



ДЕПО

7(32) 2011

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

август

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

Подвижной состав, запчасти, ремонт **стр. 9-16**

Материалы и оборудование для ВСП **стр. 17-22**

Транспортно-логистические услуги **стр. 23**

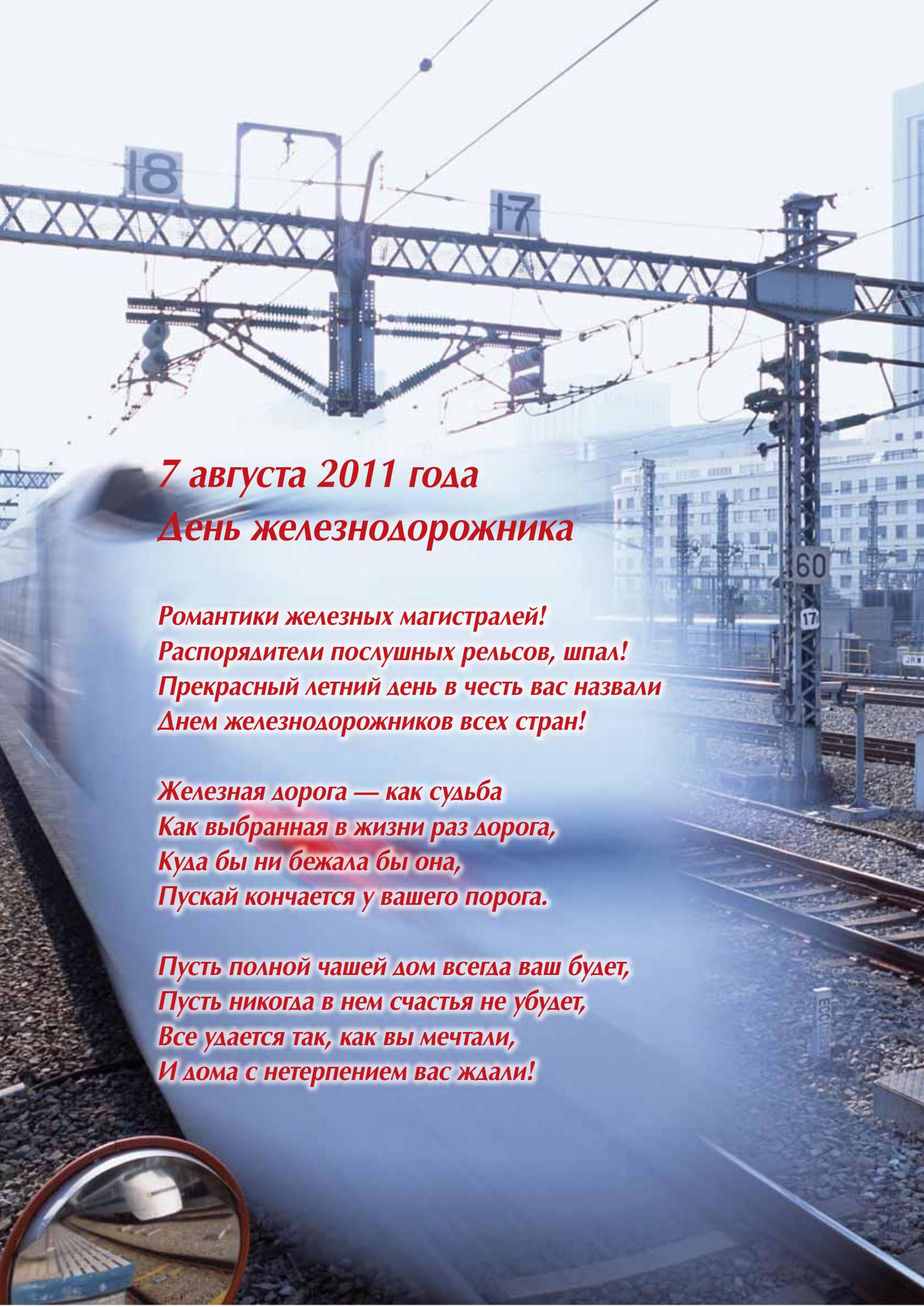
Сопутствующие товары и услуги **стр. 24-25**

Справочная информация **стр. 26-32**



С днем железнодорожника!

И какие же русские не любили быстрой езды? **стр. 26-30**



***7 августа 2011 года
День железнодорожника***

***Романтики железных магистралей!
Распорядители послушных рельсов, шпал!
Прекрасный летний день в честь вас назвали
Днем железнодорожников всех стран!***

***Железная дорога — как судьба
Как выбранная в жизни раз дорога,
Куда бы ни бежала бы она,
Пусть кончается у вашего порога.***

***Пусть полной чашей дом всегда ваш будет,
Пусть никогда в нем счастья не убудет,
Все удастся так, как вы мечтали,
И дома с нетерпением вас ждали!***



Транспортная неделя – 2011

В Министерстве транспорта Российской Федерации состоялось заседание Оргкомитета «Транспортной недели – 2011», в ходе которого были утверждены основные темы V Юбилейного международного форума «Транспорт России». 23 ноября состоится пленарное заседание «Транспорт России: экология, ресурсосбережение, безопасность» и сессия «Современная инфраструктура для мероприятий глобального значения: содействие гармоничному развитию транспортных сетей». 24 ноября пройдут конференции «Водный транспорт – новые горизонты», «Гражданская авиация и глобальное изменение климата» и AirCargoForum, а 25 ноября – «Коммерческий и общественный транспорт: состояние и перспективы развития», «Реализация комплексной программы обеспечения безопасности населения на железнодорожном транспорте».

В мероприятиях «Транспортной недели – 2011» примут участие более 1000 делегатов, среди которых представители Министерства транспорта Российской Федерации, подведомственных федеральной службы и агентств, законодательной и исполнительной власти федерального и регионального уровней, крупнейших отечественных и зарубежных транспортных, экспедиторских и страховых компаний, банков, отраслевых ассоциаций, а также ведущих деловых и отраслевых СМИ.

В настоящее время свое участие подтвердили: заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Сергей Иванов, первый заместитель управляющего делами Президента Российской Федерации Сергей Ковалев, председатель Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Петр Нучеренко, президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» Александр Малов.

Оргкомитетом «Транспортной недели – 2011» было также утверждено зонирование V Юбилейной международной выставки «Транспорт России». Экспозиция будет разделена на отраслевые секторы: железнодорожный транспорт, морской и внутренний водный транспорт, воздушный транспорт и гражданская авиация, автомо-



бильный транспорт и дороги. Впервые на выставке будут представлены следующие разделы: инфраструктурные проекты регионов, транспортная безопасность, экотранспорт. Свое участие в выставке подтвердили ведущие компании транспортной отрасли: ОАО «Международный аэропорт Шереметьево», ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Совфрахт», ОАО «Аэропорт Кольцово», ОАО «Аэропорт Внуково», «Администрация гражданских аэропортов и аэродромов», ГК «Российские автомобильные дороги», ОАО «Росморпорт», ОАО «ГТЛК», ЗАО «Нурганстальмост», ЗАО «МДС – групп», ГК «Палмали», ЗАО «Петербург – Дорсервис», ГК «Транзас», ЗАО «Транс-машхолдинг», ОАО «УСК Мост» и другие.

