

ДЕПО

9(24) 2010

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

октябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг **стр. 2-7**

Подвижной состав, запчасти, ремонт **стр. 11-17**

Материалы и оборудование для ВСП **стр. 19-23**

Железнодорожный инструмент, аппаратура **стр. 24**

Справочная информация **стр. 25-36**



Сводная таблица ручного инструмента **стр. 25**

Материалы ВСП **стр. 26-28**

Железные дороги мира из XIX в XXI век **стр. 29-31**

И какие же русские не любили быстрой езды? **стр. 32-34**

ОРГАНИЗАТОР



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ РОССИИ

17 – 20 НОЯБРЯ 2010

Россия, Москва

WWW.TRANSWEEK.RU

ОТСКАНИРУЙТЕ QR-КОД*
ПРИ ПОМОЩИ МОБИЛЬНОГО ТЕЛЕФОНА
ДЛЯ БЫСТРОГО ПЕРЕХОДА НА САЙТ

ОПЕРАТОР



БИЗНЕС
ДИАЛОГ

ТЕЛ.: +7 (495) 988-18-00
ФАКС: +7 (495) 624-59-32
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

*ДАННАЯ УСЛУГА ДОСТУПНА
ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ СОТОВЫХ ТЕЛЕФОНОВ,
ИМЕЮЩИХ ВСТРОЕННУЮ ФОТОКАМЕРУ,
УСТАНОВЛЕННУЮ ПРОГРАММУ
РАСПОЗНАВАНИЯ QR-КОДОВ, А ТАКЖЕ
ПОДКЛЮЧЕНИЕ К МОБИЛЬНОМУ ИНТЕРНЕТУ.
ОБЪЕМ ПЕРЕДАННОЙ/ПОЛУЧЕННОЙ
ИНФОРМАЦИИ ОПЛАЧИВАЕТСЯ СОГЛАСНО
ТАРИФНЫМ ПЛАНАМ ВАШЕГО ОПЕРАТОРА
МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ. БОЛЕЕ ПОДРОБНУЮ
ИНФОРМАЦИЮ ОБ УСЛУГЕ ЧИТАЙТЕ НА
САЙТЕ [HTTP://QRCODER.RU](http://QRCODER.RU)



НА ИННОВАЦИОННЫЕ РЕЛЬСЫ

В прошлом году транспортная отрасль отпраздновала 200-летие транспортного ведомства и образования на транспорте. Под знаком этого события в Москве прошли Международный форум и выставка, ставшие своего рода отчетом отрасли о своей работе и определившие перспективы ее развития. Минувший с предыдущего форума год показал, что следуя выбранным ориентирам, транспортный комплекс не просто выстоял в непростое кризисное время, но и еще раз подтвердил, что действительно является локомотивом экономики.



Переход отрасли на инновационные рельсы, организация высокоскоростного движения, строительство дорог нового поколения стали не декларацией, а реальностью.

Все ли из намеченного удалось сделать? Какие ключевые задачи предстоит решать в будущем и каковы механизмы их решения? Какие новые проекты станут для транспортного комплекса приоритетными? Эти и многие другие актуальные проблемы отрасли предполагается обсудить в рамках IV Международного транспортного форума, который пройдет в Москве с 17 по 18 ноября. Организатором мероприятий выступает Министерство транспорта Российской Федерации, оператором - компания «Бизнес Диалог».

В своем обращении к участникам и гостям форума министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин отметил, что перед транспортной отраслью страны стоит ряд приоритетных задач, включающих в себя модернизацию дорожной сети, развитие мультимодальных перевозок, обновление и строительство инфраструктуры, привлечение дополнительного финансирования на внебюджетной основе, повышение безопасности транспортного комплекса и качества предоставляемых услуг. Глава Министерства транспорта Российской Федерации выразил уверенность, что совместно выработанные в рамках форума решения станут платформой для осуществления качественного прорыва в развитии российского транспорта.

Предстоящий форум призван инициировать обмен мнениями всех заинтересованных сторон по вопросам реализации посткризисной транспортной политики и помочь достичь консенсуса по приоритетным направлениям развития российского транспорта.

Форум представляет собой уникальную площадку для конструктивного диалога государственных структур и транспортного бизнес-сообщества. Представителям компаний, ученым и специалистам будет предоставлена возможность принять участие в мониторинге и анализе программных документов отрасли, выработке конструктивных предложений по преодолению кризисных явлений в транспортном комплексе, созданию новых механизмов реализации приоритетных задач, определенных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года.

Традиционно в рамках деловой программы форума состоятся конференции, посвященные злободневным проблемам всех сегментов транспортного комплекса, их влиянию на создание комфортной среды для населения России.

В форуме планируется участие более 500 делегатов, в их числе: представители Администрации Президента РФ и Аппарата Правительства РФ; представители Министерства транспорта РФ; главы субъектов РФ; руководители

Федеральных агентств и ведомств, депутаты Государственной Думы и члены Совета Федерации Федерального собрания РФ, ответственные за выработку транспортной политики; владельцы и руководители транспортных и логистических компаний, а также руководители крупнейших финансовых, страховых, лизинговых компаний, представители крупнейших деловых и отраслевых федеральных и региональных СМИ.

В рамках форума состоится заседания Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС, Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ, Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации. Пройдет торжественный прием от имени министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина.

Масштабным достижением транспортной отрасли будет посвящена выставка, которая пройдет в Центральном выставочном зале "Манеж" с 18 по 20 ноября. Главная цель выставки — эффективное содействие транспортному развитию страны посредством широкого представления наиболее масштабных отраслевых проектов, обсуждение ключевых проблем развития отрасли.

Общая площадь экспозиции составит 5600 кв. м. Традиционно будут представлены крупнейшие проекты в сфере железнодорожного, автомобильного, морского и авиационного транспорта, а также смежных отраслей. О масштабах выставки говорит и тот факт, что в ней планируется участие около 400 экспонентов.

На выставке в Зоне Инновационных проектов будет работать специальная секция, посвященная энерго- и ресурсосбережению. Вниманию посетителей будут предложены разделы:

- морской и внутренний водный транспорт;
- автомобильный транспорт, дороги;
- железнодорожный транспорт;
- воздушный транспорт, гражданская авиация;
- наука и образование.

Если говорить о профессиональном составе участников форума и выставки, то он охватывает производителей транспортных средств, включая судостроительные и судоходные компании, ремонтные и обслуживающие предприятия, владельцев и операторов транспортной инфраструктуры, строительные компании, производителей и поставщиков средств и систем связи, коммуникаций, безопасности и сигнальных устройств, а также грузовые и пассажирские перевозчики, логистические и страховые компании, и научно-исследовательские организации, профессиональные союзы и ассоциации.



ООО «ДОТРАНСНАБ»

Наше предприятие занимается как собственным производством запасных частей, так и поставкой узлов, агрегатов и запасных частей других производителей для тепловозов серии ЧМЭ-3.

В каталоге предоставлено около 300 позиций, все они доступны для заказа.

Вся продукция высокого качества и имеет необходимые сертификаты, так же имеется санитарно-эпидемиологическое заключение.



Продукция изготавливается согласно разработанных технических условий и имеет сертификат соответствия, на все запчасти выдается сертификат качества.

ООО «Дортранснаб» А молодая развивающаяся компания с наиболее благоприятными внутренними условиями, что позволяет держать руку на пульсе индустрии железнодорожного транспорта.

Реализуем запчасти для тепловозов серии ЧМЭАЗ

Собственное производство

- шестерни;
- втулки;
- валы на ГМР;
- пружины;
- прокладки;
- болты, гайки

393761, Тамбовская область, г. Мичуринск, ул. Красная, д. 98,
Тел./факс: 8 (47545) 9A29A06, 8A960A662A97A05
EАmail: dortrans2002@mail.ru, www.dortranssnab.ru



ООО «ПК — Альянс»

Комплексные поставки запасных частей, материалов и комплектующих для вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий

Сайт: www.mto1520.ru. Почта: mto1520@mail.ru.
Телефон +7 (495) 995-11-45 многоканальный.
Факс +7 (495) 995-25-62



Постоянно растущий ассортимент и неслижаемые остатки позволяют в кратчайшие сроки обеспечить потребность заказчика. Доставка до транспортных компаний Москвы – бесплатно.

Баллоны переходных площадок (суфле межвагонных соединений)
Запасные части для цистерн, грузовых и пассажирских вагонов
Резинотехнические изделия (амортизаторы, втулки, прокладки, кольца, манжеты, сальники, уплотнения и т.п.), изготовленные по ТУ 2500-295-00152106-93 и ТУ 2539-170-00152106-97;
Резинометаллические изделия (упругие элементы) ТУ 2500-295-00152106-93
Технические пластины (формовые и рулонные ТМКЦ, МБС, пористые)
ООО «ПК — Альянс», тел.: (495) 995-11-45, факс +7 (495) 995-25-62




ГЛОБАЛЬНОЕ СНИЖЕНИЕ ЦЕН
ОТ ВЕДУЩЕГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
МЕХАНИЧЕСКОГО ИНСТРУМЕНТА

Тел.: (351) 235-63-45
(351) 232-15-94
Факс: (351) 232-14-30
ICQ: 338-689-027
Skype: techsnab74
E-mail: puteez@inbox.ru
info@techsnab74.ru

www.puteez.ru
www.techsnab74.ru






комплексное снабжение предприятий железнодорожной отрасли

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Путизмерительные самопишущие тележки ПТС-3м и ПТС-750	шт.	50.000	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Ключи динамометрические предельные КДНП-150 и КДНП-200	шт.	7.000	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Стяжное устройство для перешивки пути УСП-1520/750	шт.	6.200	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Разгонщик рельсовых зазоров механический винтовой РЗВ-30	шт.	21.000	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Дромкрат механический винтовой ДПВ-12м	шт.	6.000	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Рихтовщик механический винтовой РПВ-10	шт.	9.800	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Ключи трехзачетные КТ-41 и КТ-36	шт.	1.600	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Костыльвыдёргиватель винтовой КВ-5	шт.	10.000	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Гайкорез путевой ГП-41	шт.	10.000	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30
Рельсоверлильное устройство РСУ-36п	шт.	15.000	ООО ТД «ПУТЕЕЦ»	(351) 235-63-45, 232-15-94, 232-14-30



ООО ТПК Метизный Альянс

Широкий ассортимент машиностроительного и железнодорожного крепежа (более 1000 наименований) от М2 до М64.

