

ДЕПО

1(26) 2011

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

декабрь-январь

**Производители
железнодорожной
продукции и услуг**

стр. 3-10

**Подвижной состав,
запчасти, ремонт**

стр. 13-20

**Материалы
и оборудование
для ВСП**

стр. 23-28

**Железнодорожный
инструмент,
аппаратура**

стр. 29

Спецодежда

стр. 30-31

**Справочная
информация**

стр. 32-40

**Обзор полезных
новинок на рынке
оборудования**

стр. 32

**Железные
дороги мира
из XIX в XXI век**

стр. 33-35

**И какие же русские
не любили
быстрой езды?**

стр. 36-38

ВОЛГОГРАДСКИЙ ЗАВОД ТРАКТОРНЫХ ДЕТАЛЕЙ И НОРМАЛЕЙ

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 MG-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).

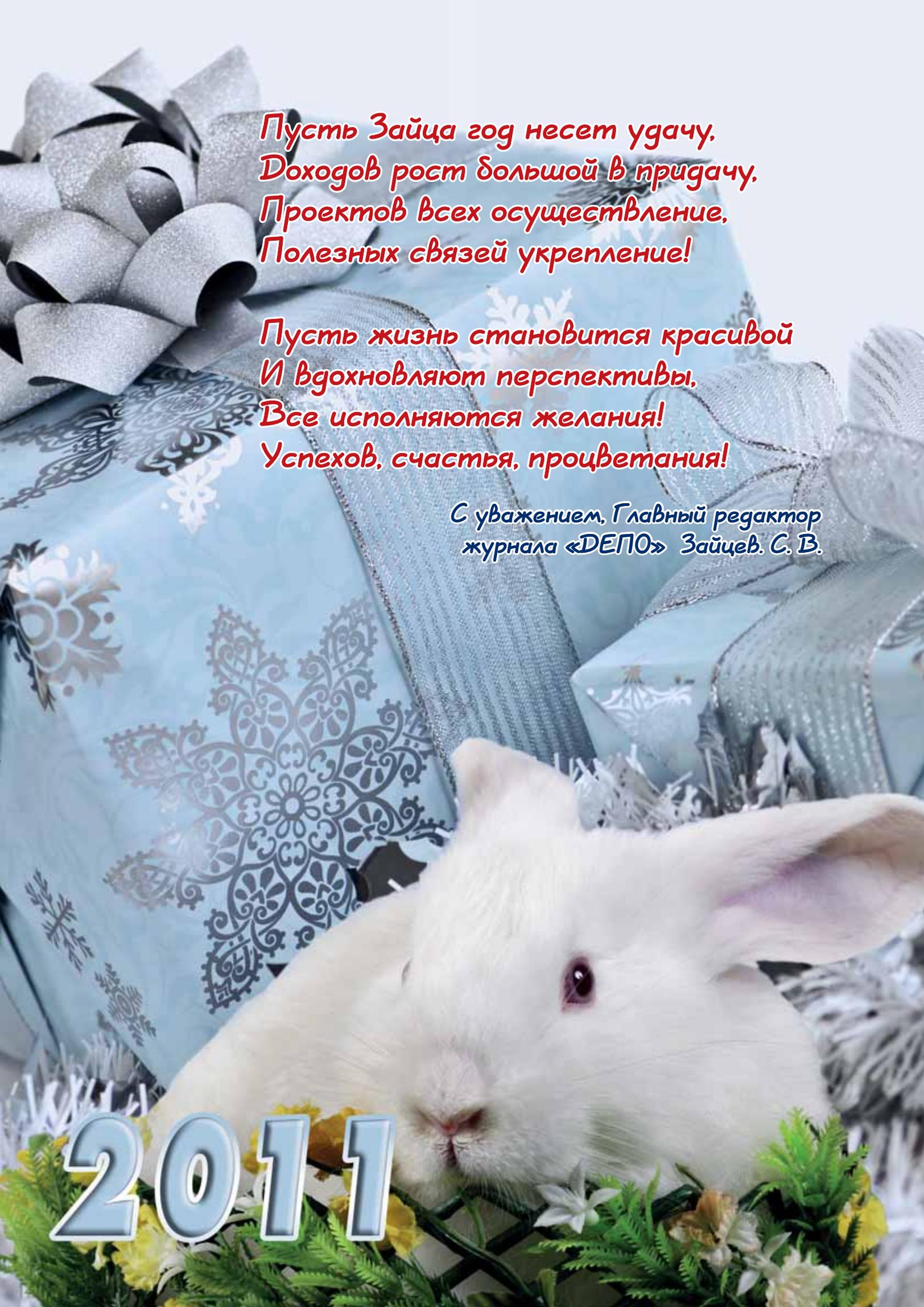
Все изделия по ГОСТ, ЧЕРТЕЖАМ ИЛИ ОБРАЗЦАМ

400005, г. Волгоград, пр. Ленина, д. 59

Тел.: (8442) 23-33-59, 23-59-35, 23-42-07, ФАКС: (8442) 23-02-75, WWW.VZTDM.RU

NEW





Пусть Зайца год несет удачу,
Доходов рост большой в придачу,
Проектов всех осуществление,
Полезных связей укрепление!

Пусть жизнь становится красивой
И вдохновляют перспективы,
Все исполняются желанья!
Успехов, счастья, процветания!

С уважением, Главный редактор
журнала «ДЕПО» Зайцев С. В.

2011

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»



20 ноября в Москве завершила свою работу IV Международная Выставка «Транспорт России». В этом году выставочная экспозиция составила 5600 м², на которой разместилось более 150 стендов ведущих компаний транспортного комплекса. Среди них ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Российские железные дороги», «Ростовский метрополитен», «Международный Аэропорт Шереметьево», «Аэропорт Внуково», «ГК Автодор» и другие.

Министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин отметил, что представленные в этом году инновационные проекты и разработки позволят наглядно продемонстрировать потенциал нашей страны. «Автомобильная дорога «Амур», арктический танкер «Кирилл Лавров», южный аэровокзальный комплекс аэропорта «Шереметьево», олимпийские транспортные объекты в Сочи, высокоскоростное железнодорожное движение на маршруте Москва — Нижний Новгород — все

это далеко не полный перечень проектов, которые представлены на выставке, - сказал Министр. — Они свидетельствуют о том, что антикризисные меры, принятые Правительством, позволяют транспортному комплексу не снижать темпов развития». Игорь Левитин так же отметил, что выставка «Транспорт России» стала не только площадкой для отчета о том, что уже сделано. Главная задача выставки сегодня определение вектора дальнейшего развития транспортного

комплекса России. Особое внимание Игорь Левитин обратил на экспозиции транспортных вузов. «В этом году в отраслевых экспозициях впервые представлены образовательные комплексы отраслей, — сказал он. — Это лишний раз демонстрирует связь транспортного образования с производством и подчеркивает высокую конкурентоспособность российских специалистов». Участники IV Международной Выставки «Транспорт России» единогласно отметили актуальность экспозиции и представленные проекты как важную составляющую будущего транспортного комплекса страны.

В рамках IV Международной выставки «Транспорт России» так же состоялся ряд важных подписаний, среди которых: подписание меморандума о



сотрудничестве в области организации дорожного движения между Министерством транспорта Российской Федерации и Европейской комиссией, а так же подписание меморандумов между ОАО «Международный Аэропорт Шереметьево» и Фондом «Единая страна» и ОАО «Международный Аэропорт Шереметьево» и ОАО «Аэропорт Внуково».

Второй день работы выставки был так же отмечен подписанием важного соглашения о сотрудничестве между ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и Группа компаний «Транзас». Предметом сотрудничества в рамках соглашения стало взаимодействие по сохранению и развитию научно-производственного потенциала в сфере разработки и производ-



портного комплекса, которые в свою очередь высказали заинтересованность в новых проектах, и наметили пути развития отрасли на следующий год.



ства продукции военного и гражданского назначения. Помимо этого, стороны планируют обеспечивать продвижение на внутренний и внешний рынки высокотехнологичной промышленной продукции.

Официальный орган печати Министерства транспорта Российской Федерации — газета «Транспорт России» выступила организатором деловых обедов по темам «Интеллектуальные транспортные системы как драйвер развития транспортной отрасли. Современные механизмы финансирования» и «Доступная транспортная среда и социальные аспекты ИТС», которые посетило более 60 человек. Мероприятие получило хороший отклик у участников.

Итогом работы выставки в этом году стало посещение экспозиции более чем 3500 специалистов транс-



ООО ДОТРАНСНАБ

ООО «Дортранснаб» - молодая развивающаяся компания с наиболее благоприятными внутренними условиями, что позволяет держать руку на пульсе индустрии железнодорожного транспорта, отслеживая новые тенденции и предлагая нашим клиентам качественный товар по наиболее низкой цене.

Реализуем запасные части для тепловозов серии ЧМЭ-3:

- тележка;
- механическая часть;
- охлаждение;
- гидромеханическая передача;
- дизельная часть;
- шатун;
- коленвал;
- нижняя часть картера;
- верхняя часть картера;
- крышка цилиндра и верхнее распределение;
- нижнее распределение;
- привод механизма распределения;
- РЧО (регулятор числа оборотов);
- предохранительный редуктор;
- привод насоса;
- масляные и топливные фильтры;
- насос для подачи смазки;
- всасывающий трубопровод;
- топливопровод;
- выхлопной трубопровод и турбовоздуходувка;
- топливоподающий насос;
- центробежный водяной насос;
- топливная система;
- электрическая часть;
- компрессор К2-ЛОК; и многое другое.

Собственное производство

- шестерни на масляные, водяные, маслопрокачивающие и топливоподкачивающие насосы;
- втулки шатуна, шатуна компрессора, масляного насоса, маслопрокачивающего насоса, топливоподкачивающего насоса;
- вальи на ГМР (гидромеханический редуктор) водяной насос (основной и дополнительный), топливоподкачивающий насос, масляный насос, маслопрокачивающий насос;
- пружины цилиндрические винтовые для тележки, подвески ГЭД, РЧО, гидроамортизатора, насосов;
- все виды прокладок и уплотнений из паронита для выхлопного коллектора, крышки цилиндра, водяных патрубков, насосов и друг их узлов и агрегатов;
- болт подвески рамы, гайка подвески;
- болт шатуна, гайка шатуна.



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

393761, Тамбовская область, г. Мичуринск, ул. Красная, д. 98,
тел./факс: 8 (47545) 9-29-06, 8-960-662-97-05
E-mail: dortrans2002@mail.ru, www.dortransnab.ru



ООО «ПК — Альянс»

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



Мы специализируемся на комплексных поставках запасных частей, материалов и комплектующих для вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий

Постоянно растущий ассортимент и неснижаемые остатки позволяют в кратчайшие сроки обеспечить потребность заказчика.

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

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

КАСКАД И ЖЕВСК

Работа:

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

Транспорт:

- транспортная компания
- контейнер
- вагон
- автотранспорт
- авиа

Производим:

Калорифер
 ТЭМ2.10.70.020

Тепловозы:

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

Сертификация:

ISO 9000, ГОСТ Р
 ИСО 9001-2001



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

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

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

Работая с нами вы приобретаете надежного партнера!



МАНЕВРОВЫЙ ЛОКОМОТИВ

С КОМБИНИРОВАННОЙ (ГИБРИДНОЙ) СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ ЛГМ 1



Двухосный гибридный локомотив предназначен для выполнения легких маневровых и хозяйственных работ на внутренних путях колеи 1520 мм промышленных предприятий, железнодорожных станций, ремонтных предприятий, предприятий путевого хозяйства, в том числе в закрытых строениях.

Учитывая разнообразие условий эксплуатации, локомотив выполнен с использованием комбинированной (гибридной) силовой установки, которая состоит из накопителей энергии, в частности, модуля тяговых аккумуляторных батарей и дизель-генераторной установки (ДГУ), с кузовом капотного типа, высокорасположенной боковой кабиной управления кругового обзора, на короткобазной двухосной экипажной части.

Компоновка локомотива выполнена по модульному принципу, с установкой модулей и блоков оборудования на раме, в отсеках капота и в подкабинном пространстве.

В одном из отсеков капота расположены стеллажи для размещения поддонов с аккумуляторными батареями. Конструкция стеллажей обеспечивает выкатку поддона для обслуживания аккумуляторов. Отсек оборудован вытяжной вентиляцией.

В других отсеках расположены блоки электрооборудования, преобразователи, электронные блоки системы управления, модуль дизель-генератора, оборудование других систем.