«Транспортная неделя – 2011» пройдет с 21 по 26 ноября на территории ЭкоЦентра «Сокольники». В ее рамках также пройдут: II Международный конгресс ROAD TRAFFIC RUSSIA – 2011 «Организация дорожного движения в Российской Федерации», Международный дорожный конгресс «Инновации в дорожной инфраструктуре», награждение молодых ученых и журналистов, Всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных ВУЗов «ТрансАРТ-2011», III Общероссийская спартакиада студентов транспортных ВУЗов, открытый кубок Министерства транспорта Российской Федерации по игровым видам спорта.

Более подробную информацию вы можете получить на официальном сайте мероприятия www.transweek.ru



ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

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



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

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

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

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

специализируется на разработке и производстве электропневматической аппаратуры:

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru

e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Вентиль ВВ-1 2ТХ.956.000 (1ТП.341.010.000)	шт.	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

БОЛЕЕ 10 ЛЕТ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

Кировский
ДИМАЛ[®]
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[®]
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. Почта: mto1520@mail.ru.
 Телефон +7 (495) 995-11-45 многоканальный.



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

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

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

Бушевецкий завод

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

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

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

Наименование	Цена, руб	Чертеж российский	Ед. изм.	Компания	Телефон
Вкладыш МОР 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 (сайлентблон)	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
Кожух зубчатой передачи	11 000	T 328.37.11.00	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25
Крестовина "Прага"	2 500	ТМТ 5725.000 СБ	шт.	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25

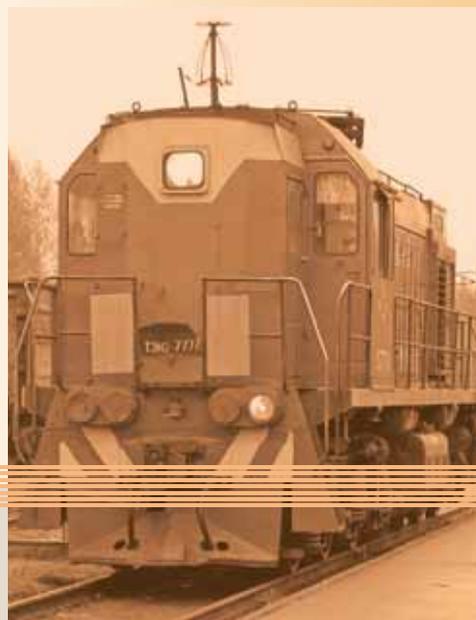
МАШПРОЕКТСЕРВИС

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, ТТМ, 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	Обечайна для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливоподкачивающий ТЭМ2.20.55.000	Ключ S=50 (сборка) ЭД50.40.08	Приспособление для установки наконечника распылителя форсунки Д49.181.119спч
Палец поршневой ПД2.04.100	Ключ торцевой для сменных головок (сборка) ЭД50.40.09	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.146
Коллектор выхлопной 1-ПД4.18-1	Приспособление для замера раскпепа коленвала 5Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147



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 литьевых 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, 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			

РТИ 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: rtipskov@rambler.ru

ООО «СЕНСОР ПЛЮС»

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

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

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
Стрелочные переводы СП 24 1/3 И 1/4 НОВЫЕ компл	комплект	120 000	ООО "Кентавр"	(985) 776-8346



**Открытое акционерное общество
ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ**

44031, г. Пенза, ул. Окружная, 3;
Тел./факс: (8412) 34-69-82, 34-59-36, 34-62-85
e-mail: pztp@rambler.ru pztp@yandex.ru, http://www.n3tm.pf



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

ОАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

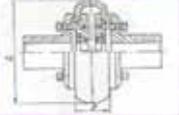
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ;
- реле электромагнитные РМ, промежуточные ТРПУ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные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

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Арматура светосигнальная АС-1П (ан. АС-4302)	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная на светодиодах АС-1МП (ан АС-4302)	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок включения тормоза унифицированный БВТ-У	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования и защиты генератора БРЗГ-П (ан. БРЗГ)	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения тона БРНТ (ан. YRN3)	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Вилка БРНТ	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Натужка удерживающая	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Кнопка КЕ	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Предохранитель	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Соппротивление БС, ПП	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор напряжения ТН-005ЭТ	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тона ТТ-30МП	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный ШУ-5АП	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки 0145.917.00.00.000, 0145.845.00.00.000	шт.	договорная	ОАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6





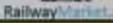
Предназначены для передачи крутящего момента. Их упругим элементом являются резинкордные оболочки (РКО 360*100, и 500*130)

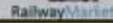
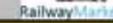
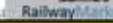
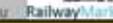
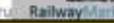
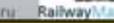
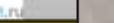
Основные технические характеристики:

Обозначение резинкордной 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	А	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



Специализированная железнодорожная торговая площадка
www.railwaymarket.ru

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

Генеральный информационный партнер: специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

Votum®

УД4-Т "ТОМОГРАФИК"

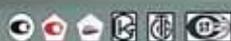
КОМПЛЕКСНЫЙ КОНТРОЛЬ ДЕТАЛЕЙ ВАГОНОВ
В СООТВЕТСТВИИ С СТО РЖД 1.11.002-2008

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА:

- Слежение за акустическим контактом.
- Томография (оценка конфигурации и размеров дефектов).
- Определение координат дефектного участка.
- Визуализация схем прозвучивания.

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ:

- УСО-1Т - многоканальный томографический сканер контроля оси
- УСК-5Т - многоканальный томографический сканер для контроля цельнокатаных колес.
- ЭМА - бесконтактный метод толщинометрии боковых рам тележек.



Видеосканер



Робоскоп ВТ 3000

РОБОТИЗИРОВАННЫЙ КОМПЛЕКС НК И ЛАЗЕРНОГО ОБМЕРА ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ

Поддерживает в полном объеме следующие технологии НК:

- электромагнитоакустический метод (ЭМА);
- вихретоковый метод (ВТК);
- ультразвуковой контроль (УЗК);
- лазерное сканирование (ЛС).

Спектр применения установки: от поточно-серийного производства до выборочного контроля узлов и деталей имеющих сложную геометрическую форму.



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 24.04.02.000-8ЗРК (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, автомотрис

Восстановление (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.

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

ЭлТехПрод - запасные части электрических аппаратов тягового и подвижного составов.
Каталог www.eltehproud.ru - более 1000 наименований выпускаемых запчастей:

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

ООО «РЕМЗЛАВТО»
 Сертификат ISCO № РОСС RU. Ц Ш 00 К00270

Запасные части для железнодорожного транспорта, резка металла по чертежам, изготовление деталей по чертежам заказчика
 Выполним капитальный ремонт компрессоров и поставим запасные части

Компрессоры:

- ЗК-4МУ (троллейбусы)
- ЗК-7В (ЖД)
- ВВ-08/8-720 (рельсоукладчики, мотовозы)
- Электрооборудование

Предлагаем электрооборудование Рижского электромашиностроительного завода

Адрес: 142660, Московская область, Орехово-Зуевский р-н. г. Дрезна, ул. Н.И. Зимина, д. 1
 Тел: (496) 418-16-49, (495) 647-03-69, (964)705-98-09
 E-mail: aleksa-razumov@yandex.ru, сайт: http://www.aleksa-razumov.narod.ru

Производство

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

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



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



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 судовою технике.