347900, Ростовская область, г. Таганрог ул. Седова 2 / Строительная 2. Тел: (8634) 312-256, 312-620, 311-531, 324-458
E-mail: metiza2008@yandex.ru, metiza2008@mail.ru. Сайт: <http://www.metiza.ru>

Наименование	Ед. изм.	Компания	Телефон
Болт ГОСТ 7798-70, 7805-70 от М6 до М 62	кг	ООО ТПК "Метизный Альянс"	(8634) 312-620, 312-256
Болт ГОСТ 7786-81 в ассортименте	кг	ООО ТПК "Метизный Альянс"	(8634) 312-620, 312-256
Болт ГОСТ 7802-81 в ассортименте	кг	ООО ТПК "Метизный Альянс"	(8634) 312-620, 312-256
Гайка ГОСТ 5915-70 от М4 до М 62	кг	ООО ТПК "Метизный Альянс"	(8634) 312-620, 312-256
Шайба плоская ГОСТ 11371-78, 6958-81, шайба пружинная ГОСТ 6402-70 в ассортименте	кг	ООО ТПК "Метизный Альянс"	(8634) 312-620, 312-256

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОАО «РЖД»

Группа Компаний ООО «Технопарк», являясь многопрофильным предприятием, в течение 7-ми лет осуществляет разработку, изготовление и поставку оборудования для нужд служб ОАО «Российские железные дороги»

Приоритетным направлением деятельности предприятия является поставка:

1. Испытательного оборудования
2. Гаммы стендов для определения дисбаланса роторов и карданных валов путевых машин и пассажирских вагонов
3. Моечного оборудования.



Наше предприятие проводит пуско-наладочные работы, осуществляет гарантийное и постгарантийное обслуживание поставляемого оборудования; также осуществляет техническое обслуживание и аттестацию оборудования.

Надеемся на долгосрочное и плодотворное сотрудничество!

Технопарк

Тел./факс: (8452) 52-94-42,
(8452) 43-15-60.

E-mail: tehpark@tehpark.ru
 Url: <http://tehpark.ru>

**С нами будущее
 транспортно-промышленного комплекса**

Наименование	Шифр.
Стенд определения дисбаланса муфт с системой управления и регулирования	СБС-05МК
Установка проверки и испытания фрикционных муфт вагонных генераторов	УИМ-01
Стенд определения дисбаланса карданных валов	СБС-06М
Стенд для испытания карданных валов на скручивание под статической нагрузкой	СИС-01
Стенд испытания карданных валов (на 4000об/мин)	СИНВ-01
Стенд определения дисбаланса роторов	СБС-07М
Комплект стендов контроля электронных блоков управления и автоматики пассажирских вагонов	СПС-01М СПС-01АМ СПС-01БМ
Автоматизированный стенд для испытания вагонных генераторов	СИГ-01
Комплект оборудования для испытания электрических машин постоянного тока и электромашинных преобразователей	СИГ-03
Стенд для обкатки и испытания редукторов типов МАБ-2 и ВБА 32/2 от средней части оси (с компьютерной и силовой стойками)	мойки колесных пар бунс, фильтров, корпусов и.т.д.
Стенд для обкатки и испытания редукторов типов МАБ-2 и ВБА 32/2 от средней части оси с бунсами насадетного типа (с компьютерной и силовой стойками)	СОИР-01М
Стенд для обкатки и испытания редукторов типов ТРКП от торца шейки оси (с компьютерно и силовой стойками)	СОИР-02
Стенд испытания вагонных деталей на растяжение (механический)	СИВД-01
Автоматизированный стенд испытания пружин	СИП-01
Стенд проверки и испытания тормозных рукавов с ЭПТ	ССР-01И
Установка мойки и сушки деталей и корпусов редукторов	УМР-01
Установка мойки тормозного оборудования (нарусельного типа)	УМТО-01
Установка мойки и сушки бунс пассажирских вагонов	УМБС-01
Установка мойки фильтров	УМФ-01
Печь сушильная для электрических машин	ПС-01

ООО "Технопарк", тел./факс: (8452) 52-94-42, (8452) 43-15-60

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

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

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

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 34-2-01 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

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 БЕЗОТКАЗНОЙ работе!

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

специализируется на разработке и производстве электропневматической аппаратуры:

- Вентили электропневматические серии ВВ, ЭВ, ЭВВ, ЭВТ, VTМ, 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 ВНИКТИ 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

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 УПП 230/300;
- капитальный ремонт немецких кранов типа ЕДК грузоподъемностью 60, 80, 125, 250 тонн.

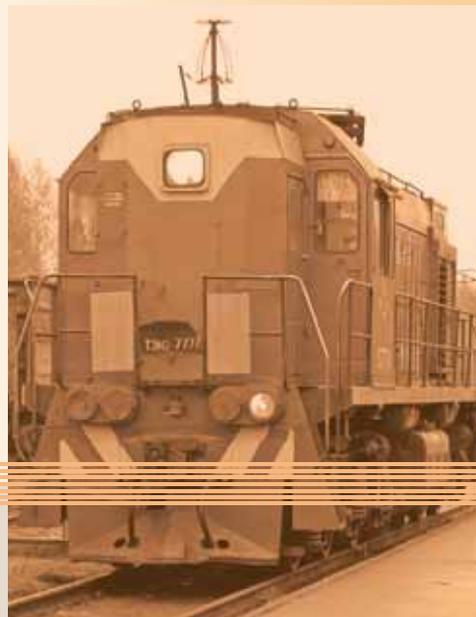
Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество

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: asgpn@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	Трубы 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	Обечайна для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливоподкачивающий 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 раскпепа коленвала 5Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147

V Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail2011

16 – 18 марта

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке:



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- Подвижной состав и комплектующие
- Технологии проектирования и строительства
- Железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, станции и вокзалы
- Электрификация и электроснабжение дорог
- Обеспечение перевозок, оплата проезда и информационные системы
- Диспетчерская централизация и управление движением поездов
- Системы безопасности и сигнальное оборудование
- Лизинг, страхование, консалтинг

В деловой программе выставки IV Транспортный конгресс-2011
и Дискуссионный клуб

www.exporail.ru

Организатор:

РЕСТЭКБРУКС

Россия, 197110, Санкт-Петербург,
Петрозаводская ул., 12
Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62
Факс: (812) 320-80-90
E-mail: exporail@restec.ru

Генеральный
информационный партнер:

ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РНД-партнер

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ПУТЕВЫЕ МАШИНЫ 2010

9-10 сентября в Калуге прошла традиционная международная выставка «Транспортная инфраструктура и путевые машины». Это вторая по счету выставка, ставшая комплексной, объединив в своих рамках не только производителей путевой техники, но и предприятия, занимающиеся выпуском сопутствующей техники и оборудования.



В своих стенах Калужский завод принял ведущие мировые бренды, такие как «Plasser & Theurer» (Австрия), «MFL» (Австрия), «Geismar» (Франция) и многие другие.

В выставке приняли участие более 700 представителей 150 компаний, представивших 53 экспоната путевой техники. В их числе — представители 18 стран ближнего и дальнего зарубежья: Киргизия, Казахстан, Литва, Украина, Белоруссия, Монголия, Индия, Франция, Великобритания, Австрия, Швеция, Италия, ЮАР, Иран, Греция, Азербайджан, Кувейт, Сирия.

На выставке были представлены уникальные разработки и новинки в области путевого машиностроения. Так гостям выставки и иностранным партнерам группы «Ремпутьмаш» была представлена уникальная разработка предприятия, созданная в кооперации с ав-

стрийской фирмой Maschinenfabrik Liezen (MFL) — рельсофрезерный поезд РФП-1. Первый образец будет передан в эксплуатацию ОАО «РЖД» уже в 2011 году.

Производительность РФП-1 сокращает продолжительность «онон», восстанавливая за один проход профиль рельсы. Снимается необходимость демонтажа рельс для стационарного фрезерования.

Использование РФП-1 обеспечивает точное восстановление поперечного профиля рельса (+/- 0,1 мм относительно номинала). Такой профиль достигается на каждом участке обрабатываемого пути. Фрезерование обеспечивает за один проход сьем материала до 1 мм. с поверхности катания и 3-4 мм со стороны кромок при производительности 900 м / час. Производительность и функциональные возможности рельсофре-





зерных поездов в 1,7 раза превышают показатели машин, используемых в настоящее время. Вместе с этим появляется возможность фрезерования при значительных отрицательных температурах, до -20 градусов по Цельсию.

РФП-1-самый мощный на сегодняшний день рельсофрезерный поезд в мире!

Еще одна новинка выставки, представленная группой «Ремпутьмаш», — вакуумно-уборочная машина МВУ-18000, созданная совместно с ОАО «Налугапутьмаш» в кооперации со шведской компанией «Disab».

МВУ-18000 обеспечивает:

- местную выборку загрязненного щебня без снятия рельсошпальной решетки;
- очистку стрелок, переездов, тоннелей, мостов и т.п.;
- очистку водных пропусков и дренажных каналов железнодорожного пути;



- уборку мусора со станционных путей при помощи щелевой насадки на конце всасывающей трубы;
- открытие электрических и сигнальных кабелей, рытье траншей и ям;
- разгрузку сыпучих материалов.

Эти уникальные способности машины были продемонстрированы гостям выставки. Конструкторы, презентуя МВУ-18000, подчеркнули, что созданная ими машина имеет ряд преимуществ перед аналогами. Производительность - на 15% больше, скорость выгрузки - на 20% выше самых лучших образцов. Не требуется использование отдельного локомотива для транспортировки к месту проведения работ. Увеличена общая производительность за счет сокращения времени на перемещение машины в пределах участка проведения работ.

В рамках выставки прошла профильная конференция «Перспективы развития транспортной инфраструктуры



ОАО «РЖД» под председательством вице-президента ОАО «РЖД» В.В. Воробьева. Ее участники обсудили вопросы организации работы путевого хозяйства в условиях реформирования отрасли, перспективы развития современной путевой техники и использования современных технологий производства путевых машин.

Гости и участники выставки в течение двух дней смогли познакомиться с передовыми разработками в области путевого машиностроения и железнодорожной инфраструктуры. Но главное – это деловые контакты и заключенные на выставке соглашения о дальнейшем сотрудничестве.



ТОРГОВЫЙ ДОМ «ЗАПЧАСТЬ»

Наша организация уже много лет занимается изготовлением и комплексной поставкой качественных резинотехнических изделий (РТИ) и запасных частей к железнодорожному транспорту предприятиям, расположенным по всей России и станам ближнего зарубежья. Все детали соответствуют необходимым ГОСТам и ТУ.



Основными видами продукции являются:

1. РТИ для подвижного состава железнодорожного транспорта (тепловозы: М626, 2ТЭ116, ТГМ-6, ТЭМ-7, ТЭП60, ТЭП70, ЧМЭ-3);
2. РТИ для буек;
3. Комплекующие к думпкарам серии 2ВС-105, ВС-60,66:
 - Воздухозамедлитель 134.00.00 и запчасти на него
 - РТИ и запасные части на воздухозамедлитель;
 - Запасные части к системе опрокидывания;
 - Запасные части для разгрузочной системы;
 - Цилиндр разгрузки для думпкар;
4. Комплекующие для компрессоров КТ-6, КТ-7, ПК5-25
5. РТИ для подвижного состава железных дорог (сальники, манжеты, кольца)

Изготовление РТИ и металлоизделий по эскизам и чертежам заказчика.



Все подробности и условия поставки можно узнать по телефонам в Москве:

(495) 489-92-89
(495) 488-90-05
(495) 973-93-03
(499) 922-66-01




СОВТЕХМАШ

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



Комплексная поставка запасных частей к железнодорожному транспорту

Поставка всп и путевого инструмента

Ремонт тепловоза с выездом к заказчику

Осуществляет комплексные поставки запасных частей к локомотивам типа: ТЗМ, ТГМ, ТЗ, М62, ЧМЭ 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», «БМЗ», «БСЗ», Коломенский завод, ОАО «Лензидельмаш», ОАО «Транснефтика», ОАО «Калугапутьмаш», АОХК «Люденовотелловоз», ОАО «Волжский дизель им.Маминых», 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. Бульвар д.20, офис 308
Тел: (4832) 68-73-98, 68-71-05, 57-17-80
Факс: (4832) 68-71-05. E-mail: pksstm@yandex.ru. Сайт: www.pksstm.ru



ООО «ФОРПОСТ»



614002, г. Пермь, ул. Сибирская 94, оф 309

Тел.: (342) 210-08-95, 210-83-73, 216-31-15, Тел/факс: (342) 216-12-91

E-mail: forpost@forpostperm.ru
www.forpostperm.ru

- Покупка, продажа, аренда вагонов
- Ремонт вагонов
- Ремонт колесных пар
- Комплексное обслуживание вагонов
- Запасные части
- Слежение за вагонами

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС, руб	Компания	Телефон
Воздухозамедлитель 134.00.00	шт.	8500	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
Клапан вертикальный с пружиной 134.02.03 сб	шт.	1100	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
Клапан горизонтальный 134.03.03	шт.	1000	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
Цилиндр опрокидывания	шт.	54000	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
Борт продольный 634.01.000-6	шт.	договорная	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
Тяга регулировочная 634.46.010	шт.	5000	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
Тяга упорная 634.46.020-2	шт.	4000	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
РТИ для воздухозамедлителя	шт.	договорная	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
РТИ на дизеля 6ЧН21/21, ЗА-6Д49	шт.	договорная	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01
Сальники, манжеты, кольца (РТИ)	шт.	договорная	ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 489-92-89, (495) 488-90-05, (499) 922-66-01



Специализированная железнодорожная торговая площадка
www.railwaymarket.ru

ООО "ЭлТехПрод" Чебоксары предлагает контакты электрических аппаратов серий 5ТХ.551.XXX, 5ТР.551.XXX, 5ТН.551.XXX, 5ТД.551.XXX, 8ТХ.551.XXX, 8ТР.551.XXX, 8ТН.551.XXX, 5ТД.551.XXX (вместо X могут быть любые цифры), БИЛТ, ТИБЛ, ЗБ-XXXXX, контакты для электрических аппаратов производства Чехии, Германии и другие. А также катушки электрических аппаратов, шунты (гибкие соединения), контактные пружины на сайте www.eltehproud.ru.

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ **ЖЕЛДОРКОМПЛЕКС ПЛЮС**

ООО "Желдоркомплекс плюс" является сертифицированным предприятием (сертификат № РОСС RU. ЦШОО. К00063 Добровольной сертификации на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001 – 2008 (ISO 9001 – 2008)) на проведение работ в следующих областях:



620034, Екатеринбург,
 Толедова ул., стр. 43 «А» - 5.
 Тел. 8(343) 213-70-42,
 тел./факс 8(343) 253-58-07
 E-mail: gdkplus@mail.ru,
 www.gdkplus.inflist.ru

- Ремонт и техническое обслуживание маневровых локомотивов в объемах:
- технического осмотра ТО-3; текущего ремонта ТР-1, 2, 3;
- среднего и капитального ремонта гидропередачи УПП-750/1200;
- ремонт дизелей локомотивов, основных узлов и деталей, замена электропроводки;
- ремонт экипажной части, обточка колесных пар локомотивов.

Плановые виды ремонтов и технических осмотров, как в целом локомотива, так и отдельных узлов и деталей проводятся специалистами нашей Компании на территории Заказчика, силами выездных ремонтных бригад.

Оказываем юридическую помощь в оформлении документов на право выхода локомотива на пути общего пользования ОАО «РЖД».

**620034, Екатеринбург, Толедова ул., стр. 43 «А» - 5. Тел. 8 (343) 253-58-07,
 E-mail:gdkplus@mail.ru, www.gdkplus.inflist.ru**

**Всегда на складе запчасти и приборы для Ж/Д техники:
 Компания ВЕРТЕКС, г. Сарапул, ул. Гагарина, 55. vertex-rd@mail.ru www.vertex-rd.ru**

Наименование	Ед. изм.	Компания	Телефон
Колодки тормозные узкоколейные (колодки тормозные для узкоколейки) сч-24 №750.04.02.901	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Клапаны ЭПК-150и, ЗМД, З-1, ЗПК, 5-1, клапаны тифона 111, Э-216, Клапан 2-2, Клапан 2-1, Клапан 216	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Приборы восьмипозиционные ТГМ4-4.01.06.000, Э-114 фильтры, У-116 сборники (отстойники)	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
ОНЗ-64 Форсушки песочницы, ОН11-61-02 Воздухораспределители песочницы	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Краны: 4ВК, 114, 172, 254, 326-1, 377, 394, 424, 1050, 4308, 4332, 4340, 4360	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Воздухораспределители узкоколейные 270-006, Камеры 361,	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Генераторы Г-732, Г-731, Стартеры СТ-722, Реле генератора, стартера РРТ-32, РНТ, РС-400	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Температура: ТАМ-103, Т-35, Т21-Н1, ТУЭ-48, ТЭ-ЭП, ТУДЭ-1, ТР-К, ТР1-02Х, Т419, РТБ-1М	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Давление: ИД1-1,5; АК11Б, ДЕМ102, ДЕМ105, ДЕМ202, Д250Б, КРМ, РД-1-0М5, РКС1-0М5, Д220,	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Вольтметры-амперметры ВФ04-45, ВФ04-150, ВФ04-250, ВА-140, ВА-240, ВА-340, АП200	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
ВВ-32, ТМиЗ тахометр, М2А манометр, ДОО2 демпфер, счетчики СВН2-01, СВН2-02, 228чП, П-90 Потенциометры	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Блок защиты БЗ-20, БЗ-30, Предохранители ПВ-2, ПВ-6, ПВ-10, ПВ-20, ПВ-30, ПВ-40, ПВ-50, ПВ-60, ПВ-80, ПВ-100	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Тумблеры, автоматы : ППН-45, 2ППН45, ВН-45, В-45м, 5102, 5107, УП531... АЗС-5, АЗС-15, АЗС-30, АЗС-50	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Лампы Ж, ПЖ, РН, КГМ, СМ Светильники НВУО1-М60, фонари ПД20, Патроны ПП2А	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Электродвигатели СЛ-329, СЛ-369 и др., Сельсины БС, БД, НС, НД, АДП и др.	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Соединители электрические ШР, СШР, 2РМ, РП, ШР51, ШВ51 и др. разъемы	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
ПОТРЕБНОСТЬ: Клапаны Э-155, 545, Краны 326, 254, 394, Датчики ДЕМ, ТАМ, ТУЭ.	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МАШХОЛДИНГ»

440012, г. Пенза, ул. МЕРЕНЯШЕВА, 195,
т./ф.: (8412) 69-04-09/01,
E-MAIL: BTM5@RAMBLER.RU

Осуществляем комплексные поставки оборудования к ж. г. и судово́й техники.

Имеем возможность поставить запчасти к дизелям Д50, Д100, Д49 (гильзы, вкладыши, крышки цилиндров, поршневые кольца и др.); топливную аппаратуру (форсунки, распылители, регуляторы, топливные насосы и т.д.); резино-технические изделия (уплотнительные кольца, прокладки) как собственного производства, так и оригинальные запчасти заводов-изготовителей.

Проводим кап.ремонт двигателей Д50, турбокомпрессоров типа ТК как на месте у Заказчика сервисными бригадами, так и в стационарных условиях собственного депо в г.Пензе.



Наименование	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Капитальный ремонт дизелей Д50.	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Капитальный ремонт турбокомпрессоров ТК34Н-04С, ТК30Н-17/ТК30Н-26, ТК23С-01, ТК18Н-02.	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Привод м/н 2Д50.34.001.	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Сальник самоподжимной Д50.10.115	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Сальник самоподжимной Д50.10.116	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Сальник самоподжимной Д50.34.114	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Втулка цилиндра Д50М.01.002	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Кольцо поршневое Д50.04.007, Д50.04.006, Д50.04.011А	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Масляный насос 2Д50.12-4	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Втулка ВГШ Д50.24.003	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Корпус конической передачи Д50.34.002	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Регулятор РЧО Д50.36сб	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Ротор 3404.06.000, 1317.06.000	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Корпус газоприемный 3404.03.201	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Корпус выхлопной 3404.02.201	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09
Захлопка воздушная 3-6РНсб	договорная	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-01/09

ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА ДО 50%

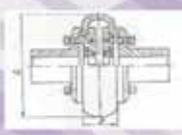
СНИЖЕНИЕ ЗАТРАТ НА ТО И РЕМОНТ

ГАРАНТИЯ НА ОБОРУДОВАНИЕ 3 ГОДА

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



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	Δ	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

**ОАО "Северо-Западный
 «Промжелдортранс»**

г. Тверь, проспект 50 лет Октября, д. 17
 телефон/факс (4822) 44-86-02, 44-69-48, 8-910-649-55-17
 http://www.ppgt.ru, e-mail: tverppgt@an-net.ru



Производим техническое обслуживание, все виды ремонтов, восстановление тепловозов ТГК-2, ТГМ-23 (Б, В, Д), ТГМ-4 (А, Б), ТГМ-6, ТЭМ-2, железнодорожных кранов. Гарантия на все виды услуг.

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Капитальный ремонт (НР1) ТГМ-4, 4А, ТГМ-6, ТГМ-23	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Капитальный ремонт (НР2) ТГМ-4, 4А, ТГМ-6, ТГМ-23	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Текущий ремонт (ТРЗ) ТГМ-4, 4А, ТГМ-6, ТГМ-23	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Переборка дизеля (ТРЗ) 6ЧН 21/21	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Капитальный ремонт дизеля 6ЧН 21/21	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Переформирование комплекта колесных пар	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Полная замена электропроводки	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Капитальный ремонт УГП 750/1200	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02
Капитальный ремонт комплекта тележек	шт.	договорная	ОАО «СЗ «Промжелдортранс»	(4822) 44-86-02



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЛОКТРАНССЕРВИС

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

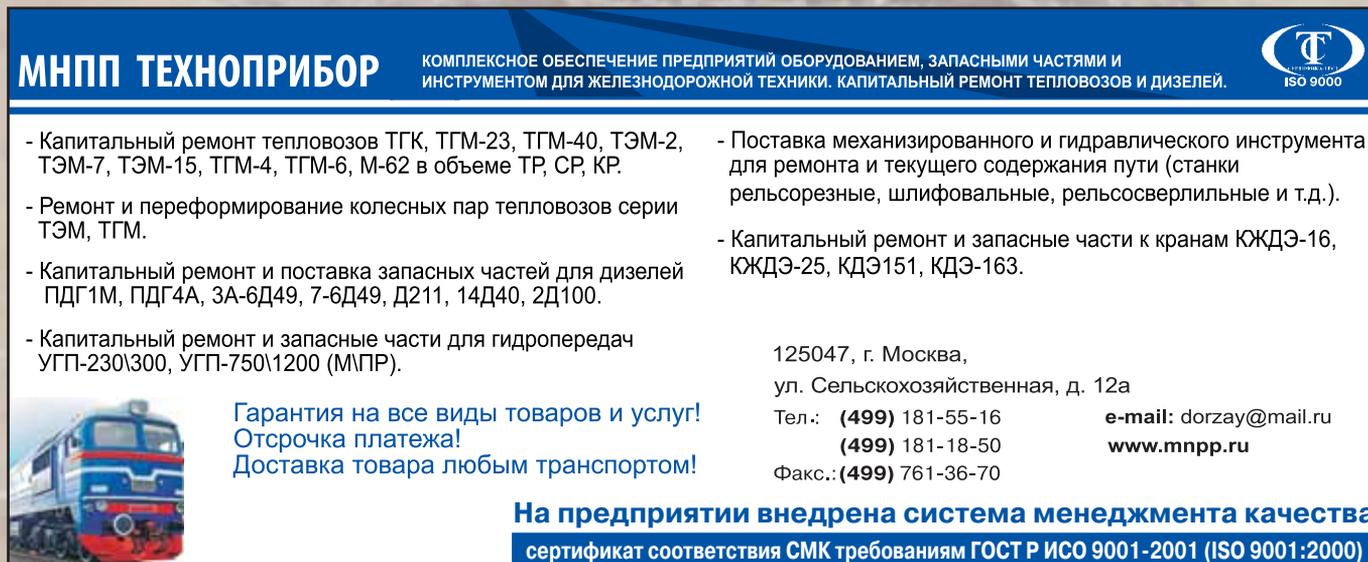
Наименование	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Замена/Восстановление/Модернизация электрической схемы тепловозов.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Модернизация электрической схемы ТГМ-4 (трехзначный номер).	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Модернизация электрической схемы 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
НР 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



ЭлТехПрод 428024 г. Чебоксары, пр. Мясокомбинатский, 14
+7 8352 294401, 294400, 294402
e-mail: koont@ya.ru, www.eltehprod.ru

ЭлТехПрод-запасные части к электрическим аппаратам для тягового и подвижного состава.
Каталог www.eltehprod.ru - более 1000 наименований выпускаемых запчастей:

- контакт контактора — главные и вспомогательные контакты контакторов, контроллеров, контакты реле
- катушка контактора — катушки контакторов, катушки реле, катушки электромагнитов и др.
- различные шунты, изоляторы, дугогасительные камеры, пружины электрических аппаратов.



МНПП ТЕХНОПРИБОР КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБОРУДОВАНИЕМ, ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ И ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ. КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВОЗОВ 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, ЗА-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.

- Капитальный ремонт и запасные части для гидropередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МГПР).

- 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.

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

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

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

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 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

Наименование	Чертеж	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
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 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



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

4 июня

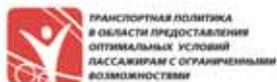
Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ», г. Щербинка



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



Отгрузка в кратчайшие сроки!

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



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 буксы, 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 цельнокатанные, заготовка колёс	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двугавр 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: каркас 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
Противоугон 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 (остряни, рубки, 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



Общество с ограниченной ответственностью «Юкон»
 301241 Тульская обл., г. Щекино, ул. Пионерская, 32. Тел/факс: (48751) 5-28-31; 5-43-82.
 Сайт: <http://www.ukon.opt.ru>. E-mail: ukon1993@mail.ru; ukon93@rambler.ru



ШПАЛЫ ДЕРЕВЯННЫЕ
 по ГОСТ 78-2004.

АВТОКЛАВНАЯ ПРОПИТКА

по ГОСТ 200022.5-93
 под давлением по способу вакуум-давление-вакуум.

Производство шпал бывшего комбината «Тулауголь»
 существует с 1947 года. Нами возобновлено после
 модернизации в 2000 году.

**10 лет
 успешной
 работы!**

Наименование	Краткое описание продукта, технические характеристики	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шпала деревянная пропитанная	ГОСТ 78-2004. тип II. Пропитка по ГОСТ 20022.5-93	649.00	ООО "Юкон"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов. Тип А3	"ГОСТ 8816-2003 Пропитка по ГОСТ 20022.5-93	102660.00	ООО "Юкон"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов. Тип А4	"ГОСТ 8816-2003 Пропитка по ГОСТ 20022.5-93	83780.00	ООО "Юкон"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов. Тип Б1	"ГОСТ 8816-2003 Пропитка по ГОСТ 20022.5-93	96170.00	ООО "Юкон"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов. Тип Б2	"ГОСТ 8816-2003 Пропитка по ГОСТ 20022.5-93	78470.00	ООО "Юкон"	(48751) 5-28-31; 5-43-82

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Стрелочная продукция	компл.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Брус переводной деревянный, железобетонный	компл.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Шпалы железобетонные, деревянные пропитанные	шт.	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
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



Общество с ограниченной ответственностью

«Компания «ГЕРТ»

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

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-td.ru



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

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевой 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



ООО «Проммеханизация»

Предлагает к поставке

- рельсы Р-65 (6/) 1 группы, длиной 12,5 м и 25 м
- шпалы железобетонные и деревянные
- щебень путевой, доставка по жд

Цены договорные

Тел/факс: (812) 580 4263, 574 1017,
Моб.: +7 921 9414287. E-mail Larisaa@bk.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
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
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
Подкладка КБ-65	тн.	от 26000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, (495) 745-99-11
Подкладка 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
Подкладка КБ-50 новая	тн.	38500	ООО "ЛСК"	8 (49234) 9-19-60
Подкладка КБ-65 новая	тн.	25000	ООО "ЛСК"	8 (49234) 9-19-60
Подкладка 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



«СТРОЙПУТЬ-А»
 общество с ограниченной ответственностью
 Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезда 5
 тел./факс: (495) 783-26-68; www.spra.ru
 e-mail: sprao5@spra05.ru; sprao5@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».

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Рельсы Р65; Р50; Р24; Р18	тн.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Брус для стрелочного перевода	компл.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Подкладна Д65; КБ65; Д50; КБ65	шт.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Шпала: ЖБ и дерево	шт.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
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, 2Р-65, с/г	тн	16 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21
РШР, Эл.1840, на ж/б перебранной шпале, Рельсы-12,5 м	км.	5 200 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21

Железные дороги Урала-М

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

Материалы новые и с/з. Цены на сайте.

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
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
Рельсы Р-65, 2005 - 2010 г.в. 12,5 м, 25 м	т	от 26 000	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Рельсы Р-65, 1 гр.	т	от 16 000	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Рельсы Р-50, 12,5 м, без износа	т	от 17 000	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Шпала деревянная пропитанная 2-тип	шт.	от 620	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Комплект переводного бруса	компл.	от 70 000	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Колодка локомотивная гребневая	шт	от 470	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 кран УК-25, 1981 г.в.	шт.	договорная	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Тепловоз ТГК-2	шт.	НИЗКАЯ!	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Снегоуборочная машина СМ-2 (укороченная, без внутренних вагонов)	шт.	НИЗКАЯ!	ООО«Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52

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				
Накладна 1Р65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Накладна Р33	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладна КБ-65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладна ДН-65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладна Д-33	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладна 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
Шуруп 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

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

ЗАО ЖЕЛДОРКОМПЛЕКТ -Екатеринбург

Дилерский сертификат ЗАО «Кубаньжелдормаш» №0006 от 06 июля 2010года.

Путевой инструмент, средства малой механизации, переездное оборудование, МВСП, ж/д шаблоны, СЦБ и связь, запчасти подвижного состава.

Участник НП ППЖТ -
некоммерческого партнерства предприятий
промышленного железнодорожного транспорта
(343)228-34-51(52,53,54,55)
WWW.RWTOOLS-EKB.RU

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шпалоподбойка ШПВЭ	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-51
Рельсорезный станок РРШ-80 (бенз. двиг. «Штиль»)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-52
Рельсоверлильный станок СТР-3 (СТР-2, РСС-Э с фасносьемником)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-53
Рельсошлифовалка МРШ-3	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-54
Ключ путевого универсальный КПУ	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-55
Шуруповерт ШВ-2М	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-51
Сверлошлифовалка СШ-1 (со сверлом по дереву)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-52
Разгонщик стыковых зазоров РН-04 (Р-25, Р25-2)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-53
Домкрат путевого гидравлический ДПГ 10/200	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-54
Рихтовщик гидравлический ГР-16 (ГР-12В)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-55
Прибор оптический ПРПМ	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-51
Штангенциркуль ПШВ	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-52
Шаблон путеизмерительный ЦУП-1 (ЦУП-3, ПШ-1520)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-53
Шаблон универсальный ООЗ16 (НОР)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343) 228-34-54

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!



