



# ДЕПО

6(31) 2011

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

[www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru)

ИЮНЬ-ИЮЛЬ

Производители железнодорожной продукции и услуг **стр. 1-6**

Подвижной состав, запчасти, ремонт **стр. 7-11**

Материалы и оборудование для ВСП **стр. 12-21**

Транспортно-логистические услуги **стр. 22**

Сопутствующие товары и услуги **стр. 22-24**

Справочная информация **стр. 25-32**

**NEW**



Железные дороги мира из XIX в XXI век **стр. 25**  
И какие же русские не любили быстрой езды? **стр. 26-30**

ОРГАНИЗАТОР



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ЮБИЛЕЙНЫЙ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



Т Р А Н С П О Р Т  
РОССИИ

В РАМКАХ



ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ОТРАСЛИ

23-25 НОЯБРЯ 2011

ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»  
МОСКВА, РОССИЯ

ОПЕРАТОР



БИЗНЕС  
ДИАЛОГ

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 28 01, +7 (495) 988 18 00,  
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

[WWW.TRANSWEEK.RU](http://WWW.TRANSWEEK.RU)

реклама

БОЛЕЕ 10 ЛЕТ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

Кировский  
**ДИМАЛ**<sup>®</sup>  
Завод Электромагнитов

ООО «Кировский Завод Электромагнитов «ДимАл»  
предлагает следующее оборудование:

1. Грейферы для перегрузки металлолома, сыпучих грузов, леса: канатные, моторные, гидравлические, пневматические.
2. Электромагниты грузоподъемные: круглые, прямоугольные, специальные – предназначены для работы с конкретным типом металлопроката: пачки тонкостенной трубы малого диаметра, толстостенные трубы большого диаметра, круглые трубные заготовки и т.д.
3. Траверсы грузоподъемностью до 200 тонн.

Предприятие сертифицировано  
по ГОСТ Р ИСО 9001-2008 (ИСО 9001:2008)

ООО «КЗЭ «ДимАл»  
610005, г. Киров, ул. Розы Люксембург, 100  
Тел. +7 (8332) 355-399, 36-48-95  
Факс +7 (8332) 23-86-63, 36-48-31  
Web: www.dimalmag.ru, e-mail: kze-dimal@yandex.ru

Кировский  
**ДИМАЛ**<sup>®</sup>  
Завод Электромагнитов



ПРЕДПРИЯТИЕ СЕРТИФИЦИРОВАННО  
ПО ГОСТ Р ИСО 9001-2008 (ИСО 9001:2008)

**ООО «Кировский завод электромагнитов «ДимАл» производит широкую номенклатуру грузозахватного оборудования: грейферы, грузоподъемные электромагниты, виброразгрузчики, траверсы, скобы, захваты.**

В настоящее время изготавливаются одно-, двух-, трёх- и четырехканатные, двухчелюстные и многочелюстные, моторные, гидравлические и пневматические, грейферы с различной ориентацией относительно канатов крана, с различным видом зачерпывания груза, подводного черпания (степень защиты IP68), грейферы для разгрузки вагонов. Нашим предприятием разработано и выпущено более 400 моделей грейферов.

Вторым основным видом продукции, производимой ООО «Кировский завод электромагнитов «ДимАл», являются грузоподъемные электромагниты.

**Выпускается широкая гамма грузоподъемных электромагнитов:**

- круглые серии ДНМ диаметром от 100 мм до 3000 мм;
- прямоугольные серии ДПМ с размерами сторон от 100 мм до 2000 мм;
- специальные: круглые трехполюсные электромагниты, электромагниты с комбинированной катушкой управления (медно-алюминиевой), электромагниты, предназначенные для работы с горячим (до 600 °С) металлом и под водой (степень защиты IP68), прямоугольные электромагниты для поштучного переноса кругов большого диаметра и толстостенных труб, пачек тонкостенных труб, арматуры и другого сортового проката.

**Также наше предприятие выпускает грузоподъемные траверсы, оснащенные грузоподъемными электромагнитами и (или) грузовыми крюками.**

Траверса, оснащенная электромагнитами, помогает решить следующий ряд вопросов:

1. Во время погрузки-выгрузки пачек листового проката в вагон при помощи строп не всегда обеспечивается целостность листов (возможна необратимая деформация листов). При работе электромагнитами данная проблема исключается.
2. При переносе листов, лежащих «навалом», электромагнитами можно захватить пачку металла общей толщиной 50÷60 мм.
3. Безопасность работ при переносе горячего металла (t до 500 °С).
4. Перенос нескольких заготовок круглого или квадратного сечения за один подъем.
5. Отсутствие стропальщика.



### ООО «ПК — Альянс»

Сайт: [www.mto1520.ru](http://www.mto1520.ru). Почта: [mto1520@mail.ru](mailto: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)
<b>ООО «ПК — Альянс», тел.: (495) 995-11-45, факс +7 (495) 995-25-62</b>

### Бушевецкий завод

[alna@peterlink.ru](mailto:alna@peterlink.ru), <http://www.bushevec.ru>  
 (812) 466-24-83(84) Николай Михайлович, Ирина

Машиностроительное предприятие ООО «Бушевецкий завод» г. Бологое

### СДАЕТ В АРЕНДУ цех площадью 3 500 кв. м.

Имеются 2 мостовых 20-ти тонных крана, 2 ветки подъездных путей, договор на подачу и уборку вагонов с Октябрьской железной дорогой до 2015 года. Разрешенная мощность 600кВт. Помещение в собственности, земля в аренде на 49 лет.

# ЖЕЛДОРСНАБ

Тамбовская обл., Мичуринский р-н, п.Сельхозтехника,  
 ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2  
 Тел.\факс: (47545) 2-07-25  
<http://www.zeldorcnaab.ru>, e-mail: [td-zpch@mail.ru](mailto:td-zpch@mail.ru)

**Комплексные поставки запасных частей для тепловозов ЧМЭ-3 собственного производства и других производителей**

Наименование	Цена, руб	Чертеж российский	Ед. изм.	Компания	Телефон
Вкладыш МОП стальной	12 000	T463.62.77.00	пара	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Палец щеткодержателя	300	T463.62.68.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Щеткодержатель	2 300	T463.62.69.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Палец щеткодержателя	300	T463.60.64.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Гайка подвески	1 100	T 328.34.02.04	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Втулка (сайлентблок)	2 500	T 328.31.31.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Упор вертикальный	250	E 328.34.33.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Пластина рез.-мет.	350	T 328.55.31.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Пластина рез.-мет.	250	T 328.33.31.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Гидроамортизатор	5 000	T 328.33.02.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Втулка гидроам.	50	Э 1612.00.02	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Шестерня т.э.д. ЧМЭ-3	7 000	T 328.37.10.01	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Пружина тормозного рычага	500	T 328.42.01.14	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Пружина бунс. нар.	4 500	T 328.33.01.03	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Пружина бус. вн.	3 200	T 328.33.01.05	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Пружина торм. кол.	100	T 328.42.01.15	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Кард. муфта "МОТЕКС"	1 300	T 328.65.191.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Конух зубчатой передачи	11 000	T 328.37.11.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Крестовина "Прага"	2 500	TMT 5725.000 СБ	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25

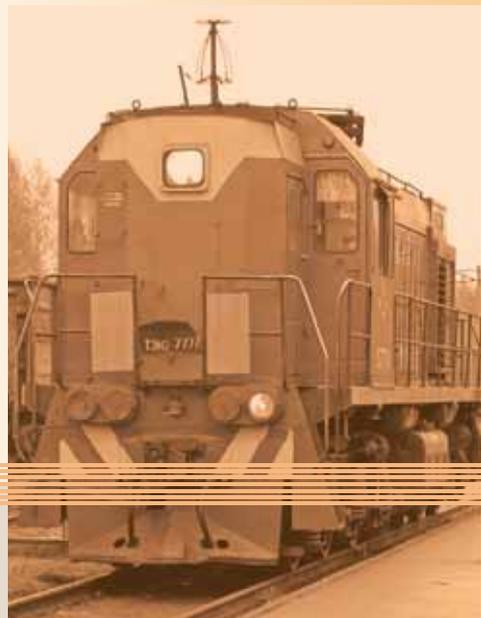
# МАШПРОЕКТСЕРВИС

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

**Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество**



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

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

E-mail: asgpn@sura.ru, info@mps-penza.ru

www.mps-penza.ru

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

Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ2.10.60.002сб	Труби ТНВД Д50.23.115/120	Ключ торцовый 27X32 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 55X60 5Д50.40.054	Ключ S=60 для гаек крышки цилиндра ЭД50.40.062
Гайка ТЭМ1.35.30.133 (ТЭ2.14.013)	Приспособление для выпрессовки заглушки поршня Д50С.40.3-1	Ключ для гаек подвесок 4Д49.181.02
Валик ТЭМ2У.35.30.102-02 (ТЭ3.14.1295)	Приспособление для отворачивания гаек коренных подшипников Д50М.40.7	Приспособление для подъема комплекта Д49.181.14спч
Валик ТЭМ2У.35.30.102-01 (ТЭМ2.35.30.1103)	Ключ динамометрический (сборка) Д50М.40.15	Приспособление для заводки поршня с кольцами в цилиндр 4Д49.181.14спч-1
Валик ТЭМ2У.35.30.101 (ТЭ10.35.30.120)	Ключ S=80 для гаек анкерных шпилек ЭД50.40.15	Ключ для гаек крышки цилиндра Д49.181.22сб
Валик ТЭМ2У.35.30.102 (ТЭ3.14.1294)	Приспособление для запрессовки втулок Д50.40.18	Ключ для крепления топливного насоса Д49.181.35-1
Втулка ТЭМ1.35.30.128 (ТЭ3.14.1290)	Приспособление для выпрессовки гильз Д50С.40.5-1	Ключ динамометрический Д49.181.47спч
Втулка ТЭМ1.35.30.128-01 (ТЭ3.14.1291)	Приспособление для опрессовки форсунок ЭД50.40.25	Приспособление для постановки и снятия рубашки цилиндра Д49.181.57спч
Втулка ТЭМ2.35.30.139 (ТЭ10.35.30.126)	Ключ торцовый S=27 5Д50.40.004	Ключ для крепления болтов прицепных шатунов Д49.181.75-1
Опора рессоры ТЭМ1.35.30.017 (ТЭ30.35.30.132)	Ключ торцовый 11X14 5Д50.40.006	Ключ-трещетка Д49.181.94спч
Опора балансира ТЭМ2.35.40.205 (ТЭ3.13.016)	Ключ торцевой 17X22 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 Д49.181.119спч
Палец поршневой ПД2.04.100	Ключ торцевой для сменных головок (сборка) ЭД50.40.09	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.146
Коллектор выхлопной 1-ПД4.18-1	Приспособление для замера раскпепа коленвала 5Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147



**ООО НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «САТУРН»**

Система качества предприятия соответствует требованиям ГОСТ Р ИСО 9001:2008 (ISO 9001:2008)

НПП «САТУРН» - ведущий российский производитель клеевых и герметизирующих материалов марки **АНАКРОЛ®**, широко применяемых на железнодорожном транспорте для обеспечения безопасной и надежной работы различных узлов и агрегатов. Герметики **АНАКРОЛ®** необходимы при решении следующих проблем:

1. Устранение течи масла, дизельного топлива, охлаждающих жидкостей во фланцевых, трубных, пневматических и гидравлических соединениях.
2. Предотвращение ослабления затяжки резьбовых пар и самопроизвольного отвинчивания болтов, шпилек, гаек и при работе в условиях вибрации.
3. Герметизация пористости в литевых деталях и сварных швах из различных металлов и сплавов (чугун, сталь, алюминий, латунь, бронза и т. п.)
4. Фиксация гладких вал-втулочных соединений: установка подшипников на вал или в корпус без запрессовки при разбитом посадочном месте.
5. Склейка плоских поверхностей из различных материалов: металлов, сплавов, стекла, керамики



Материалы марки **АНАКРОЛ®** прошли испытания на ГЖД и с успехом применяются во многих депо при ремонте железнодорожного подвижного состава. Если вышеперечисленные проблемы для Вас актуальны - звоните.