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

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



Вид ремонта	Наименование оборудования	Цена ремонта, в тыс.руб. с учётом НДС
Капитальный ремонт дизелей	ПД1М, ПД4А	2695.00-3300.00
	ЗА6Д49	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	КТ-6	82.00-121.00
	ПК-35М	88.00-108.00
Капитальный ремонт тяговых электродвигателей	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
Капитальный ремонт гидropередач	УГП 750/1200	275.00-1650.00
	УГП 350/500	264.00-1045.00
Капитальный ремонт топливного насоса	1Д50.27сб.-2	82.00-182.00
Капитальный ремонт водяного насоса	Д50.11сб.	21.00-24.20
Капитальный ремонт привода масляного насоса дизеля	2Д50.34.001	23.10-26.90
ООО "Машхолдинг"		(8412) 69-04-01/09



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 вагоне-колесной мастерской в г. Уссурийск Приморского края




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.mvz.by, e-mail: ooo.nian@mail.ru

официальный дилер Минского вагоноремонтного завода имени А.Ф. Мясникова Республика Беларусь, оказывает услуги по организации делового 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



МНПП ТЕХНОПРИБОР



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

КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБОРУДОВАНИЕМ, ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ И ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ. КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВЗОВОВ 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 гидropередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МНПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

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

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



ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА ДО 50%
СНИЖЕНИЕ ЗАТРАТ НА ТО И РЕМОНТ
ГАРАНТИЯ НА ОБОРУДОВАНИЕ 3 года

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



ООО "ЭлТехПрод" Чебоксары предлагает контакты электрических аппаратов серий 5ТХ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 8ТХ.551.ХХХ, 8ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ (вместо Х могут быть любые цифры), БИЛТ, ТИБЛ, ЗБ-ХХХХХ, контакты для электрических аппаратов производства Чехии, Германии и другие.

А также катушки электрических аппаратов, шунты (гибкие соединения), контактные пружины на сайте www.eltehprou.ru.

КАСКАД И ЖЕВСК

Работа:

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

Транспорт:

- транспортная компания
- контейнер
- вагон
- автотранспорт
- авиа

Производим:

Калорифер
 ТЭМ2.10.70.020

Тепловозы:

ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-18,
 ТГМ-4, ТГМ-6, М-62, ЧМЭ
Сертификация:
 ISO 9000, ГОСТ Р
 ИСО 9001-2001



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

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

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

Работая с нами вы приобретаете надежного партнера!

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Вал карданный	ТЭМ2.85.50.035	4 425,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92
Вал карданный	ТЭМ2.85.50.042	5 250,00	ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
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 маслосъемное ЦВД	34.08.00.03-006	187,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо маслосъемное ЦНД	34.05.00.05-009	187,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо поршневое (маслосгонное)	Д50.04.007	725,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо поршневое (трапецеидальное)	Д50.04.011А	500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо поршневое (уплотнительное)	Д50.04.006	412,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо уплотнительное	КУ, ГОСТ 38-72	12,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Кольцо уплотнительное форсунки	Д50.17.016	62,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Комплект РТИ для дизеля Д50		2 625,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Комплект тепловозных аккумуляторов	32ТН-450У2	160 000,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Контактор	ПК753Б	21 250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Контактор	ТНПД-114	7 500,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Контактор	ТНПМ-121 (НТК1-20)	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 3В	6 000,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ремень	А-1250	43,75	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Ремень	Б-2240	125,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Рукав	№ Р17Б	562,50	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92
Сальник самоподжимной	Д50.10.115 / Д50.10.116	250,00	000 "Уралпром"	(951) 200-15-92

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
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	ТЭ3.02.005	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



Комплексная поставка материалов верхнего строения пути для строительства железнодорожного полотна в любой регион России и СНГ. В наличии части скрепления ЖБР65. А также, рельсы Р65, Р50, Р43, элементы костыльного скрепления Д65, Д50, разделного скрепления КБ65, КБ50, КД65. 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

Московская производственная компания "КЕНТАВР"

СКЛАД В ГОРЕХОВО-ЗУЕВО,
УЛ.КИРОВА-56,
БАЗА ОБЛГЛАСНАБ

строительство и комплектация железнодорожного полотна

ПРОИЗВОДСТВО СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ СП24 для узкой колеи



тел.: (985)776-83-46,
факс: (499)764-10-45,
сайт: www.kentavr-woy.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ЦП369.102	шт	66.00	ООО "ЛАВА СТИЛЬ"	(351) 903-05-04, (912) 778-24-42
Скоба упорная ЦП369.101	шт	59.00	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	14.00	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
Рельсы Р24	т	21 500	ООО "Кентавр"	(985) 776-8346
Рельсы Р43	т	24 500	ООО "Кентавр"	(985) 776-8346
Рельсы Р50 и Р65	т	19 500	ООО "Кентавр"	(985) 776-8346
Шпала ж/б б/у (20шт. в пачке)	шт	500	ООО "Кентавр"	(985) 776-8346

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 М22x75, 22x175	тонна	договорная	ЗАО "СВ-ПУТЬ"	(49234) 9-18-60, 9-18-62
Болты с гайками М27x160, 24x150	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



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

Отгрузка в кратчайшие сроки!



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

Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус бунсы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатаные, заготовка колёс	ООО «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: 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

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 16x16x165, 14x14x130	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 24x170	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

ООО «Модус-транзит» предлагает

**ПОСТОЯННЫЙ
 АССОРТИМЕНТ
 ПРОДУКЦИИ
 НА СКЛАДЕ**

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ – мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб/тн	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь	64,000	327	46500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	170,000	630	44000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70 (м/д11,0м+20%/н/д ДМЗ)	176,400		56400	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д11,0м+20%/н/д ДМЗ)	65,000		53200	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (м/д11,0м+20%/н/д ДМЗ)	130,000		53200	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д11,0м 20% нд ДМЗ)	22,484		53200	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка ДН6-65	17,000	2014	32500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

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

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, ooolsk@bk.ru

АСК

ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА

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

- Комплексные поставки материалов ВСП (Рельсы, Шпалы, Скрепления)

- Строительство, реконструкция и ремонт ж.д. путей

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Втулка изолирующая ЦП-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
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
РШР, Эл.1840, на ж/б перебранной шпале, Рельсы-12,5 м	км.	6 500 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-72

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

 Общество с ограниченной ответственностью
«Компания «ГЕРТ»
 Основным направлением нашей динамично развивающейся Компании является поставка полного ассортимента деталей верхнего строения железнодорожных путей.

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVII.
 Тел./факс: (495) 988-90-45, (495) 510-44-51, 978-79-58, моб.: 8-916-587-33-60,
 E-mail: gert1111@yandex.ru, www.gert-td.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
Накладна 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. 12,5м и 25м	тн	договорная	ООО «Компания «ГЕРТ»	8(495) 988-90-45 8(495) 978-79-58
Рельс Р-50 1гр. 12,5м	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

Поздравляем друзей, коллег и партнеров с Днем Железнодорожника! Желаем всем удачи и благополучия!