В ПРОДОЛЖЕНИИ ОБЗОРА ПУТЕВОГО ИНСТРУМЕНТА ПРЕДЛАГАЕМ ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ ЗАВЕРШЕНИЕ СВОДНОЙ ТАБЛИЦЫ РУЧНОГО ИНСТРУМЕНТА, СИГНАЛЬНЫХ ПРИНАДЛЕЖНОСТЕЙ И ИНВЕНТАРЯ ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ В РАСЧЕТЕ НА БРИГАДЫ С РАЗНЫМ КОЛИЧЕСТВОМ ЧЕЛОВЕК (ЧАСТЬ I):

Инструменты, принадлежности	Число инструментов, принадлежностей					
	Для бригад в составе чел.				Для линейного участка	Для дистанции пути
	3	5	8	12		
Зеркало для осмотра рельсов	2	4	4	4	6	10
Молоток для отстукивания колес	2	2	2	2	2	8
Лупа для осмотра рельсов	2	4	4	4	6	10
Щуп, комплект	2	2	2	2	2	4
Рулетка (25,30м)	1	1	1	1	1	2
Метр металлический	1	1	1	1	1	4
Бинокль	-	-	-	-	1	2
Сверло по дереву 12,7мм	2	2	2	2	2	8
Пилы:						
поперечные	1	2	2	3	4	10
ножовка	1	1	1	1	1	4
циркулярная	-	-	-	-	1	4
Молоток слесарный	1	1	1	1	2	8
Клещи обыкновенные	1	1	1	1	1	4
Рубанок	1	1	1	1	1	2
Долото	1	1	1	1	2	6
Стамеска	1	1	1	1	1	4
Напильник трехгранный 50мм	1	1	1	1	4	10
Топор плотничный	1	2	2	4	4	10
Обводный провод	2	1	1	1	4	10
Поперечные перемычки (н-т.)	2	1	2	2	4	10
Метла	2	2	2	2	6	20
Ящик для переноски шайб, костылей, пластинок-закрепителей	1	1	1	1	4	10
Фонарь сигнальный	4	8	8	8	8	10
Флажки сигнальные (красный+желтый)	6	6	6	8	4	12
Рожок сигнальный	2	4	4	6	4	8
Петарды сигнальные (спецсигнал)	2	4	4	6	4	8
Щиты сигнальные (красные и желтые)	По 4	По 4	По 4	По 4	По 4	По 8
Знак «Свисток»	4	4	4	6	6	12
Знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места»	По 4	По 4	По 4	По 4	По 4	По 12
Телефон переносной	1	1	1	1	5	5

Материал подготовлен с использованием сборника технических требований и норм содержания железнодорожных путей промышленного транспорта, утвержденного Министерством Транспорта Российской Федерации и Управлением промышленного транспорта в 2003г.

Материалы ВСП

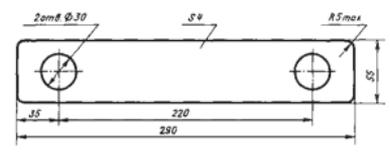
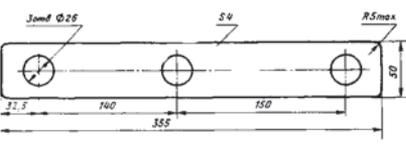
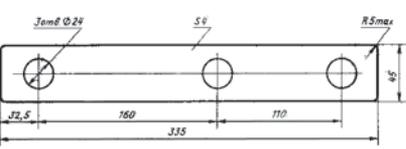
(продолжение)

ПРОКЛАДКИ

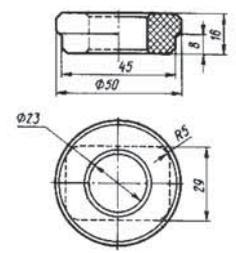
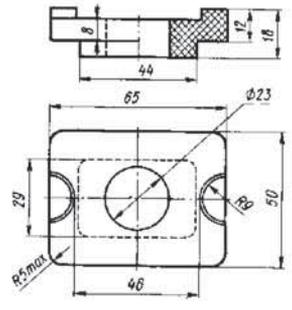
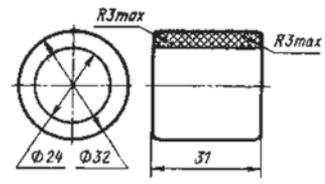
ПЛАНКИ

Наименование материала верхнего строения пути	Назначение	ГОСТ, ОСТ, ТУ	Чертеж
Планка стопорная:			
С-43-1	входит в комплект узла переходного стыка рельсов Р50-Р43 на переходных накладках из полосы		
С-43-2	входит в комплект узла переходного стыка рельсов Р50-Р43 на переходных накладках из полосы		
СИ-50-1	входят в комплект узла изолирующего стыка рельсов типа Р50 с объемлющими накладками на деревянных шпалах		
СИ-50-2	входят в комплект узла изолирующего стыка рельсов типа Р50 с объемлющими накладками на деревянных шпалах		
СИ-65	входят в комплект узла изолирующего стыка рельсов типа Р65 с объемлющими накладками на деревянных шпалах		

Планка под болты:

Наименование материала верхнего строения пути	Назначение	ГОСТ, ОСТ, ТУ	Чертеж
ППБ-65	входят в комплект узла изолирующего стыка рельсов типа Р65 с объемлющими накладками на деревянных шпалах		
ППБ-50	входят в комплект узла изолирующего стыка рельсов типа Р50 с объемлющими накладками на деревянных шпалах		
ППБ-43	входят в комплект узла изолирующего стыка рельсов типа Р43 с объемлющими накладками на деревянных шпалах		

ВТУЛКИ

КВ-1-22	входят в комплект узла раздельного промежуточного скрепления КБ65 на железобетонных шпалах	ТУ 32 ЦП 748-86	
Втулка изолирующая КБ	входят в комплект узла раздельного промежуточного скрепления КБ65 на железобетонных шпалах	ТУ 32 ЦП 748-86	
В-22	входят в комплект узла промежуточного нераздельного скрепления ЖБ65	ТУ 32 ЦП 748-86	

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.

Имеют особое значение комплектование и закрепление кадров массовых профессий, совершенствование методов обучения, инструктажа и контроля за их работой.

С учетом более чем 150-летнего опыта существования железных дорог и непрерывного совершенствования технических и технологических решений отработан свод правил и положений, определяющих наиболее производительную организацию перевозочного процесса и полную безопасность движения поездов. Точное, постоянное и своевременное их соблюдение и выполнение гарантирует практически полную безопасность движения. Как показывает практика, допускаемые нарушения безопасности всегда являются следствием отдельных, иногда даже самых незначительных на первый взгляд отступлений от установленных правил и инструкций. Даже внезапные отказы в надежной работе технических средств, как правило, являются следствием ухудшений в организации их осмотра, контроля и своевременного ремонта.

Убедительным доказательством справедливости этих основополагающих принципов, на которых должна быть основана система работ по обеспечению безопасности движения, является многолетняя практика эксплуатации высокоскоростной японской линии Синкансен и французской суперскоростной магистрали Париж — Лион. За 25 лет эксплуатации линии Синкансен, головной участок которой Токио — Осака протяженностью примерно 500 км был введен в эксплуатацию в 1964 г. (к настоящему времени протяженность превышает 1800 км), на ней не было ни одного аварийного случая, вызвавшего жертвы или ранения пассажиров. И это в условиях, когда каждый час отправляется семь экспрессов «Хикари» («Луч») и четыре «Кадама» («Эхо»), т. е. с интервалом 5—5,5 мин со скоростью до 250 км/ч.

Столь высокие показатели надежности в работе обеспечиваются благодаря тщательному содержанию пути, подвижного состава и других устройств, применению совершенных компьютерных систем централизованного контроля и управления движением поездов и, конечно, благодаря высочайшей исполнительской дисциплине и большому мастерству обслуживающего персонала.

На высокоскоростных магистралях Японии и Франции, как и на лучших направлениях железных дорог ФРГ, Италии, Швейцарии проблема безопасности и пассажирского сервиса доведена до совершенства (принят и действует принцип — «безукоризненность»), что и гарантирует столь высокие показатели, которые с полным основанием могут считаться на ближайшие десятилетия эталоном организации пассажирского движения и обеспечения надежной безопасности.

Средства снегоборьбы

Железнодорожный транспорт принято считать, и не без оснований, «всепогодным» видом транспорта. Он действительно не зависит от условий погоды, однако некоторые природные явления могут создать затруднения в работе железных дорог. По данным Организации Объединенных Наций каждый год отмечается бесчисленное множество стихийных бедствий — 10 тыс. наводнений, тысячи землетрясений, пожаров, оползней и ураганов, сотни извержений вулканов, тропических циклонов. Серьезную опасность для движения поездов представляют обильные снегопады и вызываемые ими снежные заносы. В 1880 г. на участке Оренбург — Бузулук из-за бурана путь был закрыт 50 дней. В России тысячи сел обкладывались «снежной людской и конской» повинностью, со снегом «сражались» крупные воинские части. Пассажиры зимой снабжались лопатами, и застрявший состав вызволяли из снежного плена сами пассажиры.

В странах, где зимой часто случаются снежные заносы, как, например, Россия, Швеция, Норвегия, Финляндия, Канада, США, пути ограждали снеговыми щитами еще на заре развития железных дорог.

Вопрос об очистке железнодорожного пути от снега стоял задолго до начала строительства железных дорог. Особенно актуален он был для России, где обсуждался не только в инженерных кругах, но и, как свидетельствуют документы, широкой общественностью. Так, еще в 1837 г. А. С. Пушкин в письме В. Ф. Одоевскому высказывает свои суждения по поводу борьбы со снежными заносами на будущей железной дороге С.-Петербург — Москва: «Для сего должна быть выдумана новая машина; о высылке народа или о найме работников для сметания снега нечего и думать: это нелепость».

Начиналась снегоборочная техника с конских волокуш «мощностью» в 1 л. с, являвшихся прообразом будущих снегоочистителей. Первые снегоочистители в современном понимании этого слова представляли собой плуг, развернутый под углом 135° к оси пути, который монтировался на переднем буферном бруске паровоза. Затем взамен их стали строить снегоочистители вагонного типа. Но они были маломощны и использовались для очистки в основном главных путей.

Для очистки станционных путей предлагался снегоборщик на базе платформы, оборудованный поперечными наклонными ленточными транспортерами, снег должен был забираться совками. Этот проект не был реализован. Одна из первых наших применений снегоборочных машин имела все элементы, которые присущи головным машинам современных снегоборочных поездов. Снег забирался из

середины колеи и по концам шпал вращающимся барабаном с лопатками, который подавал его на продольный транспортер. Машина имела боковые крылья для очистки междупутья. Снег на транспортеру подавался в прицепную платформу, которая после загрузки заменялась на порожнюю. Позже начали выпускать снегоуборочные поезда, которые наряду с головной машиной имели промежуточные полувагоны, оборудованные продольными транспортерами, и концевой вагон с устройством для выгрузки снега.

В 30-х годах текущего столетия в СССР сложилась концепция циклической технологии машинной уборки снега на станциях с последовательным выполнением операций. К этим операциям относятся забор снега с пути, погрузка его с накоплением в промежуточных вагонах снегопоезда, транспортировка к месту выгрузки, выгрузка снега в отвал, возвращение поезда к месту загрузки. Несомненным ее достоинством является занятие одного пути при выполнении всех операций, что особенно важно в условиях интенсивно работающих станций. Указанную технологию используют в настоящее время и в других странах. В конце 50-х — начале 60-х годов на основе этой технологии в СССР были созданы и пущены в серийное производство снегоуборочные поезда второго поколения с головными машинами СМ-2. Они имеют собственную дизель-генераторную установку и электрифицированный привод рабочих органов, оснащены барабаном-питателем для забора снега и боковыми щетками для очистки междупутий. Наряду со снегом поезд очищает путь от мусора.

На железных дорогах ряда стран снег на станциях убирают по иной технологии. Это связано с большим развитием станционных путей и в 2—3 раза меньшей интенсивностью их эксплуатационной работы. Для уборки, как правило, последовательно закрывается для движения половина станционного парка или отдельные группы путей, на которых работает общедорожная техника, производящая перевалку снега с последующей погрузкой в самосвалы или перемещением его за пределы земляного полотна. Для погрузки снега в обычный подвижной состав, стоящий на соседнем пути, используются также роторные снегоочистители, с помощью которых можно и разгружать подвижной состав. В этом случае они движутся внутри кузова вагонов или платформ.

Для очистки перегонов в 30-х годах применяли плужные двухосные снегоочистители «Бьерке» с ручным управлением, которые убирали снежный покров толщиной до 0,3 м со скоростью до 30 км/ч. При более толстом слое снегоочиститель сходил с рельсов. Эксплуатировались также паровые роторные снегоочистители Лесли. Они были мало надежны и обладали таким большим лобовым сопротивлением, что для их работы не хватало усилия одного и даже двух паровозов. При больших заносах снег перед машиной спрессовывался, и снегоочиститель останавливался. Тогда снимали лопатами верхний слой снега и продолжали работу до следующей остановки. В 1933 г. снегоочиститель «Бьерке» был модернизирован и переведен с ручного управления на пневматическое, а в 1946 г. взамен были созданы двух- и однопутные плужные снегоочистители. Тогда же для очистки глубоких заносов был построен таранный снегоочиститель, модернизированный в 1955 г. В 40-х годах создается роторный снегоочиститель с отбором пара от паровоза. Им уже можно было расчищать заносы высотой до 3 м. В послевоенные годы в СССР была создана мощная комбинированная машина СС-1, оснащенная боковыми отвальными крыльями и торцовыми щитами

для земляных и снегоочистительных работ. В дальнейшем на смену паровым роторным снегоочистителям пришел электрический трехроторный снегоочиститель, у которого снег вырезается барабанным питателем и выбрасывается в сторону ротором. Эта машина позволяет разрабатывать снежный слой высотой до 4,5 м. Основными машинами для очистки перегонов стали двухпутные плужные снегоочистители, имеющие цельнометаллические кузова вагонного типа и массу примерно 80 т, что в значительной степени повышает их устойчивость и позволяет вести очистку снега с толщиной заносов 1 м со скоростью до 70 км/ч.

В ряде случаев снегоочистительное оборудование в виде плужных отвалов или фрезерно-роторных головок изготавливают съемным и навешивают в зимний период



Снегоочиститель СС1-039

на локомотивы или самоходные путевые машины. Такие устройства, как правило, предназначаются для профилактической очистки перегонов и станций.

Применяют фрезерно-роторные снегоочистители, причем строят их легкого, среднего и тяжелого типов и используют для расчистки соответствующей высоты снегоотложений. Средние и легкие снегоочистители снабжают поворотным устройством, позволяющим вести очистку в обоих направлениях одним рабочим органом без выполнения дополнительных маневров. В последние годы появились снегоочистители комбинированного типа, оснащенные плужными устройствами и фрезерным рабочим органом, которые могут работать как прицепные, так и в самоходном режиме. Применяют также реактивные снегоочистители, прежде всего для очистки стрелок. Однако для этих целей с экономической точки зрения более предпочтительны вентиляционные снегоочистители.

На вопросах, связанных с защитой от снегоотложений стрелочных переводов, следует остановиться особо. Эта проблема стала актуальной, когда началось массовое оборудование стрелок электрической централизацией. В 30-х годах для очистки стрелок подгорочных путей была применена шланговая воздушно-обдувка. Сжатый воздух подавался от стационарных компрессоров, предназначенных для питания вагонных замедлителей. Позже был разработан проект пневматических устройств для очистки стрелок с продольной продувкой желобов между острием и рамным рельсом для механизированных сортировочных горок. Это предопределило на долгие годы использование сжатого воздуха для очистки наряду с горочными и других стрелок станций. Хотя обдувка в значительной мере повышает на-

дежность работы стрелок в зимний период, однако она требует при этом большого объема дополнительных работ по ручной очистке, особенно при интенсивных снегопадах и метелях, а при влажном снеге практически бесполезна.

В странах с более мягкими климатическими условиями взяли ориентир на тепловые способы. В настоящее время в большинстве стран стрелки оборудованы электрообогревом или газовыми обогревателями. Причем предпочтение отдается электрообогреву как наиболее простому в эксплуатации и не требующему расхода более дефицитного газа. Электрообогрев по сравнению с обдувкой снижает затраты на дополнительную ручную очистку в 5—7 раз и эффективен на большинстве железных дорог.

При всех достоинствах электрообогрев, как и другие устройства стационарной защиты стрелок от снега, не исключает полностью ручных работ, особенно снегоборки в горловинах — самом напряженном месте на станциях. Поэтому в дальнейшем придется решать проблему защиты уже не отдельных стрелок, а в целом станционных горловин, для того чтобы не занимать их снегоборочной техникой. При этом возможно применение новых защитных устройств, включающих отложение снега в горловинах, с использованием воздушных завес, инфракрасных излучателей, направленных электрических полей, строительства легких кровель. По-видимому, в XXI веке станет реальностью широкое внедрение способа направленного воздействия на облачность химическими реагентами, позволяющего регулировать выпадение снега вне территории крупных узлов и станций.

Вообще, учитывая опыт создания и тенденции развития снегоборочной техники, можно предположить, что в XXI веке она станет более универсальной благодаря многофункциональности создаваемых средств. Снегоочистители легкого и среднего типов будут, как правило, оснащаться одновременно плужными, фрезерно-роторными рабочими органами в сочетании с вентиляторными установками. Они смогут работать как прицепные агрегаты при расчистке снегоотложений высотой более 0,2—0,3 м или как самоходные — при меньших отложениях. Для обеспечения самоходности могут быть использованы бустеры, которые в летний период целесообразно применять для передвижения других путевых машин. На участках с интенсивным и скоростным движением профилактическая очистка такими снегоочистителями должна вестись со скоростями, близкими к скорости пассажирских поездов, с минимальным занятием перегона с помощью плугов и обеспечением реверсирования отброса снега на ходу.

В местах препятствий вместо плуга очистка будет вестись струей воздуха, а слежавшегося снега — фрезой, но с меньшей скоростью. Рабочие органы должны приводиться в транспортное положение автоматически по сигналам датчиков, установленных в пути.

Тяжелые снегоочистители в основном будут предназначаться для заносов высотой более 1,5—2 м и оснащаться развитой системой активных рабочих органов, позволяющих снизить до минимума лобовое сопротивление машины и разрабатывать траншеи за один проход на однопутных участках, а на многопутных — с числом проходов по числу путей. Мощность для таких снегоочистителей целесообразно отбирать от локомотива, являющегося одновременно и тяговой единицей.

Учитывая, что интенсивность работы станций будет расти, для их уборки станет необходимым поезд, который бу-

дет максимально вписываться в технологию работы станции, используя промежутки времени, образующиеся при освобождении пути в процессе эксплуатационной работы.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Как используются железные дороги для военных цепей

В мирное время железнодорожный транспорт используется для перевозок войск, например на маневры, для доставки боевой техники с заводов в армейские гарнизоны, при различных передислокациях войск внутри страны и других подобных целей.

В военное время использование железных дорог позволяет быстро сосредоточивать войска для проведения крупных военных операций, наступательных и оборонительных, обеспечивать снабжение войск и т. п.

В развитии сети железных дорог военный фактор стал учитываться в начале второй половины XIX века. В районах, прилегающих к границам, по требованиям военных строилась более густая сеть железных дорог. Сооружались специальные рокадные линии, приспособленные для переброски войск с одних участков приграничной полосы к другим.

Первые случаи чисто военного использования железных дорог имели место уже в 50—60-е годы XIX века. Во время франко-итало-австрийской войны 1859 г. впервые по железной дороге были оперативно переброшены крупные войсковые подразделения (железнодорожный маневр). Это способствовало успешному наступлению войск. Много примеров использования железных дорог для ведения военных операций имелось в период северо-американской гражданской войны 1861—1865 гг. Впервые в 1861 г. в армии Северных штатов пушки были поставлены на железнодорожные платформы. Артиллерия была быстро доставлена к расположившимся лагерем у линии железной дороги войскам Южных штатов и произвела внезапное опустошение в их стане. Этот удачный опыт потом неоднократно использовался. В 1864 г. на платформы были установлены уже 13-дюймовые мортиры, стрелявшие при осаде Питтсбурга снарядами массой примерно 100 кг с дальностью стрельбы до 4,5 км. Это было довольно грозное оружие по тем временам — мощное и мобильное.

В Европе подобное использование железнодорожных платформ имело место в 1871 г. при осаде Парижа прусской армией: удалось обстреливать укрепления города с разных сторон. В 1884 г. французский инженер Мужен разработал проект бронированного вагона с пушками. Это был прообраз бронепоезда. Но ширина колеи (1435 мм) была для него недостаточной. Он мог двигаться лишь по специально построенной колее.

Настоящие бронепоезда впервые стали широко использовать в англо-бурской войне 1899—1902 гг. Буры применяли партизанскую тактику, нарушая снабжение английской армии. И для защиты коммуникаций английская армия стала создавать вооруженные и защищенные броней гарнизоны на колесах. Бронепоезда широко применяли в первой и второй мировых войнах. О них специально пойдет речь далее в данной главе.

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)

Министр выдвинул большую программу по активизации коммерческой деятельности железных дорог, повышению доходов через привлечение грузов всеми возможными методами (включая рекламу), созданию сети хозрасчетных коммерческих центров на дорогах, построению отраслевой биржевой структуры, в частности Коммерческого железнодорожного банка и Акционерного страхового общества и др. Никаких упоминаний о новом транспортном продукте — высокоскоростном движении — в его предложениях не было. «Сейчас вопрос стоит не о завоевании высоких рубежей, а о том, как железнодорожный транспорт может выжить в сложившейся критической ситуации», — констатировал Матюхин. В следующем его докладе в преддверии Дня железнодорожника также были безрадостные цифры, при этом еще министр обратил внимание на то, что наряду с сокращением перевозок и доходов эксплуатационные расходы, наоборот, выросли к прошлому году на 640 млн руб. «К сожалению, наша экономика носит затратный характер», — констатировал глава МПС.

Но провести в жизнь свою программу ему не довелось. После ГКЧП Ельцин обвинил Матюхина в прямой поддержке путчистов и потребовал от Горбачева замены министра. Матюхин был сначала отстранен от работы, а в конце ноября 1991 г. уволен.

Важно также отметить, что летом и осенью (даже уже после ГКЧП) шла активная работа по проекту нового Союзного договора, предполагавшего наряду с созданием самостоятельных республик тем не менее сохранение некоего центрального правительства. В этой связи руководство МПС СССР тоже самым активным образом готовило свои предложения по самосохранению, доказывая во всех инстанциях, что надо оставить централизованное руководство железнодорожной сетью всех республик, иначе наступит хаос. В течение сентября — ноября состоялось несколько этапов заседаний всех причастных, где МПС предлагалось преобразовать то в корпорацию, то в Министерство железнодорожного транспорта, то в Министерство путей Сообщества и т. д.

15 ноября 1991 г. прошла коллегия, где от имени рабочей группы с большим докладом выступил Геннадий Фадеев, в частности заявив: «Мы на грани банкротства». Было решено немедленно добиваться реализации ранее принятого решения Госсовета о сохранении МПС как межреспубликанского органа, поскольку с 1 ноября формально союзные министерства уже не работали. И даже 20 декабря, когда было совершенно ясно, что СССР уже распался и никакого

центрального координирующего правительства никто создавать не собирается, железнодорожники все-таки направили письмо участникам встречи стран СНГ в Алма-Ате с настоятельным предложением сохранить единое для всех МПС.

Наряду с этим министр транспорта России Виталий Ефимов в 1991 году старался провести в жизнь линию реформаторов в правительстве на передачу функций государственного регулирования железнодорожного транспорта Минтрансу РСФСР, пытаясь склонить к этому и самих железнодорожников. Однако те были к таким реформам совершенно не готовы и начали хождение по инстанциям с целью сохранения своего «государства в государстве» путем создания МПС Российской Федерации. При этом в газете «Гудок» полным ходом шла кампания по публикации открытых писем железнодорожных профсоюзных организаций Президенту Ельцину, где указывалось, что «обстановка в трудовых коллективах становится все более напряженной и вызывает законное возмущение у железнодорожников». В декабре в одном из таких писем прозвучал и фактический ультиматум властям с требованием повысить заработную плату в 2 раза, установить фиксированные цены на товары массового потребления, снизить подоходный налог до 10%, отменить удержания средств в пенсионный фонд и др.

Не желая иметь у себя в тылу в разгар сложных и болезненных рыночных реформ транспортный саботаж, образованное в ноябре V Съездом народных депутатов РСФСР Правительство Ельцина-Гайдара пошло МПС навстречу. 10 декабря с его командным составом провел умиротворительные переговоры первый вице-премьер Геннадий Бурбулис, а 26 декабря 1991 года было издано постановление Правительства «О неотложных мерах по стабилизации работы Российских железных дорог и социальной поддержке железнодорожников». МПС было выделено в общей сложности 1,5 млрд рублей и 105 млн долларов, а заработная плата повышена в 1,9 раза. Бурбулис пришел даже на предновогоднее общесетевое селекторное совещание и сделал все, чтобы привлечь эту многотысячную специфическую аудиторию на свою сторону. В частности, он заверил, что на нынешнем этапе предполагается отнестись к имуществу железнодорожного транспорта к федеральной собственности и не допустить его «нахальной» приватизации. Также пришлось учредить и МПС России, о чем был подписан Указ Президента 20 января 1992 г., с назначением министром путей сообщения Геннадия Фадеева.

Итак, характеризуя период с момента возникновения Государственной программы «Высокоскоростной экологи-

чески чистый транспорт» до конца 1991 года (то есть создания РАО «Высокоскоростные магистрали»), главное, что нужно отметить, — это ведущую роль Министерства путей сообщения СССР в инициировании, разработке и лоббировании через Госплан и другие властные структуры проекта ВСМ. Скоростное движение являлось неотъемлемой частью научно-технической и практической деятельности МПС в 50–80-е годы, и идея создания в СССР специализированных высокоскоростных линий рождалась именно в среде железнодорожников, была ими выпестована и в конце 1980-х годов принята как неизбежный путь дальнейшего развития железнодорожного транспорта. При этом сначала речь шла о системе Центр–Юг, а с 1990 года — уже конкретно о ее головном участке Ленинград–Москва. Первый заместитель министра путей сообщения Геннадий Фадеев в тот период лично возглавлял эту работу, заявлял о себе как об убежденном стороннике строительства ВСМ, хорошо разбирался в данных вопросах и в целом выглядел, можно сказать, знаменем всех приверженцев создания высокоскоростных магистралей в СССР.

Сам он впоследствии описывал автору данный период следующим образом: «В ранге первого заместителя министра я отвечал в МПС прежде всего за организацию перевозок пассажиров и грузов. Это было самое расстрельное место, или, как говорят на сибирских реках, “на бою”, то есть на перекатах, на стремнине, где очень трудно справиться на веслах и даже на моторке. Чуть ошибся — и пропал. Меня назначили первым заместителем в марте 1988 года, когда я уже с полгода проработал в качестве заместителя министра — начальника главного управления по перевозкам. Этот период был характерен для страны как время оживления экономики. В 1985 году пришел к руководству Горбачев, стало больше открытости, пошло раскрепощение, была создана новая атмосфера в обществе. И 1988 год во всей истории нашего железнодорожного транспорта был рекордным с точки зрения объемов перевозок. 4 млрд 97 млн 970 тысяч — вот цифра, которую я Вам в любой момент назову, потому что она у меня всегда в памяти. Почему? А дело было так. План на 1988 год был задан менее 4 млрд, но первый квартал показал, что мы можем превысить эту рубежную цифру. Я вышел на беседу с министром Николаем Семеновичем Конаревым. Он всегда очень подхватывал хорошие мысли, идеи, не закрепощал людей. И он мне сказал: “Ты говоришь дело, надо поднять эту планку до 4 млрд, и даже если мы в конце концов не выполним, но сам такой факт будет иметь мобилизующее значение”. Мы все продумали, в том числе меры поощрения вплоть до легковых машин. Но чтобы такую цифру поднять, нужно было добиться практически идеального движения — и грузового, и пассажирского. А главным барометром работы сети железных дорог всегда была (и завтра будет) суточная передача по стыкам вагонопотоков. В 1988 году в среднем она равнялась 400 тысячам вагонов, а в субботу-воскресенье — 450 тысячам, потому что окна закрывались и груз проходил. То есть, когда мы обеспечивали такую передачу — это была как симфония, отлаженная игра оркестра. И мы в результате вышли на превышение 4 млрд т грузов по итогам года. При этом у нас был и самый высокий график пассажирского движения. Именно тогда мне стало ясно, что малейший дальнейший прирост грузовых перевозок просто затарит пассажирские, потому что пропускных способностей больше уже не было. Также и все меры по увеличению веса и длины грузовых

поездов, обороту локомотивов и вагонов и т. д. — все уже было востребовано, и мы видели, что резервов практически нет. Все начали чувствовать, что надо или развивать сеть или думать о новых решениях, каким образом пропустить пассажирские поезда. Поэтому стали возникать предложения, которые вносились коллегией МПС, ВНИИЖТом, Академией наук, что надо создавать новые виды транспорта, причем принципиально новые. Начали с пассажирских перевозок. Таким образом появилась и была утверждена правительством Концепция о создании высокоскоростного, экологически чистого вида транспорта. Там были подпрограммы и главная — это создание специализированной скоростной дороги Центр–Юг. Но когда эта подпрограмма была принята, буквально следом посыпались вопросы: а почему Центр–Юг, почему не из Ленинграда? И в связи с тем, что именно направление Ленинград–Москва больше всех других подходило для скоростного движения, мы посчитали это предложение правильным. Я говорю “мы”, потому что были назначены ответственные, и в частности, я был поставлен как первый заместитель министра ответственным за выполнение программы Центр–Юг. Это было решение правительства. До этого, как известно, я поработал в Питере начальником дороги и очень хорошо представлял проблемы Северо-Западного региона страны, прекрасно знал здесь направление грузопотоков и пассажиропотоков. Поэтому естественно, что мы добились того, чтобы были внесены принципиальные поправки в эту программу, и уже предусматривалось строительство линии Ленинград–Москва и далее уже в сторону Сочи, Адлера и т. д. Но как у нас в России всегда случается, через пару лет начались страшные потрясения, перемены в стране, пришел 1991 год, и все это, естественно, было отброшено».

Что же именно и, главное, кем было отброшено в 1991 году? С этим нужно разобраться.

Ключевое событие в деле проекта ВСМ произошло в пятницу 13 сентября 1991 года. В этот день, то есть буквально спустя три недели после подавления ГКЧП, в условиях падения крупнейшей империи — СССР, надвигавшейся неизвестности, в самый разгар подготовки труднейших социально-экономических реформ Президент России Борис Ельцин подписал Указ № 120 «О создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва». (6 сентября городу на Неве согласно результатам опроса жителей было возвращено его историческое имя).

Произошло это, по версии газеты «Октябрьская магистраль», следующим образом. 10 сентября 1991 г. на прием к председателю Совета министров РСФСР Ивану Силаеву пришли мэр Санкт-Петербурга Анатолий Собчак, начальник Октябрьской железной дороги Анатолий Зайцев и председатель Комитета по экономическому развитию мэрии Санкт-Петербурга Алексей Большаков. Они принесли российскому премьеру подготовленное в управлении ОЖД письмо, под которым стояли подписи мэров Москвы и Санкт-Петербурга, председателя Ленинградского областного совета народных депутатов и начальника Октябрьской дороги. В нем доказывалась необходимость строительства ВСМ. Силаев тут же поручил своему заместителю Александру Каменеву и министру транспорта Виталию Ефимову подготовить предложения. На следующий день специальная группа с участием представителей причастных организаций взялась за составление проекта Указа. А уже 13 сентября Президент Ельцин поставил на нем свою подпись.

В Указе № 120 констатировалось, что действующая железнодорожная магистраль Санкт-Петербург–Москва исчерпала свои провозные возможности и не удовлетворяет потребности народного хозяйства и населения в перевозках. Для существенного улучшения транспортных связей между двумя крупнейшими городами России на базе использования современных достижений науки и техники, повышения безопасности движения и уровня обслуживания пассажиров, экономии топливно-энергетических ресурсов предписывалось:

1. Принять предложение Совета Министров РСФСР, мэров гг. Москвы и Санкт-Петербурга, Леноблсовета о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и организации производства электроподвижного состава. В этих целях считать необходимым создание Российского акционерного общества с контрольным пакетом акций, принадлежащим государству.

2. Совету Министров РСФСР: разработать и утвердить в 1991 году Российскую национальную программу по строительству, коммерческой эксплуатации и организации производства электроподвижного состава, предусмотрев использование возможностей конверсии предприятий оборонной промышленности; рассмотреть вопрос о льготном налогообложении и других льготах в сфере хозяйственной деятельности учреждаемого акционерного общества и представить соответствующие предложения.

3. Органам исполнительной власти, министерствам и ведомствам, должностным лицам всемерно содействовать осуществлению данной программы и деятельности учреждаемого акционерного общества.

Далее события развивались очень быстро, и уже 16 сентября во исполнение Указа было издано Распоряжение Совета Министров РСФСР № 1014-р «Об образовании Дирекции по строительству ВСМ Санкт-Петербург–Москва». В нем, в частности, предписывалось принять предложение Минтранса РСФСР, согласованное с МПС СССР, об образовании Дирекции по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва с правами юридического лица и назначить ее генеральным директором Алексея Большакова, поручив ему представить в Правительство РСФСР проект Положения об указанной Дирекции. При этом Министерству экономики, Минтрансу и Дирекции поручалось разработать и представить на рассмотрение Совета Министров РСФСР Российскую национальную программу по строительству, коммерческой эксплуатации и организации производства электроподвижного состава. Также на Дирекцию возлагалась функция учредителя акционерного общества от имени государства с контрольным пакетом акций.

Дело пошло споро, и 25 декабря 1991 года в Санкт-Петербурге было зарегистрировано Российское акционерное общество «Высокоскоростные магистрали» (РАО ВСМ). Наиболее крупными учредителями компании выступили мэрии Москвы и Санкт-Петербурга, администрация Ленинградской области и ГУП «Октябрьская железная дорога». Структура управления компании предусматривала наличие Наблюдательного совета (аналога совета директоров), правления и генерального директора. Председателем Наблюдательного совета был избран начальник Октябрьской дороги Анатолий Зайцев, генеральным директором — Алексей Большаков. Местом пребывания головного офиса РАО ВСМ было решено сделать Санкт-Петербург. При этом компания заняла офисы площадью 275 кв. м в помещении, принад-

лежавшем городу, по адресу пл. Островского, 9 (близ здания управления ОЖД на пл. Островского, 2). Основными уставными видами деятельности РАО ВСМ являлись проектирование и строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей, конструирование и производство высокоскоростного пассажирского подвижного состава, производство и модернизация электроподвижного состава пригородного сообщения.

Незамедлительно начал формироваться и кадровый состав новой компании. Первым заместителем генерального директора РАО ВСМ был приглашен Валерий Саввов (до этого работавший главным инженером — первым заместителем начальника Октябрьской железной дороги), заместителями генерального директора стали Евгений Сотников (первый заместитель директора ВНИИЖТа), Владимир Тулаев (заместитель генерального директора НПО «Дальняя связь»), Александр Утевский (начальник Главного управления имущества г. Ленинграда), Сергей Козлов, Валерий Дмитриев, позднее Евгений Кийски (заместитель начальника ОЖД по локомотивному и вагонному хозяйству) и др.

Впоследствии Зайцев рассказал автору следующие подробности о периоде образования РАО ВСМ: «Когда встал вопрос реализации планов по строительству высокоскоростной дороги, было уже ясно, что прежняя плановая система экономики разрушена и от государства мы вряд ли сможем получить деньги. Строить прежними методами нельзя — это было очевидно. Тогда мы с моими заместителями пришли к выводу, что в новых условиях нужно создать специальную коммерческую компанию при Октябрьской дороге, которая бы занималась привлечением денег и разработкой этого проекта. Стали искать, кто бы мог потянуть эту работу, потому что нам нужен был человек, вхожий в оборонную промышленность. Почему? Да прежде всего потому, что в то время все передовые технологии и вообще соответствующий потенциал был как раз у военно-промышленного комплекса. И вот после долгих обсуждений мы вышли на Алексея Алексеевича Большакова, который работал в те годы заместителем главы исполнительной власти в Ленинграде. Он дал согласие. Я не знаю точно, почему именно он согласился на наше предложение, то есть не хотел дальше работать с Собчаком в мэрии города в Смольном. Я этих деталей у него никогда не расспрашивал. Но для нас это была, безусловно, находка, потому что он являлся выходцем как раз с оборонной промышленности, и вместе с тем поработал уже в системе государственной власти. И вот когда он занялся этим делом, то поставил вопрос шире, а именно, что создаваемое подразделение должно быть не дочкой Октябрьской дороги, а самостоятельной общероссийской компанией. Ему удалось провести соответствующий указ Президента и постановление Правительства. Это была заслуга только Большакова. Он конкретно этим занимался и, что называется, сам топтал все коридоры власти. Мне, конечно, также доводилось принимать участие в различных мероприятиях. Хорошо помню, например, как на одном из заседаний Госдумы мы докладывали с Большаковым вдвоем о наших планах и получили поддержку. Депутаты сказали: вот единственное предложение не разрушать, а что-то создавать. Нужно его поддержать. Кроме этого, у нас было множество всяких слушаний, и практически везде удавалось получить одобрение, хотя, конечно, дебатов было всегда очень много».

Продолжение следует.

Наши партнёры по странам / регионам

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
IV Международный Форум и Выставка ТРАНСПОРТ РОССИИ (17-20 ноября 2010г)				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	(495) 262-98-15	2-я сторона обложки, 1
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 2 - 7)				
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Волгоградский завод тракторных деталей и нормалей"	(8442) 23-33-59, 23-59-35	5
Россия / Московская область	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	7
		ООО "ПН-Альянс"	(495) 995-11-45/25-62	3
Россия / Пензенская область	Заречный	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210, (902) 343-38-66	5
	Пенза	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	6
		ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Наскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	5
Россия / Ростовская область	Таганрог	ООО ТПК "Метизный Альянс"	(8634) 31-22-56/26-20/15-31, 32-44-58	3
Россия / Саратовская область	Саратов	ООО "НПП Технопарк"	(8452) 52-94-42, 43-15-60	4
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ДорТрансСнаб"	(47545) 9-29-08/09	2
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО ТД "Путеец"	(351) 232-15-94/14-30	3
Выставка EXPORAIL 2010				
Россия / Ленинградская область	Санкт-Петербург	ЗАО "ВО "РЕСТЭК"	(812) 320-80-90/94, 303-88-62	8
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ПУТЕВЫЕ МАШИНЫ 2010				
Россия / Калужская область	Калуга	Группа компаний "Ремпутьмаш"	(4842) 90-07-24	9, 10
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 11 - 17)				
Россия / Брянская область	Брянск	ООО ПКП "СОВТЕХМАШ"	(4832) 68-73-98/71-05	11
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Специализированная железнодорожная площадка	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	11
Россия / Московская область	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-86-70/18-50, 761-36-70	15
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	15
		ООО "Торговый Дом "Запчасть"	(495) 973-93-03, 489-92-89, 488-90-05	11
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-09/01	13
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	(342) 210-08-95/83-73, 216-31-15/47-67	11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Наскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	14
		ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92	16, 17
	Сарапул	Компания "Вертекс"	(341-47) 4-42-98/99	12
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлтехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	11, 15
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Желдоркомплекс плюс"	(343) 253-58-07, 213-70-42	12
Россия / Тверская область	Тверь	ОАО "Северо-Западный "Промжелдортранс"	(4822) 44-86-02	14
Россия / Челябинская область	Челябинск	ГН "Омникомм-Сервис"	8 800 200 911 0	14
Выставка-конференция "Энегосберегающие и ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте-инвестиции в будущее"				
Конференция "Новые подходы к стандартам качества продукции в реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта"				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Экспо пресс"	(495) 580-27-00, (499) 262-99-32	18
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП (стр. 19 - 23)				
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК"	(49234) 9-19-60	21
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-66-12/08, 3-01-01/02	20
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	ООО "Метапром"	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	23
Россия / Ленинградская область	Санкт-Петербург	ООО "Проммеханизация"	(812) 580-42-63, 574-10-17	21
		ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 347-79-21, 701-94-71	22
		ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 745-99-11	21
Россия / Московская область	Королев	ООО "СТРОЙПУТЬ-А"	(495) 783-26-68	22
	Москва	ООО "Железные дороги Урала-М"	(343) 218-31-52	22
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	21
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-98/99, (912) 262-19-24	19
		ООО "Юкон"	(48751) 5-28-31/43-82	20
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ИНСТРУМЕНТ, АППАРАТУРА (стр. 24)				
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	ООО "Метапром"	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	24
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ЗАО "Желдоркомплект-Екатеринбург"	(343) 228-34-51/52/53/54/55	24
16-я Международная промышленная выставка Металл-Экспо 2010				
Россия / Московская область	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	3-я сторона обложки
16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ				
Россия / Московская область	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	4-я сторона обложки

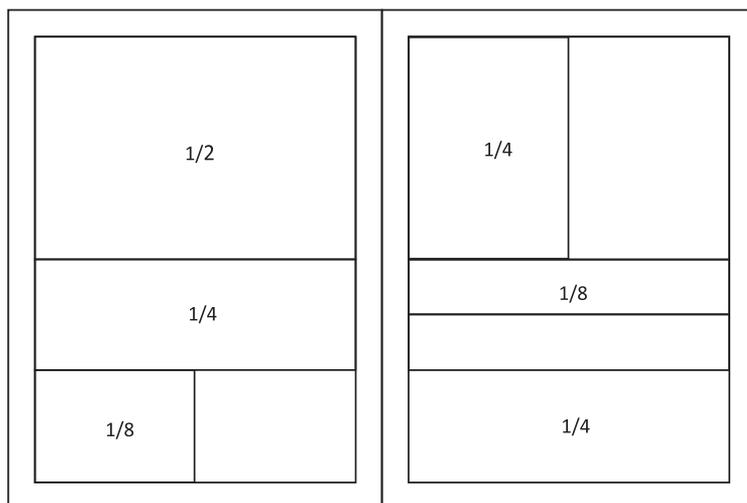
Уважаемые Партнеры!

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	140px x 60px	5 000	при одновременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!	
Производители железнодорожной продукции и услуг	140px x 60px	3 000		
Подвижной состав, запчасти, ремонт	140px x 60px			
Материалы и оборудование для ВСП	140px x 60px			
Железнодорожный инструмент, аппаратура	140px x 60px			
Справочник	140px x 60px	2 000		
Архив номеров	140px x 60px			
Документы	140px x 60px			
Партнерам	140px x 60px	1 000		
Архив новостей	140px x 60px			
Контакты	140px x 60px			
Выставки	140px x 60px			
Разработка баннера			400	
Внимание! Партнерам-рекламодателям предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!				
Персональная рассылка по базе электронных адресов				
Количество адресатов	Более 41 000		Стоимость	6 150
NEW! Электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий				
Количество рассылок	Количество электронных адресов		Даты рассылок	Стоимость
1	Более 41 000		Еженедельно (по воскресеньям)	1500
2				2700
3				3700
4				4500
Создание персональной страницы – бесплатно!				
При единовременной оплате 4-х рассылок бесплатно предоставляется модуль 1/8 полосы в журнале!				

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!



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

Ежегодное центральное важнейшее событие в металлургической отрасли



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»



ufi
Approved
Event

**16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

www.transrussia.ru

ТРАНСРОССИЯ

**26-29 АПРЕЛЯ 2011
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

8 национальных павильонов
32 страны-участницы
506 экспонентов
12.400 посетителей
18.185 м² экспозиции

Организатор:



ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Генеральный
спонсор:

