непосредственно участвует в олимпийской стройке в Сочи, где проходит бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520». И лидером в этом процессе, по мнению главы администрации города Анатолия Пахомова, является ОАО «РЖД», поскольку именно с его помощью сюда доставляются все необходимые грузы.

При этом мэр Сочи выразил надежду на то, что нынешний форум даст толчок модернизации железнодорожной отрасли, «дабы новые идеи, эффективная работа дорог позволила при высокой интенсивности грузового движения не забыть и о пассажирах, ведь туристический бизнес является сегодня очень важной частью экономики курортного региона».

Участники пленарного заседания высказывали свое мнение на предмет «Как транспортная система должна адаптироваться к новым тенденциям экономического развития?»

В.Якунин сообщил, что приоритетом модернизации инфраструктуры на территории «Пространства 1520» является развитие сквозных международных коридоров. Исполнительный директор подразделения «Мобильность», вице-президент Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн, заявил, что государство должно обеспечивать рентабельность капитальных долгосрочных вложений, которые частные компании делают в инфраструктурные проекты, в транспортное машиностроение.

Президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский в качестве примера привел успешное взаимодействие с ОАО «РЖД»: заказчик в лице ОАО «РЖД» постановил перед Синарой новую задачу – создание локомотива с асинхронным тяговым двигателем. Было принято решение о сотрудничестве в создании производства с мировым лидером производства тягового подвижного состава - Siemens AG, что позволило сэкономить несколько лет. На прошлом году Форуме было подписано соглашение о создании совместного производства, а сегодня оно уже действует. Президент, председатель правления ООО «Морган Стэнли Банк» Елена Титова заявила, что инфраструктурная отрасль остается инвестиционно привлекательной.

Первая панельная дискуссия Форума была посвящена теме «Стратегия модернизации железных дорог «пространства 1520»: приоритеты, инструменты, перспективы» вызвала живой интерес участников.

Какие риски модернизации очевидны сегодня, а какие барьеры предстоит преодолеть завтра? Смогут ли высокотехнологичные производства стать основой инновационного прорыва на транспорте? Как сократить разрыв между научными разработками и бизнес-реалиями? Эти и другие вопросы вызвали живой интерес участников.

Инвестиционный потенциал «широкой» колеи стал предметом обсуждения второй панельной дискуссии.

Ключевые вопросы, которые предложил обсудить модератор дискуссии председатель правления «Национального Агентства Прямых Инвестиций» Игорь Вдовин, это планы бизнеса «пространства 1520» по привлечению финансовых ресурсов; наиболее привлекательные для частного инвестирования направления и проекты в рамках модернизации «широкой» колеи; механизмы ГЧП; взаимодействие железнодорожного бизнеса с банковским сектором.

Первый заместитель генерального директора первой грузовой компании Алексей Тайчер поделился опытом ПГК в привлечении инвестиций. По его мнению, кризис помог в понимании бизнеса, управлении компанией: сегодняшняя подъем экономики воспринимается доста-

точно консервативно. Руководитель департамента взаимоотношений с инвесторами Globaltrans Приит Педаия считает, что инвестирование – это личное дело каждой отдельной компании. Немаловажно доверие к менеджменту и собственникам бизнеса.

В рамках форума состоялся международный бизнес-диалог «Вокзалы пространств 1520 и 1435: модернизация, развитие и управление».

Участниками мероприятия был рассмотрен лучший мировой опыт создания и управления вокзальными комплексами и предложена российская модель. По словам начальника Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Сергея Абрамова, целевой моделью развития отечественных вокзалов определена концепция вокзала как транспортно-пересадочного узла, создающего наиболее благоприятные и комфортные условия нахождения в нем пассажиров и жителей города. На многие решения по модернизации вокзалов России оказал влияние международный опыт.

Диалог для лидеров был посвящен теме «Человеческий капитал как фактор модернизации экономики»: мнениями обменялись топ-менеджеры крупнейших компаний и руководителей общественных организаций.

Президент группы ОНЭКСИМ Михаил Прохоров считает, что изменение баланса социально-трудовых отношений при всеобщей глобализации в ближайшее время будет только нарастать. Существует проблема сложившегося особенного класса – так называемых работающих бедных, он составляет, по некоторым оценкам, около 20% от общего числа трудящихся. Эта проблема носит комплексный характер: негибкая система оплаты труда, обучения и рынка труда.

Управляющий партнер Goltsblat BLP Андрей Гольцблат в отношении российского трудового законодательства высказал мнение, что если изменять его в пользу работодателя, то необходимо одновременно принимать меры снятия социального напряжения. Председатель Роспрофжела Николай Никифоров заявил, что в России существует давно сложившаяся практика социально-трудовых отношений, в частности, отраслевые соглашения и трудовые договоры.

Участники бизнес-диалога о точках роста обсуждали самые различные аспекты деятельности рынка транспортных услуг.

Говоря об инновационной научной политике, академик Международной Академии Качества Вадим Липидус заявил, что так называемая бережливая транспортная система – это будущее «пространства 1520». Первый заместитель председателя Объединенного ученого совета ОАО «РЖД» по вопросам экономики Дмитрий Мачерет считает, что необходимо создать Объединенный ученый Совет 1520. Директор «ГипротрансТЭИ» Федор Пехтерев считает, что ученые должны заниматься не тем, что умеют, а создавать продукт, востребованный производством.

В сфере внимания участников диалога на тему «Реформы на «пространстве 1520» были такие вопросы, как экономическая политика национальных железнодо-

рожных компаний в условиях реструктуризации, сохранение баланса интересов при государственном регулировании, зарубежный опыт реформирования железных дорог.

Спонсором точки роста «Модернизация и развитие инфраструктуры» выступило ОАО «РЖДстрой», а ключевыми вопросами для обсуждения стали правила управления инвестиционно-строительными проектами в условиях посткризисной экономики, оптимальные финансовые инструменты реализации инфраструктурных проектов на «пространстве 1520», механизмы повышения эффективности бизнес-планирования, проектирования и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры, перспективы международного сотрудничества при строительстве олимпийских объектов.

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖДстрой» Геннадий Талашкин рассказал о перспективах института саморегулирования в строительной отрасли, особенно для компаний, связанных с проведением работ на особо опасных объектах, к которым относятся и объекты железнодорожной инфраструктуры. Губернатор Свердловской области Александр Мишарин презентовал разработанный проект высокоскоростной магистрали Екатеринбург – Москва.

Спонсором точки роста «Финансово-инвестиционные инструменты» стала компания Ernst & Young. Во время бизнес – диалога поднимались вопросы о механизмах государственного финансирования ключевых проектов на «пространстве 1520», изменении финансово-инвестиционной политики национальных железнодорожных компаний в условиях посткризисного развития экономики, повышении эффективности использования инвестиций и оптимизация расходов для целей развития.

Заместитель руководителя Федеральной службы по тарифам Тамара Стебунова проанализировала возможные эффекты и риски, связанные с запланированными в рамках структурной реформы отрасли мероприятиями по определению тарифов на услуги инфраструктуры, унификацию 2 и 3 раздела Прейскуранта 10-01, сближению уровней тарифов на перевозки порожнего подвижного состава из-под грузов различных классов. Начальник департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» Игорь Коломейский заявил, что ОАО «Российские железные дороги» подготовило и направило в профильные ведомства «Методику оценки бюджетной эффективности государственных инвестиций в проекты развития железнодорожного транспорта общего пользования».

Ведущий бизнес-диалога, посвященного **перспективам развития новых транспортных продуктов**, председатель правления Ассоциации логистики и транзита Эстонии Андрус Куусманн напомнил, что вопросы развития транспортных продуктов не так давно широко освещались на региональном форуме «Стратегическое партнерство 1520» в Таллинне. Он отметил, что нынешнее заседание должно способствовать переводу озвучиваемых идей в практическую плоскость.

Как отметила генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева, для увеличения объемов перевозок необходи-

мо обеспечить качество и комплексность транспортного обслуживания. По мнению генерального директора ЗАО «Русская Тройка» Владимира Чиснакова, в сегменте контейнерных перевозок терминальные комплексы должны стать опорными точками, между которыми по аналогии с пассажирскими перевозками поезда курсируют по расписанию.

Одной из точек роста, широко обсуждавшихся форуме, стала модернизация производства (спонсор – ЗАО «Трансмашхолдинг»).

Как отметил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, в отсутствие гармонизированной и взвешенной нормативной базы процесс развития железнодорожной отрасли и модернизации производств может пойти не по желаемым сценариям. По его словам, компания, некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» совместно с Ростехрегулированием, Росжелдором в последнее время провели большую работу по унификации системы технического регулирования на «пространстве 1520»

Заместитель руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии РФ Александр Зажигалкин заявил, что техрегулирование и стандартизация, с одной стороны, могут быть барьером на пути модернизации, а с другой, в случае если стандарты основательно продуманы, и способствовать этому процессу.

В заключение деловой программы состоялось подведение итогов Форума.

Первый заместитель генерального директора ОАО «ПГК» Алексей Тайчер сравнил Форум-1520 с железнодорожным Новым годом, когда участники рынка подводят итоги прошедшего периода и строят планы на будущее. Как отметил директор департамента «Мобильность» Siemens в России и Центральной Азии Рольф Эпштайн, компания интегрируется в «пространство 1520» путем локализации не только технологий, но и полноценной производственной базы подвижного состава. Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников проанализировал результаты прошедших на Форуме дискуссий, отметив, что по многим вопросам прений не случилось. Он объяснил это достижением определенного единомыслия среди представителей транспортного сообщества в вопросах реформирования и развития железнодорожного транспорта.

Независимый директор Форума, член совета директоров ОАО «Вимм-Билль-Данн Продукты Питания» Давид Якобашвили высказал свое удовлетворение процессами, происходящими в железнодорожной отрасли. Он отметил, что реформирование с выводом структурных подразделений в конкурентную среду должно повысить привлекательность железных дорог в глазах грузоотправителей.

Управляющий партнер Goltsblat BLP Андрей Гольцблат подчеркнул высокую представительность форума, что говорит о высокой потребности в обсуждении вопросов интеграции на «пространстве 1520».

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин отметил, что мнения участников Форума являются свидетельством того, что реформа отрасли проходит не на бумаге, а в реальности.

Пресс-релиз по итогам Конференции «Повышение автоматизации и механизации при ремонте подвижного состава на железнодорожном транспорте»



4 июня 2010 года на Экспериментальном кольце ОАО «ВНИИЖТ» в г. Щербинке Московской области прошла II Конференция «Повышение автоматизации и механизации при ремонте подвижного состава на железнодорожном транспорте».

Целью конференции явилось – изыскание новых форм и методов автоматизации и механизации производственных процессов при ремонте локомотивов, вагонов и моторвагонного подвижного состава на основе анализа опыта работы ремонтных предприятий, предложений и инновационных решений исследовательских организаций, заводов и фирм – изготовителей оборудования.

В работе конференции приняли участие более 100 руководителей и специалистов от 70 предприятий и организаций, в том числе зарубежных. Кроме того, 12 фирм и институтов, а также ОАО «РЖД» представили на сопровождающей конференции выставке экспонаты с новыми решениями по рассматриваемой проблеме.

От ОАО «РЖД» в конференции и выставке приняли участие представители 6-ти железных дорог, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, Дирекции по ремонту вагонов, Федеральной пассажирской компании, Департамента вагонно-го хозяйства и других подразделений.

Широко были представлены научно-исследовательские и проектные организации. Среди них — ОАО «ВНИИЖТ», Московский, Самарский и Иркутский университеты путей сообщения, ЗАО «НИИИзмерения», проектно-конструкторские бюро по вагонам и по локомотивам и др.

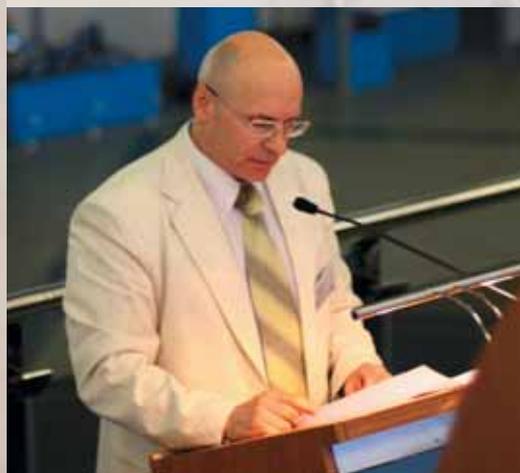
Представительным оказалось участие ремонтных предприятий, а также заводов и фирм (более 40), в том числе таких известных, как ОАО «НПК «Уралвагонзавод», ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», ГН «Роснанотехнологии», ОАО «Станкомашимпорт», SAS Getrasur (Франция), ОАО «Вагонремаш» и другие.

На конференции присутствовали представители средств массовой информации в области транспорта.



На пленарном и двух секционных заседаниях — по ремонту вагонов и ремонту тягового подвижного состава было заслушано 37 докладов и сообщений, в которых были отражены последние достижения в области повышения производительности ремонтных комплексов, повышения качества и снижения себестоимости продукции предприятий.

В рекомендациях отмечены конкретные предложения по внедрению передовых систем диагностики различных узлов подвижного состава, в том числе позволяющих выявлять неисправности на ранней стадии их возникновения, а также на ходу поезда, с исполь-



зованием средств теплового, акустического и геометрического контроля.

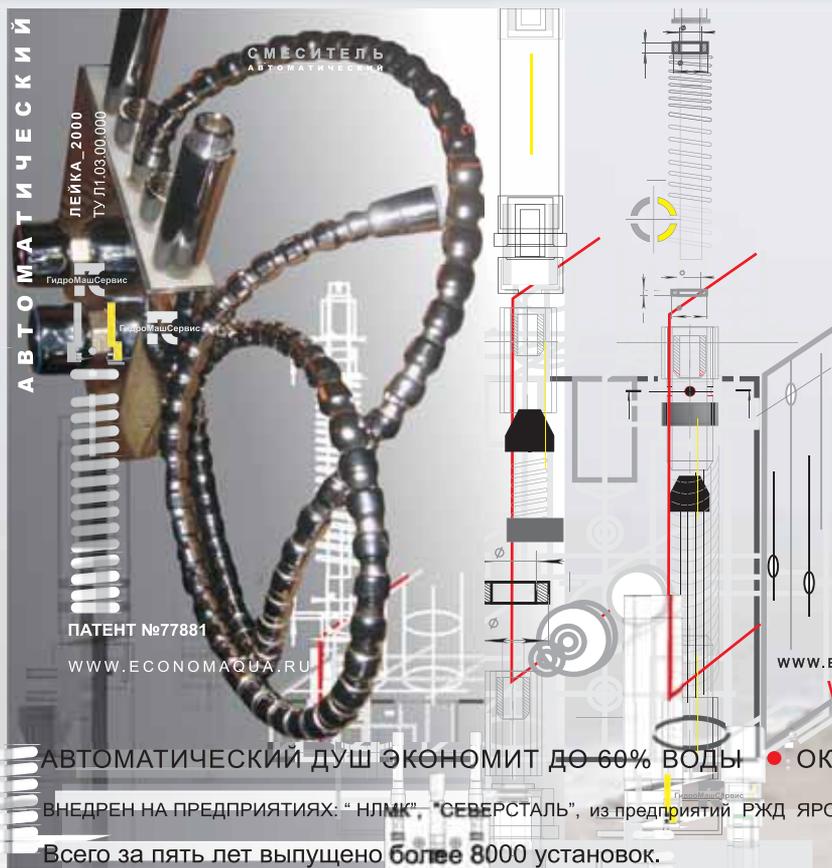
Большой интерес представляют методы ремонта, реализованные в Основном депо Северо-Западной дирекции скоростного сообщения, где использованы технологии мирового уровня.