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
ТЭМ-2, 1975 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.teplovov.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.teplovov.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 МЕТАПРОМ

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

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
РЕЛЬСЫ				
Рельсы Р-24, демонтированные (износ 0-1 мм), L-8м	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Рельсы РП65, н/д (8-12 м), с отв, т/о, новые	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 76-05-05
СКРЕПЛЕНИЯ				
Накладка 1Р65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Накладка Р33	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка КБ-65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка ДН-65	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка Д-33	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Подкладка Д-24	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Болт закладной М22х175 в сборе	тн	договорная	ООО Метапром	(3843) 71-63-41
Болт клеммный М22х75 в сборе (с клеммой 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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ

www.metaprom.ru/board-railway

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

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



Более 100 новых предложений ежедневно!

**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

 << 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



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

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



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

Производители железнодорожной продукции и услуг

Подвижной состав, запчасти, ремонт

Материалы и оборудование для ВСП

Железнодорожный инструмент, аппаратура

Спецдежда

www.depo-magazine.ru

ЗАО «ЭНЕРСИ»

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



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

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



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

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)

ТЭО заказывали?

19 октября 1992 года Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт» (которая, напомним, имела ранее общесоюзный уровень) была утверждена Приказом Министерства науки, высшей школы и технической политики Российской Федерации № 1094 и стала таким образом легитимной в условиях после распада СССР. Изменения произошли в части направления для первой ВСМ, и в качестве таковой теперь рассматривалась только линия Санкт-Петербург–Москва.

Прежде всего нужно было разработать и защитить в многочисленных комиссиях и экспертизах технико-экономическое обоснование проекта, или ТЭО, заказчиком которого теперь уже выступало РАО ВСМ. Начальный вариант (ТЭО-92, главный инженер проекта Н.А. Кочетков) был разработан и представлен Ленгипротрансом в 1992 году. Летом его рассмотрел и утвердил Наблюдательный совет РАО ВСМ. В августе–сентябре документ прошел экспертизу Экспертного совета при Президенте РФ (в состав которого, напомним, входил бывший министр путей сообщения СССР Иван Павловский). В протоколе № 17 от 8 сентября 1992 г. отмечались своевременность разработки проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва и его большая государственная значимость.

В 1992 году исследование под названием «Стратегические направления модернизации железнодорожного коридора Петербург–Москва» провела авторитетная французская компания железнодорожного проектирования и реализации проектов «Софрерай» (Sofrerail), участвовавшая в сооружении ВСМ во Франции и работавшая над таковыми в ряде других стран. Очень примечательно, что оно было позиционировано авторами следующим образом: «Представленное аналитическое исследование разработано в соответствии с действующими международными правилами и может использоваться заказчиками — РАО ВСМ в качестве экспертного заключения при работе с экономическими и кредитно-финансовыми организациями». То есть по принятой в мире практике эксперты отвечали за данные ими рекомендации перед банкирами и иными инвесторами. Для России это было в новинку. В итоге один из выводов «Софрерай» гласил: «Проведенными исследованиями было установлено, что наилучшим решением транспортной проблемы в данном регионе является создание специализированной высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали». При этом при расчете рентабельности эксперты брали цену билета 18,6 тыс. руб., в то время как на момент расчета цена билета в купейном вагоне составляла 15,5 тыс., в СВ — 31,3 тыс., в самолете — 50 тыс. руб. Срок окупаемости составлял при благоприятных

условиях 10,7 года, при неблагоприятных — 13,3 года. Все расчеты велись по признанным мировым методикам.

Первый публичный доклад по данному исследованию был сделан на Конференции по организации скоростного движения на линии Санкт-Петербург–Москва и перспективах его развития на железных дорогах России, прошедшей 11 января 1993 г. в ЛИИЖТе. Попутно следует отметить, что этому форуму было направлено приветствие Совета Министров РФ, где в частности говорилось: «Строительство ВСМ получило во многих развитых странах мира широкий размах. По этому пути должны пойти и мы, используя накопленный потенциал транспортной науки и мощный оборонный комплекс, обязаны привлечь к этой благородной миссии возможности рыночной экономики». В то же время интересно отметить, что приветствие подписал не премьер Виктор Черномырдин, а его заместитель Георгий Хижя.

30 июля 1993 года РАО ВСМ устроило торжественную закладку первого железнодорожного моста через р. Кузьминку на 18-м км трассы ВСМ. В свайное основание берегового устоя была заложена памятная закладная доска с надписью: «На этом месте начались работы по сооружению первой в России высокоскоростной специализированной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва, возводимой в соответствии с указом Президента Российской Федерации от 13 сентября 1991 года». Здесь же был установлен памятный знак, выполненный в виде стилизованного километрового столба из красного гранита.

Важнейшим этапом дальнейшего прохождения проекта было рассмотрение его Государственной вневедомственной экспертизой России (Главгосэкспертиза). В итоговом протоколе № 2 от 25 февраля 1994 г., в частности, было отмечено, что создание ВСМ Санкт-Петербург–Москва является актуальным и предусматривает решение важной социальной задачи транспортного обеспечения населения. Также указывалось, что этот новый вид транспорта обеспечивает существенную экономию времени и повышение комфортности для пассажиров, экологическую защищенность территорий, экономическую эффективность перевозок и является высококонкурентоспособным с другими видами транспорта. Эксперты констатировали, что выработанные технические решения в основном соответствуют мировому уровню, ТЭО предусматривает решение социальных и экологических задач и содержит расчеты экономической эффективности строительства и эксплуатации ВСМ.

В итоге Главэкспертиза постановила: «1. Согласиться с выводами ТЭО о необходимости строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва с электроподвижным составом нового поколения, обеспечи-

вающей решение на современном уровне важных социальных, экологических и экономических задач в регионе. 2. Одобрить рекомендуемую трассу магистрали по Новгородскому ва рианту. 3. Согласиться с принципиальными техническими решениями ТЭО по основным конструктивным элементам ВСМ». Также экспертиза сочла целесообразным строить ВСМ поэтапно и сначала создать экспериментальный участок для отработки конструкций и технологий строительства. Наряду с этим, экспертиза, отметив ряд не в полной мере решенных вопросов, рекомендовала РАО ВСМ дополнить ТЭО материалами новых разработок, обоснований и согласований, полученных в период с 1992 г. При дальнейшем проектировании и строительстве магистрали предписывалось учесть замечания и предложения, изложенные в Заключении Главгосэкспертизы России.

Также в 1994 году ТЭО рассматривала Государственная экспертная комиссия Минэкономики РФ, в состав которой входило 9 академиков, 11 докторов наук, 12 кандидатов наук, 12 инженеров. 20 апреля 1994 г. было выдано итоговое положительное постановление с рекомендациями по доработке проекта. В частности, в решении указывалось: «Одобрить заключение экспертной подкомиссии и согласиться с положениями ТЭО, квалифицирующими создание высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва как актуальную народнохозяйственную проблему, имеющую важное значение для улучшения транспортного обслуживания народного хозяйства и населения, ускорения научно-технического прогресса на транспорте и в транспортном машиностроении, развития туризма, деловых, научно-технических и культурных связей между важнейшими административными и хозяйственными центрами страны. Согласиться с Новгородским вариантом трассы ВСМ. Одобрить в основном концепцию конструкций постоянных устройств ВСМ и высокоскоростного подвижного состава. Считать целесообразным осуществлять в первоочередном порядке строительство в ближайшее время экспериментального участка». Наряду с этим экспертиза сделала целый ряд замечаний, предложив проработать более подробно некоторые вопросы экономического, экологического и технического характера и обеспечить реализацию замечаний в процессе дальнейшей работы по проекту ВСМ.

Все дополнительные требования государственных экспертиз были рассмотрены подрядчиком и заказчиком, в результате чего появилось ТЭО-95, выполненное под руководством главного инженера проекта Льва Данильчика, который с 1994 года оставил пост директора Ленгипротранса и сосредоточился на проекте ВСМ.

Что же представляла собой запроктированная магистраль? Это была двухпутная, электрифицированная на переменном токе 2×25 кВ железнодорожная линия эксплуатационной длиной 659,1 км, шириной колеи 1520 мм. Маршрутная скорость движения поездов была определена 220–260 км в час с максимальной эксплуатационной скоростью 300 км в час, а расчетной — 350 км в час. В пределах пригородных зон скорость предусматривалась до 200 км в час. Движение поездов намечалось с 6 до 24 часов. Примерный график предполагал отправку экспрессов с конечных пунктов утром (с 6 до 9 часов) и вечером (с 18 до 21 часа) с интервалом через 15 мин., а в период с 9 до 18 часов — через 1–2 часа. Время в пути без остановок должно было составлять 2,5 часа, со всеми остановками и заездом в Новгород — до 4 часов. Ночное время предполагалось использовать для ремонтных и хозяйственных работ.

Помимо двух многофункциональных вокзальных комплексов в конечных пунктах предусматривалось 2 станции с ремонтной ба-

зой — Мельниково (на расстоянии 30 км от Новгорода, названа в честь первого министра путей сообщения П.П. Мельникова) и Новая Тверь, 8 промежуточных станций — Жаровская, Обухово-II, Крестцы, Валдай-Скоростная, Граничная, Садва, Логовежь, Высоково (пригород Клина). Также планировалось устроить 19 диспетчерских постов, пассажирскую техническую станцию (депо электроподвижного состава) и парк отстоя поездов в Москве.

Для миграции диких животных были запланированы площадки над выемками и под мостами, а также водопропускные трубы для мелких животных. В районе Валдая предусматривалось прохождение трассы на эстакаде с рекультивацией поврежденных ранее хозяйственной деятельностью участков. Поезда должны были оборудоваться туалетами вакуумного типа с очисткой на конечных станциях.

Для технологических нужд в период строительства и эксплуатации ВСМ, а также для связей между примыкающими районами планировалась прокладка притрассовой автомобильной дороги с твердым покрытием. Пересечения магистрали с другими коммуникациями, а именно с железными и автомобильными дорогами, пешеходными переходами, скотопрогонами, путями миграции диких животных — были намечены только в разных уровнях. Для безопасности на всем протяжении трассы было предусмотрено ее ограждение с сигнализацией целостности в особо ответственных местах. На ряде участков планировалось сооружение шумозащитных экранов.

Вход трассы в конечные станции был решен самостоятельными путями, прилегающими к существующим. Первоначально для Санкт-Петербурга рассматривалось 5 вариантов размещения конечной станции и высокоскоростного вокзала: в районе Московского и Варшавского вокзалов, станций Дача Долгорукова, Купчино, рядом с Южной ТЭЦ. При окончательном выборе принимались в расчет такие факторы как объем капложений, удобство с точки зрения транспортной доступности, увязка с Генпланом развития города и др. В результате решили избрать район рядом с Московским вокзалом на территории, которая еще с царских времен планировалась под развитие железнодорожной станции Санкт-Петербург–Главный, а поэтому здесь никогда не строили архитектурных достопримечательностей. Также вход в город с запада от Московского вокзала позволял впоследствии продолжить линию под землей и под Невой и далее выйти на Финляндское направление, что было очень ценно для организации высокоскоростного сообщения между Москвой и Хельсинки.

От станции Санкт-Петербург железнодорожные пути ВСМ на протяжении 13 км согласно проекту шли на общем полотне с путями Октябрьской дороги. Сразу же за путепроводной развязкой в районе станции Обухово трасса должна была идти по собственному земляному полотну в направлении Новгорода.

В Москве рассматривалось также несколько вариантов строительства конечной станции: в районе Петровско-Разумовского, Ленинградского и Рижского вокзалов, а также вблизи от строящегося делового центра «Сити» на набережной реки Москвы. Последний вариант очень импонировал мэру Юрию Лужкову и он долгое время на нем настаивал. Однако после оценки всех «за» и «против» решили остановиться на Рижском вокзале, что и было официально принято на Градостроительном совете г. Москвы в 1997 г.

Важнейшее значение имел выбор варианта прокладки самой трассы. Еще на стадии технико-экономических сопоставлений (ТЭС) Ленгипротрансом были протрассированы 5 вариантов дороги: Западный, Восточный, Комбинированный, Дальний и Новгородский. В 1990 году для разработки ТЭО

на эталонных участках трассы (410 км) были проведены рекогносцировочные изыскания, в которых принимали участие 10 изыскательских партий.

В 1991 году по выбранному на основании лучших технико-экономических показателей Новгородскому варианту были проведены изыскания под рабочий проект на участке опытно-промышленной эксплуатации Санкт-Петербург–район Новгорода (всего 53 км). В 1993 г. были закончены изыскания для подготовки рабочей документации на участке О–151 км трассы Новгородского варианта. В 1994 г. Ленгипротранс приступил к работам по установлению границ полосы отвода на всем протяжении ВСМ. Они были выполнены за исключением участка в пределах Валдайского района.

Почему был избран именно Новгородский вариант ВСМ с прохождением по Валдайскому национальному парку? Ведь кроме него первоначально как реальные претенденты рассматривались также варианты Западный (между Новгородским и действующей железнодорожной линией) и Комбинированный, который шел сначала в коридоре Западного, а между Угловкой и Бологое пересекал действующую линию и далее проходил с востока от нее. Надо констатировать, что при выборе из этих направлений учитывалась вся совокупность существенных факторов: протяженность, наличие населенных пунктов и особо ценных территорий, минимизация земляных работ и количества искусственных сооружений, экономический эффект от эксплуатации, социальные вопросы и др.

Как указывали авторы ТЭО, в процессе согласования трассы с землевладельцами и местными органами власти, а также по опросам населения Новгородский вариант получил значительно более высокий рейтинг, чем Западный и тем более Комбинированный. При этом администрации Тверской и Московской областей категорически возражали против строительства ВСМ по Комбинированному направлению, а руководство Новгородской области выступало только за Новгородский вариант, как наиболее полно отвечающий условиям развития региона и включающий г. Новгород в сферу ВСМ, ибо этот старейший русский город в свое время весьма пострадал как раз от того, что железная дорога между столицами обошла его стороной. В целом с технической, экономической, социальной, культурной, рекреационной и иных позиций Новгородский вариант явно выигрывал, что и было подтверждено проведенными в 1992–1994 гг. государственными экспертизами. Относительно же экологического аспекта проектировщики указывали, что благодаря техническим решениям при пересечении Валдайского государственного национального парка он наносит ему не больший ущерб, чем Западный вариант.

Автор обращался к Данильчину с просьбой дать свои комментарии по поводу выбора трассы, и тот особо обратил внимание на следующий аспект: «Входы ВСМ в Москву и Санкт-Петербург можно было сделать только с западной стороны от Московского и Ленинградского вокзалов, иначе не было никакой возможности проложить пути. И если саму линию строить восточнее существующей, то нужно было делать два их пересечения. Мы посчитали, что это с технической точки зрения нецелесообразно, к тому же никаких выгод по другим параметрам альтернативные варианты не давали. А что касается Валдайского парка, то там же раньше располагалась ракетная воинская часть, которую ликвидировали в годы перестройки, оставив большое количество земли, практически непригодной для жизни. И мы ее собирались как раз рекультивировать, облагораживать, поэтому не думали, что встретим такое сопротивление».

А вот как комментировал этот вопрос Владимир Тулаев: «Это был результат анализа всех возможных вариантов, где было очень много составляющих. Здесь надо было смотреть с точки зрения экономической — насколько затратно при строительстве и выгодно при эксплуатации; с точки зрения географической — что там нужно преодолевать, какие естественные преграды; с точки зрения социальной — какие есть населенные пункты и что с ними делать; с точки зрения взаимодействия со всей транспортной и иной инфраструктурой и т. д. Выбор трассы — это всегда такие вопросы, которые не имеют простых ответов. Это — результат научно-технической работы проектировщиков, которые в том числе опирались и на опыт французских строителей, потому что изначально у нас был налажен очень тесный контакт с фирмой «Софрерай». Поэтому выбор Новгородского варианта — это абсолютно обоснованный путь реализации проекта. Я лично на тысячу процентов убежден, что это — наилучший вариант во всех отношениях. В том числе в вопросе воздействия на окружающую среду. И в этом смысле Валдайский парк — это абсолютно надуманная проблема. Абсолютно! Кроме того, ведь с восточной стороны действующей линии ситуация была ничуть не лучше, а наоборот, во всех других отношениях еще хуже». (О валдайском вопросе подробно см. главу «Вам куда? Мне в противоположную...».)

При строительстве дороги предполагалось использовать термоупрочненные рельсы типа Р65 с повышенной твердостью поверхности катания, которые сваривались в плети длиной до нескольких сот км и даже неограниченной длины. На всем протяжении главных путей предусматривались железобетонные шпалы. Мосты должны были обеспечивать регулярное движение пассажирских поездов с максимальной скоростью 350 км в час. При проектировании искусственных сооружений намечено было предъявлять повышенные архитектурно-эстетические требования.

Управление движением высокоскоростных поездов предусматривалось в режиме автоведения с возможностью перехода на ручное управление. Диспетчерский центр управления (ДЦУ) планировалось расположить в Санкт-Петербурге. Управление движением поездов на перегонах предусматривалось с помощью двухпутной двухсторонней системы интервального регулирования (автоблокировки) без проходных светофоров. В качестве основного средства сигнализации была избрана многозначная автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия (АЛСН). Для проверки работы всех систем каждое утро перед открытием движения планировалось пропускать специальный инспекционный поезд без пассажиров со скоростью 160 км в час.

Реализация максимальных скоростей до 350 км в час требовала применения радиуса кривых в плане не менее 7 тыс. км, а уклонов в профиле до 24‰. Величина упругой осадки насыпи под проходящим поездом не должна была превышать 1,5 мм. Кабели в лотках необходимо было размещать на основной площадке земляного полотна. В связи с этим, а также вследствие увеличения междупутья до 4,8 м ширина земляного полотна увеличивалась до 13,8 м. Принципиально новые методики нужно было использовать при расчете прочности искусственных сооружений.

Продолжительность строительства ВСМ была определена вначале в 6 лет, включая подготовительный период. Оправдан ли был такой сжатый срок? По этому поводу Валерий Саввов писал следующее: «Строительству ВСМ в Японии, Франции и Германии предшествовал огромный объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, затраты

на которые исчисляются многими миллиардами долларов. Повторение этих исследований в нашей стране неоправданно. Поэтому следует умело сочетать закупку новейших транспортных высокоскоростных технологий, подтвержденных на практике многолетним опытом эксплуатации, с использованием потенциала конверсионных предприятий для выпуска новой техники. Международный опыт хорошо подтверждает возможность быстрого создания ВСМ на основе закупки отработанных технологий. С учетом опыта других стран в Испании высокоскоростная магистраль Мадрид–Севилья протяженностью 471 км была построена всего за три года (1989–1992) с темпом строительства 175 км в год».

Особое значение имела экономическая составляющая ТЭО. Рентабелен ли вообще был этот проект? Окупаем ли? Была ли в нем здоровая бизнес-основа? Ведь даже уже в 2009 г., например, такой сторонник высокоскоростных магистралей как Нигматжан Исингарин на вопрос: «Нет ли планов строительства ВСМ в Казахстане?», ответил автору следующим образом: «У нас, действительно, есть желающие подискутировать на эту тему. Могут, к примеру, написать, что хорошо бы Алматы и Астану связать высокоскоростной самостоятельной магистралью. Даже предлагают через озеро Балхаш на опорах пройти. Однако все это несерьезно. У нас в Алматы и Астане в сумме население чуть более 2 млн человек, ну присоединить еще Караганду — это получается на протяжении 1200 км 3 млн человек. Между Москвой и Санкт-Петербургом расстояние около 600 км, но жителей примерно 20 млн человек, и то отдельные эксперты считают, что этого недостаточно для соединения этих городов высокоскоростной магистралью. Какая самостоятельная высокоскоростная магистраль в Казахстане на 2–3 пары пассажирских поездов? Сегодня между Алматы и Астана ежедневно ходит скоростной поезд “Тальго”, он преодолевает это расстояние за 12 часов, и это прекрасно, и этого достаточно. Сделать многомиллиардные затраты на то, чтобы две пары поездов пустить между двумя крупными городами — это только фантазии. Наша задача создать условия для скоростных поездов в 120–140–160 км в час на действующих железнодорожных путях. Вот когда в Казахстане будет жить 100 млн человек вместо нынешних 16, тогда, по-видимому, без высокоскоростных магистралей не обойтись. Я думаю, что мы должны жить по средствам, учитывая реалии, делать то, что нужно и возможно и без таких абсурдных проектов».

В рамках общих дискуссий по экономике проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва также всегда было много споров, и центральными в этом смысле были вопросы цены на билет и предполагаемых пассажиропотоков. Что касается стоимости билета, то здесь хотя ТЭО и оперировало вполне конкретными цифрами, но в связи с большой инфляцией в 1990-е годы они менялись и сегодня сами по себе мало что могут сказать. Так, в ТЭО-95, где анализировалась ситуация 1994 года, цена билета была обозначена в 78 тыс. руб. Учитывая, что курс доллара составлял тогда 2000 руб., это получалось около 40 долларов. Также нередко в комментариях РАО ВСМ звучала ориентировочная цифра 50 долларов. При этом большее представление дают относительные размеры предполагаемых цен, пределы шкалы которых определялись как непременно ниже стоимости билета эконом-класса самолета и несколько выше купе ночного поезда действующей линии. Это естественно, ибо ВСМ должна была функционировать в условиях рынка, конкурируя с авиационным, автомобильным и обычным (ночным) железнодорожным транспортом, а поэтому ценообразование на ней могло быть только свободным, гибким и зависеть от спро-

са. В ТЭО именно так и указывалось: «Цена должна устанавливаться с учетом платежеспособного спроса потенциальных пассажиров, по поводу которого для уровня 2005 г. и последующей перспективы нет однозначных количественных оценок».

В этом смысле независимыми от РАО ВСМ экономистами также делался целый ряд расчетов и прогнозов. Например, в работе О.Ф. Мирошниченко (ВНИИЖТ) «Социально-экономическая эффективность ВСМ Санкт-Петербург–Москва» указывалось, что согласно проведенным исследованиям, конкурентоспособная цена перевозки пассажиров по проектируемой магистрали определяется на уровне средней цены проезда по существующей линии, повышенной на 20–25%.

Однако в связи с этим возникал вопрос, на какие все-таки пассажиропотоки можно примерно рассчитывать, составляя бизнес-план проекта? Точка зрения противников ВСМ всегда была на этот счет однозначной: население очень бедное, никто за 50 долларов, а уж тем более выше, из Петербурга в Москву не поедет, и все это никогда не окупится.

По этому поводу на японских и западноевропейских ВСМ после нескольких лет их работы были получены следующие выводы. Прежде всего, очень важный момент заключался в том, что возникая и начиная свою работу, высокоскоростные магистрали всегда стимулировали рост пассажиропотока на данном направлении вообще и забирали на себя значительную его часть с других видов транспорта в частности. Так, вскоре после открытия в 1964 г. линии Токио–Осака воздушное сообщение здесь полностью прекратилось, и весь пассажиропоток перешел на ВСМ. Аналогичная картина наблюдалась и после запуска в 1972 г. линии Осака–Хиросима. Число пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом между Парижем и юго-восточными районами Франции, за 1990-е годы увеличилось в 2 раза, в то время как на воздушных линиях почти вдвое уменьшилось. За 6 лет работы линии Мадрид–Севилья пассажиропоток увеличился в 3 раза. Первый поезд Eurostar, введенный в эксплуатацию в 1994 г., за короткий срок забрал у воздушного транспорта 60% рынка пассажирских перевозок на направлении Лондон–Париж. Вскоре после пуска линии Париж–Брюссель пассажиропоток увеличился здесь также на 60%.

При этом проявлялся интересный «лавинообразный» эффект, когда рост спроса на перевозки приводил к увеличению частоты следования поездов, а это в свою очередь также стимулировало дальнейший рост спроса. В результате появилась возможность перехода движения поездов на тактовый график, то есть с регулярными межпоездными интервалами (каждые полчаса, 15 мин., 10 мин. и т. д.), дифференцированными в разное время суток в зависимости от интенсивности перевозок. Это давало высокоскоростному железнодорожному транспорту крайне весомое преимущество, наряду с комфортом в поезде, возможностью передвигаться от центра к центру городов, минимумом формальностей, безопасностью, экологической чистотой и др.

Относительно конкурентоспособности ВСМ по сравнению с авиатранспортом были сделаны следующие наблюдения. На расстоянии до 500 км ВСМ имеет неоспоримое преимущество, занимая до 90% сегмента транспортного рынка, причем путешествия на поезде здесь могут преобладать и над поездками в личных автомобилях. Расстояние более 1000 км является нишей авиатранспорта. А между 500 и 1000 км идет интенсивная конкурентная борьба, и решающую роль здесь играет скорее не длительность перевозки, а набор и качество дополнительных услуг, а также способность гибко реагировать на изменение пассажиропотока (то есть попро-

сту способность не заставлять пассажира стоять в тех или иных очередях). Согласно другим расчетам, высокоскоростной железнодорожный транспорт сохраняет лидирующее положение при поездках на расстояние до 750 км и находится на равных с воздушным при расстояниях порядка 900 км. Если же маршрут превышает 1000 км, то лидерство переходит от поезда к самолету. Также достаточно распространено среди экспертов является констатация того, что высокоскоростные железнодорожные сообщения наиболее конкурентоспособны по отношению к другим видам транспорта на расстояниях порядка 600–700 км. Что касается конкретно Японии, то здесь в начале 2000-х годов была получена следующая статистика. На участке Токио–Нагоя (342 км, время в пути 1 час 38 мин.) — 100% рынка перевозок занимает железная дорога. На линии Токио–Осака (515 км, 2 ч. 30 м.) — 80%. А в транспортном коридоре Токио–Хиросима (821 км, 3 ч. 51 м.) — воздушные и высокоскоростные железнодорожные перевозки делят рынок ровно пополам. В связи с этим отчетливо видно, что маршрут Санкт-Петербург–Москва располагается в очень благоприятной, если не идеальной, нише для создания здесь ВСМ.

При этом практика показала, что высокоскоростные линии являются рентабельными, когда пассажиропоток составляет несколько млн пассажиров в год. Так, на линиях Испании в конце 1990-х годов он насчитывал 4,7 млн человек. Поезда Thalys, курсировавшие между крупными городами Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии, перевозили в начале 2000-х годов ежегодно 5,5 млн пассажиров. За первые пять лет работы линии Лондон–Париж было перевезено 34 млн человек, то есть в среднем чуть более 6 млн в год.

Проектировщики ВСМ Санкт-Петербург–Москва в перспективе рассчитывали даже на большую величину. В частности, ТЭО оперировало следующими цифрами. Исходя из общих мировых и отечественных тенденций, транспортная подвижность населения, измеряемая количеством поездок в год на одного жителя (без пригородных), вырастет по самому пессимистическому варианту с 2,4 в 1988 г. до 2,9 в 2005 г. и до 3,5 в 2015 г. (Средний западноевропейский уровень в 1990 г. достиг величины 5,7.) На 2005 г. по пассажиропотокам делались следующие прогнозы (в одном направлении): Петербург–Мельниково (Новгород) — 6,3 млн чел., Мельниково–Валдай — 6 млн, Валдай–Н. Тверь — 6 млн, Н. Тверь–Москва — 7,4 млн. В целом на линии предусматривался в обозримой перспективе ежесуточный пассажиропоток в каждом направлении чуть более 20 тыс. чел., то есть 7,5 млн чел. в год.

Что говорили по этому поводу независимые эксперты? В период с 1995-го по 2000 год французской компанией Systra проводились комплексные маркетинговые исследования по определению перспективного пассажиропотока на ВСМ, которые показали, что процессы, влияющие в это время на спрос, в значительной мере не связаны с функционированием самой железной дороги. Основным фактором здесь выступает подвижность населения, которая в свою очередь определяется деловым, бытовым и досуговым взаимодействием населения региона и в частности двух мегаполисов, соединяемых линией. «К сожалению, мы не научились пока считать мультипликативные эффекты. Есть несколько методологий, одна из которых разработана Мировым банком. Исходя из нее, можно ожидать, что после начала эксплуатации ВСМ будет дан качественный скачок темпам социально-экономического роста Центрального и Северо-Западного регионов, где проживает

38% населения России и производится 40% ВВП», — комментировал впоследствии этот вопрос генеральный директор РАО ВСМ Владимир Воронин.

Между тем общая оценка эффективности проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва была выполнена проектировщиками применительно к требованиям, утвержденным в 1994 г. Минэкономки, Минфином, Госстроем и Госкомпромом в «Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования». При этом развернутые расчеты были проведены АО «Интеринвест-проект» Международного фонда инвестиций и приватизации в работе «Оценка экономической эффективности проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва». В итоге стоимость проекта в ценах 1994 г. была определена в 6607 млн долларов США или 13 214 млрд руб. Доходы от деятельности ВСМ предусматривались по трем источникам: перевозка пассажиров (в первое время 1,2 млрд руб. в год с последующим ростом), сдача в аренду привокзальных земельных участков и площадей (20–40 млрд руб.), прочих видов коммерческой работы (10–30 млрд руб.). В целом делался следующий вывод: «Выполненными расчетами с построением денежных потоков (cash flow) установлено, что проект ВСМ при его реализации согласно основанному на материалах ТЭО предложению характеризуется весьма благоприятными показателями общей народнохозяйственной экономической эффективности. Для принятого в расчетах диапазона вариантов инфляции внутренняя норма доходности будет находиться в пределах 11,5–17,5%, а сроки окупаемости капитальных вложений составят 8–9 лет от начала строительства и 3–4 года от ввода на полную мощность». При этом эксперты указывали, что результаты расчетов обладают определенным запасом прочности в силу принятых перестраховочных условий и допущений ТЭО, а именно, весьма умеренных величин темпов роста подвижности населения и соответственно объемов пассажиропотоков, взятия нижнего из возможных уровней цены на билет, существенного повышения расчетных размеров эксплуатационных расходов, ограничения величин возврата НДС по вводу оборудования и др. В связи с этим руководитель проектов компании «Интеринвест-проект» В.М. Левин, выступая в декабре 1994 г. на парламентских слушаниях по поводу строительства ВСМ, отмечал, что разработанный проект ВСМ отличается высокими показателями эффективности, в то время как предлагаемый МПС вариант усиления действующей железной дороги «с точки зрения экономической никуда не годится». Левин также указал, что любая отсрочка в реализации строительства новой дороги приведет лишь к убыткам.

В итоге в Паспорте ТЭО-95 в разделе «Технико-экономические показатели» говорилось: «Наиболее сложной задачей, учитывая высокий и непредсказуемо изменяющийся уровень инфляции, отсутствие установившихся цен в строительстве и подлинно рыночных соотношений стоимостей капитального строительства, затрат на эксплуатацию и тарифов на перевозку пассажиров, является определение сроков окупаемости вложений в ВСМ». При этом в случае взятия за базовый вариант того нижнего уровня, который соответствовал размеру тарифов на пассажирские перевозки в МПС в 1991 г. с учетом комфортабельности и скорости передвижения, получались следующие сроки окупаемости: для РАО ВСМ — 15,2 года, для железнодорожной отрасли — 11,5, для народного хозяйства России — 9,3. Повышение цены на 25% давало соответственно 10,5, 8,5, 7,3 года.

Продолжение следует.

Наши партнёры по странам / регионам

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
V ЮБИЛЕЙНЫЙ, МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТ РОССИИ				
Россия / Московская область	Москва	ООО "Бизнес-Диалог"	(495) 988-28-01	2-я сторона обложки, стр. 1
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 2 - 7)				
Россия	Москва	ООО "Нентавр"	(985) 776-8346	6
		ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	5
		ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-11-45/25-62	4
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Специализированная железнодорожная площадка	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	7
Россия / Кировская область	Киров	ООО "Кировский завод электромагнитов "ДимАл"	(8332) 35-53-99, 36-48-95/31, 38-59-36	3
Россия / Нижегородская область	Дзержинск	ООО НПФ "САТУРН"	(8313) 27-40-59, 24-49-93	6
Россия / Пензенская область	Заречный	ООО "Сенсор плюс"	(8412) 604-210, (902) 343-38-66	6
	Пенза	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	2
		ОАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-3	7
		ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	5
Россия / Псковская область	Псков	ООО "Резинотехнические изделия"	8-911-357-50-64, 8-911-357-58-63	6
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Наскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	7
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	4
Россия / Тверская область	Бологое	ООО "Бушевецкий завод"	(812)-466-24-83/84	4
17-я Международная промышленная выставка Металл-Экспо'2011				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	8
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 9 - 16)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	12
		ЗАО "Столичная вагоноремонтная компания"	(499) 270-55-74, (926) 523-56-44	12
		ООО "Вотум"	(495) 225-99-60, 664-27-95, 518-94-32	9
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	10
		ООО "НИАН"	(495) 602-93-71, (905) 521-76-90	12
		ООО ОП "Омниконм Сервис"	8-800-200-91-10	13
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЭЛВТО"	(496) 418-16-49, (495) 647-03-69, (964)705-98-09	10
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-09/01	11
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Наскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	10, 13
		ООО "Уралпром"	(951) 200-15-92	13-16
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	9, 13
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 17 - 22)				
Россия	Москва	ООО "Нентавр"	(985) 776-8346	17
		ООО "Стройпуть-А"	(495) 783-26-68	19
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Проммеханизация"	(812) 574-10-17, (921) 941-42-87, (921) 916-01-09, (911) 914-65-77	20
		ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 600-35-71/72	20
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК"	(49234) 9-19-60, (920) 900-96-25	20
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23, 2-26-08	19
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	ООО "Метапром"	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	22
Россия / Московская область	Норолёв	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58, (916) 587-33-60	21
		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	21
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52	21
		ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	19
	Нижний Тагил	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55/25-69	20
		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	17
Транспортно-логистические услуги (стр. 23)				
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	ООО "Метапром"	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	23
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СФ ИНВЕСТ"	(498) 744-67-39, (916) 170-11-10	23
Сопутствующие товары и услуги (стр. 24 - 25)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	24, 25
III МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ ЕХРО 1520				
Россия	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 www.depo-magazine.ru							
Раздел		Размер баннера		Стоимость/месяц		Бонус	
Главная страница		140px x 60px		5 000		при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!	
Производители железнодорожной продукции и услуг		140px x 60px		3 000			
Подвижной состав, запчасти, ремонт		140px x 60px					
Материалы и оборудование для ВСП		140px x 60px					
Железнодорожный инструмент, аппаратура		140px x 60px					
Справочник		140px x 60px		2 000			
Архив номеров		140px x 60px					
Документы		140px x 60px					
Партнерам		140px x 60px		1 000			
Архив новостей		140px x 60px					
Контакты		140px x 60px					
Выставки		140px x 60px					
Разработка баннера				400			
Внимание! Партнерам-рекламодателям предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!							
Персональная рассылка по базе электронных адресов							
Количество адресатов		Более 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	
Создание персональной страницы – бесплатно!							
При единовременной оплате 4-х рассылок бесплатно предоставляется модуль 1/8 полосы в журнале!							

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**
 При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**
 При единовременной предоплате 6-и публикаций в журнале – **СКИДКА 15%**

Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!

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

Уважаемые Партнеры!

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

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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

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

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

реклама

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

EXPO 1520



ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЕ КОЛЬЦО
ОАО ВНИИЖТ

7-10 СЕНТЯБРЯ 2011

МОСКВА, ЩЕРБИНКА, РОССИЯ

Генеральный партнер



Спонсор



Спонсор



Организатор



Совместно с



При поддержке



Генеральные информационные партнеры



реклама

+7 (495) 988 18 00

WWW.EXPO1520.RU

EXPO@EXPO1520.RU