Доступ к оборудованию осуществляется через двери и люки капота, а также при снятых капотах, что обеспечивает более удобное проведение его обслуживания и ремонта.

Обе оси локомотива приводные от двух тепловозных тяговых электродвигателей. С рамой локомотива оси соединены посредством поводковых бунс через пружинные комплекты с вертикальными гасителями колебаний.

Ходовая часть в вышеперечисленном составе использована с серийного тепловоза ТМ18Д.

Конструкция рамы и капотов локомотива, предусматривает, как минимум, два варианта силовой установки: ДГУ мощностью 60кВт и 100кВт и модуля аккумуляторных батарей от 143кВт до 286кВт.

Расположение кабины управления обеспечивает условия видимости и обзорности в соответствии с действующими «Санитарными нормами» при движении в обоих направлениях.

Управление локомотивом производится одним машинистом.



Новый гибридный локомотив отвечает основным требованиям к современным маневровым локомотивам, которыми являются:

- максимальное использование энергии на создание силы тяги;
- минимизация энергетических затрат на вспомогательные нужды;
- снижение расходов на приобретение горюче-смазочных материалов;
- минимизация трудовых затрат в течение жизненного цикла, включая затраты на обслуживание и ремонты всех видов;

- высокие экологические и эргономические качества, удовлетворяющие действующим, а также перспективным отечественным и мировым стандартам.

В эксплуатации применение локомотивов данного типа обеспечит снижение затрат на дизельное топливо не менее чем на 40% (так как большая часть маневровой работы будет осуществляться с питанием от тяговых аккумуляторных батарей) на техническое обслуживание и ремонт, на размер платы за выбросы вредных веществ в атмосферу.

Модульный принцип, кроме того, позволит осуществлять замену модулей при выходе их из строя, сократив время простоя локомотива в ремонте.

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛОКОМОТИВА

Наименование параметров	Значение параметров	
	ЛГМ 1	ЛГМ 1-01
Эквивалентная мощность локомотива, кВт (л.с.)	203 (276)	386 (525)
Мощность дизель-генераторной установки, кВт	60	100
Энерговооруженность модуля тяговых кислотных аккумуляторных батарей, кВт	143	286
Осевая формула	1 _o -1 _o	
Статическая нагрузка от колесной пары на рельсы, не более, тс	18	
Тип тяговой передачи	Электрическая Обеспечивается одновременное и раздельное питание тяговых двигателей от ДГУ и тяговых аккумуляторных батарей	
Диаметр колес по кругу катания, мм	1050	
Ширина колеи, мм	1520	
Длина по осям автосцепки, мм	8350	
Габарит по ГОСТ 9238	0-ВМ	
Высота горизонтальной оси автосцепки от уровня головок рельсов, мм	1060 ± 20	
Эксплуатационная скорость, км/ч	20	25
Сила тяги максимальная при трогании с места, кН	96	180
Сила тяги расчетного режима, кН	40	76
Скорость в расчетном режиме, км/ч	5	9
Средне-эксплуатационный вес состава, т	500	900

Срок поставки 2 месяца.

Предоплата 50%, 50% после сдачи тепловоза.

Гарантийное обслуживание 2 года.

Разработчик и изготовитель:

ООО НПП «ПОЛЕТ»

Россия, 249039, Калужская обл., г. Обнинск, Киевское ш., 59а

Тел./факс: 8(48439) 9-71-69, 9-61-34, 4-38-77

E-mail: info@npppolet.ru

ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

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



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

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

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

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

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru

e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Вентиль ВВ-1 2ТХ.956.000 (1ТП.341.010.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-2 2ТХ.999.006 (1ТП.341.020.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-3 2ТХ.999.007 (1ТП.341.030.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-32 2ТХ.956.006 (1ТП.341.040.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-34 2ТХ.956.007 (2ТП.341.050.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ВВ-1113 2ТХ.959.049 (1ТП.341.070.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ЭВ-5 6ТС.295.005 (3ТП.341.150.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ЭВ-55 6ТН.295.055 (3ТП.341.180.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль ЭВ-58 6ТН.295.058 (3ТП.341.190.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль защиты ВЗ-57 6ТН.295.057 (3ТП.341.260.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Вентиль EV51/1 4-230922 (1ТП.341.240.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Выключатель ПВУ-5 6ТС.227.005 (4ТП.341.010.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Электромагнит тяговый ЭТ-54Б 2ТХ.959.010 (1ТП.341.290.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан КП-41 6ТН.399.041 (5ТП.341.060.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан КПЭ-99 6ТН.399.099 (5ТП.341.200.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан КЛП-101А (5ТП.341.240.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Клапан ЭПК-150И (5ТП.341.360.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Переключатель блокировочный БП-207 6ТН.264.207 (8ТП.341.010.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Регулятор давления АК-11Б (7ТП.341.020.000)	шт.	договорная	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62
Распределитель РЭП1-1-20	шт.	договорная	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 УГП 230/300;
- капитальный ремонт немецких кранов типа ЕДК грузоподъемностью 60, 80, 125, 250 тонн.

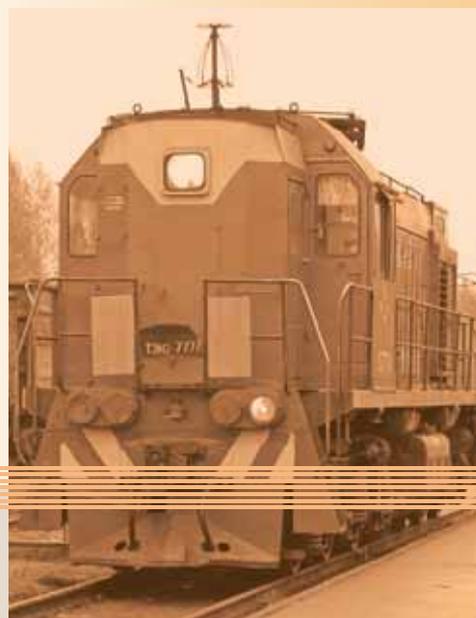
Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество

РФ, 440015, г. Пенза, ул. Аустрина д. 63 корп. 8.

Тел. (8412) 49 59 99, 49 57 77, 49 89 59, 49 66 02. Тел. представительства в Москве (499) 188 59 71

E-mail: asgpv@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 Д49.181.14сч
Валик ТЭМ2У.35.30.102-01 (ТЭМ2.35.30.1103)	Ключ динамометрический (сборка) Д50М.40.15	Приспособление для заводки поршня с кольцами в цилиндр 4Д49.181.14сч-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 Д49.181.47сч
Втулка ТЭМ1.35.30.128-01 (ТЭ3.14.1291)	Приспособление для опрессовки форсунок ЭД50.40.25	Приспособление для постановки и снятия рубашки цилиндра Д49.181.57сч
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 Д49.181.94сч
Опора балансира ТЭМ2.35.40.205 (ТЭ3.13.016)	Ключ торцевой 17Х22 5Д50.40.007	Обечайка для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливоподкачивающий ТЭМ2.20.55.000	Ключ S=50 (сборка) ЭД50.40.08	Приспособление для установки наконечника распылителя форсунки Д49.181.119сч
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 раскела коленавала 5Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147



ООО «Волгоградский завод тракторных деталей и нормалей»

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

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

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

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

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

Шпильки d M8-M20.

Шплинты d 3,2-6,3.

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

Все изделия по ГОСТ, чертежам или образцам

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

ООО «СЕНСОР ПЛЮС»

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



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



«МЕТЭКС»

454047 г. Челябинск, ул. Сталеваров, 7, оф. 218,
тел.: 8 (919) 110-5053, 8 (922) 218-00-41, (343) 253-83-94, (351) 735-41-03
E-mail: metex@inbox.ru, www.metexchel.opt.ru

СПЛАВЫ ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ:

- бронза, латунь, медные слитки, алюминий
- лигатура на основе алюминия (Al-Mn, Al-Mg, Al-Cu, Al-Ti).

ЛИТЕЙНАЯ ПРОДУКЦИЯ

- детали, втулки, круг из бронзовых латунных, алюминиевых сплавов
- литье чугунное

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ Ж. Д. ВПС

-башмак искробезопасный БК (латунный, алюминиевый)

Наименование	Ед. изм.	Цена, без НДС (руб)	Компания	Телефон
Пружина 100.30.002-0	шт	815	ВЗТДиН	(8442) 23-33-59,23-59-35
Пружина 100.30.004-0	шт	385	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

Наименование	Компания	Телефон
Башмак противооткатный, искробезопасный БК-Л (латунный) БК-А (алюминиевый)	ООО «МЕТЭКС»	(343)253-83-94, (351)735-41-03
Бронза в слитках (чушка), ГОСТ 614-97; ГОСТ 613-79; ГОСТ 493-79	ООО «МЕТЭКС»	(343)253-83-94, (351)735-41-03
Латунь в слитках (чушка), ГОСТ 1020-97	ООО «МЕТЭКС»	(343)253-83-94, (351)735-41-03
Медные слитки, содержание меди 98 – 99,5 %.	ООО «МЕТЭКС»	(343)253-83-94, (351)735-41-03
Изготовление втулок, деталей, контакторов, кругов из бронзовых, латунных, алюминиевых сплавов методом литья, по чертежам заказчика.	ООО «МЕТЭКС»	(343)253-83-94, (351)735-41-03

**Открытое акционерное общество
ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ**

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



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

ОАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ;
- реле электромагнитные РМ, промежуточные ТРПУ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;
- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);

- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А, выключатели pedalные ВП;
- колодки клеммные КЛ (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электроплитки ЭПЧ и др.

ОАО «ПЗТП» сертифицировано на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001, ГОСТ Р ИСО 14001-98.

Сертифицированы изделия, подлежащие обязательной сертификации, на ряд изделий получены «Декларации о соответствии».

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Арматура светосигнальная АС-1П (АС-4302)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок выпрямителей БВ (БВК)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-37
Блок регулирования напряжения БРН	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-38
Блок тахометрический генератора БТГ (БА)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-39
Вентиль электропневматический ВВ	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-40
Арматура светосигнальная АС-1МП (АС-4302)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-41
Элемент сопротивления шунтировки 0145.917.00.00.000, 0145.845.00.00.000	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-42
Ленточный резистор ЛР (ЛС)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-43
Панель с резисторами ПР (ПС)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-44
Реле времени РВ(ВЛ)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-45
Реле дифференциальное РД	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-46
Реле с высоким коэффициентом возврата РК	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-47
Регулятор напряжения вспомогательного генератора РНВГ (ППС-20)	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-48
Реле промежуточное ТРПУ	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-49
Электромагнит ЭТ	шт	договорная	ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-50



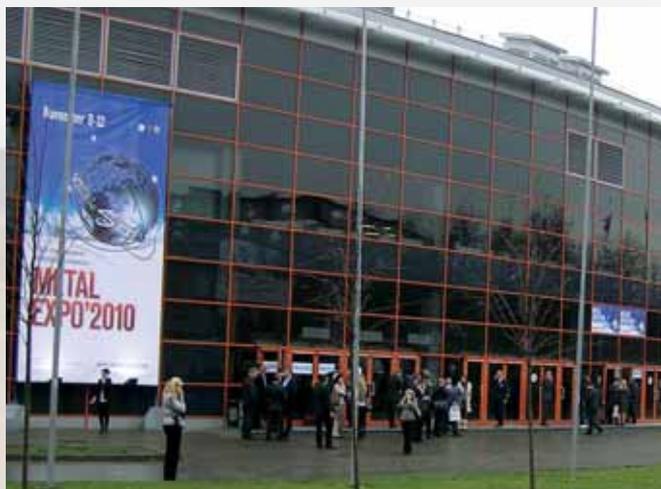
RailwayMarket.ru RailwayMarket.ru RailwayMarket.ru RailwayMarket.ru RailwayMarket.ru RailwayMarket.ru RailwayMarket.ru RailwayMarket.ru

Специализированная железнодорожная торговая площадка

www.railwaymarket.ru

«Металл-Экспо'2010»: 25% роста – не предел

С 9 по 12 ноября в Москве, на ВВЦ, состоялась 16-я Международная промышленная выставка «Металл-Экспо'2010», участие в которой приняли свыше 550 компаний из 28 стран мира. Представительный форум металлургов посетили более 23 000 руководителей и специалистов металлургических, машиностроительных, нефтегазовых, транспортных и строительных предприятий.