В рекомендациях, принятых на конференции, отмечены новые технологические комплексы и оборудование для ремонта вагонов и локомотивов, инновационные технологии ремонта подвижного состава сваркой и износостойкой наплавкой, современные металлорежущие станки, устройства автоматизации и механизации в тележечных цехах и цехах по ремонту автосцепок и другие прогрессивные решения. Их внедрение несомненно позволяет повысить эффективность работы ремонтных предприятий.

Участники конференции отметили высокую степень ее полезности, хороший уровень организации и высказали пожелание о необходимости регулярного проведения подобных форумов.



**СМЕСИТЕЛЬ
АВТОМАТИЧЕСКИЙ**



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛЕЙКА_2014

- РАБОЧЕЕ ДАВЛЕНИЕ 0.5 - 6 кг СМ2
- СТЕПЕНЬ ОЧИСТКИ 100 МКР
- МАГНИТНЫЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ
- МАКСИМАЛЬНЫЙ РАСХОД 8 ЛИТР. МИН.
- НАРАБОТКА НА ОТКАЗ 300000 РАБОЧИХ ЦИКЛОВ.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ДУШ ЭКОНОМИТ ДО 60% ВОДЫ • ОКУПАЕМОСТЬ ОТ 7 МЕСЯЦЕВ
 ВНЕДРЕН НА ПРЕДПРИЯТИЯХ: "НЛМК", "СЕВЕРСТАЛЬ", из предприятий РЖД ЯРОСЛАВСКИЙ и КРАСНОЯРСКИЙ заводы.
 Всего за пять лет выпущено **более 8000** установок.

Россия, 241035 Брянск ул.Протасова1, телефон: 8 483 568992 8 4832 687030 8 9208399367

В период с 11.11.2008 по апрель 2009 в банях г.Орла выполнена реконструкция всех общественных бань, установлено 89 душевых с автоматическим отключением и произведена частичная замена труб.

Окупаемость оборудования составила 4.8 месяцев со дня ввода в эксплуатацию при (стоимости изделия 7800 рублей).

До реконструкции расход воды составлял 320 литров на одного человека. После реконструкции 156 литров без бассейна и 206 с бассейном.

Отзыв о работе оборудования по тел: 84862 552418 (приемная) ген. директор Сенин Сергей Владимирович

МЕСЯЦ	люди	РАСХОД ВОДЫ (дневной) за месяц	РАСХОД ВОДЫ (общий) за месяц	РАСХОД ВОДЫ (на нужды) за месяц	л/чел. ДУШ	л/чел. ОБЩ.	л/чел. ЛЮКС.
СЕНТЯБРЬ	6,29 т./чел.	1600	1939	339	254	308	1827
ОКТЯБРЬ	8,5 т./чел.	2109	2460	351	248	289	2005
НОЯБРЬ	9,0 т./чел.	2143	2375	232	238	263	2253
ДЕКАБРЬ	6,22 т./чел.	1677	2125	448	181	230	2413
ЯНВАРЬ	8,85 т./чел.	1699	2056	357	191	232	2447
ФЕВРАЛЬ	8,79 т./чел.	1552	1855	333	173	211	2257
МАРТ	8,66 т./чел.	1426	1777	351	164	206	2071
АПРЕЛЬ	6,774 т./чел.	1242	1574	332	183	232	1549
МАЙ	6,369 т./чел.	1057	1404	347	165	220	1743
ИЮНЬ					128		

Таблицу составил Пильков Олег Николаевич



ГЕОТРАНССТРОЙ

www.geotransstroy.ru
 +7 (812) 449-76-05

у нас низкие цены при высоком качестве выполняемых работ



- ✓ Текущее содержание ж/д путей необщего пользования
- ✓ Строительство железных дорог
- ✓ Все виды ремонтных работ ж/д путей необщего пользования
- ✓ Ремонт переездов
- ✓ Укладка водоотводных лотков
- ✓ Укладка контррельсов в кривых малого радиуса

ООО "ГЕОТРАНССТРОЙ"
 192002, Санкт-Петербург, ул. Салова, 37, лит А, оф.6
 info@geotransstroy.ru

(812) 449-76-05
 (812) 449-76-06
 www.geotransstroy.ru

Наша компания разработала конструкцию контррельса.

Контррельс предназначен для укладки в кривых малого радиуса.

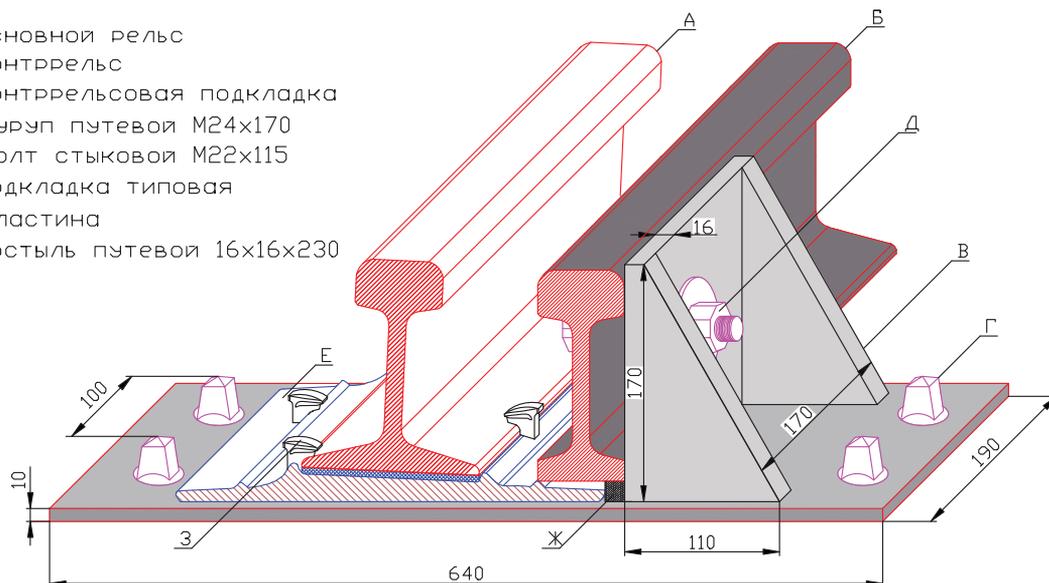
Конструкция контррельса проста и надежна в использовании.

Производим монтаж контррельсов, а также поставку а/м транспортом.

По вопросам монтажа и поставки обращайтесь по телефонам:

(812) 449-76-05 и (812) 449-76-06 и (921) 958-12-30, либо по e-mail: info@geotransstroy.ru

- А. Основной рельс
- Б. Контррельс
- В. Контррельсовая подкладка
- Г. Шурьуп путевой М24х170
- Д. Болт стыковой М22х115
- Е. Подкладка типовая
- Ж. Пластина
- З. Костыль путевой 16х16х230



www.kontrels.ru

ЛОКОМОБИЛИ

МАШИНЫ ДЛЯ МАНЕВРОВЫХ РАБОТ И ОБСЛУЖИВАНИЯ Ж/Д ПУТЕЙ

Локомотивы серии МАРТ имеют возможность применения в качестве обычного грузового автомобиля. Локомотивы ставятся на учет в ГИБДД, углы свесов и грузоподъемность - как у базового шасси.

**Цены от
2 800 тыс!**

технические характеристики

Масса буксируемого состава.....0-800т
 Применяемое шасси.....Урал, КАМАЗ
 Расход топлива
 при движении по автодороге.....35 л/100 км
 Расход топлива
 при маневровых работах17-20л/час
 Расход топлива
 при работе спецмашин
 (автовышка, КМУ, генератор).....5-7 л/час



ООО «Миасский завод спецавтомобилей», тел/факс: (3513) 53-60-80, 53-97-07, 53-97-11
<http://www.automzsa.ru> e-mail: mzsa@uralparm.ru, mzsa@inbox.ru

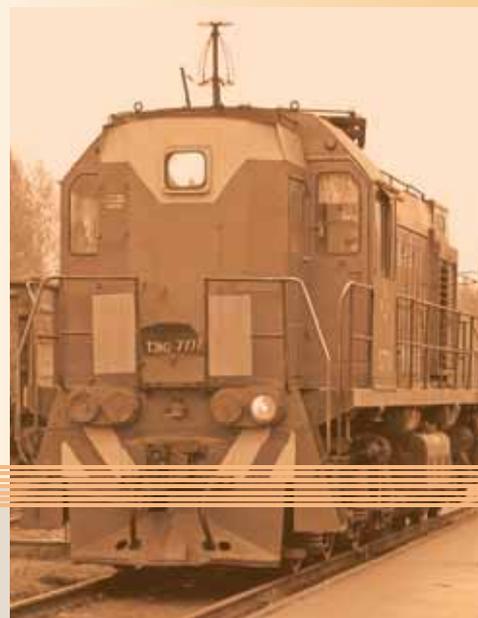
Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Базовая к-я МАРТ-1 (без автосцепки)	шт	2 800 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Автосцепка	компл	50 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Система торможения вагонов	компл	550 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Двигатель Caterpillar 3116, 3126	компл	400 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Автоматическая КПП	компл	600 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Обор-е для ремонта контактной сети	компл	1 700 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Крано-манипуляторная установка	компл	От 300 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Фургон - мастерская	компл	От 400 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Снегоочистительный отвал	компл	170 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Щетка снегоочистительная стальная	компл	550 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Щетка снегоочистительная пластик	компл	350 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Сдвоенная кабина	компл	120 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Бескапотная кабина	компл	400 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Дополнительные гидровыводы	компл	30 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Генератор сварочный	компл	80 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Система безопасности на ж/д	компл	Договорная	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Система видеонаблюдения	компл	Договорная	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Северное исполнение	компл	40 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80
Тропическое исполнение	компл	150 000	ООО «Миасский завод спецавтомобилей»	(3513) 53-97-07, 53-60-80

МАШПРОЕКТСЕРВИС

ООО «Машпроектсервис» существует с 2000 года и на протяжении многих лет вносит свой вклад в жизнеспособность железнодорожной техники и эффективность ее работы на предприятиях различных отраслей России, стран СНГ и Европы

Основной сферой деятельности является:

- поставка качественных запасных частей, комплектующих и агрегатов для маневровых тепловозов типа ТЭМ, ТГМ, ЧМЭ;
- поставка специализированного инструмента для ремонта дизелей типа Д50 и Д49
- ремонт маневровых тепловозов типа ТЭМ, в объемах ТР-3, СР, КР и их сервисное обслуживание;
- капитальный ремонт дизелей и дизель-генераторов ПДГ1М, 1-ПДГ4А;
- замена электропроводки на маневровых тепловозах типа ТЭМ, в т.ч. с выездом к Заказчику по месту приписки;
- капитальный ремонт, в т.м. числе капитально-восстановительный с продлением срока службы железнодорожных кранов типа КДЭ, КЖДЭ, КЖ грузоподъемностью 16 и 25 тонн
- капитальный и средний ремонт дрезин и автомотрис ДГКу, АДМ, АРВ, АГВ;
- капитальный ремонт снегоуборочной техники марок СМ, СДПМ;
- капитальный ремонт дизелей типа ЯМЗ-236М2, ЯМЗ-238М2, ЯМЗ-238Б14;
- капитальный ремонт гидропередач УГП 230/300;
- капитальный ремонт немецких кранов типа ЕДК грузоподъемностью 60, 80, 125, 250 тонн.



Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество

РФ, 440015, г. Пенза, ул. Аустрина д. 63 корп. 8.
 Тел. (8412) 49 59 99, 49 57 77, 49 89 59, 49 66 02. Тел. представительства в Москве (499) 188 59 71
 E-mail: asgpp@sura.ru, info@mps-penza.ru
 www.mps-penza.ru

Представляем неполный перечень поставляемых запасных частей по вопросам приобретения обращаться: тел.: (8412) 49-59-99, 49-57-77, 49-89-59, 49-66-02. Тел. представительства в Москве: (499) 188-59-71

Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ2.10.60.002сб	Трубки ТНВД Д50.23.115/120	Ключ торцовый 27Х32 Д50.40.033
Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ2.10.61.002сб	Фильтр Д50.34.101-1А	Головка S=17 для крепления индикаторного крана ЭД50.40.058
Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046	Привод 2Д50.34.001	Головка S=19 для крепления пускового клапана ЭД50.40.059-02
Вал ведущий ТЭМ2.85.10.260	Ключ гаечный S=22 Д50.40.034	Головка S=46 для регулировки зазора в клапанах ЭД50.40.060
Винтовая стяжка ТЭМ1.40.60.020	Ключ 55Х60 5Д50.40.054	Ключ S=60 для гаек крышки цилиндра ЭД50.40.062
Гайка ТЭМ1.35.30.133 (ТЭ2.14.013)	Приспособление для выпрессовки заглушки поршня Д50С.40.3-1	Ключ для гаек подвесок 4Д49.181.02
Валик ТЭМ2У.35.30.102-02 (ТЭ3.14.1295)	Приспособление для отворачивания гаек коренных подшипников Д50М.40.7	Приспособление для подъема комплекта Д49.181.14спч
Валик ТЭМ2У.35.30.102-01 (ТЭМ2.35.30.1103)	Ключ динамометрический (сборка) Д50М.40.15	Приспособление для заводки поршня с кольцами в цилиндр 4Д49.181.14спч-1
Валик ТЭМ2У.35.30.101 (ТЭ10.35.30.120)	Ключ S=80 для гаек анкерных шпилек ЭД50.40.15	Ключ для гаек крышки цилиндра Д49.181.22сб
Валик ТЭМ2У.35.30.102 (ТЭ3.14.1294)	Приспособление для запрессовки втулок Д50.40.18	Ключ для крепления топливного насоса Д49.181.35-1
Втулка ТЭМ1.35.30.128 (ТЭ3.14.1290)	Приспособление для выпрессовки гильз Д50С.40.5-1	Ключ динамометрический Д49.181.47спч
Втулка ТЭМ1.35.30.128-01 (ТЭ3.14.1291)	Приспособление для опрессовки форсунок ЭД50.40.25	Приспособление для постановки и снятия рубашки цилиндра Д49.181.57спч
Втулка ТЭМ2.35.30.139 (ТЭ10.35.30.126)	Ключ торцовый S=27 5Д50.40.004	Ключ для крепления болтов прицепных шатунов Д49.181.75-1
Опора рессоры ТЭМ1.35.30.017 (ТЭ30.35.30.132)	Ключ торцовый 11Х14 5Д50.40.006	Ключ-трещетка Д49.181.94спч
Опора балансира ТЭМ2.35.40.205 (ТЭ3.13.016)	Ключ торцевой 17Х22 5Д50.40.007	Обечайка для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливopодначивающий ТЭМ2.20.55.000	Ключ S=50 (сборка) ЭД50.40.08	Приспособление для установки наконечника распылителя форсунки Д49.181.119спч
Палец поршневой ПД2.04.100	Ключ торцевой для сменных головок (сборка) ЭД50.40.09	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.146
Коллектор выхлопной 1-ПД4.18-1	Приспособление для замера расщела коленвала 5Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147



**Открытое акционерное общество
 ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ**

44031, г. Пенза, ул. Окружная, 3;
 Тел./факс: (8412) 34-69-82, 34-59-36, 34-62-85
 e-mail: pztp@rambler.ru pztp@yandex.ru, http://www.pztp.ru



ОАО «Пензенский завод точных приборов» основан в 1978 г. для выпуска фотоизделий и спецтехники. С 1994 г. предприятие производит электрооборудование для нужд железнодорожного транспорта. За время сотрудничества с МПС РФ, а затем ОАО «РЖД» завод разработал и освоил производство более 400 изделий.

ОАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА),
- блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ;
- реле электромагнитные РМ, промежуточные ТРПУ, времени РВ (ВЛ),
- дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;
- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А,
- выключатели pedalные ВП;
- колодки клеммные КП (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электролиты ЭПЧ и др.

ОАО «ПЗТП» сертифицировано на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001, ГОСТ Р ИСО 14001-98.
 Сертифицированы изделия, подлежащие обязательной сертификации, на ряд изделий получены «Декларации о соответствии».

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Блок боксования ББ	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок выпрямителей БВ (БВК)	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения БРН	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок тахометрический генератора БТГ (БА)	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Вентиль электропневматический ВВ	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Разъединитель ГВ	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Датчик боксования ДБ	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Ленточный резистор ЛР (ЛС)	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Панель с резисторами ПР (ПС)	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Реле времени РВ (ВЛ)	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Реле дифференциальное РД	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Реле с высоким коэффициентом возврата РК	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Регулятор напряжения вспомогательного генератора РНВГ (ППС-20)	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Реле промежуточное ТРПУ	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Электромагнит ЭТ	шт.	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



Предназначены для передачи крутящего момента. Их упругим элементом являются резинокордные оболочки (РКО 360*100, и 500*130)

Основные технические характеристики:

Обозначение резинокордной оболочки	Номинальный крутящий момент, Н*м	Частота вращения, с-1	Допускаемые смещения осей соединяемых валов			Геометрические размеры, мм		Масса, кг	Цена руб. с НДС
			Осевое, мм	Радиальное, мм	Угловое град	Д	В		
360x100 мод.Н-304	1250	41.6	4.0	3.6	1.5	360	100	3.5	низкие
500x130 мод.Н-345	4000	20.8	5.5	4.0	2.0	470	130	13.0	

Тел.: (3412) 373-903, 376-919, 379-320



ООО «Волгоградский завод тракторных деталей и нормалей»

ведущий изготовитель крепежа, пружин для тракторного, автомобильного, ж/д машиностроения в России и СНГ, предлагает:

ПРУЖИНЫ (все виды пружин холодной, горячей навивки): сжатия, растяжения, кручения, боуденовской оболочки, **ж/д пружины на тележку «Ханина» 100.30.002-0, 100.30.004-0**, а также пружинные и стопорные кольца по чертежам заказчика.

Болты d M6-M24 различной длины, всех видов, в т.ч. высокопрочные;

Гайки шестигранные d M3-M20, квадратные гайки M6-M12, приварные гайки M6-M12, неподвижные гайки M4-M10.

Заклепки с полукруглой, потайной или плоской головкой d 2-20.

Шпильки d M8-M20.

Шплинты d 3,2-6,3.

Палец звена гусеницы для ДТ-75 (и для других гусеничных тракторов).

Все изделия по ГОСТ, чертежам или образцам

400005, г. Волгоград, пр. Ленина, д. 59
Тел.: (8442) 23-33-59, 23-59-35, 23-42-07, факс: (8442) 23-02-75
www.vztdn.ru

ООО «СЕНСОР ПЛЮС»

Мы предлагаем более 500 наименований изделий: датчики и измерители уровня, датчики давления и температуры, системы предотвращения перелива, звуковые и световые сигнализаторы, электромагнитные клапаны, устройства заземления, кабельную продукцию и многое другое. Предлагаемое оборудование приобреталось крупнейшими Российскими предприятиями химической и нефтехимической сферы, нефтегазодобывающими и транспортными компаниями.



442965, Пензенская область, г. Заречный, ул. Братская 10
Телефоны: (8412) 604-210, (902) 343-38-66
Факс: (8412) 65-20-09. Сайт: www.td-sens.ru
E-mail: sensorplus@yandex.ru director@sensor-plus.ru

Производство

Калорифер ТЭМ2.10.70.02

для обогрева кабины машиниста
Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4, ТГМ-6, ТГМ-40
Всегда в наличии
Цена с НДС - 15 000 руб.



Тел.: (3412) 373-903, 376-919, 379-320

Наименование	Ед. изм.	Цена, без НДС (руб)	Компания	Телефон
Пружина 100.30.002-0	шт	631	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Пружина 100.30.004-0	шт	339	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Метизы (болты d M6-M24 различной длины, гайки d M3-M20)	кг	от 40	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Палец звена гусеницы А 34-201 на трактор ДТ-75	шт	47,46	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Пружина рессоры 85.31.112А на трактор ДТ-75	шт	1118	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Пружина гидронатяжителя наружная 77-32-115 на трактор ВТ-100,150	шт	1791	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Пружина гидронатяжителя внутренняя 77-32-116 на трактор ВТ-100,150	шт	461	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Заклепки d 2-20 (ГОСТ 10299-80, 10300-80, 10303-80)	кг	40	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Винты d M3-M12 (ГОСТ 17473-80, ГОСТ 17475-80)	кг	40	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Шпильки d M8-M20(ГОСТ 22032-76, 22034-76, 22036-76, 22038-76, 22042-76)	кг	40	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клапаны электромагнитные	шт	www.td-sens.ru	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210
Датчики уровней, уровнемеры, манометры	шт	www.td-sens.ru	ООО "Сенсор плюс"	(902) 343-38-66
Сигнализаторы взрывозащищенные	шт	www.td-sens.ru	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210
Устройства заземления автоцистерн	шт	www.td-sens.ru	ООО "Сенсор плюс"	(902) 343-38-66
Взрывозащищенные корпуса приборов	шт	www.td-sens.ru	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210



"СТРОЙПРОЕКТПУТЬ"

предлагает широкий спектр услуг:

- проектирование железных дорог
- разработка технических паспортов, согласование проектов
- строительство железных дорог
- ремонт железных дорог

Более детальную информацию Вы можете получить на сайте www.stroypp.com и по телефону (496) 411-11-10

Стоимость такого модуля всего

4500 руб.

ЗВОНИТЕ

(495) 765-73-16



Наименование услуг ООО "СтройПроектПуть"	Сайт	Тел.
Проектирование железных дорог	www.stroypp.com	(496) 411-11-10
Строительство железнодорожных путей и стрелочных переводов	www.stroypp.com	(496) 411-11-10
Разработка технических паспортов и инструкций	www.stroypp.com	(496) 411-11-10
Текущее, круглогодичное содержание и обслуживание железнодорожных путей и стрелочных переводов	www.stroypp.com	(496) 411-11-10
Выполнение всех видов подготовительных работ, снос гражданских и производственных строений любой сложности, подготовка участка к застройке	www.stroypp.com	(496) 411-11-10

Организация на постоянной основе закупает:
вкладыши на тепловозы ЧМЭ-3
шатунные Д67.08.21\22.00, коренные Д67.02.11\12.00,
опорно-упорные Д67.02.13\14.00, а также другие запчасти к ЧМЭ-3

393760, Тамбовская обл., г. Мичуринск, ул. Красная д.98. Тел./факс: (47545) 9-29-08, 9-29-09, e-mail: dortrans2002@mail.ru



Специализированная железнодорожная торговая площадка

www.railwaymarket.ru

ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

440031, Россия, г. Пенза
 ул. Волгоградская, д. 34



тел.: +7 (903) 323-13-17
 +7 (927) 389-10-10
 факс: 8 (8412) 35-40-15
 34-35-62

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

Электроаппараты производства ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ" – это прежде всего, НАДЕЖНОСТЬ, в многолетней БЕЗОПАСНОЙ работе!

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"
 специализируется на разработке и производстве
 электропневматической аппаратуры:

- Вентили электропневматические серии ВВ, ЭВ, ЭВВ, ЭВТ, ВТМ, EV, VTS, PMVG и др.), (ВВ-1, ВВ-2, ВВ-32, ВВ-1113, ВВ-34, ЭВ-55, ЭВ-58 и др.)
- Вентили защиты ВЗ-1, ВЗ-57, ВЗ-60 и др.
- Пневматические выключающие устройства ПВУ-1, ПВУ-2, ..., ПВУ-7
- Выключатели pedalные ВП-1-11, ВП-1-20
- Клапаны (серии КП, КР, КПЭ, КЛП, КС и др.), (КП-41, КР-1, КПЭ-99, КЛП-101, ЭПК-150И и т.д.)
- Электромагниты ЭТ-52М, ЭТ-54Б и др.
- Регуляторы давления АК-11Б, АК-11А
- Распределители РЭП-1-1-20 и др.
- Стоп-устройства СУ-1, СУ-3 и др.
- и другие электроаппараты, применяющиеся в железнодорожном подвижном составе, карьерных экскаваторах, большегрузных автомобилях БелАЗ, горнодобывающем и буровом оборудовании и многих других отраслях



Электроаппараты, изготавливаемые ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ", прошли испытания в ГУ ВНИКИ МПС РФ. Технические условия согласованы с Департаментом Локомотивного Хозяйства ОАО "РЖД".

На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru

e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Вентиль ВВ-1 2ТХ.956.000 (1ТП.341.010.000)	шт.	1 170	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-2 2ТХ.999.006 (1ТП.341.020.000)	шт.	1 250	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-3 2ТХ.999.007 (1ТП.341.030.000)	шт.	1 430	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-32 2ТХ.956.006 (1ТП.341.040.000)	шт.	1 190	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-34 2ТХ.956.007 (2ТП.341.050.000)	шт.	1 620	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-1113 2ТХ.959.049 (1ТП.341.070.000)	шт.	1 340	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ЭВ-5 6ТС.295.005 (3ТП.341.150.000)	шт.	1 440	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ЭВ-55 6ТН.295.055 (3ТП.341.180.000)	шт.	1 380	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ЭВ-58 6ТН.295.058 (3ТП.341.190.000)	шт.	1 500	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль защиты ВЗ-57 6ТН.295.057 (3ТП.341.260.000)	шт.	3 200	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль EV51/1 4-230922 (1ТП.341.240.000)	шт.	1 550	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Выключатель ПВУ-5 6ТС.227.005 (4ТП.341.010.000)	шт.	3 000	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Электромагнит тяговый ЭТ-54Б 2ТХ.959.010 (1ТП.341.290.000)	шт.	1 150	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан КП-41 6ТН.399.041 (5ТП.341.060.000)	шт.	6 300	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан КПЭ-99 6ТН.399.099 (5ТП.341.200.000)	шт.	8 220	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан КЛП-101А (5ТП.341.240.000)	шт.	13 500	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан ЭПК-150И (5ТП.341.360.000)	шт.	19 000	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Переключатель блокировочный БП-207 6ТН.264.207 (8ТП.341.010.000)	шт.	16 000	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Регулятор давления АК-11Б (7ТП.341.020.000)	шт.	3 500	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Распределитель РЭП1-1-20	шт.	5 000	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62

ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»

Качество,
надежность, сервис
С 2001 года



ООО «ТЕХМАШРЕСУРС» продает узлы, агрегаты, запчасти для тепловоза ЧМЭ-3 и его модификаций

ООО «ТЕХМАШРЕСУРС» развивающаяся фирма с благоприятными внутренними условиями, что позволяет держать руку на пульсе индустрии железнодорожного транспорта, отслеживая новые тенденции и предлагая нашим клиентам качественный товар по низким ценам. Постоянно общаясь с потребителем, компания разрабатывает новые способы повышения качества и оперативности обслуживания, чтобы достичь полноты возможностей для всех.

Гидравлическая передача

- Гидромеханический редуктор
- Шестерня ГМР
- Колесо зубчатое
- Шестерня коническая

Дизельная часть

- Поршень ЧМЭ-3
- Палец поршневой
- Кольцо компр.поршневл.
- Гайка шатуна
- Болт шатуна

Коленчатый вал

- Шестерня разъемная
- Антивибратор
- Втулка фланца
- Втулка маятника

393760, Тамбовская обл., г. Мичуринск, ул. Красная д.98

Тел./факс: 8(47545)9-29-06, 9-29-07
 E-mail: dorsnab2007@rambler.ru, www.tmr-rzd.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Гидроамортизат. / Т 328.33.02.00	шт.	5 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Пружина бунк.нар. / Т 328.33.01.03	шт.	3 800-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Пружина бунк.вн. / Т 328.33.01.05	шт.	2 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Кард. муфта «МОТЕНС» / Т 328.65.191.00	шт.	1 100-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Шестерня коническая / Т.93.65.172.13	шт.	10 000-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Вкл.шатун, бронз-баббит / Д 67.08.21/22.00	пара	4 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Антивибратор / Д 67.13.01.00	номп.	56 400-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Вклад оп-уп. бр-баббит / Д 67.02.13/14.00.1	пара	7 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Гильза цилиндра / Д 27.03.01.14	шт.	10 000-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Кулачек топливный / А 217.642.02	шт.	3 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Насос масляный / Д 67.33.01.00	шт.	32 300-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Насос маслопрон. / Д 67.31.01.00	шт.	6 000-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Насос топливный / Д 67.19.01.00	шт.	8 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Плунжерная пара / Д 67.19.12.00	шт.	700-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Форсунка / Д 67.20.01.00	шт.	5 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Трубка топливного насоса / Д 67.18.11.00	шт.	900-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Распылитель / Д 67.20.11.00	шт.	650-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Насос топливоподкач. / Д 67.22.01.00	шт.	7 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Насос водяной основной / Д 67.39.01.00	шт.	32 500-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07
Насос водяной дополнительный / Т 328.12.01.00	шт.	28 400-00	ООО «ТЕХМАШРЕСУРС»	(47545) 9-29-06/07



ООО «ЛЕДА»
«LEDA» Co Ltd
г. Брянск

ЗАПЧАСТИ для ТЕПЛОВОЗОВ
& РЕМОНТ

Т./Ф. (4832) 68-70-21
+7 920-605-91-11
e-mail: Leda-ooo@narod.ru
<http://leda-ooo.narod.ru>

Товары и услуги сертифицированы

ООО «ДорТрансСнаб»
Организация на постоянной основе реализует запчасти к ЧМЭ-3



393760, Тамбовская обл., г. Мичуринск, ул. Красная д.98
Тел./факс: (47545) 9-29-08, 9-29-09, e-mail: dortrans2002@mail.ru



ООО «Промышленный транспорт»

Дополнительная информация на сайте предприятия:
www.PromTransport.ru
телефон: +7 (351) 211-32-97

Осуществляет дилерские поставки автоматических гребнесмазывателей (АГС 8) на тепловозы серии ТЭМ2, ТЭМ15, ТЭМ18 и др., магистральных тепловозов 2ТЭ10У, 2ТЭ116. Применение АГС 8 позволяет уменьшить в 5 - 10 раз интенсивность износа гребней колесных пар, а следовательно уменьшить количество обточек, замен бандажей и простоев тепловозов. Работа АГС 8 позволяет сократить расход электроэнергии до 15%. Цена одного Локомотивокомплекта составляет 98 750 рублей без учета НДС, на складе в г. Челябинске.

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Ремонт тепловозов ТГМ-23	1 шт.	1 500 000	ООО «Промышленный транспорт»	8(351) 211-32-97, 8(351) 904-21-85
Ремонт тепловозов ТЭМ-2	1 шт.	4 500 000	ООО «Промышленный транспорт»	8 (351) 211-32-97, 8(351) 904-21-85
Комплект дышлавых втулок к тепловозу ТГМ-23 маслonaполненные с дисульфидом молибдена	1 комплект (6+2)	50 000	ООО «Промышленный транспорт»	8(351) 211-32-97, 8(351) 904-21-85
Форсунка к автоматическому гребнесмазывателю АГС 8	1 шт.	11 000	ООО «Промышленный транспорт»	8 (351) 211-32-97, 8(351) 904-21-85
Стенд для испытания форсунок к АГС 8	1 шт.	72 000	ООО «Промышленный транспорт»	8 (351) 211-32-97, 8(351) 904-21-85

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шайба упругая, Вкладыши МОП, Польштерная коробка	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Топливная аппаратура Д49, Д50, Д100	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Запчасти для тепловозов и путевых машин, Колодки	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Чехолы утеплительные - ТЭМ2, ТГМ4, ТГМ6	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Валики, Втулки к ходовой ТЭМ2, ТГМ и др	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Рукава, Резинокордные оболочки, муфты и др.	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Валы карданные для тепловозов	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Вилки, Розетки 2РЦШ-001/005, 2ВЦШ-001/005	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Калорифер, Траверсы, Замки, Тифоны, Клапана	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21
Поршня и кольца поршневые Д49, Д50, Д100	шт.	договорная	ООО «Леда»	(4832) 68-70-21

ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА ДО 50%

СНИЖЕНИЕ ЗАТРАТ НА ТО И РЕМОНТ

ГАРАНТИЯ НА ОБОРУДОВАНИЕ 3 года

ООО «ОМНИКОММ-СЕРВИС»
 Тел.: 8-800-200-911-0
 www.montrans.ru



ООО «АВЕРС-2002»



Т./ф.: 8453-795-698, 795-662;
 e-mail: avers2002@yandex.ru

Производитель фильтроэлементов очистки масла, топлива для дизелей тепловозов и др. техники с использованием микронных сеток, миткаля, импортной бумаги

Новинка: масляный элемент АНП-6П из синтетического нетканого полотна, аналог и замена Нарва 6-4. Цена 140 руб. с НДС.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
 ПРОИЗВОДСТВЕННО-КОММЕРЧЕСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
СОВТЕХМАШ
 СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И МАШИНЫ

Комплексная поставка запасных частей к железнодорожному транспорту

Поставка исп и путевого инструмента

Ремонт тепловоза с выездом к заказчику

Осуществляет комплексные поставки запасных частей к локомотивам типа: ТЭМ, ТГМ, ТЗ, М62, ЧМЗ к двигателям Д50, Д49, 211ДЗ, Д6, 14Д40, 10Д100, М756 и др., материалы ВСП, путевого инструмента, производит ремонт дизелей типа: 10Д100, Д49, Д50, 14Д40.

Современные принципы работы предприятия, профессиональный коллектив, сотрудничество с ведущими предприятиями производителями: ЗАО «Трансмашхолдинг-С», «БМЗ», «БСЗ», Коломенский завод, ОАО «Пензадизельмаш», ОАО «Трансневатика», ОАО «Калугапутьмаш», АОХК «Люденовотепловоз», ОАО «Волжский дизель им.Маминных», ОАО «Звезда», ООО «БЗЖТ» и др., наличие собственного склада, позволяют нам комплектовать заказы в полном объеме и в короткие сроки.

Адрес: 241035, г.Брянск, ул. Бузова д.20, офис 308
 Тел: (4832) 68-73-98, 68-71-05, 57-17-80
 Факс: (4832) 68-71-05. E-mail: gkpsm@yandex.ru. Сайт: www.gkpsm.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Топливоподкачивающая помпа 2Д100.36.010	шт.	7 800-00	ПКП «Совтехмаш»	(4832) 68-71-05, 68-73-98
Комплект дюритовых патрубков ТЭМ2 / ТГМ6 / ТГМ4	к-т.	3700/3900/7000	ПКП «Совтехмаш»	(4832) 68-71-05, 68-73-98
Башмак ТЭМ1.40.60.025	шт.	2550-00	ПКП «Совтехмаш»	(4832) 68-71-05, 68-73-98
Электростартер ПС-У2	шт.	67 200-00	ПКП «Совтехмаш»	(4832) 68-71-05, 68-73-98
Кран №394	шт.	12980-00	ПКП «Совтехмаш»	(4832) 68-71-05, 68-73-98
Шпалоподбойки ЭШП9М3; ШПВЭ-2	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	(4842) 75-19-98,
Рельсосверлильные станки	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	факс (4842) 22-09-35
Рельсорезные станки	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	(4842) 75-19-98,
Электроагрегаты (ЖЭС) АБ; АД.	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	факс (4842) 22-09-35
Электроагрегаты сварочные	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	(4842) 75-19-98,
Домкраты путевые	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	факс (4842) 22-09-35
Шаблоны путеизмерительные ЦУП1-01; ЦУП3-01	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	(4842) 75-19-98,
Рихтовщики гидравлические	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	факс (4842) 22-09-35
Разгонщики гидравлические	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	(4842) 75-19-98,
Кованный ручной инструмент	шт.	договорная	ООО "Путьсервис"	факс (4842) 22-09-35



ООО "ШАДРИНСКОЕ ТЕПЛОВОЗО-ВАГОНРЕМОНТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ"

Начало 90-х годов 20 века. Россия. Эйфория — конец коммунистической плановой экономики.

Основной лозунг: — «Разрешено всё, что не запрещено».

Основной девиз: — «Рынок всё поставит на свои места».

Генеральный директор Покусаев Н.В.

Экономисты различных школ ставят в пример, кто США 20-30-х годов, кто Западную Европу 40-50-х, кто Японию 50-60-х.; забывая (или умалчивая) одно — это была другая политическая ситуация, другая экономическая эпоха. Кроме того, никто из них не давал полной информации, как всё происходило в той или иной стране на разных этапах; «выковыривали», как изюм из булки, только позитивные факты и преподносили нам как «истину в последней инстанции не требующую сомнений».

Государство очень скоро поняло, что рынок и базар — это разные вещи.

Были в экстренном порядке восстановлены или реорганизованы государственные органы, принято множество законодательных актов, которые регламентировали деятельность предприятий различных форм собственности. Другое дело — часто эти законы не действуют, противоречат друг другу, трактуется неоднозначно — всё это на совести наших законодателей. Речь не об этом.

Одной из немногих государственных структур, которая поняла, что демократия — это не анархия, а, как сказал известный классик, прежде всего — это учёт и контроль, становится Министерство путей сообщения Российской Федерации. Даже в эпоху 90-х была сохранена высокая исполнительная дисциплина, кадровая политика, и, как следствие этого, железнодорожный транспорт

работал чётко и слажено, как единый организм (простите за пафос). МПС России считало, что сертификация должна быть неотъемлемой частью Государственной программы по повышению безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации, и создало Систему Сертификации на Федеральном Железнодорожном Транспорте (ССФЖТ) (правила ССФЖТ (П ССФЖТ 01-96) утверждены указом МПС РФ № 166у от 12.11.96 г). В сферу деятельности ССФЖТ вошли различные объекты железнодорожного транспорта, в том числе локомотивы и вагоны.

Совсем другое дело обстоит с железнодорожным транспортом промышленных предприятий. И ранее железнодорожные цеха относились к вспомогательным подразделениям предприятий и финансировались по остаточному принципу. Что же говорить о сегодняшнем дне, когда прежние министерства упразднены,

и, соответственно все их указания и приказы, касающиеся промышленного транспорта, не действуют. Получается двойственность ситуации.

С одной стороны — предприятия научились выполнять свои задачи меньшим количеством подвижного состава, который к тому же не простаивает, а интенсивно работает, что существенно уменьшает материальные затраты, и в какой-то мере решает кадровые вопросы. А с другой стороны — любая непрогнозируемая остановка подвижного транспортного средства, которая возникает при неправильной эксплуатации и техническом обслуживании, а также некачественных несвоевременных текущих и капитальных ремонтах (речь в данном случае не идёт об авариях), грозит нарушением или остановкой производственного процесса, срывом договоров, и, как следствие, приводит к «внеплановым» финансовым издержкам, которые бывают несоизмеримо больше, чем затраты на качественный ремонт.

Как в этом случае поступить промышленным предприятиям?

Может быть, как раньше, размещать на своих производственных площадях ремонтные подразделения. Но в этом случае возникают проблемы производственных площадей, наличия квалифицированных кадров, специального оборудования (которое будет простаивать большую часть времени), нормативно-технической документации и т.д. Далено не каждое крупное предприятие может «потя-



нуть» такой груз, что же говорить о небольших компаниях, у которых к тому же неоднотипные локомотивы с большим сроком службы.

Размещать ремонт своих локомотивов на ремонтных предприятиях, — но где?

Интернет «завален» предложениями ремонта промышленных локомотивов. Как из массы фирм, которые имеют зачастую громкие названия, выбрать надёжного и профессионального партнёра?

Решение, конечно, принимать организации, которая эксплуатирует промышленные локомотивы.

Наше предприятие ООО «ШТВО» является специализированным предприятием по любым видам ремонта маневровых тепловозов типа ТГМ, а также их узлов и агрегатов, 40 лет является основным предприятием на территории России оказывающим этот вид услуг.

В отличие от других предприятий, которые после ремонта локомотива, в лучшем случае, решаются на выполнение догарантийных услуг сервиса и поддержки, имеющих разовый, эпизодический, случайный характер и, к тому же, ограниченный временным фактором, наше предприятие ООО «ШТВО» специализируется в соответствующей области на аутсорсинг.

Наша организация может взять на себя производственные функции по обслуживанию промышленных маневровых тепловозов на основе длительного контракта (не менее 1 года).

Предприятие, «играя на опережение», проходит добровольную сертификацию в ССФНТ.

Сейчас престижно иметь сертификат соответствия. И мы не скрываем, что, получив сертификат, будем чувствовать себя ещё увереннее.

Но и тут не всё просто. Появляются фирмы, которые «за умеренную плату и в самые сжатые сроки» готовы оказать помощь в решении данной проблемы. Это рассчитано прежде всего на фирмы которые не уверены в себе, т.к. основными требованиями, положенными в основу сертификации являются:

- соответствие качества выполняемых работ требованиям нормативных документов;
- обеспечение стабильного производства в соответствии с требованиями нормативных документов



по сертифицируемому показателю.

Реализация указанных требований подтверждается:

- «прозрачностью» деятельности предприятия;
- обеспеченностью предприятия необходимым персоналом, специальным оборудованием, нормативными документами, технической документацией, системой менеджмента качества.

Ну откуда всё это возьмётся у фирмы, которая на рынке ремонта подвижного состава находится год — два, ну, от силы, пять лет?

В лучшем случае, это офис в арендованной квартире, и «цех» в арендованном сарае.

А зачастую, президент или генеральный директор ремонтной фирмы все дела решает на кухне: заключает договоры, оговаривает цену, нанимает рабочих, потом везет сборную бригаду сомнительных специалистов, выполняя при этом роль водителя, на место и, на территории заказчика, в непригодных помещениях, без спецоборудования выполняет капитальный ремонт с гарантией. Потом нам приходится иметь дело с этими «отремонтированными» объектами. Послушал бы этот «бизнесмен», что



говорят наши рабочие ремонтируя, а по сути восстанавливая это «чудо техники», которое когда-то именовалось тепловозом.

Для предприятия ООО «ШТВО» основными задачами и целями сертификации являются:

- повышение качества выполняемой работы и, как следствие, обеспечение потребителю гарантий, что сертифицированные объекты соответствуют требованиям, установленным в нормативных документах;
- создание условий для обеспечения конкурентоспособности объектов сертификации на внутреннем и внешнем рынках;
- подтверждение заявленных возможностей стабильно осуществлять деятельность запланированного качества и на установленных договорами условиях.

Чтобы решить эти задачи, была приглашена авторитетная профессиональная организация. Выбора особого не было — и мы заключили договор с государственным учреждением «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте», который является органом по сертификации производств предприятий по ремонту технических средств железнодорожного транспорта и имеет аттестат аккредитации № ССФНТ RU.01ЖТО50013.

Эта организация зарекомендовала себя только с положительной стороны.

Имея реальный опыт, наличие специалистов высочайшего класса, которые не ограничиваются ролью наблюдателей-ревизоров, а оказывают реальную помощь при получении сертификации — всё это сыграло решающую роль в выборе партнёра.

Кроме этого, согласно договору, нам оказываются постоянные консультации в этом, для нас новом, деле.

Получив сертификат, ООО «ШТВО» будет поддерживать это высокое требование к себе, а это требует выполнения и постоянного совершенствования системы менеджмента качества. А без этой системы не будет ни инноваций, ни модернизации ремонтного производства тягового подвижного состава на промышленном транспорте.

И «бал будут править» неросинопокрасочные шараги. Кто от этого выиграет?

Вот вопрос.



ООО «ДИЗЕЛЬ-СНАБ»



Специализируется на поставках запасных частей к тепловозам ЧМЭ-3, 2ТЭ116 и рельсовым автобусам РА-1, РА-2



393761, Тамбовская обл.
г. Мичуринск,
ул. Луговая, д.2
тел.+7 (47545) 2-30-84
факс +7 (47545) 2-26-82
e-mail: dizel-snab2009@mail.ru,
<http://www.dizel-snab.ru>



ООО «Дизель-снаб» развивающаяся компания с наиболее благоприятными внутренними условиями и возможностями, что позволяет держать марку нашей фирмы на высоком уровне и всегда быть в курсе индустрии железнодорожного транспорта, отслеживая новые тенденции и предлагая нашим клиентам всегда качественную продукцию российских и зарубежных производителей по наиболее низкой и выгодной цене.

Наименование	Чертёж	Шт.	Компания	Телефон
Упругая муфта «перерефлекс»	4-02-7972-083	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Главный контакт реверсора	1-37-260007	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Втулка головки шатуна	3DS131033	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Электродвигатель холодильника	EM5001/L	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Болт подвески	3-02-3171-015-1	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Регулятор числа оборотов в сборе	0-14-8450-029/5	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Втулка (сайленблок)	3-02-8127-003	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Вкладыш МОРП	3-36-810952	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Крестовина «Прага»	20-046-7205	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Головка цилиндра	Опис 5122-09	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Поршневой палец	DS133904	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Колесо турбинное	1-18-7502-012	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Шестерня разъемная	2PIS3407-01	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Траверса коромысел	3PIS6088-02	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Компрессор K2LOK в сборе		шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Щёткодержатель тягового двигателя	2-36-820174	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Коромысло левое	3PIS6160-18	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Клапан всасывающий и выхлопной	3PIS5003-01/6003-01	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Кожух зубчатой передачи	1-36-810370	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84
Колесо насосное	1-18-7502-013	шт	ООО «Дизель-снаб»	8-(47545)-2-30-84

Цены договорные



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЛОКТРАНС СЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества - наш опыт

Замена электропроводки тепловозов
 серии ТГМ-23, ТГМ-40, ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, ТЭМ-18, ТЭМ-7.
 Установка приборов и систем безопасности.

Все виды ремонтов и технического обслуживания
 тепловозов промышленных предприятий.
 Ремонт тяговых агрегатов, кранов на железнодорожном ходу.

г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 18, офис 311
 Тел./факс +7 (495) 968-4762, +7 (903) 734-2689
 E-mail: loktrans@mail.ru, loktrans@mtu-net.ru, WWW.LOKTRANS.RU

Наименование	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Замена/Восстановление/Модернизация электрической схемы тепловозов.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Модернизация электрической схемы ТГМ-4 (трехзначный номер).	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Модернизация электрической схемы ТГМ-6Д (с заменой КЭ на КМ-2105 или КВП)	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Замена электропроводки 2ТЭ10, тяговых агрегатов	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Модернизация электрической схемы ТЭМ-15.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Установка электронных скоростемеров на ТГМ-23.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Все виды ремонтов тепловозов серий ТГМ, ТЭМ.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
КР с продлением срока службы ГПМ кранов на ж/д ходу	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Замена/Восстановление/Модернизация электрической схемы кранов на ж/д ходу.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Установка приборов и систем безопасности тепловозов ТГМ, ТЭМ.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62



ООО ТК "РОСТРЕЙД" ТОПЛИВНАЯ АППАРАТУРА ДЛЯ ТЕПЛОВОЗОВ

Наша компания занимается поставкой топливной аппаратуры для тепловозов и предлагает запасные части к тепловозным дизелям Д49, Д50, Д100, 6ЧН21/21, ЧМЗ, Д6, Д12, 14Д40.

- Большой ассортимент оригинальной топливной аппаратуры (запасные части к тепловозным дизелям);
- Высокий уровень подготовки специалистов компании при обслуживании клиентов;
- Оперативное обслуживание;
- Дополнительные скидки, либо льготные условия платежа при покупке топливной аппаратуры;
- Гарантия качества продукции

413111, Россия, Саратовская область, Энгельский район, пос. Пробуждение, стр. 1, тел.: (84567) 5-69-69, e-mail: mail@rostreyd.ru, rostreyd@mail.ru, www.rostreyd.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шатун / 0210.13.000	шт.	20000-00	ООО ТК «Рострейд»	(84567) 5-69-69
Палец поршневой / 0210.12.005	шт.	1800-00	ООО ТК «Рострейд»	(84567) 5-69-69
Распылитель / 0210.24.010.000-3	шт.	600-00	ООО ТК «Рострейд»	(84567) 5-69-69
Распылитель / 96А.24.010.7	шт.	350-00	ООО ТК «Рострейд»	(84567) 5-69-69
Распылитель / Д50.17.101	шт.	850-00	ООО ТК «Рострейд»	(84567) 5-69-69
Доставка по территории РФ бесплатна.				
ФМ 22.110- ф/эл. грубой очистки масла	шт	договорная	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
Нарва 6-4 с рти – ф/эл. тонкой очистки масла	шт	152-00	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
1ФТ 00.030- ф/эл.очистки топлива	шт	100-00	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
ЭТФ-4 с рти миткалевый-ф/эл.очистки топлива	шт	235-00	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
ЭТФ-5 с рти миткалевый-ф/эл.очистки топлива	шт	305-00	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662

Наименование	Чертеж	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Балансир дополнительный	34.02.00.02-007	2 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Бандаж вентилятора	34.11.02.00-003 сб	900-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вал нижний	Д100.08.057-4	6 860-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вал коленчатый в сборе	34.02.01.00-006 сб/ КТ-6-02-001 сб-1	20 200-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вал коленчатый верхний	10Д100.05.102 сб-2	245 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вентиль	ВВ-1 75в	1 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вентиль	ВВ-2 75в	1 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вентиль	ВВ-3 110в	1 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вентиль	ВВ-3 75в	1 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вентилятор компрессора	34.11.00.00-007 сб	4 100-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вилка	2Д100.25.013	8 820-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вилка	2Д100.25.014	9 520-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Винт	34.02.00.02-004	135-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Винт	34.03.00.07-009	350-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш вала топлив насоса крайний	Д50.27.048	937-50	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш вала топлив. насоса средний	Д50.27.047	937-50	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш верхний с заливкой	34.03.03.00-009 сб/ КТ-6-03-004 сб	1 350-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 0гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 0гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 1гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 1гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 2гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 3гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 3гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1,2,3,5,6-ой	Д50.02.005 4гр	2 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 0гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 0гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 1гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 1гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 2гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 3гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 5гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4-ой	Д50.02.006 6гр	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 0гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 0гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 1гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 1гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 2гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 3гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 3гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 7-ой	Д50.02.007 4гр	5 875-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
вкладыш шатуна в паре	Д45.17.8/9	2 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 0гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 0гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92

Вкладыш шатунный	Д50.24.004 10гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 1гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 1гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 2гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 2гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 3гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 3гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 5гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 6гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыш шатунный	Д50.24.004 7гр	3 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
вкладыш шатунный верхний	5Д49.17.09	2 250-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
вкладыш шатунный нижний	5Д49.17.10	2 250-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Вкладыши вала топливного насоса	Д50.27047А/048А	3 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Водоспускной кран	34.13.05.00-010 сб/1050 сб-А	350-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка	2Д100.25.016	420-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
втулка	30Д91.20-6	750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка вала привода масляного насоса	Д50.34.008	1 750-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка валика	Д50.34.009	4 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка ВГШ	Д100.24.103	1 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка ВГШ	Д50.24.003	2 250-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка привода масляного насоса	Д50.34.168	812-50	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка р/вала задняя	Д50.01.019	2 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка р/вала передняя	Д50.01.018	2 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка р/вала средняя	Д50.01.020	1 500-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка рычага выхлопа	Д50.10.012	312-50	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка шатуна	34.03.01.02-007/КТ-6- 03-021	350-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Втулка шлицевая	Д100.08.076-3	1 288-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
гидротолкатель	40Д91-4 спч	250-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
гидротолкатель	Д49.78.8 спч-1	312-50	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Головка шатуна	34.03.00.08-006	9 000-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Грибок (металлический)	34.06.00.10-002/КТ-6- 06-032	45-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Держатель конука	34.11.01.00-008 сб	220-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Диафрагма	34.06.00.05-006/КТ-6- 06-021	50-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Жесткий шатун в сборе	34.03.02.00-006 сб/ КТ-6-03-002 сб	3 400-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Золотник	394.230	1 125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Золотниковая часть с демпфером	10Д100.36.004 сб	7 280-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Клапан всасывающий	34.06.02.00-010 сб/ КТ-6-06-002 СБ2	950-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Клапан максимального давления	ЗМД	1 250-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Клапан нагнетательный	34.06.01.00-017 сб/ КТ-6-06-001 СБ2	950-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Клапан нагнетательный	Д100.27.103	125-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
клапан нагнетательный	30Д107.5спч-6	312-50	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Клапан предохранительный	34.10.05.00-005 сб/Э- 216	880-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Клапан разгрузочный П	5Д50.57.001	1 062-50	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92
Клапан редуционный	34.13.04.00-003 сб	450-00	000 «Уралпром»	(951) 200-15-92

КАСКАД ИЖЕВСК

Работа:

Качественная и оперативная поставка запасных частей и оборудования для ж\д техники, ремонт тепловозов

Транспорт:

- транспортная компания
- контейнер
- вагон
- автотранспорт
- авиа

Производим:

Калорифер
ТЭМ2.10.70.020

Тепловозы:

ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-18,
ТГМ-4, ТГМ-6, М-62, ЧМЭ

Сертификация:

ISO 9000, ГОСТ Р
ИСО 9001-2001



Наши клиенты - это десятки предприятий промышленности и транспорта в Российской Федерации, Украине, Казахстане и других странах.

426039, г. Ижевск,
ул. Воткинское шоссе, д. 170, а/я 555
Тел\факс: (3412) 373-903, 376-919, 379-320

www.uralmat.ru
e-mail: uralmat@bk.ru

Работая с нами вы приобретаете надежного партнера!

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Больш.пром. шестерня / Д 27.14.01.02	шт.	7 500-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Вкладыш МОП стальной / Т 463.62.77.00	шт.	9 500-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Вкладыш подшипника / Д 27.15.13.00	шт.	2 200-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Втулка (сайлентблок) / Т 328.31.31.00	шт.	2 000-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Гайка подвески / Т 328.34.02.04	шт.	900-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Гидромеханический редуктор / О-18-8300-076	шт.	300 000-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Кожух зубчатой передачи / Т 328.37.11.00	шт.	9 000-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Крестовина "Прага" / МТ 5725.000 СБ	шт.	2 200-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Маятник антивibr. / Д 67.13.11.00	шт.	6 500-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Насос масляный / Д 67.33.01.00	шт.	35 500-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Палец поршневой / Д 27.08.01.04	шт.	4 500-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Палец щёткодержателя / Т 463.60.64.00	шт.	300-0	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Палец щёткодержателя / Т 463.62.68.00	шт.	300-0	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Подшипник концевой / Д27.15.11.00	шт.	2 100-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Поршень ЧМЭ-3 / Д 67.08.41.00	шт.	10 000-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Разъёмн.круг / Д 27.48.02.121	шт.	8 000-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Фланец антивibrат. / Д 67.13.01.01	шт.	9 500-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Шестерня разъемная / Д 27.14.01.01	шт.	7 000-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Шестерня т.э.д. ЧМЭ-3 / Т 328.37.10.01	шт.	5 000-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07
Щёткодержатель / Т 463.62.69.00	шт.	2 100-00	000 "ТЕХМАШРЕСУРС"	(47545) 9-29-06/07



- Полный спектр материалов ВСП
- Вагонные запчасти
- Материалы вагоностроения
- Комплектующие к стрелочным переводам.

Отгрузка в кратчайшие сроки!



г. Нижний Тагил
 Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, (912) 262-19-24
www.relsy.biz
 E-mail: stanmet@e-sky.ru, staneks@e-sky.ru,
 stanmet@2-u.ru

Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус бунсы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатаные, заготовка колёс	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: наркас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубни, крестовины, переводной механизм) новый	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевого инструмент
- запасные части

для подвижного состава

Вы можете заказать любую номенклатуру, заполнив на нашем сайте заявку.

620073, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Восточная, дом 68, к. 155
E-mail: transcom-ek@mail.ru, www.transcom-ek.ru
телефон: (343) 350-00-95, 350-12-08, 350-45-71, факс: (343) 350-00-95



АСК
ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА

- Комплексные поставки материалов ВСП (Рельсы, Шпалы, Скрепления)
- Строительство, реконструкция и ремонт ж.д. путей

Санкт-Петербург,
ул. Салова, д. 45
Тел. (812) 347-79-21,
тел./факс (812) 701-94-71
e-mail: info@ask-pg.ru
www.ask-pg.ru

Железные дороги Урала-М

- СЦБ
- Рельсы
- шпалы
- брус
- костыль
- стрелочные переводы
- противоугоны
- накладки
- подкладки
- изоляция
- ЖД инструмент
- плиты перекрытий на ЖД переезды
- искробезопасные тормозные башмаки
- скрепления
- продажа и ремонт тепловозов
- автосцепка АУК

Материалы новые и с/з.

г. Екатеринбург ф./т. (343) 218-31-52, tohov@k66.ru, GDU@mail.dsc.su, www.teplovoz.org



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Рельсы 12,5 м, с/г, 1-ая группа износа	тн	16 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21
Подкладна Д-65 с/г	тн	13 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21
Рельсы 12,5 м., 25 м, новые(с хранения)	тн	28 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21
Накладка 1Р-65, 2-Р65, с/г	тн	16 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21
РШР, Эп.1840, на ж/б перебранной шпале, Рельсы-12,5 м	км.	5 200 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21
Рельсы Р-65 Н, 2005 г.в. 12,5 м, 25 м	тн.	от 24 800	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Рельсы Р-65, 1 гр.	тн.	от 15000	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Рельсы Р-50, 12,5 м, без износа	тн.	16000	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Шпала дерев. пропитанная 2-тип	шт.	от 530	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Комплект переводного бруса	компл.	от 70000	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Колодка локомотивная гребневая	шт	от 350	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Оборудование СЦБ	шт.	договорная	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Ремонт тепловозов	шт.	договорная	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Продажа тепловозов (по заявке)	шт.	договорная	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Укладочный нран УН-25, 1981 г.в.	шт.	договорная	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Платформа МПД 1981 г.в.	шт.	договорная	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Комплекты УСО (7 компл.)	компл.	договорная	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Рельсы РП-65	тн.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Колодка вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95



ООО «МОДУС-ТРАНЗИТ» предлагает

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы Р65 магистральные;
- Рельсы промышленные РП65;
- Крановые рельсы;
- Рельсы остряковые;
- Рельсы контррельсовые;
- Рельсы трамвайные;
- Рельсы Р50;
- Рельсы узкой колеи Р33;
- Накладки;
- Подкладки.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- Бандажи черновые;
- Колеса цельнокатанные;
- Заготовки осевые.
- Материалы для вагоностроения - балки, швеллера, спецпрофиля

одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!

ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ

тел./факс /3435/ 41-69-55, 41-25-69. E-mail: ubt@e-tagil.ru, www.ubtrade.ru

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб/тн	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы РП 65 Н 12,5 м НКМК	115,162	142	28600	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8м без отв Енакиевский МЗ	18,963	132	45000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь	65,000	330	44500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	48,239	181	38800	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы трамвайные Т62 12,5м (НКМК)	65,000		38000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	52,004	0	49500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка Д65 НТМК-НСМЗ	25,300	3303	33000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КД65 НТМК-НСМЗ	40,000	4124	36000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КБ50 НТМК-НСМЗ	60,000	6250	35500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Шпунт ЛБУМ 12.0м 12% н/д (НТМК)	60,000	0	38000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Стрелочная продукция	компл.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-66-12
Брус переводной деревянный, железобетонный	компл.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Шпалы железобетонные, деревянные пропитанные	шт.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-01-01
Рельс Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65 новые и б/у	тн.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-01-02
Материалы Верхнего Строения железнодорожного Пути (ВСП)	тн.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-66-12
Рессора чертеж-2646.01.02.100	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-66-12
Рессора чертеж-2646.01.02.010	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-66-12
Колодка чертеж-2646.01.08.320	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-01-02
Колодка чертеж-2610.01.08.167	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-01-02
Башмак тормозной чертеж-ТГ 40.20.055	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-01-02
Колодка чертеж-ТГ 40.20.056	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Колодка чертеж-ТГ 40.20.057	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Наличник буксовый чертеж-2610.01.03.005	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Наличник буксовый чертеж-2610.01.03.006	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Фильтр чертеж-Э114	шт.	Договорная	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08

ЛСК

ПРЕДЛАГАЕМ К ПОСТАВКЕ

- РЕЛЬСЫ ● ШПАЛЫ ● НАКЛАДКИ
- ПОДКЛАДКИ ● ПРОТИВОУГОНЫ
- КОСТЫЛЬ ● БОЛТЫ ● СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ ● БРУС ПЕРЕВОДНОЙ
- Ж/Д ИНСТРУМЕНТ

Тел./факс: (49234) 9-19-60, (920) 900-96-25
www.ooolsk.ru, lsk2007@list.ru

«СТРОЙПУТЬ-А»

общество с ограниченной ответственностью
Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5
тел/факс: (495) 783-26-68; www.spa.ru
e-mail: spa05@spa05.ru; spa05@inbox.ru

Рельсы, шпалы, материалы верхнего строения пути любого объема; ремонт и строительство подъездных железнодорожных и подкрановых путей.

Компания «Стройпуть-А» поставляет материалы и путевой инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ. Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть-А».

 Общество с ограниченной ответственностью
«Компания «ГЕРТ»

Основным направлением нашей динамично развивающейся Компании является поставка полного ассортимента деталей верхнего строения железнодорожных путей.

- Рельсы новые и с/г (Р-65, Р-50, Р-43, Р-33, Р-24, Р-18);
- СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ РАЗЛИЧНЫХ МАРОК И ПРОЕКТОВ;
- Подкладки для костыльного скрепления: (Д-65, Д-50, СД-65, ДН-65, Д-43, Д-33);
- Подкладки для раздельного скрепления; (КБ-65, КБ-50, КД-65, СК-65);
- Накладки для рельсовых стыков с гайкой и шайбой: (М-27, М-24, М-22);
- Болты закладные и клеммные для рельсовых скреплений с гайкой и шайбой;
- Клемма пром ежучочная ПК;
- Шуруп путевой, костыль путевой;
- Шпала ж/б и пропитанная, переводной брус

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVII. Тел./факс: (495) 988-90-45, 745-99-11, моб.: 8-916-587-33-60, E-mail: gert1111@YANDEX.RU, WWW.GERT-TO.RU

 **ООО "РИ-СК"**

Саратовская обл.: 410033 г.Саратов ул.Гвардейская 2А
тел.(8452)44-72-54, факс(8452)44-72-50
E-mail: risk1991@mail.ru, сайт: www.ri-sk.opt.ru

Ведущий производитель изделий из пластмасс для ОАО "РЖД" предлагает:

- Упоры боковые полимерные ЖБР для рельсового скрепления ЖБР-65 изготовленные согласно ТУ ЦП 369ТУ-6;
- Сепараторы полимерные 42726Е2.М.56 для роликоподшипников вагонных букс согласно ТУ 2291-037-12213221-03, ТУ ВНИИПП.048-1-00.

Вся продукция сертифицирована в системе Сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте.(РС ФЖТ).



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Упоры боковые полимерные ЖБР для рельсового скрепления ЖБР-65 изготовленные согласно ТУ ЦП 369ТУ-6	шт.	договорная	ООО "РИ-СК"	(8452) 44-72-50 (54)
Сепараторы полимерные 42726Е2.М.56 для роликоподшипников вагонных букс согласно ТУ 2291-037-12213221-03, ТУ ВНИИПП.048-1-00	шт.	договорная	ООО "РИ-СК"	(8452) 44-72-50 (54)
Рельсы Р-65 (Госрезерв)	тн.	от 25000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, (495) 745-99-11
Рельсы Р-65 1 гр.	тн.	от 16000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, (495) 745-99-11
Подкладна КБ-65	тн.	от 26000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, (495) 745-99-11
Подкладна Д-65 (восстановленная)	тн.	от 21000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, (495) 745-99-11
Болт закладной, клеммный в к-те	тн.	от 35000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, (495) 745-99-11
Втулка изолирующая ЦП-142	шт.	2,65	ООО "ЛСК"	8 (49234) 9-19-60
Подкладна КБ-50 новая	тн.	38500	ООО "ЛСК"	8 (49234) 9-19-60
Подкладна КБ-65 новая	тн.	25000	ООО "ЛСК"	8 (49234) 9-19-60
Подкладна КД-65 новая	тн.	37000	ООО "ЛСК"	8 (49234) 9-19-60
Любые материалы ВСП и Ж/д инструмент под заказ	-	www.ooolsk.ru	ООО "ЛСК"	8 (49234) 9-19-60



ООО МЕТАПРОМ

- рельсы новые и с износом
- накладки 1Р65, 2Р65, Р33
- подкладки ДН65, КБ65
- костыли, противоугоны, болты, гайки
- шпалы деревянные

Тел./факс: (3843) 71-63-41, 8-906-929-4044, 8-905-993-4420
www.company.metaprom.ru
vsp@metaprom.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
РЕЛЬСЫ				
Рельсы Р-24, демонтированные (износ 0-1 мм), L-8м	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Рельсы РП65, н/д (8-12 м), с отв, т/о, новые	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 76-05-05
СКРЕПЛЕНИЯ				
Накладка 1Р65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Накладка Р33	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка КБ-65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка ДН-65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка Д-33	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка Д-24	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Болт закладной М22х175 в сборе	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Болт клеммный М22х75 в сборе (с клеммой ПК)	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Болт стыковой М22х115	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Костыль путевой 16х16х165	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Щуруп путевой	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Противоугон П65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Втулка изолирующая ЦП-142	шт	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Прокладки резиновые (ЦП-67, ОП-328 и др.)	шт	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Изостыки Р65, Р50	шт	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41

МНПП ТЕХНОПРИБОР



125047, г. Москва,
ул. Сельскохозяйственная, д. 12а
Тел.: (499) 181-55-16,
(499) 181-18-50
Факс.: (499) 761-36-70
e-mail: dorzay@mail.ru
www.mnpp.ru



**КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ
ОБОРУДОВАНИЕМ, ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ И
ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ.
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.**

- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередат УГП-230\300, УГП-750\1200 (МППР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

**На предприятии внедрена система менеджмента качества
сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)**

Гарантия на все виды товаров и услуг!
Отсрочка платежа!
Доставка товара любым транспортом!

ООО «ДорТрансСнаб»

393760, Тамбовская обл., г. Мичуринск, ул. Красная д.98
Тел./факс: (47545) 9-29-08, 9-29-09, e-mail: dortrans2002@mail.ru



**Организация
на постоянной основе
реализует запчасти к ЧМЭ-3**

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ

www.metaprom.ru/board-railway

Тысячи предложений о покупке-продаже
различной ж/д продукции:

- материалы ВСП
- подвижной и тяговый состав
- железнодорожный инструмент
- железнодорожное оборудование

**Более 100 новых
предложений ежедневно!**



ЗАО "ЖЕЛДОРКОМПЛЕКТ-ЕКАТЕРИНБУРГ"
 Официальный дилер ЗАО "Кубаньжелдормаш".



WWW.RWTOOLS-EKB.RU



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!



Производим кованный путевой инструмент.

Тел./факс: (343)228-34-51 (52,53,54,55) E-mail: vaf65@mail.ru

ООО "Путьсервис" www.putsrv.ru

Официальный дилер завода ОАО "Калугатрансмаш"



Поставка механизированного путевого инструмента, ремонт поставляемого оборудования и запчасти к нему. Любое оборудование для ремонта ЖД путей "под заказ"!



Тел. (4842) 75-19-98, 22-09-35, info@putsrv.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Станок рельсосверлильный РСС-Э с фасносьемником	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-51
Станок рельсосверлильный СТР-2Д (с ДВС)	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-52
Станок рельсосверлильный РРС-80 (бенз.дв. «Штиль») Ф400мм	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-53
Ключ шурупогаечный КШГ-1	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-54
Домкрат ДПГ 10/200	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-55
Рихтовщик ГР-16	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-51
Разгонщик Р-25	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-52
Устройство натяжное гидравлическое УНГ-75В	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-53
Электроагрегат АБ4-ЕВ-4,4-Т230-С	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-54
Кран козловой ручной КР-2	шт.	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-55

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Продажа путевого инструмента	договорная	ЗАО «Технические комплексы»	(812)324-88-83
Ремонт бензомоторного и гидравлического путевого инструмента	договорная	ЗАО «Технические комплексы»	(812)324-88-83
Ремонт электромеханического путевого инструмента	договорная	ЗАО «Технические комплексы»	(812)324-88-83
Ремонт рельсорезов PARTNER и STIHL, сверлильных станков СТР	договорная	ЗАО «Технические комплексы»	(812)324-88-83
Ремонт домкратов, рихтовщиков, рельсоразгонщиков	договорная	ЗАО «Технические комплексы»	(812)324-88-83
Ремонт ШВ2М, КШГ, ЭШП9М, электростанций АБ, АД	договорная	ЗАО «Технические комплексы»	(812)324-88-83

Продолжая обзор железнодорожного оборудования, представляем Вашему вниманию следующую группу: винтовой инструмент. Он отличается простотой конструкции, не зависит от окружающих факторов - температура, влажность, рабочая жидкость.

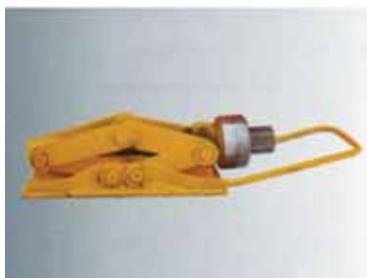


Домкрат путейский винтовой быстросъемный ДПВ-12

Усилие подъема ж.д. звеньев -12000 кг, высота подъема – 200 мм, время подъема – 10...75 с, опускания - не более 3...5 с, масса 15 кг.

Рихтовочное приспособление ПДПВ к домкрату ДПВ-12

Для рихтовки ж.д. пути



Домкрат путейский параллелограмный низкий ДПП-15

Устанавливается под подошву ж.д. рельсов, высота домкрата - 90 мм, высота подъема – 160мм, грузоподъемность – 15т, усилие на рычаге макс. – 25 кг.



Домкрат – рихтовщик ДРП-12

Усилие подъема ж.д. звеньев – 12000 кг, высота подъема – 190мм, время подъема – 10...75 с, опускания - не более 3...5 с, масса 12 кг.



Рихтовщик пути винтовой РПВ-10

Усилие рихтовки – 10 т, рабочий ход – 100 мм, масса – не более 12000 кг.



Рельсосверлильное ручное устройство РС-36*

Диаметр сверла – до 36 мм, усилие на рукоятке – до 20 кг, время сверления 9...12 мин.



Разгонщик рельсовых зазоров винтовой РВ-35*

Усилие разгонки (зависимое от хода) – 10...35 тс, усилие на рукоятке – до 26 кг, рабочий ход – 100 мм, масса – 35 кг.

Сотников Е. А.

Железные дороги мира из XIX в XXI век

продолжение (начало публикации с № 1(6))

Редакция журнала «Депо» по многочисленным просьбам читателей продолжает публиковать выдержки из книги Сотникова Е.А. В книге рассказывается о прошлом, настоящем и будущем железнодорожного транспорта всего мира. Автор является крупным специалистом в области развития железнодорожного транспорта. Описаны основные этапы технического прогресса в этой отрасли народного хозяйства.

Для получения большого фронта погрузки в ряде случаев применяли так называемую «прогрузку», для выполнения которой у пакгаузов укладывали два и более погрузочных путей. Вагоны устанавливали на погрузочных путях так, чтобы двери одних вагонов находились против других, т. е. вагоны на втором пути можно грузить или разгружать, проходя через вагоны, стоящие на первом пути. Однако при этом возникали сложности с расстановкой вагонов по фронту, и требовалось, чтобы вагоны на первом пути не были загружены сплошь, и оставалось свободное пространство для провоза тележек или проноса груза.

Другим способом увеличения перерабатывающей способности грузовых пунктов было непрямоугольное очертание площадок. При этом преследовались две цели: установить большую независимость между отдельными вагонами или вагонными группами и удлинить фронт погрузки. Оба этих показателя влияют на перерабатывающую способность. Пакгаузным тротуарам придавали в плане форму ступенчатую, пилообразную, зубчатую и в виде гребешка, причем первые три формы удовлетворяли первому требованию, в то время как пакгаузные тротуары в виде гребня увеличивали и фронт погрузки.

В Англии широкое применение нашел гребенчатый тип пакгауза. Это объяснялось тем, что на грузовых станциях Англии использовали большие углы крестовины и необычайно малые радиусы. Для соединения погрузочно-выгрузочных путей с помощью поворотных кругов рекомендовалась схема с одним продольным пакгаузом, параллельными ему путями подачи и перпендикулярными к последним очень короткими грузовыми путями. Такая схема была применена в Кельне, хотя в Германии соединение с помощью поворотных кругов признавалось неправильным.

В условиях города, где станции находятся в стесненных условиях, признавались целесообразными двухъярусные станции. Считалось, что такие станции особенно удобны там, где станции и городские улицы находятся в разных уровнях, что часто наблюдалось в Германии и еще в более отчетливой форме в Англии. Однако в этом случае серьезным недостатком являлась необходимость поднимать и опускать грузы. Новый этап в развитии грузовых станций связан с появлением автомобильного транспорта. Для этого периода характерны следующие общие принципы проектирования.

1. Вынесение грузовых дворов за пределы города, максимальное приближение их к сортировочным станциям для ускорения передачи грузов с сортировочной станции

на грузовые и обратно. Грузовую станцию иногда совмещают с сортировочной станцией (Нашвилль в США).

2. Создание объединенных грузовых станций вместо нескольких ранее действовавших грузовых станций в узле (Лион — Гилотьер во Франции, Ливерпуль — Хаскиссон в Англии).

3. Проектирование специальных грузовых дворов для переработки контейнеров.

4. Сооружение на территории грузового двора широких (до 30—35 м) автопроездов с твердым покрытием, обеспечивающих свободное передвижение полуприцепов и прицепов. Иногда автопроезды вводят в помещение складов (Париж — Пантин, Бирмингем, Скарбор).

5. Проектирование тупиковых погрузочно-разгрузочных путей при разработке путевого устройства грузовых дворов. Реже встречаются грузовые дворы со сквозными путями.

6. Укладка последовательно с погрузочными путями выставочных путей при проектировании и сооружении крупных грузовых дворов (Ульм, Хейльбрунн в Германии, Лион-Гилотьер во Франции).

7. Сооружение гаражей, заправочных станций, складов горючего для обслуживания автотранспорта железнодорожных компаний, осуществляющих завоз и вывоз грузов на территории грузовых дворов.

Наиболее многочисленной стала группа грузовых дворов для переработки тарно-упаковочных грузов. Построены крупные грузовые дворы на станциях Сент-Луис, Сикеро, Филадельфия, Гарвич (США); Темпл-Лиде, Бирмингем, Дерби (Англия); Лион — Гилотьер, Париж — Пантин (Франция); Ульм, Хейльбрунн, Бинтинхайм, Кассель (ФРГ). Ассоциация грузовых агентов Чикаго разработала схему грузового двора, который по существу представлял



собой крытый склад с внутренним вводом пяти пучков тупиковых погрузочно-разгрузочных путей. Особенностью планировки является наличие с обеих сторон здания бетонных проездов шириной 31 м, позволяющих маневрировать с любыми типами автомобилей. К складу отправления для переработки тяжеловесов примыкает открытая платформа шириной 9 м. Платформа обслуживается козловым краном грузоподъемностью 20 т. Эта часть грузового двора имеет бетонный автопроезд шириной 15 м.

Характерной особенностью планировки, например, грузового двора в Сикеро (США) являются кольцевые бетонные автопроезды, окаймляющие его территорию и обеспечивающие поточное движение автотранспорта.

Сохраняются и совместные грузо-пассажирские станции, например Ангулем (Франция). Особое место среди рассмотренных схем занимает грузовой двор в Буффало (США), на территории которого расположены вокзал, крытые пассажирские платформы, билетная касса, экипировочные устройства для тепловозов и т. д.

Современные тенденции в развитии и эксплуатационной деятельности грузовых станций в различных странах мира носят одинаковый характер и отражают стремление к более высокой эффективности переработки и доставки грузов при использовании современных технических средств.

Продолжается концентрация грузовой работы на меньшем числе крупных, технически хорошо оснащенных станций. Наряду с закрытием небольших станций сооружают новые, более мощные. Концентрация осуществляется и благодаря специализации грузовых станций с созданием на них мощных комплексов складских и перегрузочных устройств. Даже в крупных узлах грузовая работа концентрируется на одной, двух, трех станциях.

Интенсивное развитие контейнерных и контейнерных перевозок привело к первоочередному развитию станций, предназначенных для переработки и хранения грузов. В перспективе грузы мелкими партиями будут перевозиться на средние и дальние расстояния в контейнерах.

Широкое распространение на ряде железных дорог получил опыт создания центров сбора и распределения грузов. Такие центры обеспечивают сбор грузов от клиентуры, при необходимости складывают их и хранят, а затем распределяют по пунктам назначения. При этом перевозка по железной дороге осуществляется маршрутами между центрами, откуда отдельными вагонами или автотранспортом груз доставляется в пункт назначения. Основная функция центра — объединение и организация существующих и планируемых транспортных потоков. Наблюдается тенденция к созданию на строящихся и реконструируемых крупных грузовых станциях специальных сортировочных парков с сортировочными горками, оборудованными современными средствами механизации и автоматизации. Эти устройства используют для подборки местных вагонов, формирования и расформирования местных поездов.

Продолжается создание многоэтажных грузовых станций в крупных городах, где из-за недостатка территории их заглубляют под землю с застройкой наземной части коммерческими, административными или жилыми зданиями. Такое решение было принято, например, при реконструкции грузовой станции Гобелен в Парижском узле, предназначенной для переработки тарно-штучных грузов и контейнеров. Все железнодорожные устройства

этой станции располагаются в двух ярусах под землей. Верхний ярус — «станция», где сооружены погрузочно-разгрузочные пути длиной по 250 м каждый и один более короткий путь для обслуживания контейнерной площадки, по периметру которой проходит автодорога. В нижнем ярусе размещается склад с вводом внутрь подъездов для автотранспорта. Ярусы соединены между собой рампами и грузовыми лифтами. В центре склада имеется площадка для стоянки автомобилей.

Требования минимизации занимаемой территории предъявляются и к современным грузовым станциям Японии. Интересен проект двухъярусной грузовой станции будущего, разработанный в Японии. Особенностью этого проекта является то, что станция вместо сортировочных путей обычного типа имеет механизированные системы переформирования составов, обеспечивающие вертикальное и продольно-горизонтальное перемещение вагонов.

УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ

Как развивались сигнализация, централизация и блокировка

Движение на железных дорогах в начале постройки их происходило с незначительной скоростью; точное соблюдение установленного расписания в таких условиях было достаточно надежной гарантией безопасности движения. Однако уже на открытии линии Ливерпуль — Манчестер произошел несчастный случай, который заставил Джорджа Стефенсона задуматься над необходимостью применения каких-либо сигналов, без которых невозможно говорить о безопасности железнодорожного движения. Один из членов парламента, ярый сторонник сооружения железной дороги, решил обменяться рукопожатием с герцогом Веллингтоном, сидевшим в вагоне, и попал под колесо двинувшегося вагона. Локомотив в то время не подавал сигналы. По указанию Стефенсона были введены сигналы, которые подавали сторожа: днем — флажками, ночью — ручными фонарями. Машинистам выдали рожки, которые в 1835 г. были заменены паровым свистком. С 1834 г. на линии Ливерпуль — Манчестер были введены неподвижные сигналы. Сначала это были деревянные столбы, поворачивающиеся на 90°, с сигнальными дисками различной формы и цвета, которые при поворотах столбов обращались к движущемуся поезду узкой или широкой стороной. Широкая сторона требовала остановки поезда.

С изобретением в 1841 г. англичанином Грегори семафора стал возможен переход от движения поездов с раз-



граничением времени к разграничению их пространством. Средствами связи при движении поездов служили телеграф и позже телефон.

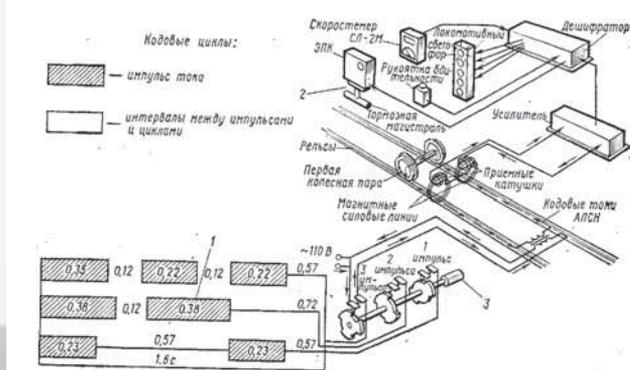
Крупным шагом вперед в деле обеспечения безопасности движения поездов было введение блокировки, посредством которой путевые семафоры запирались на время, пока на соответствующем участке пути находился поезд. Первой практически удовлетворительной системой блокировки была система Тейера, появившаяся в 1852 г. в Англии и примененная в 1868 г. в России. В дальнейшем появился целый ряд систем блокировки (Годжонса, Лартинга, Сайкса и др.).

В конце 80-х годов прошлого столетия английскими инженерами Веббом и Томсоном были изобретены жезловые аппараты для регулировки движения поездов на однопутных дорогах. С 1897 г. они получили распространение на дорогах России.

Управление стрелками на расстоянии (т. е. централизация стрелок) появилось впервые в Англии и затем в Германии (1860—1867 гг.). Введение на русских железных дорогах систем централизации стрелок и сигналов относится к 1900—1905 гг. Сначала появилась гидравлическая система Бианки и Серветаса и позже (в 1909 г.) была построена первая в России электрическая централизация системы Всеобщей компании электричества.

Первая попытка устройства автоматической блокировки имела место во Франции в 1859 г. на железной дороге Париж — Сен-Жермен. В качестве блок-сигнала служил поворотный диск. Диск этот с помощью тяг и рычагов был связан с подвижной шиной, прижатой к ходовому рельсу. При проходе поезда реборды его колес отжимали шину от рельса, это вызывало закрытие диска. В то же время поднимался поршень установленного у диска ртутного тормоза, который и задерживал диск в закрытом положении. По истечении определенного времени (примерно 6 мин) после прохода поезда поршень, преодолевая вязкость ртути, возвращался на свое место, и диск закрывался. Дальнейшие (с 1867 г.) опыты были связаны с применением рельсовых контактов и рельсовых генераторов, то есть магнитоэлектрических машин, устанавливаемых у рельсов и приводимых в действие движущимися поездами. В этом направлении вполне удовлетворительных результатов добился Галл в США. Его системы, названные «точечными», примерно 20 лет пользовались известным успехом, однако распространения не получили. Одним из серьезных их недостатков являлась возможность открытия блок-семафора, когда блок-участок фактически занят. Чтобы избавиться от такой опасности, был придуман ряд систем со счетчиками осей: семафор А открывался только в том случае, если по педали 2 при выходе поезда проследовало столько же осей, сколько при входе прошло по педали.

Хотя некоторые опыты в этом направлении и дали неплохие результаты, тем не менее точечные системы в конечном счете успеха не имели, ибо появился более совершенный и в то же время более простой метод связи поезда с путем — рельсовая цепь. В 1867 г. Вильям Робинзон предложил использовать ходовые рельсы в качестве проводников электрического тока и создал специальную конструкцию путевого приемника. В 1869 г. он разработал модель первой автоблокировки, которая демонстрировалась на выставке в Нью-Йорке. При наезде поезда рельсовая цепь замыкается его скатами,



Автоматическая локомотивная сигнализация.

путевое реле притягивает якорь и сигнал закрывается. Такая рельсовая цепь, получившая название нормально разомкнутой, имела ряд недостатков, основным из которых было отсутствие контроля целостности и исправности рельсовой цепи. После дополнительной проработки Робинзон в 1872 г. предложил более совершенную нормально замкнутую рельсовую цепь. Она сразу получила признание, так как недостатки нормально разомкнутой рельсовой цепи в ней были устранены.

Отличительной особенностью ее является то, что поезда здесь служат не соединительным элементом, замыкающим путевое реле, а шунтом цепи реле.

Внедрение рельсовых цепей было сопряжено с большими трудностями. Верхнее строение пути и скрепления рельсовых стыков не были приспособлены для надежного проведения электрического тока, но В. Робинзону удалось устранить этот недостаток введением стыковых соединителей и получить таким образом рельсовые цепи длиной до 1,2 км.

При введении электрификации потребовалось разрешить противоречие: с одной стороны, создать непрерывную электрическую цепь для обратных тяговых токов, с другой — образовать на ней же изолированную секцию для сигнальных токов. В первое время оно решалось устройством однорельсовой цепи, при которой одна нить рельсов не изолировалась и предназначалась для тягового тока, а другая изолировалась и предназначалась для сигнального тока. Такое простое решение оказалось не вполне удачным, так как имело серьезные недостатки. И только в 1902 г., когда Страбль применил для питания рельсовой цепи переменный ток, задача была окончательно решена. Опыт использования рельсовых цепей переменного тока оказался настолько удачным, что послужил толчком к широкому распространению автоматической блокировки на электрифицированных железных дорогах. Особенно этому распространению способствовало изобретение Тол-леном дроссельных стыков, которые дали возможность устраивать на электрифицированных железных дорогах двухрельсовые цепи.

С дальнейшим развитием электрификации, когда стали применять в качестве тягового не постоянный, а переменный ток, вновь возникла проблема, так как тяговый ток применялся частотой 25 Гц, а сигнальный — 60 Гц. Изобретатели Ховард и Тейлоран создали особое частотное реле, используемое в качестве путевого приемника, которое замыкало контакты только от воздействия переменного тока частотой 60 Гц.

Продолжение следует.

Андрей Гурьев

И какие же русские не любили быстрой езды?

История обреченного проекта

Книга первого заместителя главного редактора журнала "РЖД-Партнер", доцента кафедры истории ПГУПС, кандидата исторических наук **Андрея Ипполитовича Гурьева** в живом публицистическом жанре рассказывает о полной драматизма истории проекта строительства **Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва** и ее участниках, их качествах, мотивах действий или же, наоборот, бездействий. Автор, работавший в 1990-ые годы руководителем пресс-службы Октябрьской железной дороги и являвшийся непосредственным свидетелем событий, ставит себе цель показать, как все было на самом деле, развеяв целый ряд мифов, сложившихся вокруг проекта в те и последующие годы. Книга основана на документальных источниках, а также свидетельствах непосредственных героев этой эпопеи и призвана помочь широкому кругу читателей разобраться в сути вопроса, поскольку планы строительства ВСМ в России сегодня утверждены в государственных стратегических документах и обретают свое второе дыхание.

Продолжение, начало в № 5 (20)

7 февраля 1989 г. ГНТ и Академией наук СССР был образован Научный совет по Государственной программе «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». От МПС в него вошел первый заместитель министра путей сообщения Геннадий Фадеев, который и стал руководителем программы строительства ВСМ Центр–Юг. Главным конструктором проекта был назначен Евгений Сотников, а его заместителем Сергей Жабров. 23 февраля МПС объявило план мероприятий по реализации проекта. В нем была уже дана расшифровка понятия магистраль Центр–Юг как направления Ленинград–Москва–Крым и Кавказ.

22 марта в «Гудке» впервые после выхода Постановления Правительства появилась статья на эту тему, подписанная Сотниковым и называвшаяся «Высокоскоростная магистраль «Центр–Юг». В ней указывалось, что число пассажиро-километров в расчете на одного жителя страны у нас втрое ниже, чем в передовых странах. При этом с ростом благосостояния подвижность населения в СССР будет быстро увеличиваться. Строительство ВСМ со скоростью до 350 км в час полностью обеспечит освоение предстоящих объемов перевозок, разгрузит существующие дороги на 80–90 пар пассажирских поездов и позволит использовать пропускные способности под грузовое движение. Значительная часть статьи посвящалась разъяснениям условий и требований объявленного ранее конкурса на лучшие технические разработки.

Далее тема высокоскоростного движения и строительства ВСМ стала звучать в МПС, что называется, в полный рост. Так, 21 мая, в преддверии проходящего в Москве XXV Конгресса Международной ассоциации железнодорожных конгрессов и Международного союза железных дорог «Гудок» в своей передовице писал, что во всем мире железным дорогам приходится вести жесткую и жесткую борьбу за выживаемость.

Это требует новых концепций их развития, и одна из важнейших актуальных тенденций в связи с этим — повышение скоростей, строительство в ряде стран специализированных высокоскоростных магистралей. И далее газета указывала: «Хочется надеяться, что не в столь уж отдаленной перспективе удастся попасть в этот пул и советским железнодорожникам — ВНИИЖТ и ряд других организаций вплотную подошли к проектированию Высокоскоростной магистрали Центр–Юг, которая должна обеспечить самолетную доставку пассажиров на курорты

Крыма и Кавказа». При этом газета уже вполне в духе времени обращала внимание не только на обеспечение объемов, но и на новые экономические условия хозяйствования: «Как ни важна техническая сторона дела, решающее слово принадлежит экономике. Изучение возможностей расширения сферы железнодорожных перевозок, рынка услуг, современного маркетинга выдвигаются на передний план. Методы прогнозирования спроса на пассажирские перевозки, политика цен, организация рекламы, взаимодействие железнодорожников разных стран в борьбе за рынок перевозок — перечень экономических вопросов, которые стоят ныне, можно продолжать долго. Чаша весов все сильнее клонится в сторону потребителя».

Здесь особо следует обратить внимание на то, что автор заметки делал акцент не на привычных для советской экономики валовых объемах, а на главном исходном пункте распространения ВСМ в Европе — необходимости выживания в конкурентной борьбе железных дорог с авиационным и автомобильным видами транспорта, которые активно развивались в послевоенное время и стали вытеснять железнодорожников с рынка. И действительно, выступая на Конгрессе 22 мая, генеральный секретарь МСЖД Ж. Булей много говорил о новой наступившей постиндустриальной эре, усилении конкуренции и необходимости принципиального усиления железными дорогами своей конкурентоспособности, о приоритете качества над количеством, а значит, и смене всего комплекса задач, структуры и методов работы. «Перефразируя поэта, я утверждаю: железным дорогам нужно или измениться, или умереть», — заявил с трибуны Конгресса Ж. Булей, как бы объявляя о только тогда еще начинавшейся эпохе либерализации европейских стальных магистралей.

Конечно, в массе своей советские железнодорожники, воспитанные в духе того, что железная дорога — это не какой-то там бизнес, а кровеносная система и даже стеновой хребет экономики, были в то время (как, впрочем, и еще полтора десятка лет после этого) «страшно далеки» от понимания сути рынка. Однако идея строительства ВСМ за счет государственного бюджета всем, безусловно, очень нравилась. Министр путей сообщения Николай Конарев, который был избран президентом Конгресса, в своем выступлении, в частности, подчеркнул: «В области пассажирских перевозок железнодорожный транспорт переживает свое второе рождение. Широко известны успе-

хи ряда стран по развитию высокоскоростного движения. Рекордные скорости в паре «колесо–рельс» уже превысили 400 км в час, а в постоянном обращении находятся поезда со скоростями 300 км в час. Это доказывает, что при использовании современных достижений научно-технического прогресса железные дороги могут вполне конкурировать не только с автомобильным транспортом, но и на расстоянии до 1,5–2 тыс. км и с авиацией. Сеть новых высокоскоростных пассажирских линий непрерывно растет, и ожидается, что к началу XXI века протяженность таких магистралей достигнет 5 тыс. км».

Сотников, избранный техническим президентом Конгресса, заявил в своем докладе, что сегодня железным дорогам необходимо решить 3 важнейших задачи, первая из которых — это повышение скорости: на совмещенных линиях — до 160 км в час, на ВСМ — до 300–500 км в час, для чего требуется создание новых путей, мостов, локомотивов, вагонов, средств управления. «Скорость, точность и сервис — вот над чем постоянно должны сегодня думать работники железных дорог», — констатировал Сотников.

Едва отгремел проходивший целых пять дней Конгресс, как в Ленинграде 29–30 июня 1989 г. было организовано Всесоюзное совещание по проблеме создания ВСМ Центр–Юг с участием работников ЦК КПСС, Госплана, ГИИТ, Академии наук, МПС, зарубежных специалистов из Франции, ФРГ, Финляндии, ЧССР, Испании и др. Главным сторонником новой идеи на совещании выступило Министерство путей сообщения. Первый заместитель министра и руководитель проекта ВСМ Центр–Юг Геннадий Фадеев, в частности, заявил, что «решение проблемы создания высокоскоростных линий в СССР не только созрело, но и перезрело». По его мнению, уже в начале следующей пятилетки (1991 г.) можно было бы развернуть работы и к концу столетия завершить сооружение головного участка трассы Ленинград–Москва, поскольку здесь есть большой устойчивый пассажиропоток. «Многие считают, что надо существующие линии приводить в такое состояние, чтобы довести скорость до 200 км в час. Это неразумно, да и невозможно. Наличие сверхскоростной магистрали помогло бы решить целый комплекс проблем», — отметил Фадеев. Он также сказал, что Октябрьская дорога перенасыщена грузовыми перевозками и чтобы поднять здесь скорость пассажирских поездов, придется снять грузовые, а это практически неосуществимо. Ему задавался, в частности, вопрос: где взять столько денег, в то время как в госбюжете дефицит в 100 млрд рублей? Ведь на головной участок Ленинград–Москва потребуется 3–3,5 млрд рублей, а на всю линию — 10–12 млрд. Фадеев ответил: «Мы все должны понимать, что выйти на качественно новый уровень работы железнодорожного транспорта традиционными средствами очень сложно». При этом на конференции был озвучен следующий аргумент: из-за отсутствия пропускных способностей только на грузовых перевозках железные дороги теряют ежегодно около 15 млрд рублей, а по пассажирским потери вообще не поддаются реальной оценке.

Танже поддерживал план создания ВСМ Государственный комитет по науке и технике. Его представитель А. Голубев, в частности, заявил: «В условиях увеличения объемов и интенсивности перевозок наиболее целесообразным и эффективным решением проблемы является создание высокоскоростных магистралей со скоростью движения до 300–350 км в час. Накопленный за рубле-

жом опыт подтверждает эффективность сооружения таких магистралей». Относительно финансирования работ он заявил, что таковые должны осуществляться за счет государственного бюджета, а также средств министерств и иных организаций-заказчиков. В частности, ГИИТ был готов финансировать непосредственных подрядчиков по разработке научного проекта. Головной организации — ВНИИЖТ — на 1989 год из госбюджета выделялось 3,1 млн рублей и 0,8 млн из средств МПС. Голубев также сообщил, что для разработки проекта уже привлечена 51 организация из 11 министерств и ведомств. По проделанной работе отчитался и Ленгипротранс. Лев Данильчик сообщил, что рассматривалось 4 варианта: развитие существующей железнодорожной линии, строительство новой ВСМ, создание дороги на магнитном подвесе и автомобильной трассы. Наиболее выгодным признан путь создания высокоскоростной железнодорожной магистрали.

Энтузиазму железнодорожников противостоял в основном Госплан в лице заместителя заведующего отделом транспорта Владимира Павлова. Он говорил, что в принципе не отрицает важности ВСМ, но с большим сомнением относится к перспективе практической реализации проекта. «Пока мы не видим глубоких, обоснованных, убедительных проработок, альтернативных вариантов», — заявил Павлов и сослался на заключение госэкспертизы, которая отметила пока еще недостаточную проработку имеющихся предложений в техническом, технологическом и экономическом отношениях. При этом плановик обратил внимание на завышение расчетных объемов перевозок и занижение стоимости строительства. В итоге он указал на необходимость проведения комплексного технико-экономического обоснования проекта с уточненными расчетами всех параметров. Также Павлов подчеркнул, что из выступлений многих товарищей можно понять, будто бы решение о строительстве ВСМ уже принято, а это совершенно не так. «Правительство рассмотрело и поддержало идею научной проработки проекта создания высокоскоростной магистрали Центр–Юг, но не самой стройки. К 4-му кварталу научный проект должен будет снова представлен на экспертизу, причем мы будем рассматривать несколько вариантов, в том числе и развитие существующих линий. К тому же эксперты скорее всего не согласятся с предложением МПС рассматривать в качестве экспериментального участка направление Ленинград–Москва. На мой взгляд, это должен быть участок протяженностью не более 100–150 км», — заявил Павлов. С последним аргументом не согласился Сотников, который заявил, что первый участок должен сразу же давать доход и линия Ленинград–Москва в этом смысле является просто идеальной. В целом же он констатировал: «Сегодня мы должны окончательно осознать, что альтернативы ВСМ нет».

После первой такой внушительной профильной конференции работа пошла еще веселее. По заданию Октябрьской железной дороги от 30 сентября 1989 года Ленгипротранс начал изыскательские работы и технико-экономические расчеты по головному участку Ленинград–Москва. При этом активно привлекался проектный институт МПС ГипротрансТЭИ, который делал технико-экономические изыскания по размерам движения, стоимости билета и др. Вопросами экологии занимался институт Ленгипрогор. Общая политическая обстановка в стране в 1987–1989 гг. безусловно способствовала работе над

проектом. Это было время, когда буквально на глазах происходили события величайшей исторической значимости — такие, о которых можно, как правило, только читать в учебниках. Тот идеологический «мазмозь», который в советские годы, согласно распространенной прибаутке, все время «крепчал», хоть и неохотно, с отчаянным сопротивлением «плакальщинок по социализму», но все-таки трещал и пищал под натиском вольного воздуха свободы и во многом еще романтизированных образов западного мира. В те годы казалось, что стоит только избавиться от тоталитаризма беспросветно упертой КПСС — и все развернется само собой: инициатива, предприимчивость, здравый смысл, справедливость и истина.

Вопросом о средствах для новой дороги в то время в полном объеме пока еще не заморачивались. Как строили магнитки, днепрогэсы и БАМы, примерно так собирались возводить и ВСМ. Ну а то, что это — прогресс, прорыв, цивилизация, кто бы тогда сомневался!

Глава II

Я говорю мы

К концу 1989 года ВНИИЖТ завершил разработку Научного проекта по комплексному исследованию системы высокоскоростного экологически чистого транспорта, представлявшего собой изложение Концепции развития в СССР новых видов пассажирских железнодорожных перевозок, то есть высокоскоростных магистралей. В работе участвовали также научно-исследовательские, проектные и учебные вузы МПС, АН СССР, Минтрансстрой, Минтяжмаша, Минэлектротехприбора, Минавиапрома, Минэнерго, Госкомприроды, исполкомы Москвы и Ленинграда. В документе было дано обоснование целесообразности строительства в СССР высокоскоростных магистралей с учетом как зарубежного опыта, так и отечественных условий. Имея в виду последовавшее буквально через пару лет «непонимание» со стороны главы МПС этой «затеи» с ВСМ, а также и предрассудки, укоренившиеся затем по отношению к проекту у части общества, остановимся на аргументах и выводах этого исследования чуть подробнее. Вот основные тезисы данной Концепции. Объем пассажирских перевозок как в СССР, так и во всех развитых странах мира в последние три десятилетия постоянно возрастает. В Советском союзе за 28 лет пассажирооборот всех видов транспорта увеличился в 4,3 раза. Тенденция роста подвижности населения прогнозируется и на дальнейшую перспективу, тем более что процессы перестройки экономики будут сопровождаться усилением деловой активности, расширением экономических и культурных связей. В рыночных странах подвижность населения в 2–2,5 раза выше, чем в СССР (в США и Канаде — 17 тыс. пассажиро-км на одного жителя, в Европе — до 13, в Советском Союзе — 5,1).

Несмотря на интенсивное развитие автомобильного и авиационного транспорта, железные дороги являются очень перспективными для обеспечения массовых перевозок на дальние и средние расстояния. При этом ВСМ имеют тот эффект, что, возникая, они забирают на себя значительную часть пассажиров, пользовавшихся ранее другими видами транспорта. Так, уже в первые годы эксплуатации Высокоскоростная магистраль в Японии отвлекла около 30% пассажиров с авиатранспорта. А число пассажиров, перевезенных поездами TGV за 7

лет эксплуатации линии Париж–Лион, увеличилось почти в 2 раза. Это достигается прежде всего за счет роста качества перевозки, в частности, скорости движения, комфорта, безопасности и др. В СССР к 2005 г. прогнозируется рост пассажиропотока на 39%, грузооборота — на 32%. При этом пропускная способность основных направлений сети уже сегодня превышает 85%, а на ряде направлений использована полностью. Маршрутная скорость пассажирских поездов составляет в среднем 50 км в час. Дальнейшее повышение скоростей на существующих линиях, совмещающих грузовое, пассажирское и пригородное движение, не позволяет добиться принципиальных изменений в качестве перевозки. Расчеты показывают, что затраты на развитие действующей сети под скорости 140–160 км в час исключительно велики. Так, стоимость модернизации без реконструкции кривых составляет более 500 тыс. руб. за 1 минуту ускорения движения поезда, а с учетом спрямления кривых — 3 млн руб. за 1 минуту. При этом реально можно рассчитывать на увеличение скоростей лишь 12–18% поездов от графических, что явно недостаточно. К тому же совмещение грузового и скоростного пассажирского движения порождает проблемы содержания пути и соответственно снижает уровень безопасности движения.

В условиях СССР высокоскоростные магистрали будут эффективны и удобны при перевозках на расстояния до 2,5 тыс. км. При этом затраты времени на расстояниях до 1 тыс. км меньше или равны имеющимся на авиатранспорте с учетом следования до аэропортов и проведения там формальностей. На расстояниях 1–1,5 тыс. км условия в этом смысле сопоставимы. А на расстояниях 2–2,5 тыс. км лететь самолетом выйдет на 3–5 часов быстрее, но при поездке в ночном поезде это время можно использовать для отдыха. То есть снятие части пассажиропотока между крупными городами СССР с авиалиний позволит высвободить мощности Аэрофлота для работы на дальних и слаборазвитых маршрутах.

Наиболее перспективно создание первой ВСМ на направлении Центр–Юг (Ленинград–Москва–Харьков–Лозовая, Симферополь, Минеральные Воды и Сочи) под скорости 300–350 км в час. По имеющимся данным, к 2005 г. в коридоре Ленинград–Москва размеры грузовых перевозок возрастут на 38–49%, а пассажирских — на 25–27%. Соответственно на 20% и 25% вырастут перевозки между Москвой и южными районами. Освоение таких объемов возможно лишь на базе строительства ВСМ. Полигон охвата системы Центр–Юг будет включать в себя порядка 100 млн человек населения и важнейшие регионы европейской части страны. Время поездки сократится из Москвы в Ленинград с 6 часов до 2,5–3 часов, в районы Черноморского побережья Крыма — с 22 до 5–6 часов, в зону Кавказа — с 33 до 9–10 часов. Важным принципом работы ВСМ является совместимость их использования с существующей сетью обычных железнодорожных линий. Поэтому выигрыш во времени получают и пассажиры, следующие в города, не находящиеся на ВСМ. В целом высокоскоростным движением будут охвачены 25 городов и только 10 из них будут расположены непосредственно на трассе магистрали. На менее напряженных линиях при этом вполне возможно увеличение скоростей движения до 140–160 км в час путем реконструкции.

Продолжение следует.

Наши партнеры по странам / регионам

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
II Конференция "Повышение автоматизации и механизация ремонта подвижного состава на железнодорожном транспорте"				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Экспо пресс"	(495) 580-27-00, (499) 262-99-32	2-я сторона обложки, 4-5
V Международный железнодорожный бизнес-форум «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	(495) 262-98-15	1-3
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 6 – 13)				
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "Гидромашсервис"	(4832) 68-70-30, (920) 839-93-67	6
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Волгоградский завод тракторных деталей и нормалей"	(8442) 23-33-59, 23-59-35	11
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Специализированная железнодорожная площадка	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	12
Россия / Ленинградская область	Санкт-Петербург	ООО "ГЕОТРАНССТРОЙ"	(812) 449-76-02/06, (921) 958-12-30	7
Россия / Московская область	Куровское	ООО "СтройПроектПуть"	(496) 411-11-10	12
	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	9
Россия / Пензенская область	Заречный	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210, (902) 343-38-66	11
	Пенза	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	13
	Пенза	ОАО "Пензенский завод точных приборов"	(8412) 34-69-82, 34-59-36	10
	Пенза	ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Каснад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	10, 11
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ДорТрансСнаб"	(47545) 9-29-08/09	12
Россия / Челябинская область	Миасс	ООО "МЗСА"	(3513) 53-97-07, 53-60-80	8
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 14 – 23)				
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ЛедА"	(4832) 68-70-21, (920) 605-91-11	15
		ООО ПКП "СОВТЕХМАШ"	(4832) 68-73-98/71-05, (910) 743-33-97, (962) 130-12-00	16
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "Путьсервис"	(4842) 75-19-98, 22-09-35	16
Россия / Курганская область	Шадринск	ООО "ШТВО"	(35253) 5-08-65, 3-66-81	17, 18
Россия / Московская область	Москва	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	20
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Каснад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	23
		ООО «Уралпром»	(951) 200-15-92	21, 22
Россия / Саратовская область	Энгельс	ООО "АВЕРС - 2002"	(8453) 79-56-98/62	16, 20
Россия / Саратовская область	пос. Пробуждение	ООО ТК «Рострейд»	(84567) 5-69-69	20
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "Дизель-снаб"	(47545) 2-30-84/26-82	19
		ООО "ДорТрансСнаб"	(47545) 9-29-08/09	15
		ООО "Техмашресурс"	(47545) 9-29-07/08	14, 23
Россия / Челябинская область	Челябинск	ГК "Омниномм-Сервис"	8 800 200 911 0	16
		ООО "Промышленный транспорт"	(351) 211-32-97, 904-21-85	15
		ООО "Техмашресурс"	(47545) 9-29-07/08	17, 19
Россия / Челябинская область	Челябинск	ГК "Омниномм-Сервис"	8 800 200 911 0	10, 11
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ для ВСП (стр. 24 – 29)				
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСН"	(49234) 9-19-60	27
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-66-12/08, 3-01-01/02	26
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	ООО "Метапром"	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	28, 29
Россия / Ленинградская область	Санкт-Петербург	ООО "Промышленная группа "АСН"	(812) 347-79-21, 701-94-71	25
Россия / Московская область	Королёв	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 745-99-11	27
	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-86-70/18-50, 761-36-70	29
	Москва	ООО "СТРОЙПУТЬ-А"	(495) 783-26-68	27
Россия / Саратовская область	Саратов	ООО "РИ-СН"	(8452) 44-72-54/50	27
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала-М"	(343) 218-31-52	25
		ООО "Транском Енаторинбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	25
	Нижний Тагил	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	26
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-98/99, (912) 262-19-24	24
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ДорТрансСнаб"	(47545) 9-29-08/09	29
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ИНСТРУМЕНТ, АППАРАТУРА (стр. 30)				
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "Путьсервис"	(4842) 75-19-98, 22-09-35	30
Россия / Ленинградская область	Санкт-Петербург	ЗАО "Технические комплексы"	(812) 324-88-83	30
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ЗАО "Желдоркомплект-Енаторинбург"	(343) 228-34-51/52/53/54/55	30
16-я Международная промышленная выставка Металл-Экспо'2010				
Россия / Московская область	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	3-я сторона обложки
IV Международная конференция и выставка "Железнодорожное машиностроение: поставки, эксплуатация, ремонт"				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	(495) 262-98-15	4-я сторона обложки

Уважаемые Партнеры!

Для размещения рекламы в журнале «ДЕПО» обращайтесь в редакцию по телефонам **(495) 765-73-16, 765-73-19**, либо по **e-mail: post@depo-magazine.ru www.depo-magazine.ru**
 Прайс-лист на размещение рекламы (цены указаны с учетом НДС)

Модульная реклама / статья			Бонус	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	4 500	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	8 000	10	750
1/2 полосы	180*122	14 000	20	850
Полоса	180*250	23 000	40	950
Модульная реклама на обложке			Коэффициент наценки	Бонус
Лицевая сторона (минимально 1/2 полосы)			договор.	Идентичный модуль во внутреннем блоке
Вторая и третья сторона (минимально 1/2 полосы)			2	
Последняя сторона (минимально 1/2 полосы)			3	
Строчная реклама				
Формат	Цена	Примечание		
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)		
Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru				
Раздел	Размер баннера	Стоимость	Бонус	
Главная страница	140рх × 60рх	5 000	при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!	
Производители железнодорожной продукции и услуг	140рх × 60рх	3 000		
Подвижной состав, запчасти, ремонт	140рх × 60рх			
Материалы и оборудование для ВСП	140рх × 60рх			
Железнодорожный инструмент, аппаратура	140рх × 60рх	2 000		
Справочник	140рх × 60рх			
Архив номеров	140рх × 60рх			
Документы	140рх × 60рх			
Партнерам	140рх × 60рх	1 000		
Архив новостей	140рх × 60рх			
Контакты	140рх × 60рх			
Выставки	140рх × 60рх	400		
Разработка баннера				
Персональная рассылка по базе электронных адресов				
Количество адресатов	Более 41 000	Стоимость	6 150	

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**!
 При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**!
 При единовременной предоплате 6-и публикаций в журнале – **СКИДКА 15%**!
 Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!
Внимание! Партнерам-рекламодателям предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!

1/2	1/4
1/4	1/8
1/8	1/4

Уважаемые Партнеры!

Для того, чтобы регулярно получать наш журнал, оформите подписку на сайте издания www.depo-magazine.ru в разделе «Партнёрам» или обратитесь в редакцию по телефонам:

8(495) 765-73-16/19

или e-mail: post@depo-magazine.ru

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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

Тираж: от 3 000 экз.
 Отпечатано в типографии "Вива - Стар", 107023, г. Москва, ул. Электровзводская, д20
 тел.: (495) 231-31-92, 780-67-05



Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

Через сотрудничество к успеху!



9-12 ноября 2010 г. Россия, Москва, ВВЦ, пав. 75

16-я Международная
промышленная выставка

Металл-Экспо'2010

Совместно с II международной выставкой металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли «МеталлСтройФорум'2010»

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

IV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

ПОСТАВКИ ЭКСПЛУАТАЦИЯ РЕМОНТ

7 – 8 Сентября 2010 года

гостиница «Рэдиссон САС Славянская»

Москва, Россия

В РАМКАХ ПРОЕКТА

ОРГАНИЗАТОР



БИЗНЕС
ДИАЛОГ

EXPO
1520

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

РЖД

Зарегистрироваться и получить дополнительную информацию о мероприятии можно на сайте
или обратившись в отдел по работе с клиентами:

тел./факс: +7 (495) 940 6772, 624 5932, тел.: +7 (495) 988 1800
e-mail: sales@businessdialog.ru

WWW.BUSINESSDIALOG.RU

Генеральные информационные партнеры

ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД-партнер

Гудок

Официальный информационный партнер

ТРАНСПОРТ
РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ

Информационные партнеры

ОДЕНО

РЖД