606000, Россия, Нижегородская обл., г. Дзержинск, ул. Науки, 10 «Б». Телефоны: (8313) 27-40-59, 24-49-93, телефон-факс: (8313) 27-41-59  
 Сайт: <http://www.anacrol.ru>, E-mail: [info@anacrol.ru](mailto:info@anacrol.ru), [sale@anacrol.ru](mailto:sale@anacrol.ru)

Материал	КОД СК-МТР	Фиксация, герметизация			Прочность
		Резьба	Втулка, зазор	Фланцы, зазор	
АНАКРОЛ-101	2257610017	M6 - M20	0,07-0,12 мм		Высокая
АНАКРОЛ-102	2257610014	до M20	0,05-0,07 мм		Высокая
АНАКРОЛ-103	2257610018	до M10	0,02-0,05 мм		Высокая
АНАКРОЛ-201	2257610013	до M20			Средняя
АНАКРОЛ-202	2257610015	от M10			Высокая
АНАКРОЛ-2032	2257610016	от M10			Средняя
АНАКРОЛ-2033	2257610019	от M10			Средняя
АНАКРОЛ-3011	2242420001	от M20		до 0,5 мм	Средняя
Активатор А-1	2513990261	Ускорение набора прочности, низкие температуры			

**МК** Штампованные изделия из металла  
 МетаКом

Компания «МетаКом» специализируется на производстве штампованных изделий из металла. Наше предприятие присутствует на рынке металлообработки на протяжении 10 лет. Наличие собственной производственной базы позволяет изготавливать и хранить изделия из металла для заказчика в любых объемах, а также отгружать любым видом транспорта в короткие сроки и в удобное для заказчика время. Наше предприятие гарантирует **высокое качество продукции и конкурентно-способные цены** на изготавливаемые изделия.

Свердловская область, Сысертский район, город Арамилы, улица Клубная, 13а.  
 Телефоны: +7 (343) 328-04-23, +7 (922) 292-21-40

**Производство**

**Калорифер**  
**ТЭМ2.10.70.02**  
 для обогрева кабины машиниста  
 Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4, ТГМ-6, ТГМ-40  
 Всегда в наличии  
**Цена с НДС - 15 000 руб.**

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	6,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Сноба шпальная S-образная	шт	6,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Шайба-сноба плоская ЦП-13В элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22 * 175	шт	4,5	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40
Сноба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3	шт	13	ООО "МетаКом"	(343) 328-04-23, 922 292-21-40

## 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

## ООО «Резинотехнические изделия»

техническая резина для промышленности и ж/д транспорта



- Ремни клиновые имп. пр-ва
- Крепления для конвейерных лент

**ОПТ РОЗНИЦА**

г. Псков, ул. Индустриальная, 4. Тел: 8-911-357-50-64, 8-911-362-9-362  
Факс: 8-911-357-58-63. E-mail: ripskov@rambler.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Крепление для конвейерных лент	комплект	255	ООО "РТИ"	8-911-357-50-64
Ремень клиновой А900 Lp	шт	20	ООО "РТИ"	8-911-357-50-64
Ремень клиновой В1400 Lp	шт	50.5	ООО "РТИ"	8-911-357-50-64
"Камлок на резьбе" в сборе	комплект	260	ООО "РТИ"	8-911-357-50-64
Хомут усиленный двухболтовой 103-121	шт	100	ООО "РТИ"	8-911-357-50-64
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

## Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



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

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

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



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

Специализированная железнодорожная торговая площадка  
[www.railwaymarket.ru](http://www.railwaymarket.ru)

## ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

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



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

### ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

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

#### ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

специализируется на разработке и производстве  
 электропневматической аппаратуры:

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

[www.lokomotiv-penza.ru](http://www.lokomotiv-penza.ru)

e-mail: [post@lokomotiv-penza.ru](mailto: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



Центральный офис в Москве:  
125040, Ленинградский пр-т, д.14, к.1,  
оф.120, +7(499)270-55-74, +7(926)523-56-44,  
+7(926)523-56-86, +7(495)612-37-76 [факс],  
rsv1907@yandex.ru, ovr84@mail.ru

1. Капитальный ремонт колесных пар со сменой элементов и полной ревизией буксового узла
2. Полное освидетельствование колесной пары с обточкой поверхности колеса.

**Филиал в Уссурийске:**

692510, Приморский край, г. Уссурийск, ул. Попова, д.33,  
+7(4234)26-13-00, +7(914)675-58-12, +7(914)654-32-82, vkm.ussur@gmail.ru

**ЗАО «Столичная Вагоноремонтная Компания»**  
предлагает следующий перечень услуг  
на вновь организованной вагоно-колесной  
мастерской в г. Уссурийск Приморского края



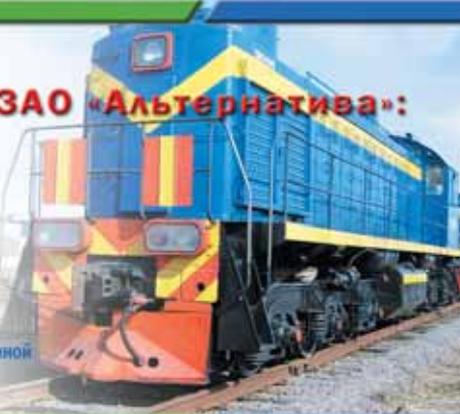
г. Пенза, ул. Байдукова, 71. Тел./факс: (8412) 49-48-01, 57-81-28  
www.altepenza.ru, e-mail: alte@sura.ru, plukianov@mail.ru

**Альтернатива**

**Основные направления в работе ЗАО «Альтернатива»:**

- техническое обслуживание и капитальный ремонт всех типов маневровых тепловозов:
  - ТЭМ1, ТЭМ2, ТЭМ2М, ТЭМ2У, ТЭМ15, ТЭМ18; ТГМ4, ТГМ6, ТГМ23; ТГК2.
- капитальный ремонт дизелей для маневровых тепловозов;
- капитальный ремонт комплектующего оборудования:
  - тепловозных дизелей Д49(чн26/26), Д50 (ПД чн32/31), 211Д3(6ЧН21/21), Д6, Д12 (чн 15/18), 14Д40, 11Д45; • воздушных компрессоров КТ-6, ПК35; • тяговых электродвигателей ЭД-118, ЭД-107; • главных генераторов ГП300, ГП321; • гидравлических передач; • турбокомпрессоров ТК18, ТК23, ТК30, ТК34;
- комплексные поставки запасных частей практически к любой железнодорожной технике.

Капитальный ремонт дизелей и маневровых тепловозов производится как на собственной производственной базе, укомплектованной современным необходимым оборудованием и высокоспециализированными специалистами, так и на объектах заказчика с выездом бригады специалистов.



**ООО "РемДизельСнаб"**

Осуществляет поставку  
**ЗЧ и навесного**  
оборудования для дизелей  
**Д6, Д12, УД6, В2, В31 со скидками**  
**от 20% от цен заводов.**

т. 8-(383) - 274-22-27 факс , (383)-230-42-27  
e-mail : rdsnab@mail.ru , rossy@ngs.ru  
сайт : www.rossy-nsk.ru

Общество с ограниченной ответственностью **"ТРАНСМАШ"**

Россия, 241035, г. Брянск, ул. Сталелитейная, д. 5  
Телефон: (4832) 57-44-73, 57-67-08, 57-62-76, 72-48-89. E-mail: tajmash@mail.ru.



**Колодка локомотивная**  
гребневая/безгребневая -  
550/3500 р.

**Колодка вагонная**  
чугун/композиционная - 300/270 р.

**Башмак**  
горочный/искробезопасный -  
640/4500 р.

**Запасные части для**  
тепловозов: ТЭМ-2У, ТЭМ-18,  
ТГМ-4, ТГМ-6, ТГМ-23

**Инструмент:** путевой,  
тепловозный

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Электростартер ПС-У2	шт.	60 000	ООО "ТРАНСМАШ"	(4832) 57-44-73
Секция 7317.000 и др.	шт.	17 000	ООО "ТРАНСМАШ"	(4832) 57-67-08
Кран 4304 и др.	шт.	600	ООО "ТРАНСМАШ"	(4832) 57-62-76
Кран 394, 395	шт.	13 000	ООО "ТРАНСМАШ"	(4832) 72-48-89
Кран вспомогательного тормоза 294	шт.	7 000	ООО "ТРАНСМАШ"	(4832) 57-44-73
Прокладка ГБЦ 3303-08-1	шт.	1525.00	ООО "РемДизельСнаб"	8 (383) 274-22-27
Барaban муфты (УД6) 526-03-5	шт.	19620.00	ООО "РемДизельСнаб"	8 (383) 274-22-27
Генератор Г-732В	шт.	17000.00	ООО "РемДизельСнаб"	8 (383) 274-22-27
Стартер Ст-722	шт.	21000.00	ООО "РемДизельСнаб"	8 (383) 274-22-27
Пара плунжерная Сб 327-07-6	шт.	425.00	ООО "РемДизельСнаб"	8 (383) 274-22-27



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

**«МАШХОЛДИНГ»**

440600, г. Пенза, ул. Антонова, д. 1  
 т./ф.: (8412) 69-04-09/01,  
 E-MAIL: BTM5@RAMBLER.RU

**Осуществляем комплексные поставки  
 оборудования к ж. г. и судовой технике.**

Имеем возможность поставки запчастей к дизелям Д50, Д100, Д49 (шпильки, 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.**



Вид ремонта	Наименование оборудования	Цена ремонта, в тыс.руб. с учётом НДС
Капитальный ремонт дизелей	ПД1М, ПД4А	2695.00-3300.00
	ЗАБД49	2310.00-4510.00
	211Д	605.00-1078.00
	1Д42	220.00-429.00
Капитальный ремонт турбокомпрессоров	ТК30Н-17	171.00-184.00
	ТК30Н-26	171.00-184.00
	ТК34Н-04С	177.00-200.00
	ТК30С-02/05	211.00-228.00
	4ТК	233.00-254.00
	ТК23С-01	150.00-162.00
	ТК 23С-44	153.00-169.00
	ТК18Н-01	100.00-115.00
Капитальный ремонт воздушных компрессоров	ТК18Н-02	100.00-115.00
	КТ-6	82.00-121.00
Капитальный ремонт тяговых электродвигателей	ПК-35М	88.00-108.00
	ЭД118, ЭД107А	160.00-275.00
Капитальный ремонт тележек тепловоза	3-х остная	1034.00-18700.00
	2-х остная	990.00-1000.00
Капитальный ремонт генераторов	ГП321, ГП300	440.00-880.00
	УПП 750/1200	275.00-1650.00
Капитальный ремонт гидropередач	УПП 350/500	264.00-1045.00
	Капитальный ремонт топливного насоса	1Д50.27сб.-2
Капитальный ремонт водяного насоса	Д50.11сб.	21.00-24.20
Капитальный ремонт привода масляного насоса дизеля	2Д50.34.001	23.10-26.90
<b>ООО "Машхолдинг"</b>		<b>(8412) 69-04-01/09</b>



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

**ЭлТехПрод - запасные части электрических аппаратов тягового и подвижного составов.**  
Каталог [www.eltehprod.ru](http://www.eltehprod.ru) – более **1000** наименований выпускаемых запчастей:

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

**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-XXXXX, контакты для электрических аппаратов производства Чехии, Германии и другие.

А также катушки электрических аппаратов, шунты (гибкие соединения), контактные пружины на сайте [www.eltehprod.ru](http://www.eltehprod.ru).

**ООО «МИКС»**  
запасные части и комплектующие  
к подвижному составу железных дорог

Запасные части для Дб Д12, К661, 14Д40, Д49, Д50, ЧН 21/21  
Электрооборудование и приборы  
Самоочищающиеся фильтры «BOOL&KIRCH»  
Электронные РЧО «HEINZMANN»



193091, г. Санкт-Петербург,  
Октябрьская наб., д.6  
Тел/факс (812) 444 – 94 – 93, (812) 449 – 07 – 45  
E-mail: [komplex2000@mail.ru](mailto:komplex2000@mail.ru)

**Редакция объявляет о Новой акции –  
БЕСПЛАТНОЙ регистрации Вашей компании  
в КАТАЛОГЕ компаний  
на сайте журнала "ДЕПО"!**

Если Вы заинтересованы в том, чтобы посетители сайта журнала "ДЕПО" получили доступ к информации о деятельности Вашего предприятия, Вы можете прислать нам заявку (в свободной форме) на оформление персональной страницы в одном из разделов сайта

**E-mail: [post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru)**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Запасные части к дизелям Д49, 14Д40, Д50	шт.	договорная	ООО «МИКС»	(812) 444-94-93
Запасные части к дизелям ДбД12, К661, 6ЧН21/22	шт.	договорная	ООО «МИКС»	(812) 444-94-93
Приборы, комплектующие и РТИ к железнодорожной технике	шт.	договорная	ООО «МИКС»	(812) 444-94-93
Запасные части к тепловозам и путевым машинам	шт.	договорная	ООО «МИКС»	(812) 444-94-93
Самоочищающиеся фильтры «BOOL&KIRCH», картриджи и комплектующие к ним	шт.	договорная	ООО «МИКС»	(812) 444-94-93



129226, г. Москва,  
ул. Сельскохозяйственная, д. 12А, стр. 6  
Тел: (495) 765-73-16, 765-73-19  
г. Ижевск: (3412) 37-69-19, 37-59-45  
E-mail: [post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru)

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ**

**На страницах журнала «Депо» Вы найдете информацию о производителях и поставщиках всего спектра продукции железнодорожного назначения.**

**Производители железнодорожной продукции и услуг**

**Подвижной состав, запчасти, ремонт**

**Материалы и оборудование для ВСП**

**Железнодорожный инструмент, аппаратура**

**Спецодежда**

[www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru)



**ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА ДО 50%****СНИЖЕНИЕ ЗАТРАТ НА ТО И РЕМОНТ****ГАРАНТИЯ НА ОБОРУДОВАНИЕ 3 ГОДА****ООО «ОМНИКОММ-СЕРВИС»****Тел.: 8-800-200-911-0****www.montrans.ru****ООО «НИАН»**Адрес: 129626, Россия, г. Москва, Кулаков переулок, 17/1  
Тел./факс: 8 (495) 626-64-66, Моб.: 8 (905) 521-76-90  
www.ooo-nian.ru, www.mwz.by, e-mail: ooo.nian@mail.ru

официальный дилер Минского вагоноремонтного завода имени А.Ф. Мясникова Республика Беларусь, оказывает услуги по организации деловского и капитального ремонта пассажирских вагонов всех видов и форм собственности

Ремонт вагонов производится на ремонтных предприятиях Республики Беларусь, Эстонии, Латвии и Украины.

Дополнительно предоставляются услуги по поставке запасных частей и комплектующих, необходимых для производства ремонта (колесных пар, деталей тележек, автосцепного устройства, тормозного оборудования и др.), а также услуги по продлению срока службы подвижного состава. Все подрядные организации имеют соответствующие лицензии для проведения данных работ.

При производстве работ применяются современные технологии ремонта деталей вагонов, обеспечивающие в полном объеме выполнение требований руководящих документов ОАО РЖД.

**Цены ниже среднероссийских****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



Серия тепловоза	Вид ремонта	Стоимость ремонта комплектного тепловоза с НДС, с учетом стоимости запасных частей (руб.)
ТГМ-4 (4А, 4Б) (ЦТ-ЦТВР - 409 и Руководство по капитальному и среднему ремонту Людиновского ТРЗ 24.04.02.000-83РК (ТГМ-4))	СР	3 200 000
	КР *	3 780 000
	ТРЗ	2 400 000
ТГМ-6, (6А, 6В, 6Д) (ЦТ-ЦТВР - 409 и Руководство по капитальному и среднему ремонту Людиновского ТРЗ РК 14-12-000-75(ТГМ-6))	СР	4 100 000
	КР *	4 700 000
	ТРЗ	3 600 000
ТЭМ-2 (У, УМ, 15) (ЦТ-ЦТВР - 409 и правила капитального ремонта тепловозов серии ТЭМ-1, ТЭМ-2 ЦТВР- 205)	СР	4 000 000
	КР *	4 550 000
	ТРЗ	3 180 000

\* Включает полную замену электропроводки.

Капитальный ремонт железнодорожных кранов серии КДЭ, КЖДЭ, КЖ с продлением срока службы грузоподъемного механизма.  
Капитальный ремонт дрезин, автомотрисВосстановление (модернизация) электрической схемы с полной заменой электропроводки с выездом к Заказчику.  
Восстановление отсутствующей схемы тепловоза. Установка АЛСН, УНБМ, БНБ, КЛУБ, системы учета топлива на все серии тепловозов. Модернизация электрической схемы ТГМ23 с установкой электронного скоростемера и приборов безопасности.  
Модернизация тепловозов серии ТГМ 4, ТГМ 6 для работы по системе двух единиц.

# КАСКАД

## И Ж Е В С К

### 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](http://www.uralmat.ru)  
e-mail: [uralmat@bk.ru](mailto:uralmat@bk.ru)

**Работая с нами вы приобретаете надежного партнера!**

## 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](mailto:dorzay@mail.ru)  
[www.mnpp.ru](http://www.mnpp.ru)

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

- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередат УГП-230\300, УГП-750\1200 (МЛПР).
- 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!



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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
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	ТКПД-114	7 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Контактор	ТКПМ-121 (КТК1-20)	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
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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Ремень	A-1250	43,75	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ремень	Б-2240	125,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Рукав	№ P17Б	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

**ООО "ТРИО-ЭКСПРЕСС"**  
**ПОКУПАЕМ ЛЮБЫЕ ОТХОДЫ ПОЛИМЕРОВ:**  
ПОЛИПРОПИЛЕН, ПОЛИЭТИЛЕН, ПОЛИСТИРОЛ, ПОЛИКАРБОНАТ, ПОЛИАМИД, ФТОРОПЛАСТ, АБС, ПФЛ, МСН, ПЭТФ, ПВХ и другие  
**ИЗДЕЛИЯ, ОТХОДЫ ПРОИЗВОДСТВА, ПЛЕНКУ, ЛИТНИКИ, НЕЛИКВИДЫ, СКЛАДСКИЕ ОСТАТКИ** в любом виде, любое количество  
А также ПЕРВИЧКУ, ПРОСРОЧЕННОЕ СЫРЬЕ, ГРАНУЛЫ, ДРОБЛЕНКУ, СНЯТЫЙ С ГОСХРАНЕНИЯ  
Сами вывезем. Любая форма оплаты  
Заключаем договоры на постоянное обслуживание  
(499) 145-77-06, 8-926-220-2608 E-mail: bel6464@mail.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 ЦГ-142	шт.	3,5	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-19-60
Подкладка КБ-50	тн.	40500	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-19-60
Подкладка КБ-65	тн.	40000	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-19-60
Механизм переводной ручной	шт.	28000	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-19-60
Любые материалы ВСП и Ж/Д инструмент под заказ	-	www.ooolsk.ru	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-19-60

**ООО «Проммеханизация»**  
Предлагает к поставке  
• шпалы железобетонные и деревянные, пропитанные и все скрепления к ним.  
• рельсы Р-65 (б/у).  
**Цены договорные**  
Тел./факс: (812) 580 4263, 574 1017, моб.: +7 921 9414287. E-mail Larisaa@bk.ru

**«Компания «ГЕРТ»**  
Общество с ограниченной ответственностью  
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, (495) 510-44-51, 978-79-58, моб.: 8-916-587-33-60.  
E-mail: gert1111@yandex.ru, www.gert-td.ru

**ООО «РОСТЕХСТРОЙ»**  
Материалы ВСП новые, резерв и б/у из наличия и под заказ по разумным ценам!  
**БОЛЬШОЙ ОБЪЕМ В НАЛИЧИИ:**

- рельсы Р65 1 и 2 категории годности 12,5 м и 25 м по цене от 16 000 р/т
- шпала ж/б в сборе с креплением типа КБ б/у 900 р/шт
- рельсы Р65 12,5 м и 25 м резерв по цене 30 000 р/т
- подкладка ДН 65 по цене 28 500 р/т
- контейнеры 3-5 тонные, 20-40 футовые, цена договорная

Погрузка МВСР на сцеп, вагон или автомобиль.  
Тел./факс 8-831-229-69-11, 8-910-791-75-44. 603003, г. Нижний Новгород, ул. Свободы, г. 63, оф. 440, www.rostchstroy.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельс Р-50 (резерв) 2000 тн	тн	договорная	ООО «Компания «ГЕРТ»	8(495) 988-90-45 8(495) 978-79-58
Накладка 1Р-50 (резерв) 100 тн	тн	договорная	ООО «Компания «ГЕРТ»	8(495) 988-90-45 8(495) 978-79-58
Подкладка Д-50 (резерв) 800 тн	тн	договорная	ООО «Компания «ГЕРТ»	8(495) 988-90-45 8(495) 978-79-58
Рельс Р-65 1гр. 12,5 м и 25 м	тн	договорная	ООО «Компания «ГЕРТ»	8(495) 988-90-45 8(495) 978-79-58
Рельс Р-50 1гр. 12,5 м	тн	договорная	ООО «Компания «ГЕРТ»	8(495) 988-90-45 8(495) 978-79-58
Рельсы Р65 (12,5м; 25м) I кат годности с погрузкой 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 погрузкой 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 погрузкой 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

## Железные дороги Урала

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

*Материалы новые и с/з. Цены на сайте.*

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
ТЭМ-2, 1975 г.в., 1978 г.в. ТЭМ-2У, 1991 г.в., ТЭМ-2М, 1977 г.в. ТЭМ-2УМ 1991 г.в.	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	(343)218-31-52
ТГМ-6А, 1988 г.в.	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	912-656-21-36
ТГМ-4, 1985 г.в., 1983 г.в., 1988 г.в.	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mohov@k66.ru
ТГМ-23, 1992 г.в.	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	www.teplovoz.org
ТЭМ-18, 2002 г.в., КР 2011 г.	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	(343)218-31-52
2ТЭ10М, 1985 г.в., КР 2011 г.	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	912-656-21-36
Кран УН-25 и 2 платформы УСО, 1992 г.в.	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mohov@k66.ru
Оборудование СЦБ	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	www.teplovoz.org
Материалы ВСП	шт/тн	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	(343)218-31-52
Ремонт тепловозов	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	912-656-21-36
Колодка локомотивная гребневая	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mohov@k66.ru

## ООО «Модус-транзит» предлагает

**ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ**

**МАТЕРИАЛЫ ВСП:**

- Рельсы Р65 магистральные;
- Рельсы промышленные РР65;
- 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 Р18 8м без отв Енакиевский МЗ 01/05/2011	28,296	194	46500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь 01/05/2011	48,205	246	46500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	58,000		56400	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	20,000		53200	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	65,000		53200	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР140 (м/д11м, 12м ДМЗ 03/10/2008)	4,680	3	46000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	64,905	240	43800	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Т62 12,5 м 11%н/д НКМК (21/03/2011)	62,811	81	44000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Клемма ПК НТМК-НСМЗ 08/09/10	20,000		37800	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Колеса 1058x202		16	46500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

**Железнодорожная компания**

**Комплекттранспец**

- ПОЛНЫЙ СПЕКТР МАТЕРИАЛОВ ВСП
- ПУТЕВОЙ ИНСТРУМЕНТ
- Ж/Д ОБОРУДОВАНИЕ
- ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО
- СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ Ж/Д ПУТЕЙ

Тел./факс: (498) 601-29-65, 601-29-64  
e-mail: kts@oookts.ru, www.oookts.ru



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Стрелочные переводы пр.2434	комплект	640 000	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Стрелочные переводы пр.2643	комплект	530 000	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Прокладки ЦП143, ЦП328, ЦП366	шт.	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Рельсы Р65 Т1 2003 г.в.	тонна	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Подкладка КБ65	тонна	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Подкладка ДН6-65 (2005 г.в.)	тонна	29 900	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Подкладка КД65, КД50 новая	тонна	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Болты с гайками М22х75, 22х175	тонна	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Болты с гайками М27х160, 24х150	тонна	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Шайба, шуруп, клемма ПК	тонна	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Стрелочная продукция	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
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
Костыль 16х16х165, 14х14х130	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Переводные механизмы	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) 4-14-04
Гарнитура к электроприводам	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Арматура пневматической очистки стрелочных переводов	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Подкладки новые и б/у Д, КБ, ДН, КД, СД, КД	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Накладки новые и б/у Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Болты стыковые, закладные, клеммные	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Гайки и Шайбы М22, М24, М27	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Шуруп путевого 24х170	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Колодка тормозная	шт	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Башмак тормозной горочный	шт	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08



**Стан-Мет**  
КОМПАНИЯ

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

## Отгрузка в кратчайшие сроки!



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

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

**ООО «Транском Екатеринбург»**

**Поставляем**

- материалы ВСП
- путевого инструмент
- запасные части

**для подвижного состава**

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

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



**«СТРОЙПУТЬ-А»**

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

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

Компания «Стройпуть-А» поставляет материалы и путевого 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».



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Рельсы Р65; Р50; Р24; Р18	тн.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Брус для стрелочного перевода	компл.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Подкладка Д65; КБ65; Д50; КБ65	шт.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Шпала: ЖБ и дерево	шт.	По заявке	Стройпуть-А	(495)7832668
Рельсы РП-65	тн.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Колодка вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.ru	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95

**ЛАВА СТИЛЬ**




Комплексная поставка материалов верхнего строения пути для строительства железнодорожного полотна в любой регион России и СНГ. В наличии **рельсы Р65, Р50, Р43**, элементы костыльного скрепления **Д65, Д50**, раздельного скрепления **КБ65, КБ50, КД65**. А также **части ЖБР65**. Другие материалы ВСП со склада и под заказ.

454091, г. Челябинск, ул. Орджоникидзе, 43. Тел. +7 (351) 903-05-04, +7 912 778 2442  
E-mail: lava8008@gmail.com, vadim7@list.ru, www.lavastyle.opt.ru

**АСК**

ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА

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

192012, Санкт-Петербург, пр.Обуховской Обороны д.120, лит.3,  
Тел. (812) 600-35-71(72)  
e-mail: info@ask-pg.ru  
www.ask-pg.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы 12,5 м, с/г, 1-ая группа износа	тн	18 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-72
Подкладка Д-65 с/г	тн	15.000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-72
Рельсы 12,5 м., 25 м, новые(с хранения)	тн	32 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-72
Накладка 1Р-65, 2Р-65, с/г	тн	20 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-72
РЦШР, Эл.1840, на ж/б перебранной шпале, Рельсы-12,5 м	км.	6 500 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-72
Клемма ЖБР65 ЦП369.102	шт	66,00	ООО "ЛАВА Стиль"	(351) 903-05-04, (912) 778-24-42
Скоба упорная ЦП369.101	шт	54,00	ООО "ЛАВА Стиль"	(351) 903-05-04, (912) 778-24-42
Скоба прижимная ЦП369.103	шт	16,00	ООО "ЛАВА Стиль"	(351) 903-05-04, (912) 778-24-42
Прокладка упругая ЦП369.104	шт	12,00	ООО "ЛАВА Стиль"	(351) 903-05-04, (912) 778-24-42
Прокладка подрельсовая ЦП638	шт	50,00	ООО "ЛАВА Стиль"	(351) 903-05-04, (912) 778-24-42



## 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](http://www.company.metaprom.ru)  
[vsp@metaprom.ru](mailto:vsp@metaprom.ru)

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
<b>РЕЛЬСЫ</b>				
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
<b>СКРЕПЛЕНИЯ</b>				
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 ПЖ)	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



## ООО "МеталлТрансМаркет"

г. Москва, тел. (495) 796-89-18, сайт [www.metalltm.ru](http://www.metalltm.ru)

**Сфера деятельности нашей компании продажа полного ассортимента деталей верхнего строения железнодорожных путей, комплектация строительных объектов трубным прокатом, сортовым и листовым металлопрокатом.**

**Рады предложить Вам:** рельсы: новые, с износом, лежалые; шпалы, межрельсовые соединители, стрелочные переводы, противоугоны, шайбы, накладки, подкладки, костыли железнодорожные, шурупы путевые, болты путевые, гайки, клеммы промежуточные.

**Всегда в наличии: весь ассортимент металлопроката, рельсы Р-50, Р-65, КР-70**

**Наши отличительные черты:**

Гибкая ценовая политика.  
Комплектация сложных заказов с большим количеством сортамента.  
Профессиональность, гибкость и оперативность работы персонала.

**Девиз нашей компании:  
БЫСТРОТА, КАЧЕСТВО,  
НАДЕЖНОСТЬ!**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы Р-18, Р-24, Р-33 1 гр./новые	т	от 22000/40000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-50, 1 группа износа	т	от 16000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-65, гос.резерв	т	от 28000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-65, 1 группа износа	т	от 15500	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы КР-70, новые	т	от 55000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы КР-100, новые	т	от 55000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-43, без износа	т	от 19000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Накладка 1Р-50, дем-ж	шт	900 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Накладка 2Р-65, дем-ж	шт	700 р. шт.	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Подкладка КБ 65, новая	шт	460 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ

[www.metaprom.ru/board-railway](http://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!

**<< СФ ИНВЕСТ >>**

**Более 5-и лет на рынке железнодорожных перевозок!  
 Индивидуальный подход к каждому заказчику!  
 Оперативность и значительная экономия Ваших финансов!**

Компания ООО "СФ ИНВЕСТ", имеющая значительный опыт железнодорожных перевозок, предлагает услуги по экспедированию Ваших грузов по территории России и СНГ, а также услуги по согласованию планирования перевозок, оптимизации ЖД перевозок.

**Ставим под погрузку собственные вагоны.**

141700, М.О., г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, д.4, офис 115  
 Тел: (916) 170-11-10. E-mail: vysidorov@yandex.ru

**Редакция объявляет о Новой акции –  
 БЕСПЛАТНОЙ регистрации Вашей компании  
 в КАТАЛОГЕ компаний  
 на сайте журнала "ДЕПО"!**

Если Вы заинтересованы в том, чтобы посетители сайта журнала "ДЕПО" получили доступ к информации о деятельности Вашего предприятия, Вы можете прислать нам заявку (в свободной форме) на оформление персональной страницы в одном из разделов сайта

**E-mail: [post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru)**

сопутствующие товары и услуги



**Изготовление железнодорожных  
 макетов**

**<http://sibrail.ru>  
 тел: +7-983-304-3882**

**"ВладСпецТорг" спецодежда**

**ООО "ВладСпецТорг" является производителем различных видов спецодежды, в том числе, по вашим образцам:**

- все виды рабочей и защитной спецодежды (зимней и летней),
- униформа обслуживающего персонала,
- одежда для охраны и активного отдыха,
- одежда медперсонала. **НАНЕСЕНИЕ ФИРМЕННОГО ЛОГОТИПА!**

**Высококачественная спецодежда, спецобувь, СИЗ, защита рук, хозяйственный инвентарь, противопожарное оборудование.**

**Пошив постельных принадлежностей:  
 комплекты, одеяла, подушки, покрывала, матрасы**

Гибкая система скидок. Индивидуальный подход к каждому клиенту.  
 Поставки в любую точку РФ и СНГ

г. Владимир, Никитская, д. 17. Факс: (4922) 32-25-32, тел.: (920) 924-33-30  
<http://spectorg33.ru>, e-mail: [spetsovka.82@mail.ru](mailto:spetsovka.82@mail.ru)

**ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ПОЗИЦИИ**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Ностюм рабочий с брюками муж., жен., (ткань смесовая 65% х/б, 35% п/э, пл.210г/кв.м)	шт.	от 340	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Ностюм раб. укор. нуртка с п/комб. муж., женский (ткань смесовая 65% х/б, 35% п/э, пл.210г/кв.м)	шт.	от 450	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Ностюм раб. с брюками муж., жен., (ткань саржа 100% х/б, 230 г/кв.м)	шт.	от 470	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Халат рабочий муж, жен.(ткань смесовая 65 п/э,35 х/б)	шт.	от 290-300	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Халат рабочий муж., жен., цвет белый и цветной (ткань тиси, 35%х/б, 65% п/э, 120г/кв.м)	шт.	от 310	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Ностюм раб. из этой же ткани, муж, жен,	шт.	от 390	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Халат рабочий (ткань бязь 100% хлопок)	шт.	185	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Ботинки рабочие бортопрошивные юфтевые, усил. подносок	шт.	410	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Сапоги б/прош. юфтевые, усиленный подносок	шт.	470	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30
Ботинки литые ПУП, МБС	шт.	520	ООО "ВладСпецТорг"	(4922) 32-25-32, (920) 924-33-30

# 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
Каска СОМЗ-55 оранжевая/белая	Шт.	130,32	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Щиток сварщика HH7 Премьер-2	Шт.	322,14	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Щиток сварщика с автоматическим затемнением HH12 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

Сотников Е. А.

# Железные дороги мира из XIX в XXI век

Окончание (начало публикации в № 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.**

Большое значение имеет обеспечение безотказной работы контактной подвески в условиях высоких скоростей, больших размеров движения, а также при воздействии сильного ветра, гололедных образований и низкой температуры.

В области железнодорожной автоматики, телемеханики и связи — объединение традиционных систем диспетчерской и электрической централизации, автоблокировки и АПС в автоматизированную систему управления движением поездов, являющуюся частью общей системы автоматизированного управления перевозками; широкое применение средств вычислительной и микропроцессорной техники, в том числе в устройствах обеспечения безопасности движения, что позволяет существенно повысить их функциональные возможности и надежность, сократить затраты на обслуживание; построение систем технологической связи с использованием волоконно-оптических линий связи, цифровых систем передачи; применение спутниковых систем связи. Необходимо разрабатывать надежные системы автоматического считывания и отображения номеров поездов, находящихся на

участке, автоматизированного управления их маршрутом, регистрации исполненного графика движения, прогноза положения поездов, оповещения пассажиров.

Системы автоблокировки и автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать движение с минимальными межпоездными интервалами, предусматривать управление шлагбаумами на переездах с учетом скоростей движения поездов, иметь встроенные диагностические средства. Расширять применение автоматической блокировки с централизованным размещением аппаратуры на станциях без проходных светофоров, в которой автоматическая локомотивная сигнализация является самостоятельным средством регулирования. Повсеместное применение бесстыковой конструкции пути требует перехода к рельсовым цепям без изолирующих стыков.

Велика роль железных дорог в поддержании более тесных контактов между странами. Железнодорожный транспорт является важным средством взаимодействия социальных и экономических структур мирового сообщества.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Некоторые показатели мировой железнодорожной сети, 1991 г.

### Европа

Страна	Территория тыс. км <sup>2</sup>	Население млн. чел.	Протяженность железных дорог, тыс. км		
			всего	на 1000 км <sup>2</sup>	на 10 тыс. чел.
СССР европейская часть	5488,5	162,6	83,3	15,2	5,1
Франция	551,0	55,7	34,7	62,9	6,2
ФРГ	248,0	59,3	30,0	120,9	5,1
Польша	312,7	37,8	27,0	86,3	7,1
Великобритания	244,1	56,6	16,8	65,8	2,9
Италия	301,2	57,3	30,6	101,6	5,3
ГДР	108,3	16,6	14,0	129,3	8,4
Испания	504,8	38,6	20,5	40,6	5,3
Чехословакия	127,9	15,6	13,3	103,9	8,5
Швеция	450,0	8,4	12,1	26,9	14,4
Румыния	217,5	23,0	11,2	47,2	4,9
Югославия	255,8	23,3	9,3	36,4	3,9
Венгрия	93	10,6	7,6	81,7	7,2
Финляндия	337,0	4,9	6,1	18,1	12,4
Австрия	84,0	7,6	5,9	70,7	7,8
Швейцария	41,3	6,4	5,0	121,1	7,8
Болгария	110,9	8,9	4,3	38,8	4,8
Норвегия	324,0	4,17	4,2	12,9	10,1
Бельгия	30,5	9,9	4,0	131,2	4,1
Португалия	91,2	10,2	4,0	43,9	3,9
Нидерланды	36,9	14,6	3,0	81,3	2,1
Дания	43,0	5,1	2,5	58,1	4,9
Греция	131,9	10,1	2,5	18,9	2,5
Ирландия	70,3	3,5	2,0	28,5	5,7
Люксембург	2,6	0,4	0,3	115,4	8,1
Албания	28,7	3,1	0,2	6,9	0,6
Итого	10 255,1	653,4	354,4	34,6	5,4

Андрей Гурьев

# И какие же русские не любили быстрой езды?

История обреченного проекта

**Книга первого заместителя главного редактора газеты "Гудок" и 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)*

Прозвучала команда «снято!». Обведя всех участников зорким взглядом и приветливо, по-своейски хохотнув, Спасский быстро удалился. Вот так, в отличие от Алексея Алексеевича, относился к журналистам Игорь Дмитриевич, и они, естественно, тоже были к нему всегда очень лояльны.

Наверное, будет уместным и показательным в этом смысле также сравнить, как Спасский и Большаков реагировали в начале 2009 г. на просьбу автора ответить на ряд вопросов в связи с подготовкой этой книги. Большакову было направлено письмо с изложением просьбы и ориентировочными вопросами, а также предыдущая книга автора (чтобы можно было оценить компетентность человека, просящего встречи). Реакции не последовало. Подождя пару недель, автор позвонил секретарю Большакова, которая сказала, что, мол, Ваша книга лежит все это время на его столе, но никаких указаний не было, ждите, узнаем. Через пару часов она перезвонила и сообщила, что Большаков от встречи отказался, потому что от проекта ВСМ уже давно отошел и разговаривать ему в связи с этим в общем-то не о чем.

С Игорем Дмитриевичем все было иначе. Когда автор позвонил его секретарю с намерением направить факс, трубку взял... сам генеральный конструктор, академик Спасский. Выслушав суть дела, он сказал, что, дескать, книга о ВСМ будет очень своевременна, порассуждал о своеобразии политического момента и необходимости подумать над некоторыми аспектами подачи его позиции в ней, попросил соответствующую главу о «Соколе» прислать сначала его сотруднику (который сам позвонит) для сверки фактуры и после этого выразил готовность встретиться на 10–15 минут. Затем действительно причастные к «Соколу» конструкторы (Николай Быков, Александр Арсентьев и др.) поправили некоторые неточности в рукописи и внесли в нее несколько новых интересных эпизодов. Правда, после прочтения окончательного варианта главы сам Спасский высказался в том плане, что теперь все описано правильно и полно, его позиция не изменилась и вряд ли он мог бы добавить еще что-то существенное. И автор не стал настаивать на встрече, понимая, что находящийся уже в преклонном возрасте Игорь Дмитриевич, с учетом того, что «Сокол» все равно безвозвратно погиб, не хотел бы под занавес портить свои личные отношения с властями какими-либо неосторожными высказываниями.

В целом же следует констатировать, что изначальная неприязнь Большакова к прессе и общественности обошлась ему, конечно, крайне дорого. Журналисты, получая постоянные отказы на просьбы дать эксклюзивные интервью, все более платили ему той же монетой, и в конечном итоге мало кто в России из хозяйственных или административных руководи-

лей имел столько негатива в прессе по итогам своей деятельности, как Большаков. «Что скажут о тебе другие, коли ты сам о себе ничего сказать не можешь?» — справедливо замечал Козьма Прутков. И действительно, после дефолта 1998 г. и прекращения строительства вокзального комплекса уже никто из журналистов просто не имел ни малейшего желания разбираться в том, почему в центре Санкт-Петербурга образовалась так называемая яма, и где там был замысел, умысел или вымысел. Все было списано на постоянно стремящегося улизнуть в тень Большакова и созданное им РАО ВСМ. При этом в результате своего внешнего безразличия к общественному мнению Большаков утащил за собой, к несчастью, и имидж проекта Высокоскоростной магистрали в целом.

Кроме того, любопытно отметить, что про питерскую «ямку» и, дескать, закопанные туда десятки миллионов долларов трубы потом все, кому не лень. А вот то, что в «Сокол» было вложено денег не меньше, и они действительно волею судеб, к сожалению, не привели к цели — этого никто никогда совершенно не афишировал. Почему? Да у всех сразу возникала мысль: но ведь Игорь-то Дмитриевич в этом не виноват...

## Не займешь — не построишь

В 1992 году образованное РАО ВСМ стало обретать плоть и кровь, то есть имущество и денежные средства. Важнейшую роль при этом играл подписанный 17 июля 1992 года Указ Президента РФ № 786 «О строительстве высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и организации производства электроподвижного состава».

В преамбуле Указа констатировались важное социально-экономическое значение ВСМ Санкт-Петербург–Москва для обеспечения транспортных потребностей населения и необходимость развития основных технических средств действующей сети железных дорог. Далее пункт 1 определял вклад государства в уставный капитал РАО ВСМ. Сюда включались: право пользования землей полосы отвода, находившиеся на ней здания, сооружения и другое недвижимое имущество, передаваемое акционерному обществу, а также объекты, находящиеся в федеральной и муниципальной собственности, по перечням Госкомимущества и КУГИ Москвы и Санкт-Петербурга. При этом вклад государства в уставный капитал РАО ВСМ не мог быть менее 51%.

Пункт 2 гласил, что местоположение и ширина полосы отвода ВСМ определяются утвержденным проектом. Кроме того, он допускал в порядке исключения изъятие земель собственников и пользователей независимо от форм собственности и категорий с возмещением согласно законодательству.

Пункт 3 указывал, что перенос за пределы полосы отвода зданий и иного государственного имущества, если оно не передано в собственность РАО ВСМ, осуществляется за его счет. Кроме того, изъятие недвижимого имущества, находящегося в полосе отвода и не являющегося государственной собственностью, производится в соответствии с действующим законодательством.

Интересно, что если на первый Указ Президента РФ от 13 сентября 1991 г. Геннадий Фадеев никак публично не отреагировал, то по поводу второго в «Гудке» появилось очень маленькое интервью, где министра просили прокомментировать данный документ, и он это сделал в таком духе, словно касался какой-то не только глубоко неприятной ему, но даже и просто неприличной проблемы. В частности, Фадеев сказал: «С одной стороны, Указ станет допингом для иностранных инвесторов в смысле выделения средств на строительство, так как укрепит их веру, что эти средства не будут потрачены зря. Но с другой — никаких налоговых льгот для отечественных предприятий, которые будут участвовать в разработке подвижного состава, не предусмотрено. Хотя в первоначальном варианте проекта Указа они были». В целом же по поводу изъятия земель и вообще в целом по сооружению магистрали Фадеев дал прогноз, что «акционерам нелегко будет расплачиваться».

22 декабря 1993 г. появился важнейший для работы РАО ВСМ Приказ Комитета РФ по земельным ресурсам и землеустройству № 62 «Об изъятии и предоставлении в постоянное пользование земель под строительство и эксплуатацию пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва». В нем, в частности, предписывалось изъять для федеральных нужд земельные участки с правом вырубki леса по территории трассы общей площадью 7319,4 га (из них 13,9% приходилось на пашню). Местным комитетам по земельным ресурсам совместно с районными администрациями приказывалось обеспечить отвод изымаемых участков под строительство ВСМ. Их выкуп у собственников надлежало производить в соответствии с Положением о порядке выкупа земельных участков для федеральных нужд. Убытки и упущенная выгода собственникам и землепользователям должны были компенсироваться в установленном порядке.

Также в соответствии с Указом Президента № 786 и согласно утвержденному перечню РАО ВСМ получило от государства в собственность или доверительное управление контрольные пакеты акций 23 предприятий. В частности, в холдинг вошли такие компании как ОАО «Торжокский вагоностроительный завод» (50% акций), ОАО «Завод Трансмаш» (28%), ОАО «Всероссийский НИИ транспортного машиностроения» (22%), ОАО «Волховский алюминиевый завод» (22%), АОЗТ «Акционерный коммерческий банк «Анимабанк» (20%), АОЗТ «Опытный завод «Прибор» (20%), АОЗТ «Сила» (17%), АОЗТ «Севнабель» (15%), АОЗТ «Инофлон» (10%), АОЗТ «Вельга», АОЗТ «Домостроительный комбинат № 4», АОЗТ «Импульс», АОЗТ «Тигода» и др. В целом в структуре РАО ВСМ преобладали машиностроительные предприятия, ранее относившиеся к военно-промышленному комплексу.

В 1992 году РАО ВСМ разместило акции второго выпуска на сумму порядка 1 млрд руб. (при стоимости магистрали в тех же ценах 11 млрд руб.). Среди акционеров были Череповецкий металлургический завод, компании «Североникель», «Транссервис», «Электрофизика» и др. То есть помимо получения средств здесь складывалась технологическая цепочка, когда акционеры могли поставлять свою продукцию для строительства дороги и создания технических средств, а заказчик

— организовывать новое производство. По словам генерального директора РАО ВСМ Алексея Большакова, изначально предполагалось, что деньги от реализации акций составят 10–11% всей сметы, остальное дадут кредиты и собственная коммерческая деятельность. В частности, РАО ВСМ не исключало возможности использовать такой инструмент как залог имущества. Например, после введения в строй участка Санкт-Петербург–район Новгорода становилось реальным получить кредитов более чем на 3 млрд руб., а после пуска линии Москва–Новая Тверь — еще 3,7 млрд.

Но для реализации проекта был необходим значительный начальный капитал, и в 1994 году правительство определило основной инвестиционный механизм, посредством которого должно было осуществляться строительство ВСМ, — облигационный займ, гарантированный государством. 15 июня первый вице-премьер Олег Сосковец подписал долгожданное Постановление Правительства № 671 «О финансовой поддержке государства в создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва».

В нем предписывалось «считать создание ВСМ Санкт-Петербург–Москва одним из приоритетных инвестиционных проектов, осуществляемых при участии государства».

Минфин РФ обязывался рассмотреть обращение РАО ВСМ о выпуске им в 1994–1999 годах облигационного займа с его размещением в России и за рубежом и определить порядок обращения и погашения выпускаемых ценных бумаг. При этом было намечено размещение облигаций в 1994 году в объеме 60 млрд руб., а далее в зависимости от срока строительства и сдачи участков ВСМ в эксплуатацию. Также предусматривалась возможность при погашении облигаций их обмена на акции РАО ВСМ. Подчеркнем, что важнейшим условием организации облигационного займа являлось предоставление государственных гарантий, то есть в случае неплатежеспособности РАО ВСМ обязанности Правительства погасить основной долг и проценты.

Минэкономики, Минфину и Центробанку предписывалось в месячный срок определить сумму средств государственного участия в составе инвестиционных кредитов и гарантий по облигационному займу в строительстве ВСМ для обеспечения ввода в эксплуатацию участков Санкт-Петербург–Новгород и Москва–Новая Тверь в 1997–1998 годах. При этом Минэкономики должно было включить в перечень важнейших строений, финансируемых за счет инвестиционных кредитов, строительство магистрали и создание специализированного электроподвижного состава, в том числе с выделением в 1994 году 60 млрд руб. за счет целевых инвестиционных государственных кредитов. Погашение этого кредита предусматривалось по мере ввода мощностей акциями компании.

Впоследствии причастные отмечали, что в деле организации данного займа очень большую работу провел заместитель генерального директора РАО ВСМ по финансам Сергей Павлович Козлов, работавший ранее в плановой комиссии Ленинградского исполкома.

Выступив в роли пионера этого нового для России финансового инструмента, он, можно сказать, сам и занимался его теоретическим обоснованием, и создавал правовую базу, и проводил это решение на практике.

Большаков так комментировал это правительственное постановление: «Документ — дитя, рожденное в муках. Созданием его занимались несколько министерств, десятки различных комитетов, и нам не один десяток раз, приводя расчеты, приходилось доказывать и объяснять необходимость этого постанов-

ления. Например, только с заместителем министра экономики мы встречались 11 раз. И это при полной поддержке местных властей Москвы и Петербурга. Хочу подчеркнуть, что речь не идет о финансировании строительства новой дороги за счет государства. Речь идет о финансовом участии государства в этой стройке, но только на возвратной основе. В чистом виде деньги из казны взяты на это дело не будут». При этом Большаков высказал уверенность, что теперь с финансированием стройки вопросов не будет и в 1997 г. первый высокоскоростной поезд поедет из Санкт-Петербурга в Новгород, а в 1998 году москвичи смогут доехать до Твери за 45 минут. Полностью же запустить ВСМ он надеялся в 2000 году.

Во исполнение этого Постановления 11 сентября 1995 года было подписано Генеральное соглашение «О предоставлении гарантий по облигационному займу РАО «Высокоскоростные магистрали» 1994–1999 годов» № 5-3-08. Согласно документу, Минфин обязался производить погашение по номинальной стоимости выпускаемых РАО ВСМ облигаций и выплату процентов по ним при невозможности исполнения эмитентом своих обязательств, в связи с возникновением определенных Соглашением гарантийных ситуаций.

Правда, дело шло не так активно, как планировалось. Первый выпуск облигаций РАО ВСМ объемом 120 млрд руб. был зарегистрирован Минфином лишь 24 января 1996 г. Интересно отметить, что это был первый на российском фондовом рынке опыт реализации корпоративных ценных бумаг с государственными гарантиями. Генеральным агентом при размещении займа выступил Центральный банк России, торги были проведены на ММВБ. Это были именные купонные облигации с четырьмя купонами и переменным доходом. Форма выпуска облигаций была избрана безбумажная, в виде записей на счетах «депо». Срок обращения составлял 12 месяцев. Доходность декларировалась на 10% выше, чем у облигаций Федерального займа с переменными купонами. Поскольку облигации РАО ВСМ имели многие признаки и статус государственных ценных бумаг, доход по ним не подлежал налогообложению.

Всего в 1996–1998 годах было размещено 6 выпусков облигационного займа на общую сумму 1392 млн руб., причем до дефолта 1998 г. успели погасить 3 первые транша. С запуском данного инвестиционного механизма у РАО ВСМ появились первые крупные деньги на реализацию проекта, который, однако, нужно было двигать быстро и энергично, чтобы иметь возможность расплачиваться по займу.

Как же можно оценить данный инвестиционный инструмент? Ведь, как видим, это изначально не было то государственное бюджетное финансирование, о котором все время говорили противники использования «народных» денег для «антинародных» целей. Прежде всего нужно напомнить о том, что еще в период вызревания проекта ВСМ Центр–Юг высказывались идеи о привлечении не только государственного, но и частного капитала. Еще более активно эти идеи стали обсуждаться в последующие годы.

Профессор МИИТа А.В. Болотин, с конца 1980-х годов целенаправленно изучавший вопросы, связанные с экономической высокоскоростных магистралей, писал в начале 1994 г.: «Для финансирования и кредитования строительства высокоскоростной магистрали могут быть использованы следующие основные источники: государственные средства в виде бюджетных ассигнований на безвозвратной или возвратной основе, собственные средства акционерного общества, полученные в результате эмиссии и продажи акций, облигаций и других ценных бумаг, средства, заимствованные в качестве

кредитов от коммерческих банков, целевые иностранные денежные инвестиции, предоставленные под гарантийные обязательства». При этом Болотин указывал, что поскольку с учетом сложной экономической ситуации в стране рассчитывать на бюджетные ассигнования нельзя, то государственное участие в проекте помимо предоставления им прав на землепользование может быть выражено и в приобретении акций РАО ВСМ, а также в других формах работы с ценными бумагами, что активизирует процесс привлечения средств и из других источников. При этом ученый отмечал, что иметь всю сумму капитала к моменту начала строительства нет смысла, а следует формировать его частями, поэтапно, с получением возврата от уже введенных участков и продвигаясь таким образом все дальше и дальше.

Анатолий Зайцев характеризовал избранный метод следующим образом: «Мы понимали, что бюджет не сможет дать средств, потому что в те годы безденежье было уже полное. Поэтому мы считали, что надо действовать по принципу создания первой российской железной дороги Санкт-Петербург–Москва, когда правительство провело четыре внешних и два внутренних займа. То есть в нашем понимании схема должна быть такая: берется заем и на нем создается некий продукт, который должен быть капитализирован, и на этот продукт выпускаются уже ценные бумаги. Они привлекают деньги, и создается следующий продукт. Он опять капитализируется, опять выпускаются бумаги. И таким образом дорога должна была бы стать продуктом тех, у кого бумаги в руках. То есть она могла быть государственная, но по ценным бумагам надо платить. Только недавно у нас стали говорить о таком понятии как частно-государственное партнерство, а мы уже тогда понимали, как надо действовать. То есть государство должно быть только гарантом, а деньги-то идут не из бюджета, нет. Этот механизм был, по моему глубочайшему убеждению, совершенно дееспособен».

Приведем также мнение Владимира Тулаева: «Эта схема была использована по той простой причине, что у государства не хватало возможностей наполнить ту долю, которая необходима была для поддержания его 51-процентного пакета акций. В бюджете не было средств, поэтому вынуждены были заимствовать так же, как государство в то время заимствовало на другие цели через ГКО и иные кредитные инструменты. В целом инвестиционная схема была абсолютно жизнеспособна и совершенно типична для мирового опыта. Другое дело, что такие инвестиции являются по своей природе долговременными, и когда мы акционеров привлекали, то говорили, что это не 3–5 лет, а вообще-то 12–15. Но в то время у нас в стране не было таких долгих денег, и никто не мог инвестировать в таком объеме. Применяя облигационный заем, мы даже не приблизились к той доле, которая была возможна ввиду 51% акций государства. Общая стоимость всей магистрали оценивалась в 7–8 млрд долларов. Возьмем от этой цифры половину — если бы мы имели 4 млрд долларов в уставном капитале, мы бы безусловно обеспечили строительство и функционирование этой дороги. Но случился дефолт, причем не по облигациям ВСМ, а по ГКО. И посмотрите на сегодняшний день, что делает в период кризиса во всем мире государство? В США, в самой капиталистической стране мира, оно покупает акции ипотечных компаний, банков, не дает упасть тому, в чем заинтересовано. Но, извините, заинтересованность в ВСМ российского государства с самого начала была продекларирована в уставных документах. Если бы случился дефолт даже только с ВСМ, то и тогда государство могло бы спокойно выкупить эти

долги, рассчитаться с держателями облигаций и решить эту проблему так, как сегодня во всем мире ее решают. Поэтому нет никаких сомнений, что это была экономически, коммерчески абсолютно оправданная вещь. Нельзя забывать и то, что расчет делался на запуск в первую очередь тех участков, которые стали бы еще до окончания проекта давать прибыль, например, вокзально-коммерческих комплексов в Санкт-Петербурге и Москве. Какие были бы мощные доходы! Это был бы поток живых денег на реализацию проекта и расчета с держателями облигаций. Поезд «Сокол» также изготавливался таким образом, чтобы он мог ходить по существующим железным дорогам, то есть это опять-таки были бы продажи и деньги».

Валерий Саввов разделял такую оценку, говоря: «Система финансирования через облигационные займы была очень жизнеспособна. Более того, на этом проекте Минфин отработывал новые технологии, и может, благодаря этому проекту возникло такое для нашей страны ноу-хау. Но дефолт просто обрушил этот механизм, потому что обязательства стало выполнять невозможно».

Как же в действительности выглядела схема финансирования ВСМ Санкт-Петербург–Москва по сравнению с мировым опытом? Каким образом финансировались подобные стройки в других странах? По-разному. В Японии, например, ситуация была следующая.

Еще в конце 1930-х годов здесь появилась идея строительства между городами Токио и Осака параллельно существующей двухпутной железной дороги шириной 1067 мм новой электрифицированной линии нормальной (1435 мм) колеи под скоростью порядка 200 км в час. Война помешала выполнить эти планы, но в середине 1950-х годов оживление экономики, рост потребности в грузовых и пассажирских перевозках вновь поставили на повестку дня вопрос о необходимости совершенствования транспортной системы Японии, прежде всего на Восточном побережье о. Хонсю. Здесь действовала электрифицированная дорога Токио–Нагоя–Осака, по которой осуществлялось около четверти общего объема пассажирских перевозок Национальных железных дорог Японии (JNR), находящихся в этот период в собственности государства. Ежедневно в обращении находилось около 120 пар пассажирских и 80 пар грузовых поездов, не считая пригородных.

В 1957 г. правительство учредило комиссию при Министерстве транспорта, которая рассмотрела разные варианты усиления провозной способности данного транспортного коридора, включая усиление существующей линии и развитие других видов транспорта. Также был предложен проект строительства новой Высокоскоростной железнодорожной магистрали, который встретил значительное сопротивление среди консерваторов-железнодорожников, а также автомобильного и авиационного лобби.

Однако в руководстве железных дорог Японии сформировалась группа убежденных сторонников проекта во главе с президентом JNR Синдзи Соگو и вице-президентом — главным инженером Хидео Сима.

Также значительна была роль министра финансов Эйсаку Сато (впоследствии премьер-министр Японии, лауреат Нобелевской премии мира).

В июле 1958 г. Министерство транспорта представило в парламент проект новой ВСМ, рассчитанной на скорость 210 км в час. В следующем году была утверждена смета на строительство дороги в размере 200 млрд иен за счет бюджета JNR со сроком строительства 5 лет. Немаловаж-

ным фактором при этом явились Олимпийские игры, которые должны были пройти в Японии осенью 1964 г. Важно отметить, что при этом Национальные железные дороги получили под гарантии государства заем Мирового банка в размере 80 млн долларов США (ок. 28 млрд иен). Эти средства образовали рабочий резервный фонд, который был призван постоянно страховать финансирование строительных работ от возможных перебоев вследствие изменения политики правительства или других причин.

Строительство началось в апреле 1959 года. А в середине 1963 года, когда уже была построена большая часть новой дороги, руководство JNR представило уточненную смету, которая теперь составила 380 млрд иен. (Скорее всего, изначальная стоимость была сознательно занижена.) Это вызвало скандал, после которого Соگو и Сима ушли в отставку. Но правительство и парламент все-таки изыскали недостающие средства, и работы были завершены в срок, в октябре 1964 г. Построенная дорога получила название Новая линия Токайдо. К этому же времени были изготовлены и японские высокоскоростные электропоезда первого поколения.

Несмотря на скандальное почти двукратное превышение сметы, в целом общественное мнение вокруг строительства ввиду его технической, социальной и экологической прогрессивной сущности было положительным, и проект рассматривался как важнейшее достижение нации. В 1964 и 1965 гг. ВСМ принесла JNR убытки, однако начиная с 1966 года ее работа стала прибыльной. Затраты окупались в 1971 году, то есть на 7-й год эксплуатации. Соگو и Сима не принимали участие в церемонии открытия, но по прошествии нескольких лет удостоились за этот проект высоких национальных почестей. Успех Новой линии Токайдо был так велик, что уже в 1970 г. в Японии был принят закон «О создании национальной сети «Синкансен» (то есть скоростных линий). В 1987 г.

Японские железные дороги были приватизированы, и первая высокоскоростная линия стала наиболее прибыльным активом частной компании JR Center.

То есть в Японии, когда строительство шло еще в эпоху национализированных железных дорог, естественно применялся в основном бюджетный способ финансирования, но уже с использованием страховочного займа. После приватизации железных дорог для строительства новых ВСМ в Японии стали применяться смешанные схемы с участием группы компаний JR, центрального правительства и региональных администраций.

Что касается Европы, то здесь история строительства первых высокоскоростных магистралей развивалась следующим образом. Как уже говорилось, в 1981 г. была введена в эксплуатацию линия Париж–Лион «Юго-Восток» протяженностью 410 км, рассчитанная на скорость 300 км в час. В 1989 г. за ней последовала линия «Атлантик», соединявшая

Париж с Атлантическим побережьем и способная пропускать поезда со скоростью 350 км в час, а в 1993 г. построили дорогу «Север» в направлении к Бельгии и к тоннелю под Ламаншем. При этом, если в Японии колея линий Синкансен (1435 мм) отличалась от общей (1067 мм), то во Франции она являлась одинаковой, поэтому высокоскоростные поезда здесь могли курсировать не только по высокоскоростным, но и по обычным линиям (часто реконструированным) и таким образом расширять полигон ускоренного движения. (Точно также и в России поезда, например, Санкт-Петербург–Адлер могли идти до Москвы по ВСМ, а далее уже по обычной линии.)

В Германии эпоха высокоскоростного движения началась в 1991 г. вводом в эксплуатацию новых линий Мангейм–Штутгарт (99 км) и Ганновер–Вюрцбург (326 км), работающих со скоростью 280 км в час. Осенью 1998 г. было открыто движение на реконструированной линии Ганновер–Берлин (263 км), включавшей участок высокоскоростного движения длиной 170 км. В Испании первая ВСМ Мадрид–Севиля была построена в 1992 г. (471 км) под скоростью 250 км в час. В Италии в 1992 г. была сдана в эксплуатацию линия Рим–Флоренция (236 км), рассчитанная на скорость 250 км в час. В 1994 году была введена в эксплуатацию линия Лондон–Париж с тоннелем под Ламаншем, где поезда Евростар двигались на континентальной французской части дороги со скоростью 300 км в час. В 1997 г. в Бельгии была построена первая ВСМ от Брюсселя к границе с Францией, рассчитанная на скорость 300–350 км в час.

В дальнейшем строительство ВСМ шло достаточно высокими темпами. Если в период 1964–1994 гг. ежегодные темпы прироста высокоскоростных линий составляли около 100 км, то в следующее десятилетие в мире строилось уже порядка 350 км в год. (В то время как общая длина железных дорог в последние десятилетия неуклонно сокращалась.) Сегодня общая длина ВСМ в мире уже превышает 9 тыс. км. При этом лидером по объемам высокоскоростных перевозок являются Японские магистрали (47% от всего мирового пассажиропотока ВСМ), далее идут Франция (27%), Германия (12%), Италия (5%), Республика Корея (3,5%), Испания (1,7%), Швеция (1,5%). Кроме перечисленных стран, небольшие линии ВСМ имеются в Великобритании, Норвегии, США, на Тайване. Проектирование или строительство ведется в Австралии, Бразилии, Индии, Китае, Португалии, ЮАР и... конечно, в России.

В целом же за рубежом, начиная с 1980-х годов, применялись самые разные инвестиционные схемы строительства ВСМ с участием как государственного, так и частного капитала. При этом использование прямого государственного участия в строительстве инфраструктурных и иных объектов стали называть государственно-частным партнерством, однако здесь есть и особые мнения. Так, например, помощник Президента РФ Аркадий Дворкович еще в бытность руководителем Экспертного управления администрации Президента говорил: «Я вообще не понимаю, что значит государственно-частное партнерство. Понятно, когда государство создает условия для реализации какой-то цели, а бизнес ее реализует. А партнерами они быть не могут, поскольку государство не должно преследовать бизнес-цели. По ряду транспортных проектов, тех, которые быстро окупаются, участие государства и не нужно, бизнес может справиться сам».

Так или иначе, но при строительстве ВСМ, например, в Германии и Испании применялось преимущественно прямое государственное финансирование, а во Франции и Италии — смешанный капитал с большей долей частного. При этом государство создавало законодательные условия для отвода земель под строительство, предоставляло гарантии для получения займов, признавало строящиеся ВСМ объектами национального значения и т. д. Также в США, например, применялись налоговые скидки для перевозчика Amtrak и предоставление большей свободы в расходовании своих средств. В Нидерландах при строительстве ВСМ был принят подход разделения функций и рисков между государственным и частным секторами. Тоннель под Ламаншем строился по очень сложной инвестиционной схеме, когда в кредитном финансировании участвовали около 200 банков, из них 23% японские, 18% французские, 9,3% английские и др. Также с помощью международных консорциумов, аннулировавших

смешанный капитал, финансировались общеевропейские высокоскоростные проекты Thalys, Rhealys, линия Париж–Брюссель–Кельн/Амстердам и др.

При этом нужно учитывать, что если в рыночной системе государство непосредственно финансирует стройку, то это делается на возвратной основе (в разных формах), и поэтому главный вопрос здесь заключается в цене заемных денег, продолжительности сроков отдачи, возможности сопутствующих инструментов и т. д., а не в том, чтобы сполна получить дармовые ресурсы и «освоить» их в духе откатов и распилов.

(Хотя, конечно, возможны и чистые государственные субсидии, эффективность которых, впрочем, является предметом более чем спорным.)

В связи с этим, когда Геннадий Фадеев говорил после 1992 года, что средств в бюджете России нет, а следовательно, и разговор про ВСМ неактуален, он мыслил категориями уже ушедшей эпохи. Более того, целый ряд специалистов считает, что для экономики инфраструктурных проектов частное финансирование много лучше, поскольку оно заставляет во всех звеньях проектировочных и строительных работ изыскивать более эффективные и рациональные подходы. Так, генеральный директор Ленгипротранса Владимир Чернаков, например, говорил автору: «Понимаете, частный капитал приучает нас к минимизации потерь в проектных решениях. Бюджет контролирует эту ситуацию в меньшей степени. В целом же для самоорганизации, для формирования рациональных подходов работать надо обязательно и с теми, и с другими. Ведь с бюджетом порой происходят странные вещи, когда нам говорят: и что же, вы на этом экономить будете? Бросьте! А частный капитал говорит так: а давайте-на экономить на всем. И я думаю, что бизнесмены вскоре придут к тому, чтобы проектировщик был и материально заинтересован в большей экономичности своих решений. Ведь на самом деле имеется достаточно большой набор вещей, где проектировщик может сократить будущие расходы заказчика. Это и применение новых технологий, и более качественная трассировка, и более взвешенная позиция по всевозможным допускам и т. д. При этом завязать мотивацию проектировщика на конечный результат может позволить себе только частный заказчик. Государство устроено по-другому: ему нужно просто освоить бюджет».

Итак, в целом следует признать, что созданный для ВСМ в середине 1990-х годов основной инвестиционный инструментарий являлся сам по себе вполне жизнеспособным и типичным механизмом для мировой практики. В связи с этим вполне уместно привести информацию, опубликованную в 2008 году, то есть спустя 10 лет после краха того самого механизма. «Во время визита в Санкт-Петербург премьер-министр РФ Владимир Путин провел совещание, посвященное развитию железнодорожного транспорта России. <...> В. Путин предложил ОАО РЖД организовать в следующем году выпуск облигаций на сумму 150 млрд руб. (\$5,7 млрд), необходимых, по его словам, для реализации инвест-программ и рефинансирования задолженностей компании. Он также не исключил возможности прямых бюджетных вливаний в уставный капитал ОАО РЖД, что также может потребоваться для поддержки инвестиционного потенциала отрасли и реализации уже идущих программ».

А ведь ОАО ВСМ о «бюджетных вливаниях» даже и не мечтало. При этом облигационные займы испытывало на себе первым. И, по всей вероятности, не напрасно.

В марте 2009 г. было объявлено о начале размещения ОАО РЖД так называемых инфраструктурных облигаций на сумму 100 млрд руб. — 3 млрд долларов по текущему курсу.

**Продолжение следует.**

## Наши партнёры по странам / регионам

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 – 6)</b>				
Россия	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	3
		ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-11-45/25-62	2
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Специализированная железнодорожная площадка	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	5
Россия / Кировская область	Киров	ООО "Кировский завод электромагнитов "ДимАл"	(8332) 35-53-99, 36-48-95/31, 38-59-36	1
Россия / Нижегородская область	Дзержинск	ООО НПП "САТУРН"	(8313) 27-40-59, 24-49-93	4
Россия / Пензенская область	Заречный	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210, (902) 343-38-66	5
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	3
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	6
Россия / Псковская область	Псков	ООО "Резинотехнические изделия"	8-911-357-50-64, 8-911-357-58-63	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Каскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	4, 5
Россия / Свердловская область	Арамилы	ООО "МетаНом"	(343) 328-04-23, (922) 292-21-40	4
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	2
Россия / Тверская область	Бологое	ООО "Бушевский завод"	(812)-466-24-83/84	2
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 7 – 11)</b>				
Россия	Москва	ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	10
		ООО ОП "Омниконм Сервис"	8-800-200-91-10	10
		ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	11
		ООО "НИАН"	(495) 602-93-71, (905) 521-76-90	10
		ЗАО "Столичная вагоноремонтная компания"	(499) 270-55-74, (926) 523-56-44	7
Россия	Санкт-Петербург	ООО "МИКС"	(812) 444-94-93, 449-07-45	9
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ТРАНСМАШ"	(4832) 57-44-73/67-08/62-76, 72-48-89	7
Россия / Новосибирская область	Новосибирск	ООО "РемДизельСнаб"	(383) 274-22-27	7
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "Альтернатива"	(8412) 57-81-28, 49-48-01, 8-906-396-55-74	7
		ООО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-09/01	8
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Каскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	11
		ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92	12 - 11
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	9
<b>Материалы и оборудование для ВСП (стр. 12 – 21)</b>				
Россия	Москва	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18	21
		ООО "Стройпуть-А"	(495) 783-26-68	19
		ООО "Трио-Экспресс"	(499) 145-77-06, 8-926-220-26-08	15
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Проммеханизация"	(812) 574-10-17, (921) 941-42-87, (921) 916-01-09, (911) 914-65-77	15
		ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-71/72	19
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК"	(49234) 9-19-60, (920) 900-96-25	15
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23, 2-26-08	17
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	ООО "Метапром"	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	20, 21
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58, (916) 587-33-60	15
		ООО "Комплекттранспец"	(498) 601-29-64/29-65	17
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РосТехСтрой"	(910) 791-75-44, (920) 253-59-19, (831) 229-69-11	15
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52	16
		ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	19
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "Модус-трансит"	(3435) 41-69-55/25-69	16
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924, (906) 855-25-50	18
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "ЛАВА стиль"	(351) 903-05-04, (912) 778-24-42	19
<b>Транспортно-логистические услуги (стр. 22)</b>				
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СФ ИНВЕСТ"	(498) 744-67-39, (916) 170-11-10	22
<b>Сопутствующие товары и услуги (стр. 22 – 24)</b>				
Россия / Владимирская область	Владимир	ООО "Владспецторг"	(920) 924-33-30	22
Россия / Новосибирская область	Новосибирск	Магазин ПАРОВОZz (ИП Русанов А.В.)	8-983-304-38-82	22
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	23, 24
<b>V ЮБИЛЕЙНЫЙ, МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТ РОССИИ</b>				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Бизнес-Диалог"	(495) 988-28-01	2-я сторона обложки
<b>17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО 2011</b>				
Россия / Московская область	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	3-я сторона обложки
<b>III МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ ЕХРО 1520</b>				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Бизнес-Диалог"	(495) 988-28-01	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 <a href="http://www.depo-magazine.ru">www.depo-magazine.ru</a>						
Раздел		Размер баннера		Стоимость/месяц		Бонус
Главная страница		140px x 60px		5 000		при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение <b>бесплатно!</b>
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				
<b>Разработка баннера</b>				<b>400</b>		
<b>Внимание! Партнерам-рекламодателям предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!</b>						
Персональная рассылка по базе электронных адресов						
Количество адресатов		Более 50 000		Стоимость		6 600
NEW! Электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий						
Количество рассылок		Количество электронных адресов		Даты рассылок		Стоимость
1		Более 50 000		Еженедельно (по воскресеньям)		1500
2						2700
3						3700
4						4500
<b>Создание персональной страницы – бесплатно!</b>						
<b>При единовременной оплате 4-х рассылок бесплатно предоставляется модуль 1/8 полосы в журнале!</b>						

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](http://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](mailto: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

Ufi  
Approved  
Event



17-я Международная промышленная выставка

# Металл-Экспо



Международная выставка  
металлопродукции и металлоконструкций  
для строительной отрасли  
**МеталлСтройФорум'2011**



Международная выставка  
оборудования и технологий  
для металлургии и металлообработки  
**МеталлургМаш'2011**

**15-18 ноября**

Россия, Москва, ВВЦ, пав. 75

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

Генеральный информационный партнер: специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»



# III Международный железнодорожный салон техники и технологий

## 07-10 СЕНТЯБРЯ 2011

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЕ КОЛЬЦО ОАО ВНИИЖТ,  
Москва, Щербинка, Россия

[WWW.EXPO1520.RU](http://WWW.EXPO1520.RU)



**Автор:** Тимур Гайфуллин, 6 лет.

2030 год - возможно главный инженер-конструктор  
СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ; участник  
12<sup>ого</sup> железнодорожного салона Экспо1520

**Тел.:** +7(495) 988 28 01, (495) 988 18 00  
**E-mail:** EXPO@EXPO1520.RU

Генеральный партнер



Спонсор



Спонсор



Организатор



Совместно с



При поддержке



ИНСТИТУТ  
ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ  
МОНОПОЛИЙ

Генеральные информационные партнеры