Международная промышленная выставка «Металл-Экспо» является ключевой индустриальной выставкой, основной переговорной площадкой для ведущих металлургических и металлопотребляющих компаний. На «Металл-Экспо'2010» свои экспозиции представили ведущие российские и зарубежные производители и поставщики черных и цветных металлов, производители оборудования и инжиниринговые компании: ММК, Северсталь, Металлоинвест, РТ-Металлургия, Мечел, ТМК, ОМК, Группа ЧТПЗ, УГМК, Корпорация ВСППО-Ависма, КУМЗ, ЧЦЗ, БМЗ, Днепрспецсталь, ArcelorMittal, SMS Group, Anshan Iron & Steel Group Corporation, Marcegaglia, Acerinox, Ruukki, RHI, Vesuvius, MetalForme, Padana Tubi, Dango & Dienthal, Henkel, China First Heavy Industries и другие лидеры индустрии.

В рамках конгресс-части форума прошли важные отраслевые научно-практические конференции с участием представителей бизнеса и государственных структур — свыше 40 мероприятий. На площадке «Металл-Экспо» состоялся координационный Совет металлургической промышленности при Министерстве промышленности и торговли РФ, на котором состоялось первое публичное обсуждение проекта плана развития металлургического комплекса страны на 2011-2013 гг. «Основной частью плана развития металлургического комплекса страны должно стать стимулирование спроса на металлопродукцию на внутреннем рынке. На мой взгляд, это самая актуальная задача на ближайшие три года», — заявил замминистра промышленности и торговли Андрей Дементьев. По его словам, план развития металлургического комплекса будет увязан со стратегиями развития смежных отраслей – судостроения, ТЭКа и автопрома. Как рассказал директор департамента базовых отраслей промышленности Минпромторга Виктор Семенов, около 200 предложений поступили от игроков рынка. Они систематизированы, структурированы по направлениям: стимулирование потребления, создание условий для модернизации и инноваций, поддержка экспортеров на внешних рынках. Объемы

производства металлопродукции вплотную приблизились к докризисным. Катализатором дальнейшего роста должно стать развитие внутреннего потребления. Руководители Русала, Базэла, НЛМК, Северстали, ММК, ТМК, ОМК, Группы ЧТПЗ и других крупнейших компаний страны рассмотрели актуальные проблемы отрасли, проанализировали состояние черной и цветной металлургии.

«На основании решения координационного совета Минпромторга можно говорить о новых важных векторах развития отрасли», — заметил Дмитрий Горошков, директор по сбыту Северстали. «Стало хорошей традицией присутствовать на Металл-Экспо не только в лице Череповецкого металлургического комбината, но и другими активами Северстали, входящими в дивизион Российская сталь - это и Северсталь-Метиз, и Ижорский трубный завод, и Северсталь-Инвест.

Трубная металлургическая компания традиционно уже 5-й год подряд провела на площадке выставки встречу с дилерами, на которую собрались более 200 руководителей металлоторговых компаний из всех регионов России. Заместитель генерального директора Сергей Билан отметил, что в 2010 году компании-дилеры увеличили объемы закупок и продаж трубной продукции.

Холдинг Металлоинвест планирует в 2010 г. увеличить производство железорудного концентрата на 20% до 38,4 млн т; окатышей – на 14% до 21,66 млн т по сравнению с 2009 г. (32 млн т и 19 млн т - соответственно). Об этом сообщил на прошедшей в рамках «Металл-Экспо'2010» пресс-конференции генеральный директор компании Эду-





ард Потапов. По его словам, компания намерена «в течение следующих 5 лет увеличить добычу железной руды на 30-40%».

Участие в форуме металлургов приняли ведущие российские компании и предприятия, специализирующиеся на производстве и дистрибуции цветных металлов и продукции их глубокой переработки, в том числе ВСМПО-Ависма, Каменск-Уральский металлургический завод, Ступинская металлургическая компания, УГМК-ОЦМ, Челябинский цинковый завод, Агрисовгаз, Алунест, ВМК Инвест, Артемовский, Балхашский и Калужский заводы ОЦМ, Альфа-Металл, ПилотПро, Гефест, Мост-1, Русалит и многие другие. Во время выставки прошел ряд конференций и семинаров, посвященных различным вопросам производства и применения цветных металлов.

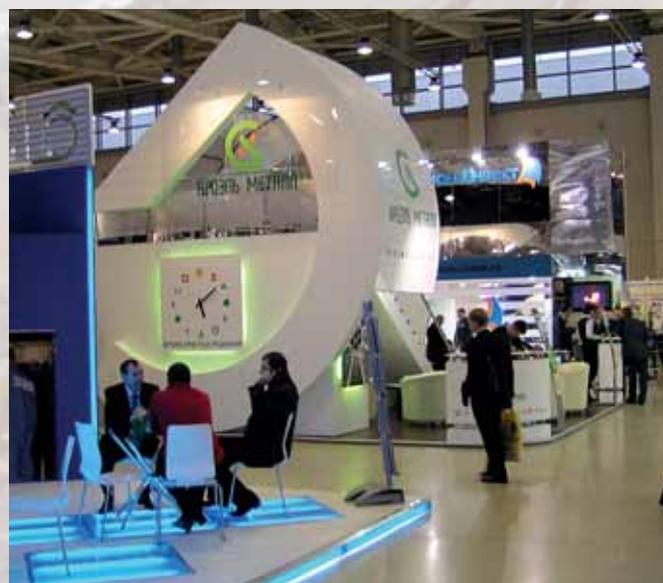
На «Металл-Экспо'2010» был представлен объединенный стенд ГК Ростехнологии, где демонстрировались производственные и сбытовые возможности Корпорации «ВСМПО-АВИСМА», Оборонпром, ВМЗ «Красный Октябрь», РТ Металлургия, СМК – металлургические активы, которые входят в Ростехнологии. «Любой завод, любая сбытовая структура холдингов и предприятий заинтересованы в участии в выставке – это носит не только имиджевый характер. Предприятие подтверждает свои позиции на рынке, показывает свои возможности. Металл-Экспо позволяет встретиться со своими потребителями в одном месте и сразу, - рассказал генеральный директор ТД РусСпецСталь Роман Модзгришвили. - Здесь и потребители чаще обычного общаются друг с другом, чем в обычной рабочей среде.

Свои возможности по поставкам оборудования и технологий продемонстрировали специализированные компании России и Украины: ОРМЕТО-ЮУМЗ, ЭЗТМ, Уральский инжиниринговый центр, Вебер Комеханикс, Аркада-Инжиниринг, ННМЗ, КАМИ-металл, Росмарк-сталь, Рэлтек, Днепротехсервис, Урал-Кран, Нординкрафт, Накал, Норд Приводы, Златоустовский машиностроительный завод, Литмашприбор и целый ряд других.

Зарубежные компании стремятся расширить свое присутствие на национальном рынке, емкость которого будет только увеличиваться. SMS Group, Voortman, Guss-Ex, Z&J Technologies, Olimpia 80, Gustav Eirich Maschinenfabrik, VSM, Ideal Werke, Beijing CMRC, S.M.A.C. и другие ведущие поставщики металлургического оборудования, технологий и инжиниринговых решений приняли участие в «Металл-

Экспо'2010», наряду с финской, чешской и китайской национальными экспозициями. Как рассказал руководитель отдела продаж в странах СНГ SMS Group Райнхард Реддель, до кризиса около 20-25% всего поставляемого компанией оборудования приходилось на долю российского рынка, в кризис сократилась до 4-5%. SMS Group надеется вернуться на уровень 20-25%, поскольку в 2011-2012 гг., по прогнозам, наступит оживление рынка. Многие зарубежные компании четыре дня провели в Москве в содержательном диалоге со своими традиционными партнерами и новыми контрагентами из России.

С 2011 года «МеталлСтройФорум» выделится в отдельный павильон. На ВВЦ будет задействован соседний павильон №69, где будут размещаться производители металлоконструкций, металлоизделий для стройиндустрии, а также оборудования для производства этих материалов. Павильоны №75 и № 69 будут соединены комфортабельным переходом. В 2011 году «МеталлСтройФорум» будет нацелен на гражданское и коммерческое, промышленное и инфраструктурное строительство. В рамках «МеталлСтройфорума» состоится конкурс на лучшие решения применения стали и алюминия в строительстве, конкурс среди разработчиков архитектурных и строительных систем.



15-18 ноября 2011 г. на «Металл-Экспо» будет представлено все многообразие современного оборудования, продукции черной и цветной металлургии, технологий и металлообработки. Усилия организаторов направлены на активное привлечение автопрома, транспортного машиностроения, нефтегазового комплекса и стройиндустрии, металлоизделий и алюминия для строительства. Прогнозируется, что площадь «Металл-Экспо'2011» увеличится на 25%. Под эгидой Минпромторга России будет организована экспозиция инновационных разработок в сфере металлургии, получивших гранты государства. Обсуждаются варианты проведения масштабной конференции, посвященной развитию трубопроводных транспортных проектов в России и странах СНГ. Конференц-программа 2011 года значительно усилится, что повлияет на качество участников и посетителей выставки. «Впереди у нас второе десятилетие 21 века — пора начинать отстраивать Россию», - убежден сопредседатель оргкомитета «Металл-Экспо» Александр Романов.

Оргкомитет «Металл-Экспо`2010»



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

«КОНСТАНТА-К»

606016, г. Дзержинск, Нижегородской обл., ул. Речная, д. 2-а, Тел./факс: (8313) 29-28-07, 29-29-91, 28-48-89, <http://www.konstanta-k.ru> e-mail: konstanta_k@mail.ru

Осуществляем экспортные поставки запасных частей к железнодорожной технике

- Запасные части к дизелям
- Запчасти к компрессорам
- Запчасти к тепловозам
- Контрольно-измерительные приборы
- Промышленное электрооборудование
- Запчасти собственного производства
- Запасные части к грузовым вагонам
- Материалы верхнего строения пути (ВСП) и шпалы
- Тепловозное электрооборудование
- Резино-технические изделия и прокладки




ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР

ООО РП «ЖСЦ» осуществляет поставки запасных частей, электрооборудования, узлов и агрегатов к железнодорожной технике.

Оказывает услуги:

- ✓ Ремонт тепловозов ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23, ТЭМ2
- ✓ Ремонт экипажной части ТГМ, ТЭМ и переформирование колесных пар
- ✓ Реализация тепловозов серий ТГМ, ТЭМ

(4732) 34-79-34, 34-69-34. E-mail: zsc06@yandex.ru, www.zsc06.ru
 Г. Воронеж, ул. Антонова-Овсеенко, д.1А

Собственник сдает тепловозы в аренду:

2ТЭ116, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, ТЭМ-2

8 (909) 061-78-00,
 8 (962) 913-33-39

ВРП Новотранс Общество с ограниченной ответственностью «Вагоноремонтное предприятие «Новотранс»»

- производство капитального и депоовского ремонта полувагонов, крытых вагонов, вагонов-платформ, 6-осных думпкар, нефтебензиновых цистерн, длинобазных вагонов для перевозки автомобилей, леса, контейнеров;
- ремонт колесных пар грузовых вагонов со сменой элементов;
- покраска грузовых вагонов;
- модернизация узлов и деталей грузовых вагонов, а именно:
 - тележек модели 18-100 (установка износоустойчивых элементов в узлах трения);
 - автосцепок (установка новой конструкции расцепного привода валика подъемника от саморасцепки вертикальных перемещений корпуса автосцепки на вагонах для перевозки опасных грузов);
 - установка тормозного оборудования с безрезьбовыми соединениями.

Тел.: 8 (3952) 79-85-31. E-mail: ekonach@vrpnovotrans.ru

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Секция радиаторная Р62.131.000	14 800	ООО «Константа-К»	(8313)29-28-07; 29-29-91; 28-56-18; 28-48-89
Запасные части к компрессору ПН-35	договорная	ООО «Константа-К»	(8313)29-28-07; 29-29-91; 28-56-18; 28-48-89
Поршневые кольца к тепловозу ТГМ-4	договорная	ООО «Константа-К»	(8313)29-28-07; 29-29-91; 28-56-18; 28-48-89
Карданный вал 325.10.100	83 000	ООО «Константа-К»	(8313)29-28-07; 29-29-91; 28-56-18; 28-48-89
Карданный вал 350.10.100	90 000	ООО «Константа-К»	(8313)29-28-07; 29-29-91; 28-56-18; 28-48-89

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

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Запасные части к тепловозам ТГМ23, ТГМ4,6, ТЭМ2, ЧМЭЗ.	договорная	ООО РП "ЖСЦ"	(4732) 34-79-34
Переформирование колесных пар ТГМ4,6, ТЭМ2.	договорная	ООО РП "ЖСЦ"	(4732) 34-79-34
Ремонт тепловозов ТГМ4,6, ТЭМ2, ЧМЭЗ	договорная	ООО РП "ЖСЦ"	(4732) 34-79-34
Материалы ВСП.	договорная	ООО РП "ЖСЦ"	(4732) 34-79-34
Продажа тепловозов ТГМ23, ТГМ4,6, ТЭМ2.	договорная	ООО РП "ЖСЦ"	(4732) 34-79-34

Общество с ограниченной ответственностью

665824, Иркутская область,
г. Ангарск, 205 кв., 3 дом, 317
офис, (3955) 546-223



Дополнительные работы, выполняемые исполнителем по желанию заказчика в независимости от объема ремонта:

ООО «Трансдизель Ремонт» силами высококвалифицированных бригад производит разовое, сервисное обслуживание, средний и капитальный ремонт тепловозов. Выполняет следующие объемы ремонта: Т0-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3, КР-1, КР-2, КРП для тепловозов серий ТЗМ1, ТЗМ2, ТЗМ-7, ТЗМ15, ТЗМ18, ТЗ-3, 2ТЗ-10, ТГМ-23, ТГМ4, ТГМ6; дизельных двигателей внутреннего сгорания Д6, Д12, Д49, 6-Д49, ПД1М, ПД4А, 6ЧН21/21; унифицированных гидропередач УГП 230, УГП 350-500, УГП 750-1200, ремонт ДГУ Д50 ПДГ1М и 1-ПДГ4А. А также осуществляем ремонт любой сложности отдельных узлов и агрегатов (компрессор, турбокомпрессор, редуктор и т.д.). Обеспечивает комплексное обслуживание отдельных предприятий с предоставлением полного спектра услуг по ремонту и обслуживанию техники, включая оформление технических документов, подтверждающих проведение ремонта и необходимых для безопасной эксплуатации железнодорожной техники согласно требованиям Государственных надзорных органов.

Гарантийное обслуживание предоставляется на все виды выполняемых работ: Т0-3 – 30 дней, ТР-1 – 3 месяца, ТР-2 – 6 месяцев при условии соблюдения заказчиком требований по техническому обслуживанию и эксплуатации тепловоза, изложенных в правилах и другой нормативно-технической документации.



На сегодняшний день наше предприятие сотрудничает со следующими организациями:

1. ООО УК «Трансервис»
2. ОАО «Саянскхимпласт»
3. ООО «Байкалнефтецентр»
4. ЗАО «Енисей Локомотив Гарант»
5. ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут»
6. ОАО «Алроса-Терминал»
7. ОАО «Тыретский солерудник»
8. ОАО ПО «Усольмаш»

1. Окраска тепловоза и всех видов грузовых вагонов (полувагоны, цистерны и т.д.)
2. Ремонт водяных, масляных, топливных насосов с их полной разборкой и заменой сальниковых узлов и уплотнений
3. Ремонт шатунно-поршневой группы
4. Ремонт секций холодильника
5. Замена масла дизеля
6. Замена аккумуляторных батарей
7. Замена колесных пар

**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 Т0-3; текущего ремонта ТР-1, 2, 3;
- среднего и капитального ремонта гидропередачи УГП-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**

Votum® ПРОИЗВОДСТВО ОБОРУДОВАНИЯ НК

УД4-Т "ТОМОГРАФИК"

**Дооснащение в соответствии с
СТО РЖД 1.11.002-2008**

ЭМА комплект толщинометрии для боковых рам тележек

Комплект специализированного программного обеспечения (СТО РЖД)

Комплект настроечных образцов СОС 32.006-2002, СОС 32.008-2009 (№1, №2)

Сканирующее устройство цельнокатаных колес УСК-5Т

Сканирующее устройство оси УСО-1Т

Москва, Кронштадтский б-р, д. 7
 Т/ф: +7(495) 225-99-60, 518-94-32 www.votum.ru

**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 speedometerов на ТГМ-23.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Все виды ремонтов тепловозов серий ТГМ, ТЭМ.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
КР с продлением срока службы ГПМ кранов на ж/д ходу	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Замена/Восстановление/Модернизация электрической схемы кранов на ж/д ходу.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62
Установка приборов и систем безопасности тепловозов ТГМ, ТЭМ.	договорная	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62

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

Наименование	Ед. изм.	Компания	Телефон
Колодки тормозные узноколейные (колодки тормозные для узноколейки) сч-24 №750.04.02.901	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Клапаны ЭПК-150и, ЗМД, З-1, ЭПК, 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 Форсунки 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 узноколейные 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-К1, ТУЗ-48, ТЭ-3П, ТУДЭ-1, ТР-К, ТР1-02Х, Т419, РТБ-1М	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99
Давление: ИД1-1,5 ; АК116, 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, 228-ЧП, 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 НВУ01-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 ШП, СШП, 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, ТУЗ.	шт.	ВЕРТЕКС	(34147) 44-2-98/99

МНПП ТЕХНОПРИБОР



125047, г. Москва,
ул. Сельскохозяйственная, д. 12а
Тел.: **(499) 181-55-16,**
(499) 181-18-50
Факс.: **(499) 761-36-70**

e-mail: dorzay@mail.ru
www.mnpp.ru



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

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

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

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

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



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

ЭлТехПрод-запасные части к электрическим аппаратам для тягового и подвижного состава.
Каталог www.eltehproud.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.

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Башмак горочный	87.39.00СБ	662,50	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Башмак горочный искробезопасный	БК-1Л	3 000,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Боёк	Д50.10.017	200,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вал гибкий привода скоростемера	В124-2600	4 000,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вал карданный	ТЭМ1.85.50.051	4 425,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вал карданный	ТЭМ2.85.50.035	4 425,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вал карданный	ТЭМ2.85.50.042	5 250,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вентиль э/пневматический	ВВ-32, (75В)	1 375,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вентиль э/пневматический	ВВ-1113, ВВ1, ВВ3, (75В)	1 537,50	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 1-3,5,6 опор	Д50.02.005-1А	3 250,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной 4 опоры	Д50.02.006-1А	4 000,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вкладыш коренной упорный	Д50.02.007-1А	6 750,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вкладыш МОП(пара)	8ТХ.263.178 / 179	16 250,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Втулка цилиндра	Д50М.01.002	16 500,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Выхлопной коллектор	1-ПД4.18-1 (2Д50.18-1)	81 250,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Головка кардана	А36-С2	1 225,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Диафрагма	34.06.00.05-006	31,25	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Диск муфты	ТЭМ2.85.60.162	68,75	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Диск муфты	ТЭМ1.40.20.116	68,75	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Замок дверной	ТЭМ2.53.01.064	3 125,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Индикатор давления	ИД-1-0,6Мпа; ИД-1-1,5Мпа	4 375,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Калорифер (без электродвигателя)	ТЭМ2.10.70.020	17 500,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Клапан максимального давления	№ 3МД	2 000,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Клапан нагнетательный / Клапан всасывающий	34.06.01.00-017сб / 34.06.02.00-010сб	937,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Колесо вентилятора охлаждения ТЭД	ТЭМ1.10.60.014 / ТЭМ1.10.61.014	7 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Колодка тормозная гребневая локомотивная тип "М"	ТЭМ1.40.60.024	525,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо компрессионное ЦВД	34.08.00.02-009	187,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо компрессионное ЦНД	34.05.00.04-002	187,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо маслосъёмное ЦВД	34.08.00.03-006	187,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо маслосъёмное ЦНД	34.05.00.05-009	187,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо поршневое (маслосгонное)	Д50.04.007	725,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо поршневое (трапецеидальное)	Д50.04.011А	500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо поршневое (уплотнительное)	Д50.04.006	412,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо уплотнительное	КУ, ГОСТ 38-72	12,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо уплотнительное форсунки	Д50.17.016	62,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Комплект РТИ для дизеля Д50		2 625,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Комплект тепловозных аккумуляторов	32ТН-450У2	160 000,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Контактор	ПК753Б	21 250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Контактор	ТНПД-114	7 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Контактор	ТНПМ-121 (НТН1-20)	5 000,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кран вспомогательного тормоза в сборе	№ 254	7 875,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кран машиниста в сборе	№ 394	11 875,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Крестовина кардана	53А-220-1025-02	договорная	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Крышка цилиндра голая	Д50С.06	30 250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Крышка цилиндра в сборе	Д50С.06.1сб	46 250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Лампа прожекторная	КГМ75-600	325,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Лампа тепловозная	РН-60-4,8	27,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Лампа тепловозная	Ж-80-60	25,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Лента скоростемера (коробка 43шт.)	СЛ-2 Р-376	договорная	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Насос водяной в сборе	Д50.11сб	22 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Насос масляный в сборе	2Д50.12-4	24 125,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Пластина клапана большая / Пластина клапана малая	34.06.01.03-018 / 34.06.01.04-015	75,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Плунжерная пара (d=40 мм.) / Плунжерная пара (d=46 мм.)	Д50.27.104сб-1 / Д50.27.104сб-3	1 375,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Поршень (выпуск до 1989г. / после 1989г.)	ПД1М.04 / 1ПД4.04.001	16 250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Привод двухмашинного агрегата	ТЭМ2.85.60.017	23 125,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Прокладка медная	34.06.00.08-007	100,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Прокладка секции охлаждения	ТЭМ1.10.30.120	22,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Пружина клапана	34.06.01.05-012	22,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Распылитель форсунки	Д50.17.101сб	900,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Регулятор давления	№ ЗРД	5 625,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Регулятор напряжения	БРН ЗВ	6 000,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ремень	A-1250	43,75	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ремень	Б-2240	125,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Рукав	№ Р17Б	562,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Сальник самоподжимной	Д50.10.115 / Д50.10.116	250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Сальник самоподжимной	Д50.34.114	475,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Светильник (местонахождение машиниста)	ЛО-80	1 687,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Светильник (освещение кабины машиниста)	СЖ-6	325,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Светильник (освещение подрамное, машинное помещение)	ЛУЧ М-01(с решеткой) / ЛУЧ-60	775,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Светильник (освещение пути следования локомотива) комплект	НВУ-01-М-60-001(бел.) / 002 (крас.)	6 625,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Секция радиаторная масляная	ТЭЗ.02.005	18 750,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Секция радиаторная унифицированная	7317.000	16 875,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Скоростемер локомотивный	ЗСЛ2М-150П	56 250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Стекло водяного бака	ТЭМ2.10.11.107	93,75	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Стекло топливного бака	ТЭМ2.20.08.104	368,75	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Топливоподкачивающая помпа	2Д100.32.010	7 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Тумблер	ТВ1-1, ТВ1-2, ТВ1-4	100,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ф/элемент грубой очистки топлива	И-526	87,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ф/элемент тонкой очистки масла	И-417(НАРВА)	200,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ф/элемент тонкой очистки топлива	«Реготмас 540» (И-511)	87,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Форсунка в сборе	Д50.17.1сб	2 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Чехол утеплительный верхний		4 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Чехол утеплительный боковой		5 250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Чехол опоры скольжения		625,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Шестерня ведущая (z=17)	ТЭМ2.35.10.114	7 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Щетка э/д П22М	ЭГ-74	договорная	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Щетка 2-х машинного агрегата	ЭГ-14	договорная	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Щетка генератора ГП-321	ЭГ-14	договорная	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Щетка тягового электродвигателя ЭД-118	ЭГ-61А	договорная	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Электродвигатель калорифера	ДВ-75	4 375,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92

Пост-релиз
III Международной конференции и выставки
«Энергосберегающие и ресурсосберегающие технологии
на железнодорожном транспорте – инвестиции в будущее»



Конференцию и выставку организовало ОАО «РЖД». Приветственное слово участникам направил президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин. На конференции выступил старший вице-президент компании В.А. Гапанович.

В конференции и выставке приняли участие около 150 представителей организаций и предприятий, связанных с производством и эксплуатацией транспортной техники. Среди них представители Департаментов ОАО «РЖД», Министерства энергетики Россий-

1 декабря 2010 г. в Москве состоялись конференция и выставка, посвященные решению вопросов энерго- и ресурсосбережения на железнодорожном транспорте.

Основной целью явилось обсуждение и разработка рекомендаций по внедрению инновационных технологий в ОАО «Российские железные дороги», определение приоритетных направлений по инвестициям в рассматриваемой области техники и технологий.





ской Федерации, государственной корпорации «РОСНАНО», железных дорог, научно-исследовательских и учебных институтов, проектно-конструкторских бюро и других организаций. Представители более 30 отечественных фирм, организаций и предприятий показали в своих докладах на конференции и в экспонатах на выставке инновационные решения в области экономии энергии и других видов ресурсов. В конференции приняли участие сотрудники зарубежных железных дорог и компаний из Германии, Белоруссии, Чехии и других стран. Широко были представлены средства массовой информации.

Было заслушано 32 доклада и сообщения, в которых нашли отражение вопросы: автоведения пассажирских поездов по энергооптимальным расписаниям, экономии ресурсов в хозяйствах электрификации, автоматике и телемеханики ОАО «РЖД», контроля расхода топлива на локомотивах, использования светодиодной техники, со-



вершенствования систем электроснабжения при тяге поездов и в стационарной энергетике и другие. Все доклады вызвали большой интерес у участников конференции.

В заключении были приняты рекомендации, в которых отражены основные вопросы энерго- и ресурсосбережения на железнодорожном транспорте.

По итогам конференции будут изданы труды конференции, в которых публикуются все представленные доклады, тезисы докладов и сообщения.

Следующая конференция по энерго- и ресурсосбережению на железнодорожном транспорте состоится в 2011 году.



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

Отгрузка в кратчайшие сроки!



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

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

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УРАЛА



Поздравляем своих друзей, коллег и партнеров с Новым 2011 годом и Рождеством! Желаем всем крепкого здоровья, удачи и благополучия в бизнесе и жизни. Благодарим за совместную работу в 2010 году.
 Генеральный директор Валерий Андреевич Мохов



г. Екатеринбург, тел./факс: (343) 218-31-52, e-mail: moxov@k66.ru, www.teplovoz.org

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
ТГК-2, 1984 г.в.,	шт.	низкая	ООО «Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
ТГМ-23, КР – 2005 г., 1980 г.в.,	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	moxov@k66.ru
ТГМ -23, СР – 2008 г., 1986 г.в.,	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	www.teplovoz.org
ТГМ-4, 1985 г.в.,	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	912-656-21-36
ТГМ-4, 1983 г.в., КР – 2007 г.	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
ТЭМ-2М, 1978г.в., КР-2008г., двиг. ЗАД-49 - 1200 л.с.,	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	moxov@k66.ru
ТЭМ-18, 2002 г.в., КР 2010 г.	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	www.teplovoz.org
Ремонт тепловозов	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	912-656-21-36
Оборудование СЦБ и связи	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	(343) 218-31-52
Материалы ВСП	т	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	moxov@k66.ru
Колодка локомотивная гребневая	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	www.teplovoz.org
Железнодорожный инструмент	шт.	договорная	ООО «Железные дороги Урала-М»	912-656-21-36



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 20022.5-93
 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 (из древесины хвойных пород), пропитанная каменноугольным маслом	ГОСТ 78-2004, тип II. Пропитка по ГОСТ 20022.5-93.	737-50	ООО «Юкон»	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип А3 (из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	112120-00	ООО «Юкон»	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип А4-2(из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	91460-00	ООО «Юкон»	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип Б1 (из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	105010-00	ООО «Юкон»	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип Б2 (из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	85443-00	ООО «Юкон»	(48751) 5-28-31; 5-43-82

ООО «МОДУС-ТРАНЗИТ»

предлагает

**ПОСТОЯННЫЙ
АССОРТИМЕНТ
ПРОДУКЦИИ
НА СКЛАДЕ**

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы Р65 магистральные;
- Рельсы промышленные РП65;
- Крановые рельсы;
- Рельсы остряковые;
- Рельсы контррельсовые;
- Рельсы трамвайные;
- Рельсы Р50, Р43;
- Рельсы узкой колеи Р33, Р24, Р18;
- Накладки;
- Подкладки.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб/тн	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь	77,018	393	44500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70 (м/д11,0м+20%/д ДМЗ)	40,000		53500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (м/д11,0м+20%/д ДМЗ)	51,000		50500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д11,0м+20%/д ДМЗ)	53,000		50500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	64,000	239	38800	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна Д65 НТМК-НСМЗ	4,673	610	33000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна КД65 НТМК-НСМЗ	9,193	948	36000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна КБ50 НТМК-НСМЗ	40,000	5839	35500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна ДН6-65 НТМК-НСМЗ	60,000	7109	29000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Клемма ПК НТМК-НСМЗ 08/09/10	30,000		36500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

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



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

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

Компания «Стройпуть-А» поставляет материалы и путевой инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ.

Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть-А».



Общество с ограниченной ответственностью
«Компания «ГЕРТ»

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



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

ООО «Проммеханизация»

Предлагает к поставке

- рельсы Р-65 (6/1) 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



ЛСК

ПРЕДЛАГАЕМ К ПОСТАВКЕ

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

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
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
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
Подкладка Д65; КБ65; Д50; КБ65	шт.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Шпала: ЖБ и дерево	шт.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
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

ООО «РОСТЕХСТРОЙ»
Рельсы, шпалы и другие МВСП

Рельсы

- рельсы Р65 до 25м по низким ценам (новые, I, II, III кат. годности)
- возможна отгрузка рельс 25м железнодорожным и автомобильным транспортом

Шпалы

- деревянные ГОСТ и ТУ
- железобетонные новые и б/у.

603003, г.Нижний Новгород, улица Свободы, д.63 оф. 220
Телефоны: 8(910) 791-75-44, 8(920) 253-59-19, 8(831) 273-19-47
Сайт: <http://rostehstroy.ru>, e-mail: rtsnn@mail.ru



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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы Р65 (12,5м; 25м) I кат годности с погрузной на вагон или сцеп (с ГЖД)	т	16800р/т	ООО "Ростехстрой"	8 (910) 781-75-44, 8 (920) 253-59-19
Рельсы Р65 (12,5; 25м) II кат годности с погрузной на вагон или сцеп (с ГЖД)	т	14250р/т	ООО "Ростехстрой"	8 (910) 781-75-44, 8 (920) 253-59-19
Рельсы Р65 (12,5; 25м) резерв с погрузной на вагон или сцеп (с ГЖД)	т	30000р/т	ООО "Ростехстрой"	8 (910) 781-75-44, 8 (920) 253-59-19
Подкладка ДН65, Д65 (с ГЖД)	т	12000р/т	ООО "Ростехстрой"	8 (910) 781-75-44, 8 (920) 253-59-19
Накладка 1Р65 резерв (с ГЖД)	т	30000р/т	ООО "Ростехстрой"	8 (910) 781-75-44, 8 (920) 253-59-19

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!



ООО МЕТАПРОМ

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

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

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

**Коллектив
ЗАО ЖЕЛДОРКОМПЛЕКТ
- Екатеринбург**

**ПОЗДРАВЛЯЕТ КОЛЛЕГ
С НАСТУПАЮЩИМ 2011 ГОДОМ
И РОЖДЕСТВОМ!**

**Желаем процветания, успехов во всем
и крепкого здоровья!**

www.rwtools-ekb.ru

Т/ф: (343) 228-34-51 (52,53,54,55)

 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЧЕЛЯБКМПЛЕКТ
Современный отечественный и зарубежный путевой инструмент

Домкраты, рихтовщики, разгонщики,
рельсоре́зы, рельсосверлильные станки,
путеизмерительный инструмент.

*Доставка приобретенного товара в
регионы различными видами транспорта*

 (351) 729-81-23 www.chelcom74.ru
Email: info@chelcom74.ru

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Воздуходувное ранцевое устройство РВ-770	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-51
Рельсоре́зный станок РРШ-80 (бенз. двиг. «Штиль»)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-52
Рельсосверлильный станок СТР-3 (СТР-2, РСС-Э с фаскосъемником)	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
Колодка тормозная гребневая/безгребневая, композиционная	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 РНО4 (Р-25, Р25-2)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-53
Домкрат путевой 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 ЦУГ-1 (ЦУГ-3, ПШ-1520)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-53
Шаблон универсальный ОО316 (НОР)	www.rwtools-ekb.ru	ЗАО «Желдоркомплект-Екатеринбург»	(343)228-34-54

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсосверлильный станок СТР-2Д, РСС	шт.	от 110000	ООО "Челябкомплект"	(351) 729-81-23
Станок рельсоре́зный РР-80 и аналоги	шт.	от 90000	ООО "Челябкомплект"	(351) 729-81-23
Шпалоподбойка	шт.	от 8000	ООО "Челябкомплект"	(351) 729-81-23
Домкраты ДПГ-10/200, ДПГ-18, ДПВ-12м	шт.	от 6000	ООО "Челябкомплект"	(351) 729-81-23
Электроагрегат АБ-2, АБ-4	шт.	от 60000	ООО "Челябкомплект"	(351) 729-81-23

ЗАО «ЭНЕРСИ»

Комплексное снабжение предприятий спецодеждой, спецобувью, средствами индивидуальной защиты и обтирочными материалами



- перчатки спилковые комбинированные, усиленные
- перчатки спилковые комбинированные утепленные
- перчатки трикотажные с ПВХ 10-й класс
- перчатки трикотажные с ПВХ «Люкс»
- перчатки трикотажные с латексным покрытием
- перчатки с нитриловым покрытием
- Техник КП, КЧ, РП, РЧ
- перчатки КЩС тип 1, тип 2
- респиратор «Лепесток»
- респиратор «У2К»
- респиратор «Кама Бриз»
- респиратор «Бриз» 2201 (РПГ-67) Марки А1, В1, К1
- респиратор 3М 8101
- респиратор 3М 8102
- респиратор 3М 8812
- респиратор 3М 8822
- респиратор 3М 9312
- респиратор 3М 9322
- респиратор 3М 9332
- респиратор 3М 9914
- полумаска 3М 6200
- Ветошь «Стандарт»
- Ветошь х/б трикотаж

Россия, Удмуртская республика,
г. Ижевск, ул. 5-я Подлесная, 16
(3412) 37-38-80, 37-98-18, 37-69-19
E-mail: glant@bk.ru, maj-a@bk.ru



Название /описание	Ед. изм.	Цена в руб. с НДС	Компания	Телефон
Маска СОМ3-55 оранжевая/белая	Шт.	130,32	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Щиток сварщика НН7 Премьер-2	Шт.	322,14	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Щиток сварщика с автоматическим затемнением НН12 CRYSTALINE -Универсал	Шт.	5993,70	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор Бриз	Шт.	19,50	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Противогаз шланговый ПШ-1Б-20	Шт.	6082,90	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 8101	Шт.	15,50	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 8102	Шт.	22,18	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8812	Шт.	86,44	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 8822	Шт.	98,12	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 9312	Шт.	107,43	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 9322	Шт.	132,57	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 9332	Шт.	228,32	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 9914	Шт.	170,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 9925	Шт.	323,60	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Панорамная маска ППМ-88 (без коробки)	Шт.	856,44	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Рукавицы х/б с брезентовым наладонником	Пар.	23,08	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Рукавицы брезентовые, плотн.550г/м2	Пар.	27,01	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Рукавицы суконные (шинельное сукно)	Пар.	49,61	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Рукавицы брезентовые 2-ой наладонник	Пар.	32,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Рукавицы НМРС	Пар.	71,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Рукавицы утепленные (диагональ/ватин)	Пар.	38,95	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Рукавицы утепленные с брезентовым наладонником (диагональ/ватин/брезент)	Пар.	47,05	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Вачеги	Пар.	167,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Перчатки трикотажные Люкс 5-нитка	Пар.	11,90	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Перчатки трикотажные с ПВХ 10-й класс (4-х нитка)	Пар.	13,30	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Перчатки трикотажные с ПВХ Люкс (5-нитка)	Пар.	14,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Перчатки нитриловые (крага, покрытие ладони)	Пар.	95,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Перчатки нитриловые (трикотажный манжет, полное покрытие)	Пар.	99,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Перчатки нитриловые (трикотажный манжет, покрытие ладони)	Пар.	94,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Перчатки нитриловые (крага, полное покрытие)	Пар.	100,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Перчатки хозяйственные Эффект	Пар.	27,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Перчатки Дуэт, кислотозащитные, тип 1	Пар.	60,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Ветошь Стандарт (60% х/б, полиэфир 40%)	Кг.	30,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Ветошь х/б трикотаж (100% х/б тонкий трикотаж)	Кг.	43,60	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Холстопршивное полотно, 1600мм	М.	30,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Ботинки кожаные литые	Пар.	590,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Сапоги комбинированные литые	Пар.	640,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Подшлемник трикотажный	Шт.	80,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Шапка трикотажная	Шт.	95,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Подшлемник ватный	Шт.	110,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80

ОБЗОР ПОЛЕЗНЫХ НОВИНОК НА РЫНКЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Уважаемые читатели, предлагаем Вашему вниманию описание новой модели воздуходувного устройства от фирмы ECHO.



Технические характеристики

Модель	Ед. измерения	RB-770
Масса:	кг	10.8
Размеры:		
Длина	мм	375
Ширина	мм	490
Высота	мм	475
Двигатель:		
Тип		Двухтактный одноцилиндровый с воздушным охлаждением
Объем двигателя	мл (см ³)	63.3
Максимальная мощность	кВт	3.1
Скорость вращения двигателя при максимальной мощности	оборотов/мин	6900
Максимальные обороты двигателя	оборотов/мин	6900
Рекомендованный холостой ход	оборотов/мин	2500
Карбюратор		Диафрагменного типа
Зажигание		Маховик магнето – система CDI
Свеча зажигания		NGK BP6MR8Y
Стартер		Автоматическая пружинная система
Объем воздуха с прямой трубой	м ³ /ч	1440
Топливо		Рекомендованный неэтилированный бензин с октановым числом 92.
Масло		Двухтактное моторное масло, стандарта ISO-L-EGD (ISO/CD 13738), JASO уровня FC, FD и ECHO Premium
Топливная смесь		Бензин/масло(2%) 50:1
Объем топливного бака	л	2.02
Уровень давления звука (ISO 22868) LpAeq	дБ(а)	97.7
Гарантированный уровень мощности звука (200/14/EC) Lwa	дБ(а)	112
Уровень вибрации (ISO 22867)	м/с ²	2.1

Самое большое и мощное заплочное воздуходувное устройство в линейке воздуходувок этого производителя, предназначено для выполнения работ на больших площадях.

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.

Мы привели данные о темпах восстановления мостов через реки. Темпы восстановления железнодорожных линий также были чрезвычайно высокими и составляли до 20—50 км в сутки, причем под огнем противника!

О масштабах восстановительных работ на освобожденной в 1943 г. территории СССР дают представление следующие данные:

Главные пути, тыс. км	17,8
Вторые пути, тыс. км	2,1
Станционные пути, тыс. км	1,7
Малые мосты:	
количество, тыс. шт	3,3
общая длина, тыс. м	40,9
Большие и средние мосты:	
количество	501
общая длина, тыс. м	48,1
Провода связи, тыс. км	201,2
Локомотивные депо	7,2
Пункты водоснабжения	812
Служебно-технические здания, тыс.м ³	329,6
Вокзалы	170
Мастерские	26
Земляные работы, млн.м ³	2,1
Укладка станционных путей, тыс. км	1,7
стрелочных переводов, тыс. шт.	13,3
Балластировка пути, тыс. м ³	330,0

Можно сказать, что разрушение и восстановление железных дорог в период военных действий, особенно во второй мировой войне, осуществлялось в огромных масштабах.

Железные дороги задумывались их создателями не для войны, а для мирных целей, для перевозок пассажиров и грузов. Пусть эти цели и будут главными целями железнодорожного транспорта.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Научно-исследовательские центры железных дорог мира

Направленность и организация научно-исследовательской работы на железнодорожном транспорте в различных стра-

нах мира определяются достигнутым уровнем социально-экономического развития, современным состоянием и тенденциями развития технических средств, прогнозом потребностей в перевозках и другими факторами.

Научные разработки в разных объемах ведутся по вопросам: экономики железнодорожного транспорта; рационализации управленческих, организационных и социальных систем на железных дорогах; оптимизации процесса перевозок; эксплуатационного использования тягового подвижного состава, включая испытания, техническое обслуживание и ремонт; испытаний современной техники и технологии в путевом хозяйстве; технического развития и организации управления вагонным хозяйством; испытаний стационарных электрических тяговых устройств; железнодорожной техники связи, СЦБ и сортировки вагонов; технологии и качества материалов, применяемых на железнодорожном транспорте; использование вычислительной техники для решения задач прикладного характера; сокращения расхода энергии; улучшения климатических условий пассажирских и изотермических вагонов.

В ряде стран ведущей организацией, выполняющей научные и экспериментальные работы, является научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта. Научные исследования на железнодорожном транспорте России проводят пять научно-исследовательских институтов — Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ), Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт средств автоматизации на железнодорожном транспорте (НИИЖА), Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожной гигиены (ВНИИЖГ), Центральный научно-исследовательский институт информации, технико-экономических исследований и пропаганды железнодорожного транспорта (ЦНИИТЭИ) и Научно-исследовательский институт мостов (НИИМостов) и транспортные высшие учебные заведения.

Главным научно-исследовательским центром является ВНИИЖТ, 23 научных отделения которого охватывают своими исследованиями все стороны работы и развития железнодорожного транспорта. Институт имеет экспериментальное кольцо, опытные и экспериментальные заводы, проектно-конструкторские бюро, вычислительный центр, специализированные стационарные лаборатории и передвижные вагоны-лаборатории.

Головная научно-исследовательская организация Британских железных дорог — Центр научно-технических исследований в Дерби — одна из крупнейших в мире научно-исследовательских организаций, занимающихся проблемами железных дорог и наземного рельсового транспорта. Центр располагает развитой лабораторной

базой, позволяющей вести исследования в области железнодорожного и гражданского строительства, материаловедения, машиностроения, электротехники, управления движением поездов и собственным вычислительным центром.

В Германии исследования в области железнодорожного транспорта для Государственных железных дорог ведутся в институте транспорта, строительства и эксплуатации железных дорог (ИТСЭ) при университете Ганновера.

Научно-исследовательские разработки по созданию метода оценки опасности перевозимых грузов проводит научно-исследовательский институт во Франкфурте-на-Майне. При министре транспорта Германии более 40 лет назад создан научный совет. В состав совета входят ученые и специалисты, имеющие большой опыт в сферах транспортной деятельности, — экономисты, инженеры, социологи — всего 21 чел. Совет работает на общественных началах. Он выражает мнение своих членов, а не министерства; в этой связи он свободен в выборе тем для разработки. Деятельность научного совета концентрируется в основном на выработке принципиальных мнений по основным вопросам транспортной политики, обобщении точек зрения по актуальным вопросам транспортной политики, а также на консультациях министру и руководящим работникам министерства транспорта Германии.

Основные научно-исследовательские работы на железных дорогах США ведет Ассоциация американских железных дорог (ААНЖД в частности Отделение исследований и испытаний этой Ассоциации). С 1982 г. транспортный испытательный центр Федеральной железнодорожной администрации (ФЖА) в Пуэбло (штат Колорадо) перешел в ведение ААНЖД. Ежегодная программа проводимых исследований и испытательных работ оценивается в 4 млн. долл. К числу первоочередных исследований, проводимых в Пуэбло под эгидой ААНЖД, относятся смазывание рельсов, проверка конструктивных характеристик грузовых вагонов, определение оптимальных профилей колес и рельсов, критерии оптимальности осевых нагрузок, взаимодействия пути и подвижного состава. Значительную долю в общем объеме работ составляют исследования в области энергетических затрат. В Чикагском исследовательском центре ведутся исследования по частоте повреждаемости рельсов, волнообразным износам, условиям ухудшения состояния пути, стратегии текущего содержания пути.

С 1908 г. в США функционирует Институт развития железнодорожного транспорта, который оказывает практическую помощь фирмам — поставщикам железнодорожного оборудования и железнодорожным компаниям в решении текущих и долговременных проблем. Институт занимается вопросами эксплуатации железных дорог и организации перевозок. Он имеет восемь рабочих комитетов, четыре из которых возглавляют президенты железнодорожных компаний.

Одно из основных направлений исследовательского центра Канадских национальных железных дорог (КНЖД), расположенного в Монреале, — совершенствование работы сортировочных станций. Базовой сортировочной станцией, на которой внедряются и проходят «обкатку» новейшие технические достижения в области компьютеризации технологических процессов, является станция Симингтон, расположенная в центре полигона КНЖД. Другое направление — разработка системы оценки состояния пути (осо-

бенность этой системы — наличие лазерного сканирующего устройства, показывающего степень износа головки рельса).

Академия железных дорог КНР, основанная в 1950 г., является многосторонним научно-исследовательским и испытательным центром. В ее состав входят 10 научно-исследовательских институтов: железнодорожных перевозок; локомотивов и подвижного состава; железнодорожного строительства; сигнализации и связи; технологии материалов; компьютерной технологии; стандартов и метрологии, юго-западный и северо-восточный. Всего в 10 институтах — 65 научно-исследовательских подразделений. Академия имеет экспериментальную базу с железнодорожным кольцом, опытный завод, учебный центр, отдел переподготовки и усовершенствования и корпорацию технологического развития.

Центр научных исследований на железных дорогах Японии — Институт комплексных технико-технологических исследований. К основным областям исследований института относятся повышение безопасности движения, охрана окружающей среды, а также перспективные вопросы развития транспорта. В числе разработок — увеличение скорости движения до 300 км/ч и более на линии Синкансэн, а следовательно, и повышение устойчивости, комфортабельности и безопасности подвижного состава, совершенствование пути, систем сигнализации и токосяема. Решение указанных проблем достигается снижением массы подвижного состава, модернизацией тяговых электродвигателей, созданием новых контактных линий и токосяемных устройств.

В Японии функционирует научно-исследовательский совет по эксплуатации подвижного состава, цель которого — рассмотрение вопросов совершенствования технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава, а также повышение уровня обслуживания пассажиров и развития техники и технологии этих отраслей. В нем действуют три секции — подвижного состава, пассажирского движения и обслуживания пассажиров.

Исследовательская организация железных дорог Индии, основанная в 1957 г., занимается вопросами стандартизации проектов; технических исследований и испытаний железнодорожной техники контроля состояния подвижного состава, локомотивов, систем сигнализации, телекоммуникаций, конструкций пути; приспособления техники для работы в условиях Индии.

В Румынии Институт исследований и технического проектирования (ИЧПТТ), кроме научных исследований, выполняет и опытно-конструкторские работы.

На международных конференциях и съездах ученые и специалисты-практики рассматривают тенденции развития железнодорожного транспорта в XXI веке. В области техники и технологии ожидается дальнейшее совершенствование транспортных средств и инфраструктуры, а также некоторые изменения в преобразовании энергии. Повышается степень интеграции между различными видами транспорта и создаются единые системы в сфере производства, транспортировки и реализации продукции. В наиболее развитых странах значительно изменяется структура производства, что меняет требования к транспортным системам. В этих условиях для сохранения положения на транспортном рынке железные дороги направляют усилия на модернизацию производственных мощностей и оптими-

зацию функционирования железнодорожных систем и их приведение в соответствие с требованиями потребителей. В пассажирских перевозках главным является качество транспортных услуг, прежде всего на средних и дальних расстояниях во внутренних и международных перевозках.

Среди мероприятий, необходимых для достижения предусматриваемого уровня транспортного обслуживания после 2000 г., — создание международной сети высокоскоростных сообщений, интеграция железных дорог разных стран в международное железнодорожное транспортное предприятие, преодоление многочисленных несоответствий в параметрах и техническом оснащении, серьезно препятствующих перевозкам пассажиров и грузов.

Испытательные центры

Полигонные испытания — один из важнейших этапов научно-исследовательского и опытно-конструкторского комплекса. Особая роль отводится им на железнодорожном транспорте, где отработываемые технологические решения значительно связаны с безопасностью пассажиров и персонала железных дорог. На полигонах проверяют в широком диапазоне условий эксплуатации новые конструкции и оборудование технической инфраструктуры и подвижного состава, ведутся исследования по проблемам материаловедения.

Условно испытательные полигоны железных дорог можно классифицировать двумя категориями — универсальные и специализированные. К первой категории относятся, например, центр исследования транспортной техники в Пуэблто (США) и экспериментальная база Министерства железных дорог КНР. Полигоны второй категории в своей деятельности ориентированы на испытания и исследования конкретных типов подвижного состава (например, электроподвижного или вагонов) и элементов технической инфраструктуры (например, конструкций пути). К этой категории можно отнести чешский полигон в Веллиме, испытательную станцию Вена-Арсенал в Австрии и др.

Как правило, испытательные полигоны, кроме специальным образом устроенной железнодорожной линии или сети, оснащают развитой лабораторной базой, контрольно-измерительной техникой, автоматизированными средствами обработки информации, вспомогательным подвижным составом.

Полигоны сосредотачивают значительную часть своей деятельности на основных направлениях современного научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте — повышении скоростей движения (в частности, создание высокоскоростных систем железнодорожного пассажирского транспорта), повышении нагрузок от колесной пары, оптимизации работы системы колесо — рельс и др.

В 1932 г. в СССР на станции Щербинка было сооружено экспериментальное кольцо протяженностью 6 км. Сейчас эта экспериментальная база включает в себя три замкнутых путевых кольца: внешний и два внутренних длиной примерно 5700 м каждый радиусом от 390 до 1205 м. Профиль и план внутренних колец повторяют друг друга, что позволяет изучать взаимодействие разных конструкций пути и подвижного состава, дублировать результаты опытов. Вместе с кольцевыми и подъездными путями, хордами и испытательными участками общая протяженность путей равна 42 км.

Кольцевые и подъездные пути электрифицированы на переменном токе частотой 50 Гц при напряжении 25 000 В и постоянном токе при напряжении 3000, 6000 В. Они оборудованы автоматической дистанционной системой управления и регулирования движения поездов, специальными средствами связи, сигнализации.

В более чем 30 лабораториях экспериментального кольца испытывают все поступающие на железнодорожный транспорт технические средства: локомотивы, вагоны, автоматические тормоза, средства связи и СЦБ, новые конструкции пути, пролетные строения мостов и др. На опытных стендах и моделирующих устройствах с использованием ЭВМ проверяют также отдельные агрегаты, узлы и детали.

Для проведения экспериментальных исследований по взаимодействию пути и подвижного состава, аэродинамических и тормозных испытаний с высокими скоростями в России создан скоростной полигон на участке Белореченск — Майкоп Северо-Кавказской железной дороги.

Центр испытаний транспортной техники (ЦИТТ) в Пуэблто (США) обладает широким набором средств для исследования, испытаний, оценки и совершенствования подвижного состава и пути в контролируемых условиях при соблюдении конфиденциальных отношений между исполнителем и заказчиком.

Деятельностью ЦИТТа руководит отдел исследований и испытаний Ассоциации Американских железных дорог. ЦИТТ проводит различные испытания и исследования как на железнодорожных путях, так и в лабораториях. Техническая база ЦИТТа приспособлена для исследований и проведения испытаний систем машин или отдельных видов оборудования, которые можно использовать на железных дорогах, в авиации, на автомобильных дорогах и даже в условиях бездорожья. На стендах и полигонах можно выполнять испытания на ударную прочность и виброустойчивость.

В ЦИТТе уложены железнодорожные пути протяженностью 67 км, где испытывают локомотивы, вагоны, путевые конструкции, а также устройства СЦБ. На всех путях центра можно моделировать неровности в плане, профиле и по уровню для определения динамической устойчивости экипажей и требований к качеству обслуживания пути, в том числе в переходных кривых. Центр имеет необходимое оборудование для достоверной и эффективной оценки подвижного состава любого типа.

В ЦИТТе есть центр подготовки персонала для ликвидации последствий аварий при перевозке опасных грузов, который готовит специалистов по устранению последствий утечек нефтепродуктов, ядовитых, едких и других опасных жидкостей, последствий аварий с радиоактивными грузами, а также по контролю за соблюдением безопасности при перевозке наливных грузов в вагонах-цистернах. ЦИТТ широко использует ЭВМ для сбора, обработки и анализа данных, получаемых в процессе испытаний, а также для создания математических моделей испытываемых объектов.

В системе Министерства железных дорог КНР имеется экспериментальная база с испытательным электрифицированным железнодорожным полигоном в восточном пригороде Пекина (в 20 км от центра города). Полигон включает в себя главное кольцо протяженностью 9 км (радиус 1432 м) и участок для ускоренных испытаний с кривыми различного радиуса и разнообразными условиями профиля.

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)

Автор задал Саввову такой вопрос: «А мог бы Фадеев, по Вашему мнению, пересилить себя, по-человечески откликнуться на попытки примирения, всех собрать, выяснить отношения и идти далее уже вместе?» Саввов ответил: «Я думаю, не то что мог, а он обязан был это сделать. Большаков тоже пошел бы навстречу, это сто процентов. Он в этом смысле в какой-то позе никогда не стоял, и здесь я просто отвечаю за свои слова. Более того, он делал реальные шаги, это было на моих глазах. Что же касается Указа 1991 года, то я в его подготовке участия не принимал и мне сложно комментировать эти вещи, однако, думаю, нужно учитывать, что проект продвигался в такой правовой обстановке, когда было фактическое беззаконие. Менялись с калейдоскопической скоростью люди, порядки, само государство. Поэтому я не считаю, что это было сделано как-то специально. Нет. Все делалось для того, чтобы быстрее достичь конкретного результата, исключить все, что мешает делу. Все готовилось по тем правилам, которые тогда существовали в высших органах власти страны. И если бы сказали, что непременно нужна виза МПС, — ну неужели бы удалось этого не делать? Нет, конечно! А вот что касается мнения Фадеева о возникшей уже в новой обстановке несвоевременности проекта, то я эту точку зрения не разделяю. Да, упали объемы, снизились доходы. Но возьмите Японию после войны: разруха, а что делают? Они стали поднимать транспорт, литейную промышленность, производство цемента и т. д., то есть решать системные проблемы. Наша страна — не Япония, и с точки зрения ее геополитики транспортные вопросы здесь в тысячу раз важнее. Никто не говорит, что нужно было абсолютно все бросить и строить **ВСМ** немедленно. Но проект надо было готовить, двигать, видеть перспективу, делать ситуацию понятной. Например, сказать: в ближайшие три года мы не сможем начать строительство, но мы занимаемся сбором такой-то информации, корректировкой ТЭО, ищем партнеров, источники и т. д. То есть ведем работу по соответствующему плану. Фадеев, к сожалению, на это не пошел».

А чем же все-таки руководствовался при создании **РАО ВСМ** сам Алексей Большаков, как бы обходя Фадеева? К сожалению, этого автору узнать из первоисточника не удалось, поскольку А. Большаков от встречи отказался.

Итак, что же можно констатировать в связи с вышеизложенным? Прежде всего, следует действительно обратить внимание на один, казалось бы, странный аспект Указа. Согласно ему, проект **ВСМ** должно было реализо-

вывать специальное акционерное общество с госпакетом акций, создаваемое на базе российской оборонки. А какая же при этом роль отводилась МПС? Ведь дорогу-то строить собираются хоть и особую высокоскоростную, но все-таки железную, рельсовую. Про учредительство — ничего не сказано, про участие в проекте эмпээсовских предприятий и научных учреждений — ни полслова. Даже в ряду всех других ведомств, призванных всемерно содействовать благополучию новой компании, МПС персонально поименовано не было. Как же так?

Дело в том, что президент Российской Федерации по определению не мог ничего указывать Министерству путей сообщения СССР, а никакого МПС России в сентябре 1991 года еще не существовало. Более того, у реформаторов в правительстве не было даже и планов его учреждать, поскольку регулирующие функции в области железнодорожного транспорта намечалось закрепить за Министерством транспорта России, созданным в середине 1990 года.

Поэтому в смысле формальностей при прохождении Указа даже с учетом революционного времени все было достаточно логично. Премьер, его заместитель и министр транспорта РФ участвовали в подготовке этого вопроса и знали о нем из первых рук. При этом на изначальном письме, которым и был инициирован Указ, значилась подпись начальника Октябрьской железной дороги Зайцева, а заместитель главного инженера дороги Василий Замушинский и работавший во **ВНИИЖТе** заместитель генерального конструктора **ВСМ** Сергей Жабров входили в рабочую группу, готовившую сам проект Указа уже непосредственно после визы Силаева. Что же касается позиции МПС и самого Фадеева относительно строительства **ВСМ**, то, начиная, по крайней мере, с 1987-го года, она была хорошо известна всем причастным. Кроме того, известную роль в принятии Указа сыграл Экспертный совет при Президенте РФ, в который входил Иван Павловский, работавший министром путей сообщения СССР в 1977–1982 гг. В своих мемуарах он прямо указывает: «Экспертный совет настоял на необходимости строительства высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург и Президент подписал соответствующий Указ». Также совершенно целенаправленно, как в начале 1990-х, так и во все последующие годы строительство **ВСМ** поддерживал и другой бывший министр путей сообщения, работавший на этом посту в 1982–1991 гг., Николай Конарев. При этом с юридической точки зрения никакой подписи первого заместителя министра путей сообщения СССР на

проекте Указа Президента России, как уже говорилось, не требовалось, а в условиях дискредитации союзной власти после ГКЧП — и подавно. Тем более что сам министр путей сообщения Леонид Матюхин поддержал путч и был в это время отстранен от работы.

Гораздо важнее и интереснее разобраться в мотивах поведения героев этой истории не с формально-правовых позиций, а по существу. Фадеев ссылался на то, что в новых условиях, то есть в конце 1991 — начале 1992 и последующие годы, когда госбюджета в прежнем госплановском понимании как источника финансирования стройки не стало, эта затея была для него уже «непонятной». Так ли это? Было ли вообще при создании РАО ВСМ допущено что-то такое, о чем ранее речь вообще не шла и что в планах МПС никогда не предусматривалось?

Во-первых, было ли что-то совершенно чуждое в том, что создавалось акционерное общество, причем с контрольным пакетом акций у государства? Нет. Например, об этом говорилось уже на Второй конференции по высокоскоростному движению, и сам Фадеев (как подробно описано в главе II) указывал на «возможность финансирования строительства магистрали на основе создания акционерных обществ, консорциумов или других способов, в том числе и с привлечением иностранного капитала». При этом практически все участники, затрагивавшие финансовую тему, говорили, что наряду с госбюджетным финансированием необходимо использовать привлеченные средства, и сам Фадеев, в частности, заявлял: «Изыскиваются дополнительные источники финансирования, в том числе и нетрадиционные. Следует рассмотреть возможности привлечения средств населения и организаций таким путем как выпуск долгосрочного займа с последующей выплатой средств из получаемых доходов от эксплуатации высокоскоростных линий». Понятно, что это можно было сделать только через создание открытого акционерного общества, а не посредством специального подразделения МПС или даже государственного предприятия, учреждения и т. д.

Было ли что-то новое в том, чтобы привлечь потенциал военно-промышленного комплекса? Нет, об этом также говорили ранее практически все основные участники проекта, в том числе и сам Фадеев, который отмечал: «Мы имеем огромный инженерный потенциал, в который в процессе конверсии включаются специалисты оборонной промышленности».

Была ли в сентябре 1991 года ситуация с объемами перевозок принципиально иной, чем в марте того же года, когда коллегия МПС высказывалась еще однозначно за строительство ВСМ? Вряд ли. Да, объемы продолжали падать, социальная обстановка была напряженной, но ведь никому и в голову не приходило, что это — какой-то конец света. Все были убеждены во временности сокращения перевозок и, например, Зайцев даже уже несколько позже, при еще более неблагоприятном раскладе, по этому поводу говорил: «В данном случае это не имеет решающего значения. Поезда-то все равно движутся медленно. Значит, мы несем убытки. Грузоотправители — тоже. И пассажиры много теряют. Ну а главное в том, что не вечно же экономика будет разваливаться! Грядет, верю, время ее стабилизации, а затем и подъема. Но все-таки прочему доказано, что в рыночных условиях заметно усиливается передвижение людей. Не завтра, так после-

завтра пассажиропотоки возрастут». При этом на вопрос, не стоит ли все-таки в новых условиях вместо ВСМ проложить вдоль действующей линии на отдельных участках какие-то дополнительные пути, Зайцев по-прежнему отвечал отрицательно: «Такая идея витала в воздухе давно. Однако она неприемлема. Чтобы построить третий путь, потребуются неопределимо огромные затраты. Ведь он должен пойти по живому — по сложившейся за полтора века инфраструктуре — городам, станциям, предприятиям, развязкам. Вещь абсолютно нереальная».

Принципиальна ли была разница в марте и сентябре 1991 года в возможностях госбюджета? Скорее всего, ситуация была примерно одинаково негативна. Однако и здесь ни у кого не было сомнения, что идут радикальные реформы, призванные перестроить социалистическую экономику в рыночную, а, значит, в конечном счете усилить страну, а не ослабить. При этом даже у команды Е.Т. Гайдара были в ту пору слишком оптимистичные прогнозы относительно результатов и сроков реформ, то есть Фадеев не мог предвидеть в 1991–1992 гг. грядущего в ближайшие годы оскудения государства и народного хозяйства в такой мере, чтобы напрочь отбросить идею высокоскоростной дороги уже сразу же после образования РАО ВСМ.

Таким образом, на самом деле создание РАО «Высокоскоростные магистрали» являло собой самую что ни на есть последовательную и успешную реализацию того, что говорилось сторонниками проекта в 1989–1991 годах (включая, безусловно, самого Фадеева), а также фиксировалось во всяческих резолюциях и рекомендациях. Более того, вовлечение в проект Алексея Большакова сначала позволило действительно перейти от разговоров к делу, и очень характерно, что генеральный конструктор проекта Евгений Сотников, в отличие от Геннадия Фадеева, не стал носиться с какими-то обидами, не начал делать вид, что ему вся эта идея малопонятна, а занял предложенное ему место заместителя генерального директора РАО ВСМ и стал выполнять реальную практическую работу. Почему? Потому что ничего непонятного там ни для него, ни для Фадеева, ни для кого-то еще абсолютно не было.

А почему все-таки сам Ельцин пошел на подписание такого Указа, учитывая столь неоднозначное для страны время? Представляется, что в ситуации сразу после путча команде Ельцина было безусловно выгодно принимать такого рода решения. Это способствовало росту рейтинга молодой российской власти, показывало обществу, что она сильна, уверена в себе, прогрессивна, имеет далеко идущие планы по развитию страны, словом — идет всерьез и надолго. Также очевидно и то, что, подписывая Указ № 120, Ельцин вообще не слишком сильно задумывался о реальности его исполнения. Он находился в преддверии захватывающего дух политического взлета и был полон ощущений политической борьбы, предвкушения победы и обладания властью фантастической силы. Рушилась последняя мировая империя, да еще при этом и «империя зла»! Ельцин волею судеб становился лидером мирового масштаба на острие перемен величайшего значения для человечества — гибели коммунизма, — и любая хозяйственная стройка была по сравнению с этим просто ничто. Получится — хорошо, а нет — абсолютно ничего страшного.

Таким образом, уже в самом начале деятельности РАО ВСМ появился, без преувеличения, системный негативный фактор — враждебное или по крайней мере чужеродное отношение к нему со стороны Министерства путей сообщения в лице министра Фадеева. Неужели это была действительно его личная обида? Имеет ли вообще право на нечто подобное человек, претендующий на роль государственного деятеля? Да что там деятеля, просто хотя бы даже инженера путей сообщения?

Владимир Третьяк работал до 1996 года профессором в ЛИИЖТе, а затем при Зайцеве в МПС — управляющим делами. В конце 1980-х — начале 1990-х годов он выступал одним из главных разработчиков планов акционирования Октябрьской дороги и отрасли, планов, которые Фадеев на дух не переносил. Поэтому любить Геннадия Матвеевича Третьяку было особенно не за что, однако он однажды сказал автору по поводу обидчивости Фадеева следующее: «Если в том или ином случае речь шла об обидах или креозоте, то, я убежден, на первом месте у Геннадия Матвеевича всегда был креозот, а уже на втором — обиды».

Трудно бывает с точностью определить, какой мотив в поведении человека играл первостепенную, а какой менее важную роль. Возможно, все-таки Зайцев, Тулаев и другие были правы в том, что в случае с ВСМ личные обиды Фадеева перевесили его потенциал гражданина и инженера. Однако, по мнению автора, здесь очень сильно примешивался и еще один фактор. Он заключался в том, что экономика страны в 1991–1992 гг. совершала скачок от социализма к капитализму, а какие бы то ни было рыночные подходы и представления по поводу возможностей вести строительство ВСМ как отдельный бизнес-проект у Фадеева просто отсутствовали. В каком смысле?

Уже в период отставки Фадеева автор спросил, нет ли у него теперь желания возглавить какой-нибудь свой частный транспортный бизнес? Фадеев, не задумываясь, твердо ответил: «Скажу сразу: никогда. Я ни при каких обстоятельствах не смогу его возглавлять по духу и по принципам своей жизни». Вот так по духу, принципам жизни, убеждениям, мировоззрению, образованию, стилю работы, практике управления, привычкам, личным качествам и т. д. Фадеев никогда не являлся ни рыночником, ни бизнесменом, ни топ-менеджером в западном понимании, ни, боже упаси, либералом. Он всегда был государственным, в лучшем случае «красным директором» и, насколько возможно, неизменно противодействовал переходу железнодорожного транспорта России к реальным рыночным отношениям.

К либеральному мировоззрению Фадеев относился всегда однозначно отрицательно, отзываясь о его носителях, например, так: «В Думе были и рыночники западного толка, которые возмущались нашими подходами, но их, к счастью, были единицы. Большинство депутатов понимали, что такого монополиста трогать нельзя, ибо вокруг него сохраняется вся жизнь и вся система, способная обеспечить жизнь». Относительно приватизации железных дорог Фадеев высказывался резко против: «Мировой опыт говорит: сильные железные дороги могут быть только тогда, когда они являются собственностью государства». Формированию в отрасли конкурентных отношений Фадеев также никогда не симпатизировал: «Конкуренция на железнодорожном транспорте — вещь условная. Если

между пунктами А и Б проложить две конкурирующие линии, с экономической точки зрения это будет абсурдным. Железная дорога с самого начала очерчивалась по своей основной характеристике как монополия». Если же говорить о том, насколько вообще на железную дорогу следует смотреть как на коммерческую структуру, то в беседе с автором в 2008 году Фадеев не двусмысленно сформулировал: «Тот, кто призывает относиться к железной дороге как к бизнесу, просто ошибается».

На практике, когда в конце 1980-х годов на железных дорогах стали появляться первые формы частного предпринимательства в виде экспедиторских и операторских компаний, Фадеев относился к ним крайне отрицательно, как к неким пиявкам на теле железной дороги. Впоследствии он сам говорил автору, например, следующее: «Зайцев и Аксененко занимались в Питере вместе бизнесом, причем начали это делать очень рано. Я же вообще эти вещи тогда на выстрел не подпускал. Да, на выстрел не подпускал! А там уже плодились частные компании. Я очень плохо верил во всю эту суету и придерживался точки зрения, что железнодорожный транспорт должен быть государственным». В 1992–1996 годах, будучи министром, Фадеев яростно сопротивлялся любым попыткам начать структурные реформы на железной дороге, в частности, провести хотя бы разделение регулирующих и хозяйственных функций (что было сделано во всех иных отраслях в 1989–1992 гг.) и обеспечить элементарное отраслевое акционирование имущественного комплекса МПС, не говоря уже о создании здесь конкурентной среды.

Более того, в 1995 году, когда страна уже по сути дела полностью вступила в капитализм, Фадееву удалось провести антирыночный закон «О федеральном железнодорожном транспорте», консервировавший отрасль в социалистическом состоянии и попросту запиравший ее дальнейшее экономическое развитие. Этот факт — очень интересный с исторической точки зрения — являлся в плане процесса реформ в России самой настоящей локальной победой реакции, ведь сохранение регулируемых железнодорожных гостарифов препятствовало развитию на рыночных принципах других видов транспорта и конвергло ценные сигналы всей экономической системы страны, сохраняло всю нерациональность массового внутреннего субсидирования успешными бизнесами неэффективных производств.

Также любопытно отметить, что Фадеев сам является автором и популяризатором очень распространенного сегодня мифа о том, что он «сохранил отрасль». Но совершенно очевидно то, что это было сохранение, прежде всего, именно старых командно-административных отношений в отрасли, в то время как важнейшая задача всей государственной политики заключалась в то время в переходе к рынку или хотя бы в реальной подготовке к нему тех отраслей, которые в силу своей инертности не могли быть приватизированы и дерегулированы сразу. Все, что осталось за бортом этой политики, так впоследствии и повисло на экономике анахронизмами из социалистического прошлого. Как говорил потом министр путей сообщения Николай Аксененко, «нежелание изменяться в соответствии с требованиями времени представляет для железнодорожного транспорта большую опасность, чем сами изменения, какими бы сложными они не были».

Продолжение следует.

Наши партнёры по странам / регионам

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТ РОССИИ				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	(495) 262-98-15	1, 2
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 3 - 10)				
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Волгоградский завод тракторных деталей и нормалей"	(8442) 23-33-59, 23-59-35	9
Россия / Калужская область	Обнинск	ООО НПП "Полет"	(48439) 9-71-69, 4-38-77	5, 6
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Специализированная железнодорожная площадка	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	10
Россия / Московская область	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	8
		ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-11-45/25-62	4
Россия / Пензенская область	Заречный	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210, (902) 343-38-66	9
	Пенза	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	7
		ОАО "Пензенский завод точных приборов"	(8412) 34-69-82, 34-59-36	10
		ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	8
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Наскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	4
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ДортрансСнаб"	(47545) 9-29-08/09	3
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "МЕТЭКС"	(343) 376-59-37	9
16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2010				
Россия / Московская область	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	11, 12
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 13 - 20)				
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО РП "ЖСЦ"	(4732) 34-79-34	14
Россия / Иркутская область	Ангарск	ООО "Трансдизель Ремонт"	(3955) 54-62-23, (964) 653-00-18	15
	пос. Тайтурина	ООО "Вагоноремонтное предприятие "Новотранс"	(3952) 27-06-27, 79-85-38	14
Россия / Московская область	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-86-70/18-50, 761-36-70	17
		ООО "Вотум"	(495) 225-99-60, 518-94-32	16
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	16
Россия / Нижегородская область	Дзержинск	ООО "Константа-Н"	(8313) 29-28-07/29-91, 28-56-18/48-89	14
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-09/01	13
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Русские Силовые Машины"	(3412) 24-95-39, (909) 061-78-00, (962) 913-33-39	14
		ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92	18 - 20
	Сарапул	Компания "Вертекс"	(341-47) 4-42-98/99	17
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлтехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	14, 18
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Желдоркомплекс плюс"	(343) 253-58-07, 213-70-42	15
Россия / Челябинская область	Челябинск	ГК "Омниконм-Сервис"	8 800 200 911 0	18
III Конференция "Энергосбережение и ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте - инвестиции в будущее"				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Экспо пресс"	(495) 580-27-00, (499) 262-99-32	21, 22
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП (стр. 23 - 28)				
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК"	(49234) 9-19-60	26
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-66-12/08, 3-01-01/02	25
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	ООО "Металпром"	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	27, 28
Россия / Ленинградская область	Санкт-Петербург	ООО "Проммеханизация"	(812) 580-42-63, 574-10-17	26
Россия / Московская область	Москва	ООО "СТРОЙПУТЬ-А"	(495) 783-26-68	26
	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 745-99-11	26
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РОСТЕХСТРОЙ"	(910) 791-75-44, (920) 253-59-19	27
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала-М"	(343) 218-31-52	24
	Нижний Тагил	ООО "Модус-трансит"	(3435) 41-69-55/25-69	25
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-98/99, (912) 262-19-24	23
Россия / Тульская область	Щёкино	ООО "Юкон"	(48751) 5-28-31/43-82	24
Железнодорожный инструмент, аппаратура (стр. 29)				
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ЗАО "Желдоркомплект-Екатеринбург"	(343) 228-34-51/52/53/54/55	29
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "ЧЕЛЯБОММПЛЕКТ"	(351) 729-81-23	29
NEW Спецдежда (стр. 30 - 31)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18/69-19	30, 31
V МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА СОВРЕМЕННОЙ ПРОДУКЦИИ, НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА EXPORAIL 2011				
Россия / Ленинградская область	Санкт-Петербург	ЗАО "ВО "РЕСТЭМ"	(812) 320-80-90/94, 303-88-62	3-я сторона обложки
16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ ТРАНСРОССИЯ 2011				
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/месяц	Бонус	
Главная страница	140px x 60px	5 000	при единовременной 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	1 000		
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 44 000		Стоимость	6 600
NEW! Электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий				
Количество рассылок	Количество электронных адресов		Даты рассылок	Стоимость
1	Более 44 000		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!

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

Уважаемые Партнеры!

Для того, чтобы регулярно получать наш журнал, оформите подписку на сайте издания www.depo-magazine.ru в разделе «Партнёрам» или обратитесь в редакцию по телефонам:
8(495) 765-73-16/19
 или e-mail: post@depo-magazine.ru

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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

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

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
РЖД-партнер



**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:

