

ДЕПО

5 (40) 2012

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

май



Производители железнодорожной продукции и услуг **стр. 1-8**

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

Материалы и оборудование для ВСП **стр. 19-22**

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

Транспортно-логистические услуги **стр. 27**

Справочная информация **стр. 29-36**

И какие же русские
не любили быстрой езды? **стр. 29-34**

Ремонт тепловозов, поставка запчастей для тепловозов, вагонов и путевой техники



ЗАО Энерси, г. Ижевск,
ул. 40 лет победы 122
email: enersi@yandex.ru
Тел./факс:
+7 (3412) 37-38-80
<http://энерси.рф>

международная специализированная выставка

СТАНКОСТРОЕНИЕ STANKOSTROENIE



15-18 октября **2012**
october

МВЦ Крокус-Экспо

при поддержке Московской Торгово-Промышленной Палаты



Современное оборудование от ведущих компаний

металлообрабатывающие станки, инструмент, автоматические линии, робототехника, комплектующие изделия, литейное производство, сварочное оборудование, обработка листового металла, лазерные технологии, измерительные приборы, программное обеспечение, деревообрабатывающее оборудование

Организатор выставки:
ООО «Райт Солюшн»



+7 (495) 988-27-68
+7 (495) 767-35-97

СТАНОЧНЫЙ ПАРК

info@stankoexpo.com
www.stankoexpo.com

www.stankoexpo.com

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ

ПК-Альянс

запчасти для ж/д транспорта

Поставки резинотехнических изделий и запасных частей для подвижного состава железных дорог и метрополитена, вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий

Мы специализируемся на комплексных поставках железнодорожных запчастей, материалов и комплектующих для вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий.

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



125371 г.Москва, 3-й Тушинский проезд, д.2. Тел.: +7 (495) 995-11-45 (многоканальный). Факс: +7 (495) 995-25-62
E-mail: mto1520@mail.ru, <http://mto1520.ru>

Наименование	Ед. изм.	Цена со скидкой без НДС	Компания	Телефон
146-14 прокладка	шт	4,66 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-22 воротник	шт	86,63 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-22Б манжета	шт	96,08 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-23 прокладка	шт	13,89 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-45 уплотнение	шт	18,28 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-223 уплотнение	шт	5,62 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-242 манжета	шт	2,74 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-244-1 уплотнение	шт	0,96 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-246 прокладка	шт	2,88 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265А-269 уплотнение	шт	0,98 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
508-12А манжета	шт	55,98 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
511-06 воротник	шт	41,07 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
511-06А манжета	шт	40,29 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
519-06 манжета	шт	93,35 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
536-143 кольцо	шт	2,21 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
536А-114 кольцо	шт	1,92 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
574Б-203-1 кольцо	шт	2,53 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145



ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ»
проектирует и серийно производит медно-латунные радиаторы
для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах
двигателей мощностью от 200 кВт до 5000 кВт.



ЗАВОД
ТЕПЛООБМЕННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ

Контактные телефоны: + 375 (17) 217-02-39
+ 375 (17) 297-94-98

Подробности на сайте: www.zto-by.com



ЗАВОД
ТЕПЛООБМЕННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ

Секционные радиаторы: бесперебойная работа тепловозов весь год

Кратко о предприятии.

ООО «Завод теплообменного оборудования» – один из крупнейших проектировщиков и производителей медно-латунных радиаторов на территории стран СНГ. Годовая производительность завода составляет более 30000 радиаторов и иной теплообменной продукции в год.

Специализация завода – разработка и изготовление приборов для охлаждения воды, воздуха и масел в разнообразных системах двигателей (мощность 200-5000 кВт). Помимо моноблочных радиаторов для самосвалов, комбайнов и тракторов, завод специализируется на производстве секционных радиаторов для тепловозов.

Секционный радиатор как важная составная часть тепловоза

Секционный радиатор – сборная конструкция из нескольких одинаковых элементов-секций, соединенных коллектором. Количество секций может достигать десятка единиц и зависит от конкретных требований к охлаждению.

Секционные радиаторы имеют ряд преимуществ перед моноблочными:

- 1) повышенная прочность;
- 2) простота замены секций при загрязнении и ремонте;
- 3) меньшие расходы на эксплуатацию и ремонт.

Основные области применения секционных радиаторов: железнодорожная техника и энергетические установки.

ООО «Завод теплообменного оборудования» также разрабатывает и производит новые типы модульных охлаждающих устройств для магистральных тепловозов, шахтной и карьерной техники.

Преимущества секционных радиаторов ООО «Завод теплообменного оборудования»:

- 1) применение новейших технологий в производстве;
- 2) использование высококачественных материалов;
- 3) меньший вес секций и минимальная цена за счет оптимизированного расхода сырья;
- 4) точность геометрии трубок;
- 5) качественный материал пайки;
- 6) повышенная жесткость конструкции за счет припоя из твердого серебросодержащего сплава.

На сегодняшний день главные покупатели секционных радиаторов – предприятия железнодорожного комплекса в странах СНГ и Прибалтики, в Польше, Болгарии, Румынии, Германии, Молдове, Сирии, Ираке, Иране и т.д.

Исследования и испытания – гарант качества продукции

Служба ОТК завода внимательно следит за качеством производства на всех этапах: от поступления материалов и комплектующих до отгрузки готовой продукции потребителю.

В процессе изготовления каждый радиатор дважды проходит проверку на герметичность квалифицированным рабочим в присутствии контролера:

1. проверка остова радиатора;
2. проверка готового радиатора в сборе.

Особая роль отводится обследованию радиатора на протекание воды. Каждая десятая секция подвергается испытаниям на специальном стенде. Если показатели не соответствуют установленным требованиям, то на проверку отправляется вся партия секций.

Стенд гидравлических испытаний используется для периодической проверки прочности динамических испытаний. Давление жидкости в стенде изменяется с определенной частотой от 1 атмосфера до 3,5 атмосфер либо до другой величины. Предельный показатель во время испытаний – 10 атмосфер.

Секционные радиаторы сертифицированы ФБУ «РС РНТ» (Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте).

Проводить высокопрофессиональные, фундаментальные прикладные исследования заводу позволяет сотрудничество с такими авторитетными исследовательскими центрами, как ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКИ» в г. Коломна) и ОАО «Научно-исследовательский институт ж/д транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ» в г. Москва).

Стремление к постоянному совершенствованию подтверждается и таким фактами, как:

- в феврале 2012 года был проведен ряд встреч с техническими специалистами и руководством ХН «Лугансктепловоз» с целью обмена опытом. Предприятия планируют большую совместную работу по созданию оптимальной холодильной шахты для всех типов тепловозов. Она будет

отвечать всем требованиям эксплуатирующих организаций;

- выпуск новых типов радиаторов для тепловозов с начала марта 2012 года. Помимо производства были проведены серьезные работы по расчету и разработке шахт охлаждения модульного типа. Продукт создан при сотрудничестве с ООО «Сысертское локомотивное депо».

Регулярно проводимые испытания, анализ брака (менее 0,02 %), совершенствование технологии изготовления и внедрение инновационных технологий дает возможность выпускать качественную и долговечную продукцию. Для максимально тщательного контроля ведется номерной учет радиаторов.

Неправильная эксплуатация – враг долговечности

Однако как бы идеально не был произведен радиатор, его поломки неизбежны. Главная причина недолговечности качественно произведенного продукта – неправильная эксплуатация. Под этим понятием подразумевается:

1. Неправильные условия содержания тепловоза и радиаторов в холодный период.

В сильные морозы в радиаторах при охлаждении воды образуется лед. Это неизбежно приводит к образованию трещин и, как результат, нарушению герметичности и разрушению трубок. Чтобы избежать такого развития событий необходимо выполнить одно условие – всегда содержать тепловоз в тепле. Для этого можно проводить регулярное прогревание либо организовать хранение в ангаре.

2. Использование загрязненной воды.

Если в радиаторе применяется некачественная вода, то примеси, песок, всевозможные вредные вещества оседают на трубках и стенках радиатора, что неизбежно приводит к разнообразным поломкам.

Любая охлаждающая жидкость, будь то вода, масло либо другие варианты, должна быть очищена от взвесей и осадков, как например, песок и глина. Несоблюдение этого простого требования приводит к выходу радиатора из строя: охлаждающие трубки забиваются, теплоотдача секции ухудшается, повышается давление в системе, нарушается герметичность.

Помимо двух основных существуют и другие ошибки эксплуатации, менее распространенные, но не менее разрушающие. Например, неправильная эксплуатация

тепловозов в жаркий период, некорректная транспортировка и монтаж оборудования и т.д.

Как продлить жизнь радиатору

Избежать серьезных последствий неправильной эксплуатации просто, для этого необходимо соблюдать несколько правил.

1) При транспортировке, монтаже и демонтаже секций исключить удары, которые могут повредить охлаждающие пластины и трубки, привести к разгерметизации и выходу из строя секции.

2) Использовать только очищенные жидкости.

3) Охлаждающие жидкости обязательно должны иметь в своем составе присадки, препятствующие образованию шлама.

4) Необходимо выполнять периодическую очистку секций по методикам, описанным в руководстве по эксплуатации тепловозов либо другого состава, на котором установлены радиаторы.

5) Проводить визуальный осмотр для выявления течи жидкости.

Если выявлено незначительное запотевание, но не течь, эксплуатация радиатора разрешается.

6) В летний период времени радиаторы необходимо продувать сжатым воздухом либо паром, предварительно открыв верхние и боковые жалюзи.

7) В зимний период времени необходимо регулярно проверять исправность утеплительных щитов.

Соблюдение таких несложных требований гарантирует долговечную работу радиаторов без каких-либо проблем.

ООО «Завод теплообменного оборудования» делает все возможное, чтобы предоставлять своим клиентам высококачественную продукцию. Однако, для правильной работы необходимо не только грамотное производство, но и корректная эксплуатация. Только соблюдение обязательств производителем и ответственность покупателей может гарантировать долговечность продукции.

**220037, Республика Беларусь,
г. Минск, ул. Столетова, 1А**

Телефоны:

**+ 375 (17) 217-02-39, + 375 (17) 217-02-56,
+ 375 (17) 297-94-51, + 375 (17) 297-94-98**

Факс: + 375 (17) 299-99-54

<http://www.zto-by.com>,

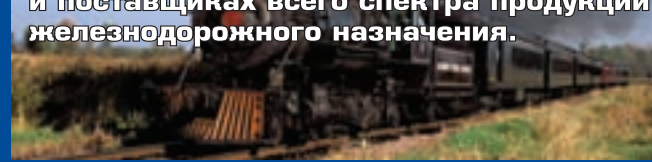
Skype: zto-by



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
Телефоны в Москве: +7 (499) 181-19-88, (499) 181-19-97
Телефоны в Москве: +7 (495) 765-73-16, (495) 765-73-19
E-mail: post@depo-magazine.ru



- Производители железнодорожной продукции и услуг
- Подвижной состав, запчасти, ремонт
- Материалы и оборудование для ВСП
- Железнодорожный инструмент, аппаратура
- Транспортно-логистические услуги
- Сопутствующие товары и услуги
- Правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта

ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

440052, г. Пенза,
ул. Куйбышева, д. 15А



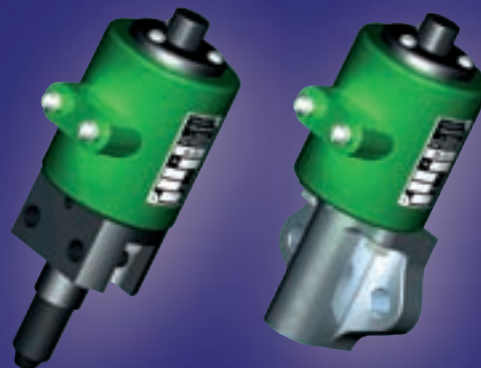
Тел./факс: (8412) 35-40-15
34-35-62

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru

e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

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

МАШПРОЕКТСЕРВИС

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

Основной сферой деятельности является:

- поставка качественных запасных частей, комплектующих и агрегатов для маневровых тепловозов типа ТЭМ, 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 гидропередач УТП 230/300;
- капитальный ремонт немецких кранов типа ЕДК грузоподъемностью 60, 80, 125, 250 тонн.

Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество

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



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

Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ2.10.60.002сб	Трубы ТНВД Д50.23.115/120	Ключ торцовый 27Х32 Д50.40.033
Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ2.10.61.002сб	Фильтр Д50.34.101-1А	Головка S=17 для крепления индикаторного крана ЭД50.40.058
Диск фреонный ТЭМ2.85.10.046	Привод 2Д50.34.001	Головка S=19 для крепления пускового клапана ЭД50.40.059-02
Вал ведущий ТЭМ2.85.10.260	Ключ гаечный S=22 Д50.40.034	Головка S=46 для регулировки зазора в клапанах ЭД50.40.060
Винтовая стяжка ТЭМ1.40.60.020	Ключ 55Х60 Д50.40.054	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 Д50.40.004	Ключ для крепления болтов прицепных шатунов Д49.181.75-1
Опора рессоры ТЭМ1.35.30.017 (ТЭ30.35.30.132)	Ключ торцовый 11Х14 Д50.40.006	Ключ-трещетка Д49.181.94спч
Опора балансира ТЭМ2.35.40.205 (ТЭ3.13.016)	Ключ торцевой 17Х22 Д50.40.007	Обечайка для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливоподкачивающий ТЭМ2.20.55.000	Ключ S=50 (сборка) ЭД50.40.08	Приспособление для установки наконечника распылителя форсунки Д49.181.119спч
Палец поршневой ПД2.04.100	Ключ торцевой для сменных головок (сборка) ЭД50.40.09	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.146
Коллектор выхлопной 1-ПД4.18-1	Приспособление для замера раскола коленвала Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147



ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»

Оборудование для вагоноремонтных депо и ВКМ



603003 г. Нижний Новгород, ул. Свободы, 63.
Тел./факс: 8-831-430-09-64; 8-904-391-28-17
e-mail: post@tekhprom.ru; apls2011@mail.ru

- Стенды контрольно-диагностические:
 - вибродиагностика буксовых узлов колесных пар;
 - дефектоскопия осей, колесных пар;
 - холодная напрессовка буксовых узлов;
 - измерение геометрических параметров колес, осей.
- Подъемно-транспортное оборудование:
 - по дъемник вагонов;
 - подъемник-опускатель осей, колес, колесных пар;
 - подъемно-поворотное устройство колесной пары;
 - поворотный круг вагонной тележки, колесной пары;
 - вращатель колесной пары;
 - транспортер осей, колес, колесных пар, бункс;
- Накопительно-складское оборудование:
 - накопители осей, колес, колесных пар, бункс;
 - склады сортировщики.
- Комплекс безотцепочного ремонта грузовых вагонов.
- Изготовление, ремонт, модернизация гидравлического, пневматического, электрического оборудования.
- Изготовление металлоконструкций, в том числе крупнотоннажных.
- Проектные работы.

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Стенд холодной напрессовки буксового узла	шт.	2 700 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-831-430-09-64
Стенд диагностики буксового узла	шт.	от 750 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-904-391-28-17
Стенд магнитопорошковой диагностики оси	шт.	480 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-831-430-09-64
Позиция диагностики колесной пары	шт.	630 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-904-391-28-17
Круг поворотный вагонной тележки/колесной пары	шт.	630 тыс.руб. / 520 тыс.руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-831-430-09-64
Подъемно-поворотное устройство колесной пары (ППУ)	шт.	220 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-904-391-28-17
Подъемник вагонов	шт.	1270 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-831-430-09-64
Комплект оборудования для безотцепочного ремонта вагонов	шт.	2150 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-904-391-28-17
Накопители осей, колес	шт.	от 300 тыс. руб.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-831-430-09-64
Транспортеры колесных пар, осей, бункс	шт.	от 50 тыс. руб./ пог.м.	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-904-391-28-17



Юр. адрес: 198097, Россия, Санкт-Петербург, пр. Станок, д. 47, лит. О
Почт. адрес: 198097, Россия, Санкт-Петербург, пр. Станок, д. 48, а/я № 78
Тел./факс: (812) 783-61-51, (812) 783-61-52, (812) 783-66-67, (812) 783-61-50
E-mail: tmt-rus@yandex.ru Сайт: www.tmt-rus.ru

ЗАО «ТМТ»

Осуществляем поставки сертифицированных запасных частей и комплектующих для вагонов и тягового подвижного состава следующей номенклатуры:

- колодка фосфористая с карбидом, локомотивная, вагонная
- контакторы серии БК-78, ПК, МК, МКП, КР, КЭ, ТКПМ
- вентили ВВ-2, ВЗ-1, ЭВ-29, ВВ-34Ш 12в и д
- элемент кулачковый КЭ-42А, контакторный КЭ-4Д-1 и т.д.

С полным списком продукции можно ознакомиться на нашем сайте www.tmt-rus.ru в разделе «Продукция».

В сферу нашей деятельности также входит изготовление поковок штампованных ГОСТ 8479-70, применяемых в различных отраслях промышленности, в том числе ж/д транспортом (кольца лабиринтные, кольца дистанционные, шестерни, стержни, детали узлов гидро- и пневмосистем и т.д. массой от 0,5 до 250 кг), в соответствии с требованиями чертежей Заказчика. По желанию Заказчика детали могут поставиться после окончательной мех. обработки.

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб.)	Компания	Телефон
Контактор БК-78	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Элемент кулачковый	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Колодка вагонная тип "С"	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Колодка фосфористая тип "Ф"	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Колодка локомотивная тип "С"	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Корпус щеткодержателя 8ТР.006.010	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Пружина 8ТН.281.019	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Блокировка 5ТН.360.005	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Шина тормозная левая/правая	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50
Реле напряжений РПН-496	шт.	договорная	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50

ЖЕЛДОРСНАБ

393778 Тамбовская обл., Мичуринский р-н, п. Сельхозтехника,
 ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2
 Тел./факс: (47545) 2-07-25
 http://www.zeldorcnab.ru, e-mail: id-zpch@mail.ru



Производство и реализация запчастей для тепловозов ЧМЭ-3 и их различных модификаций.

Гарантированное качество запчастей для ЧМЭ-3.

Отличный сервис!

Все запчасти для тепловозов сертифицированы и полностью отвечают всем необходимым требованиям безопасности.

Если вы планируете ремонт своего тепловоза, то наш каталог (<http://www.zeldorcnab.ru/price.html>) — для вас — запчасти для ЧМЭ-3!

Наименование	Цена, руб	Чертеж российский	Ед. изм.	Компания	Телефон
Гидромеханический редуктор	450000		О-18-8300-076	шт.	428
Компрессор К-1, К-2-Lok 1	150000			шт.	285
Антивибратор	55000	Д 67.13.01.00	2-41-1-8160-005	к-т	134,7
Насос масляный	37000	Д 67.33.01.00	DS 119451	шт.	46
Насос водяной основной	35000	Д 67.39.01.00		шт.	16
Насос водяной дополнительный	27000	Т 328.12.01.00		шт.	12
Фланец антивибрат.	15000	Д 67.13.01.01	2-14-4117-007	шт.	36,6
Больш. пром. шестерня	15000	Д 27.14.01.02	3-14-3210	шт.	18,9
Вкладыш МОП стальной	12000	T463.62.77.00	3-36-810952	пара	49,8
Поршень ЧМЭ-3	12000	Д 67.08.41.00	05-134132/1	шт.	42
Кожух зубчатой передачи	11000	Т 328.37.11.00	1-36-810370	шт.	48
Шестерня разъемная	10000	Д 27.14.01.01	2 HIS 3407-01	шт.	16,3
Разъемный круг	10000	Д 27.48.02.121	2-14-3933-002	к-т	3,25
Гильза цилиндра	10000	Д 27.03.01.14	DS 123010	шт.	95
Вклад. опуп. бр-баббит	9500	Д67.02.13/14.00.1	DS 126727/2	пара	14,63
Это не весь номенклатурный перечень, здесь указаны основные позиции. Остальное по запросу. При наличии объема возможны скидки.					

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



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

Основные технические характеристики:

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

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



ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

25 апреля 2012 г.

Пресс-релиз

Производители железнодорожной техники обсудили проблемы и перспективы развития отрасли

Сегодня в Москве состоялась научно-практическая конференция «Железнодорожное машиностроение: конструкторские решения и разработки», организованная Объединением производителей железнодорожной техники (НП «ОПЖТ») при поддержке Института проблем естественных монополий (АНО «ИПЕМ»).

В конференции приняли участие около 300 человек, в том числе руководители федеральных органов исполнительной власти, руководители и ведущие технические специалисты ОАО «РЖД», ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод», ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» и других предприятий железнодорожного машиностроения России.

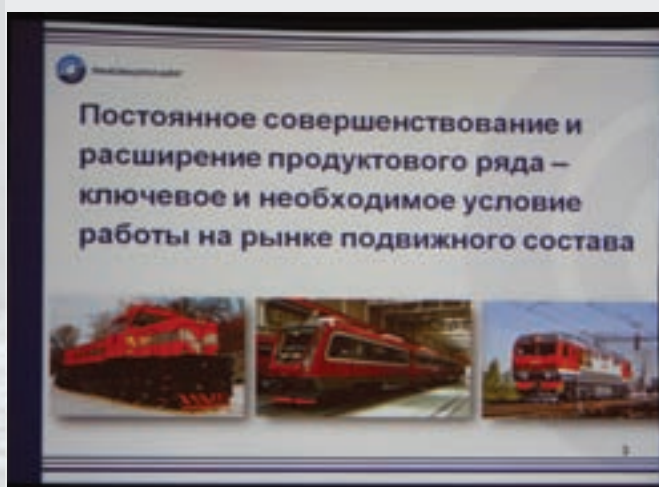
Целью конференции был обмен мнениями между экспертами отрасли и формирование ориентиров в сфере разработки и внедрения новых конструкторских разработок, а также определения ключевых развилки технологического развития на среднесрочную перспективу.

В преддверие Конференции были получены приветственные обращения от руководителей железнодорожных и промышленных организаций России и мира. В частности, Роберт Вандерклут, старший вице-президент по безопасности и эксплуатации Ассоциации Американских железных дорог, в своем приветствии отметил, что американские и российские системы железных дорог имеют много общего, поэтому существует очевидная возможность технического сотрудничества между нашими странами. «Введение

новых технологий может быть определенным испытанием для железных дорог, особенно когда речь идет о таких крупных железнодорожных системах, как российские и североамериканские железные дороги, – сказал Роберт Вандерклут. – Несмотря на это, мы должны пробовать и поддерживать новые идеи для того, чтобы достигать все более высоких эксплуатационных параметров».

Перед началом конференции к собравшимся с приветственной речью обратился президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Он отметил важность инициатив НП «ОПЖТ», направленных на повышение качества железнодорожной техники и инфраструктуры. «Железнодорожный транспорт имеет огромное значение для экономики России. Девятнадцать отраслей обеспечивают развитие и функционирование российских железных дорог, – подчеркнул Владимир Якунин. – это и есть тот самый реальный сектор экономи-





ки, о котором сегодня так много говорится в мире и который должен стать основной новой экономической модели».

Особое внимание Владимир Якунин уделил вопросу необходимости создания заслона для контрафакта, использование которого приводит к производству некачественного конечного продукта. Только в первом квартале этого года произошло 14 крушений, причиной которых стал излом боковых рам тележек. Поэтому первостепенными задачами отрасли являются создание нормативно-правовой базы, обеспечивающей разработку отраслевых стандартов и их внедрение в рамках добровольной сертификации, а также ужесточение ответственности производителей комплектующих. Последнее позволит значительно снизить издержки на проверку готовых изделий.

Другая важнейшая для железнодорожников задача – переход на долгосрочную систему установления тарифов на услуги ОАО «РЖД» (на срок не менее пяти лет, с прогнозом на следующие пять лет).

«Это принципиальное для отрасли решение даст возможность для долгосрочного планирования деятельности предприятий и для дальнейшего развития железнодорожного транспортного машиностроения», - отметил старший вице-президент ОАО «РЖД», президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович. По его словам, соответствующие предложения будут подготовлены по итогам сегодняшней конференции и направлены в федеральные органы исполнительной власти, соответствующие министерства и ведомства.

Заместитель министра промышленности и торговли РФ

Владимир Саламатов рассказал о важности работы в области гармонизации российской системы сертификации и стандартизации с международными и европейскими нормативными документами. Эта работа особо значима для развития торговых отношений в рамках таможенного союза и ВТО.

Далее с докладом выступил генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Андрей Андреев, который рассказал о новейших разработках предприятия.

В продолжение заседания слово взял Андрей Лоцманов, первый заместитель Председателя Комитета РСПП по техническому регулированию, стандартизации и оценке соответствия. Он отметил необходимость создания системы технического регулирования и важность разработки собственных стандартов, т.к. отечественная промышленность не всегда готова выпускать продукцию, соответствующую требованиям европейских стандартов. Он призвал производителей активнее участвовать в этой работе, тем более, что в прошлом году в Налоговый кодекс РФ были внесены изменения, благодаря которым расходы на стандартизацию относятся на счет себестоимости продукции.

По окончании заседания дискуссия разделилась на четыре отдельные профильные секции, в рамках которых участники Конференции уже подробно обсудили проблемы и перспективы развития локомотивостроения, пассажирского вагоностроения и городского рельсового транспорта, грузового вагоностроения, производства путевой техники и компонентов инфраструктуры.

По итогам заседания Конференции было принято обращение к федеральным органам исполнительной власти, руководителям предприятий и организаций, связанных с производством и эксплуатацией подвижного состава с указанием конкретных мер, направленных на долгосрочное развитие предприятий транспортного машиностроения.

Контакты для СМИ:

НП «ОПЖТ»

Пресс-служба

+7 (499) 262-27-73, +7 (499) 262-9540

press@opzt.ru, opzt@opzt.ru

АНО «ИПЕМ»

Белов Сергей

Руководитель отдела по связям с общественностью

+7 (495) 690-14-26, +7 (926) 387-79-68

belov@ipem.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. д. и судовой технике.

Имеем возможность поставки запчастей к дизелям Д50, Д100, Д49 (шарбы, 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 в тыс.руб. с учётом НДС
Капитальный ремонт дизелей	ПД1М, ПД4А	1900.00-2600.00
Капитальный ремонт турбокомпрессоров	ТК30Н-17	178.00-191.00
	ТК30Н-26	178.00-191.00
	ТК34Н-04С	186.00-208.00
	ТК30С-02/05	220.00-238.00
	4ТК	240.00-257.00
	ТК23С-01	180.00-192.00
	ТК 23С-44	157.00-176.00
	ТК18Н-01	117.00-132.00
	ТК18Н-02	117.00-132.00
	6ТК	525.00-585.00
	ТК41В-21, ТК41В-25	525.00-585.00
Капитальный ремонт топливного насоса	1Д50.27сб.-2	50.00-120.00
Капитальный ремонт водяного насоса	Д50.11сб.	12.00-22.00
Капитальный ремонт привода масляного насоса дизеля	2Д50.34.001	25.00-31.00
Захлопка	3-6РНсб	37.00
ООО "Машхолдинг"		(8412) 69-04-01/09



Некоммерческое партнёрство
«Предприятий промышленного
железнодорожного транспорта»
(НП «ППЖТ»)



СМК сертифицирована МС ИСО 9001:2008

общество с ограниченной ответственностью
«СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»



Модернизированный тепловоз ТГМ-4,
собственник ОАО «Уралпромжелдортранс»

Участники проекта: ЗАО «Группа АМК», ООО «Производственное объединение «Промышленные
Локомотивы и Агрегаты-Завод Машиностроительный» ООО «Сысертское локомотивное депо»

МОДЕРНИЗАЦИЯ
КР и ТР тепловозов с продлением срока службы
ТЕХНИЧЕСКИЙ АУДИТ И ЭКСПЕРТИЗА В СФЕРЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аккредитация Федеральной Службы по надзору в сфере транспорта (РОСТРАНСНАДЗОР)
№03.3.5/5(акр) от 09.08.2011 г.

624021, Россия, Свердловская область, г. Сысерть, ул. Челюскинцев, д.16, стр.1
Тел./факс: 8(343) 380-10-19(27), E-mail: sis-loc-depo@yandex.ru
Сайт: www.slrd.ru

Наименование услуги

Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-6

ТР-3

Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-4

ТР-3

Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашины в объеме ТР-3)

Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашины в объеме КР)

ТР-3

Капитальный ремонт УГП 750/202

Капитальный ремонт УГП1200/212

Капитальный ремонт дизеля 6ЧН 21/21 (211Д)

Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (3А6Д49)

Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (7-6Д49)

Капитальный ремонт дизеля Д6

Капитальный ремонт дизеля Д12

Капитальный ремонт дизеля 1ПД4 (ремонт на заводе-изготовителе)

ТР-3

Капитальный ремонт компрессора ПК -5/25

Капитальный ремонт компрессора ПК 35

Капитальный ремонт компрессора ВП 3,5/9

Капитальный ремонт компрессора КТ6

Капитальный ремонт турбокомпрессора ТН-23С-01

Капитальный ремонт турбокомпрессора ТН-18-02

Полное освидетельствование к.п. ТГМ-4 (6) со сменой элементов без ремонта букс:

-Замена центров

-Замена центров и осевой шестерни

-Замена осевой шестерни со сменой подшипников

Капитальный ремонт экипажа ТГМ-4(6)

ТР-3

Капитальный ремонт экипажа ТЭМ-2 (ремонт ТЭД в объеме КР)

Капитальный ремонт экипажа ТЭМ-2 (ремонт ТЭД в объеме ТР-3)

ТР-3

Переформирование колесных пар ТЭМ-2 без ремонта букс:

-смена бандажей

-смена бандажей и осевой шестерни

-замена осевой шестерни

Капитальный ремонт ТЭД (ЭД-107А и ЭД118)

ТР-3 ТЭД (ЭД 107 и ЭД118)

Капитальный ремонт редуктора ТГМ-4(6)

Обточка одной колесной пары на станке 1836 (КЗТС)

-ТГМ-4 (ТО-4)

-ТЭМ-2 (ТО-4)

Обыкновенное освидетельствование колесной пары тепловоза

Замена электропроводки ТГМ-6

Замена электропроводки ТГМ-4

Замена электропроводки ТЭМ-2

Ревизия буксовых узлов одной колесной пары 1 объема

Ревизия буксовых узлов одной колесной пары 2 объема (с заменой подшипников)

ТО-3 тепловоза ТГМ-4(6)

ТО-3 тепловоза ТЭМ-2

ТР-1 тепловоза ТЭМ-2

ТР-1 тепловоза ТГМ-4(6)

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»

Тел.(343) 380-10-25(26,27), факс (343) 380-10-19(29)

ВРП
Новотранс

Общество с ограниченной ответственностью
«Вагоноремонтное предприятие «Новотранс»»

- производство капитального и депоовского ремонта полувагонов, крытых вагонов, универсальных платформ, платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров, платформ для перевозки леса, цистерн общего назначения, специальных цистерн, крытых вагонов-хопперов для перевозки цемента, крытых вагонов-хопперов для перевозки зерна, крытых вагонов-хопперов для перевозки минеральных удобрений в кратчайшие сроки;
- ремонт колёсных пар грузовых вагонов со сменой элементов;
- покраска грузовых вагонов;
- проведение модернизации узлов и деталей грузовых вагонов:
 - 1) ремонт тележек модели 18-100 с установкой износостойких элементов в узлах трения;
 - 2) ремонт автосцепного устройства с установкой новой конструкции рычага расцепного привода валика подъёмника, установка ограничителя вертикальных перемещений корпуса автосцепки;
 - 3) установка воздухопровода тормозного оборудования из безрезьбовых труб*

Тел.: 8 (3952) 798-538, e-mail: vrp-office@mail.ru

MASHMETSNAB

ООО "Машметснаб" поставщик комплектующих и запасных частей к железнодорожной технике

Мы поставляем:

- втулки цилиндра
- поршни ДВС
- колёсные пары
- чистовые оси
- зубчатые колеса трансмиссий

400006 г. Волгоград ул. Серпуховская 24
 тел. (8442) 730-656
 email: sales@mashmetsnab.com

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-ЦТБР - 409 и Руководство по капитальному и среднему ремонту Людиновского ТРЗ 24.04.02.000-83РК (ТГМ-4))	СР	3 200 000
	КР *	3 780 000
	ТРЗ	2 400 000
ТГМ-6, (6А, 6В, 6Д) (ЦТ-ЦТБР - 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-ЦТБР - 409 и правила капитального ремонта тепловозов серии ТЭМ-1, ТЭМ-2 ЦТБР- 205)	СР	4 000 000
	КР *	4 550 000
	ТР-З	3 180 000

* Включает полную замену электропроводки.

Капитальный ремонт железнодорожных кранов серии КДЭ, КНДЭ, КН 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.



КАСКАД

И Ж Е В С К

Работа:

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

Транспорт:

- транспортная компания
- контейнер
- вагон
- автотранспорт
- авиа

Производим:

Калорифер
ТЭМ2.10.70.020

Тепловозы:

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

Сертификация:

ISO 9000, ГОСТ Р
ИСО 9001-2001



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

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

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

Работая с нами вы приобретаете надежного партнера!

METAPROM.RU/BOARD-RAILWAY -
ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

RAILWAYMARKET.RU -
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ -
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ

МНПП ТЕХНОПРИБОР



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

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, ЗА-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МППР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

На предприятии внедрена система менеджмента качества

сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)

Гарантия на все виды товаров и услуг!

Отсрочка платежа!

Доставка товара любым транспортом!



ЭлТехПрод

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

ЭлТехПрод - запасные части электрических аппаратов тягового и подвижного составов.
 Каталог www.eltehprou.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, арматуры электрических аппаратов.

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



ООО "ВагРемСервис"

Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 3Б-А,
 т/ф +7-(48343)-5-24-90, мобильный +7-905-521-75-90

Организация оказывает услуги по организации депоовского 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





По вопросам приобретения поставляемой продукции обращаться: в ЗАО "МНПП "Техноприбор", тел. +7(499) 181-18-50, +7(499) 181-55-16. Весь товар в наличии, отгрузка со складов в Москве и Ижевске.		Цена с НДС (руб)
Головка кардана	A36-C2	1050
Диск фрикционный	ТЭМ2.85.10.046	1050
наличник	ТЭ3.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117) (ТЭМ1.35.05.124)	530
наличник	ТЭ3.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175)	155
наличник	ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138)	240
наличник	ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139)	160
наличник	ТЭ.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141)	160
Прокладка	Д50.34.055	60
Прокладка	6Д50.29.018	60
Прокладка	Д100.18.032-1	60
Прокладка	Д50.06.028	60
Прокладка	Д100.34.022	50
Прокладка	Д50.06.018	60
Прокладка	Д50.01.050	63
Чехол утеплительный верхний ТЭМ2	ТЭМ2У.10.55.011	6200
Чехол утеплительный боковой ТЭМ2	ТЭМ2У.10.55.012	6500
Чехол на опору ТЭМ2	ТЭМ1.35.50.014	1000
Чехол утеплительный ТГМ4	4.10.90.010 (4.10.90.020)	6500
Калорифер	ТЭМ2.10.70.020	16000
Валик	ТЭ3.14.1295 (ТЭМ2У.35.30.102-02),(ТЭМ2.35.30.1004)	920
Валик	ТЭМ2.35.30.1003 (ТЭМ2У.35.30.102-01)	850
Валик	ТЭ3.14.1294 (ТЭМ2У.35.30.102),(ТЭМ2У.35.30.102)	850
Вкладыш МОП (ЭД118А)	Т584.62.02.00СБ (8ТХ.263.178/179)	18500
Вкладыш МОП (ЭД107)	8ТХ.112.011	13500
Стартер	ПС-У2	55000
Якорь стартера	ПС-У2	35000
Башмак горочный	87.39.00сб	800
Колодка тормозная тип М		500
Колодка тормозная тип С		180
Аккумуляторная батарея (заряженная)	32ТН-450	140000
Оболочка резинокордная	580*130	3500
Оболочка резинокордная	500*130	3500
Оболочка резинокордная	360*100	4000
Кран	395	10000
Рукав (2011 г.в.)	P17	720
Фильтр	Нарва 6-4 (АНП-6П)	245
Скоростемер (б.у.)	ЗСЛ-2М.150	25000
Скоростемер (2007 г.в.)	ЗСЛ-2М.150	40000
Скоростемер (2011 г.в.)	ЗСЛ-2М.150	45000
Вал гибкий	B124-26.00	4700
Комплект РТИ на дизель	6ЧН21/21	4700
Комплект РТИ на дизель	Д50	3500
Комплект РТИ на дизель	ЗА-6д49	13700
Комплект РТИ на дизель	7-6Д49	13700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-750	2700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-1200	2700
Поршень	Д50 (старого образца)	15000
Поршень	Д50 (нового образца)	15000
Вентиль	ВВ-1315 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-1415 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-32 (110В)	1200
Распылитель	Д50.17.101сб	750

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

exporail 2012

7 – 9 ноября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

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

В деловой программе выставки состоится Дискуссионный клуб
"Инновационное машиностроение в России: достижения,
проблемы и перспективы"

www.exporail.ru



exporail.ru

Организатор:

РЕСТЭК БРУКС

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

Генеральный
информационный партнер:



ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД-партнер



WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ
РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

ТЕЛЕФОН 8 (49234) 3-01-02, ФАКС 8 (49234) 4-14-04, 2-66-12

Преимуществами нашей компании являются: Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

- Комплексная отгрузка материалов ВСП независимо от объема
- Любые удобные заказчику способы доставки продукции: вагонами, контейнерами, автотранспортом и грузобагом
- Оперативность поставок
- Индивидуальный подход к каждому заказчику, включая разнообразные условия полаты поставляемой продукции

- Шпалы
- Клеммы
- Гайки
- Изоляция
- Противоугоны
- Шуруп
- Стрелочные переводы
- Переводной брус
- Рельс
- Болты (клеммные, закладные, стыковые)

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Стрелочная продукция и Переводные механизмы	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Шпалы и Брус железобетонные, деревянные пропитанные	шт	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Рельс Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65 новые и б/у	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
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, Р65, 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, М25, М27	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Шуруп путевой 24x170	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Костыль 16x16x165, 14x14x130	тн	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 Р18 8м без отв Енакиевский МЗ	64,000	440	56000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь	65,000	329	56000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	30,000	111	46500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	99,000		59500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д11,0м ДМЗ)	37,500		59000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	68,000		58000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д11,0м нд ДМЗ)	36,700		59000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КБ50	45,000		36000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка Д50	20,000		33900	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КД50	40,000		36400	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69



Стан-Мет
КОМПАНИЯ

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

**Отгрузка
в кратчайшие сроки!**



г. Нижний Тагил
 Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, (912) 262-19-24
www.relsy.biz
 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 Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка СА3, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус буксы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатанные, заготовка колёс	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160х100х10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: карнас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО Компания «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 Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98



«СТРОЙПУТЬ»
общество с ограниченной ответственностью
Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5
тел./факс: (495) 783-26-68; www.spra.ru
e-mail: spr05@spra05.ru; spr05@inbox.ru

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

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

АСК
ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА

192012, Санкт-Петербург,
пр.Обуховской Обороны д.120,
лит.З, БЦ "ВАНТ" офис. 705
Тел./факс: (812) 612-23-14/15
E-mail: info@ask-pg.ru
Сайт: http://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
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	Стройпуть	(495)7832668
Рельсы Р65; Р50; Р24; Р18	тн.	По заявке	Стройпуть	(495)7832668
Брус для стрелочного перевода	компл.	По заявке	Стройпуть	(495)7832668
Подкладка Д65; КБ65; Д50; КБ65	шт.	По заявке	Стройпуть	(495)7832668
Шпала: ЖБ и дерево	шт.	По заявке	Стройпуть	(495)7832668
Рельсы Р-65, с/г, 1 группы износа	т.	25 000,00	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
РЦШ Р-65 на ж/б шпалы, перебранная	км.	6 700 000,00	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Рельсы Р-65, 12,5 м., новые	т.	43 000,00	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Подкладка Д-65, с/г	т.	16 000,00	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Строительство, монтаж/демонтаж РЦШ, текущ. содержание, ремонт ж/д путей	-	Договорная	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15

«Компания «ГЕРТ»
Общество с ограниченной ответственностью

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

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVII
Тел./факс: (495) 988-90-45; 978-79-58; моб.: 8-916-587-33-60.
E-mail: gert1771@yandex.ru, www.gert-td.ru

Железные дороги Урала

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

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

Материалы новые и с/р.

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Оборудование СЦБ и связи	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	(343) 218-31-52
Материалы ВСП	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	912-656-21-36
Ремонт тепловозов	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mohov@k66.ru
Продажа и покупка тепловозов	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	www.teplovoz.org
Продажа тормозных колодок	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	(343) 218-31-52
ПРОДАЕМ	Тепловоз ТЭМ-2, 1981 г.в., в хорошем состоянии, произведена покраска, КР – 2007 г., бандаж – 70, гребень – 32. Новые АКБ и радиаторы, имеет выход на пути РЖД. тел.: +7 (912) 656-21-36			
ПРОДАЕМ	Новые маневровые тягачи на комбинированном ходу на базе трактора ХТЗ. Цена 3 500 000 рублей.			
ПРИБРЕТЕМ	тепловоз ТГМ-4 в хорошем состоянии mohov@k66.ru			

ООО «РОСТЕХСТРОЙ»

Материалы ВСП новые, резерв и б/у
из наличия и под заказ по разумным ценам!

- шпала ж/б Ш1 в наличии по цене 1600р/шт (Нижний Новгород)
- шпала ж/б Ш1 в сборе с креплением типа КБ б/у цена 1000р/шт
- рельсы Р65 12,5- 25м 1 и 2 гр. годности от 18000р/т
- рельсы Р65 12,5-25м цена договорная

Являемся официальным дилером ОАО "Завод железобетонных изделий"
Выполняем погрузку рельс Р65 25м на сцепы платформ,
отгрузку мвсв на экспорт
Отгрузка материалов ВСП производится на сцеп, вагон, автотранспорт

Тел.: (831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
603003, г. Нижний Новгород, ул. Советов, д. 63, оф. 448, www.rastehstroy.sp

ЛСК

**ПРЕДЛАГАЕМ
К ПОСТАВКЕ**

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

Тел./факс: (49234) 9-11-87, 8-920-900-96-95
www.ooolsk.ru, ooolsk@bk.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шпала ж/б Ш1 (Н.Новгород)	шт	1600	ООО "Ростехстрой"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала ж/б Ш1 в сборе с креплением типа КБ б/у	шт	1000	ООО "Ростехстрой"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная ГОСТ	шт	1300	ООО "Ростехстрой"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная ТУ	шт	750	ООО "Ростехстрой"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Рельсы Р65 12,5-25м 1 и 2 гр. годности	т	от 18000	ООО "Ростехстрой"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Втулка изолирующая ЦП-142	шт.	3,5	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-11-87
Подкладна КБ-50	тн.	40500	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-11-87
Подкладна КБ-65	тн.	40000	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-11-87
Механизм переводной ручной	шт.	28000	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-11-87
Любые материалы ВСП и Ж/Д инструмент под заказ	-	www.ooolsk.ru	ООО "ЛСК"	8(49234) 9-11-87

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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

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 - 16 000 руб.

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Запчасти ТГМ4, ТГМ6, Д6, Д12	тн.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная, ж/б	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Рельсы, стрелочные переводы Р65, дерево, бетон	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
- запчасти к полувагонам	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Рельсы Р-65, Р-50 1 гр. 12.5 м	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельсы Р-24 с/г 8 м	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладна КБ-65	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Накладна 1Р-50 нов. и с/г	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
АРС	компл.	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58



При поддержке Организации Черноморского Экономического Сотрудничества



XI МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

Интер-ТРАНСПОРТ

ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ

В ПРОГРАММЕ НЕДЕЛИ - ДЕНЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКСПЕДИТОРА

ДЕВИЗ: «Диалог. Доверие. Действие»

ОДЕССА

30 МАЯ
1 ИЮНЯ 2012

ТЕМАТИКА

- ◆ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ◆ ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ◆ МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ◆ ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- ◆ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ◆ СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- ◆ БЕЗОПАСНОСТЬ

УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



Транспорт

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ
РНД партнер

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗЕРНОВОГО РЫНКА

АГРО-ЛОГИСТИКА



ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 38 (048) 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ И УЧАСТИИ



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 ЗМ 8101
- респиратор ЗМ 8102
- респиратор ЗМ 8812
- респиратор ЗМ 8822
- респиратор ЗМ 9312
- респиратор ЗМ 9322
- респиратор ЗМ 9332
- респиратор ЗМ 9914
- полумаска ЗМ 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



ЗАО «Фабрика диаграммных бумаг» -
единственный производитель диаграммной продукции в России
308017, г. Белгород, ул. К. Заслонова 161-Г, тел./факс +7(4722) 21-49-94, 21-49-95, 21-49-96
Сайт www.bfdb.ru. E-mail: diagram20012001@mail.ru, zao-bfdb-pavlova@yandex.ru

Производим:

- скоростемерную ленту СЛ-2 для локомотивных скоростемеров
- диаграммные ленты и диски
- ролики для телетайпов
- бумагу перфорированную рулонную и фальцованную в стопу для принтеров

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Скоростемерная лента	рул.	26,55	ЗАО «Фабрика диаграммных бумаг»	7(4722) 21-49-94/95/96
Ролики для телетайпов	м²	3,54	ЗАО «Фабрика диаграммных бумаг»	7(4722) 21-49-94/95/96
Бумага для принтеров ЛПУ-210, 240, 420	м²	3,54	ЗАО «Фабрика диаграммных бумаг»	7(4722) 21-49-94/95/96
Лента диаграммная	м²	9,15	ЗАО «Фабрика диаграммных бумаг»	7(4722) 21-49-94/95/96

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Щиток ВИЗИОН НБТ-1 Визион	224,55	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Щиток ПРЕМЬЕР 2 НН7 электросварщика	326,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Щиток сварщика с автоматическим затемнением НН12 CRYSTALINE -Универсал	6 852,94	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Очки газосварщика ЗНД2-Г2 АДМИРАЛ	153,52	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Очки защитные УНИВЕРСАЛ-ТИТАН	82,04	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Очки ЛЮЦЕРНА защитные	107,84	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Очки ЭТАЛОН ЗН4 защитные закрытые с непрямой вентиляцией	76,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Очки ПАНОРАМА ЗН11 защитные закрытые с непрямой вентиляцией	145,29	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Очки СУПЕР ПАНОРАМА ЗНГ1 защитные герметичные	297,52	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Беруши ЗМ 1100	7,60	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Беруши ЗМ 1110 со шнурком	16,68	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Беруши ЗМ 1271 со шнурком в контейнере	89,02	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Наушники СОМЗ-1 противoshумные	111,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Наушники СОМЗ-3 противoshумные	135,69	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Каска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная белая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Каска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная оранжевая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЛЕПЕСТОК	11,56	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ	27,75	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор У2-Н	32,65	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки К1	276,44	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки А1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки В1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Патрон марки А1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон марки В1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон марки К1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	88,40	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8101	15,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 8102	22,18	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 8812	39,94	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8822	45,09	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 9312	119,50	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19



ВТФ

Всероссийский
Транспортный
Форум

медиапартнеры

стратегический информационный партнер

интернет партнеры





<< СВ ИНВЕСТ >> 141700, М.О., г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, д.4, офис 115
Тел: (916) 170-11-10, (498) 744-67-39. E-mail: vysidorov@yandex.ru
http://www.sfinvest.biz/, http://kfinvest.ru/

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

Компания ООО "СВ 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.

Группа компаний ООО "Хабаровскстеклотара", ООО "Хабаровсктранстерминал"
680000, Россия, г. Хабаровск, ул. Истомина, д. 23, 1 этаж. Тел. (4212) 23-75-57, 23-79-86, e-mail: Train@khabtt.ru

Компания ООО "ХТТ" занимается перевозкой бутылки стеклянной пивной, а так же боя стеклянного в пределах различных дорог ОАО "РЖД", привлекая для этого собственные или арендованные крытые вагоны, полувагоны, контейнера (платформы), автомобили.



Перевозка боя стеклянного (груз 1 класса), ПС - полувагоны люковые.		
Станции отправления	Станции назначения	Объем (вагонов в месяц)
Магнитогорск-Грузовой	Станции ОАО «РЖД»	2-4
Перевозка бутылки стеклянной пивной (груз 2 класса), ПС - крытый вагон, 138-158 куб.		
Станции отправления	Станции назначения	Объем (вагонов в месяц)
ст. Кая (г. Иркутск)	ст. Хабаровск 1, 2	3-4
ст. Новые Полянки (с июня)	Красноярск, Новосибирск	15, 15
Перевозка бутылки стеклянной пивной (груз 2 класса), ПС - 40ф контейнера.		
Станции отправления	Станции назначения	Объем (контейнеров в месяц)
г. Ростов-на-Дону	Красная Речка (ДВЖД)	30
Перевозка бутылки стеклянной, автомобили фрэнци 96-110 куб., 10-15- тонники.		
Пункт отправления	Пункт назначения	Объем (авто в месяц)
г. Артем	г. Хабаровск	6-8
г. Комсомольск	г. Хабаровск	2-3

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

28 апреля 2012 г.

Пресс-релиз

ОПЖТ поднимает вопросы долгосрочного развития транспортного машиностроения

Президент Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» Валентин Гапанович подписал Решение, принятое по итогам научно-практической конференции «Железнодорожное машиностроение: конструкторские решения и разработки», состоявшейся накануне в Москве.

В ходе обсуждений и обмена мнениями участники Конференции пришли к выводу о необходимости обращения к федеральным органам исполнительной власти, руководителям предприятий и организаций, связанных с производством и эксплуатацией подвижного состава с указанием конкретных мер, направленных на долгосрочное развитие предприятий транспортного машиностроения.

В документе отражено мнение делегатов Конференции, представивших 169 компаний-производителей железнодорожной техники и компонентов, в которых трудится более 230 тысяч работников и обеспечивающих железнодорожный транспорт необходимой продукцией более чем на 85 процентов, что в денежном выражении исчисляется суммой порядка 360 млрд рублей.

Рекомендации федеральным органам исполнительной власти касаются вопросов планирования тарифов, снижения износа основных фондов РЖД, обновления пассажирского вагонного парка и парка электропоездов, обеспечения безубыточности пригородного пассажирского комплекса, разработки и внедрения передовой железнодорожной техники, технического регулирования.

В Решении, в частности, говорится, «в целях формирования долгосрочных договоров между ОАО «РЖД» и предприятиями-поставщиками продукции федеральным органам исполнительной власти рекомендуется осуществить переход на долгосрочную систему установления регулируемых государством тарифов на услуги ОАО «РЖД» (на срок не менее пяти лет с прогнозом на следующие пять лет). Результатом этого станет формирование долгосрочных производственных программ и программ инновационного развития предприятий транспортного машиностроения, получение синергетического эффекта скоординированного развития железных дорог России, предприятий транспортного машиностроения и производителей комплектующих. Формирование долгосрочного спроса на продукцию создаст условия для устойчивого развития малого и среднего бизнеса в сфере выпуска продукции для нужд железнодорожной отрасли».

«В целях обновления основных фондов ОАО «РЖД», стимулирования спроса на современную высокотехнологичную продукцию, внедрения инновационных технологий и решений целесообразно увеличить финансирование инвестиционной программы ОАО «РЖД» до уровня, обеспечивающего снижение физического износа основных фондов как минимум до 50 процентов к 2020 году. Решить эту задачу целесообразно путем введения инвестиционной составляющей в тариф на услуги ОАО «РЖД» или предоставления субсидий из федерального бюджета».

«В целях равномерного распределения закупок пассажирских вагонов локомотивной тяги на период до 2020 года



целесообразно осуществить переход на долгосрочные контракты (не менее 5 лет) по закупке пассажирских вагонов с фиксацией объема минимального заказа. При этом ОАО «Федеральная пассажирская компания», как основной заказчик таких вагонов должна иметь достаточный уровень инвестиционных источников».

«В целях равномерного распределения закупок вагонов электропоездов на период до 2020 года необходимо разработать механизм, обеспечивающий безубыточность деятельности предприятий пригородного пассажирского комплекса и учитывающий необходимость обновления парка электропоездов».

«В целях разработки и внедрения в производство передовой железнодорожной техники, не уступающей лучшим зарубежным образцам и технологического обновления производств, необходима государственная поддержка и привлечение инвестиций, направленных на эти цели. При этом в целях стимулирования спроса на подвижной состав нового поколения целесообразно применение механизма государственного субсидирования части процентной ставки по лизинговым платежам».

«При проведении международных и межгосударственных переговоров в области технического регулирования предусматривать гармонизацию стандартов с зарубежными, с дальнейшим их использованием на территории России исключительно на безвозмездной основе».

По Решению Конференции также подготовлены рекомендации научным организациям, разработчикам и производителям железнодорожной техники. Они касаются соблюдения законодательства в области авторских прав и интеллектуальной собственности при осуществлении международного научно-технического сотрудничества, гармонизации стандартов и разработке конструкторских решений в сфере железнодорожного транспорта.

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному технологическому подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении.

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники». Пресс-служба
 Тел./факс (499) 262-5692, 262-2773, 262-9540
 press@opzt.ru, opzt@opzt.ru, www.opzt.ru



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)

Учитывая то, что основным слабым звеном в сфере скоростных перевозок начиная еще с 60-х годов в России было отсутствие соответствующего подвижного состава, срочно была подготовлена программа его производства совместно с компаний «Сименс». Почему была выбрана именно эта фирма? И где же был необходимый в таких случаях серьезный публичный конкурс? Валерий Ковалев впоследствии высказывал автору свое убеждение, что немецкую фирму Фадеев избрал в основном из расчета на особые симпатии Владимира Путина к Германии и, в частности, его хорошие доверительные отношения с канцлером Герхардом Шредером. Уже 8 июля 2004 г. с «Siemens AG» был подписан Меморандум о сотрудничестве, в котором речь шла об организации немцами разработки и производства скоростного электропоезда для российских железных дорог, который будет курсировать между крупными городами европейской части страны.

8 ноября 2004 г. в Мюнхене появился еще один Меморандум о намерениях по разработке и производству высокоскоростного поезда. А 21 декабря во время визита Путина в Германию в г. Шлезвиге президент ОАО РЖД Геннадий Фадеев и президент Группы транспортной техники «Сименс АГ» Ханс Шаберт подписали в присутствии глав двух государств Протокол о намерениях по производству в 2007 году скоростных электропоездов нового поколения под скорости 300 км в час и более. За образец предполагалось взять электропоезд сосредоточенной тяги ICE. Всего речь шла о производстве 60 составов. При этом говорилось о том, что мощности для производства таких поездов будут созданы на базе Московского локомотиворемонтного завода.

Буквально на следующий день, 22 декабря, Фадеев провел в Москве общесетевое селекторное совещание, на котором, в частности, заявил следующее: «Во время визита в Германию президент России Владимир Владимирович Путин проехал из Гамбурга в Шлезвиг на скоростном поезде "Интерсити-Экспресс". Поездка ему очень понравилась, хотя поезд шел со скоростью не более 140 км в час. Президент сказал при этом, что нужно серьезно рассмотреть вопрос организации высокоскоростного железнодорожного движения в России на базе сотрудничества с компанией "Сименс". 21 декабря мы подписали Соглашение о производстве в 2007 году высокоскоростных поездов нового поколения, способных развивать скорость 300 км в час и выше. Отныне рассуждений "быть или не быть высокоскоростному движению в России" — не должно быть. Да, здесь пока вопросов больше,

чем ответов. Поэтому мы должны очень многое в своем сознании перевернуть. Соглашение подписано в присутствии главы государства. Теперь нам предстоит делать соответствующие доклады о том, как мы реализуем принятые решения. Это — гигантская ответственность, и она совершенно реально наступила.

Нам надлежит в ближайшее время буквально "пропахать" состояние инфраструктуры и определить те объемы работ, которые необходимо будет осуществить. К концу 2007 года также должен быть построен поезд 3-го поколения ICE, способный ездить со скоростью до 350 км в час. Сегодня у нас имеется линия Санкт-Петербург–Москва, где можно будет зашкаливать за 300 км в час. Мне нужны тяговые расчеты от Москвы до Санкт-Петербурга — по фактическому состоянию. Путейцам — лично "пропахать" каждый километр и определить его фактическое состояние. Какие рельсы должны быть? Какая контактная сеть? Мы перелопатим Инвестиционную программу, но найдем средства для высокоскоростного движения. Мы должны трезво оценить: что такое 300 км в час? Что такое ограждение, зоны охраны? Сегодня на первом этапе мы должны увидеть, услышать, сориентироваться по всем основным аспектам этой гигантской проблемы — приведения инфраструктуры под 300 км в час. Необязательно везде, но там, где возможно. В 1993 году ТЭП85 набрал скорость 283 км в час. Но мы как будто боимся скорости! Что у нас за трусость такая?! Но сегодня вопрос ставится очень серьезно, и я хотел бы, чтобы компания твердо сказала: "Мы решим эту проблему". Подписанием этого Соглашения мы ясно заявляем: "Высокоскоростному движению в России — быть!" Итак, Санкт-Петербург–Москва — 300 км в час и выше. Санкт-Петербург–Хельсинки — не менее 250. Прозевать этот шанс, чтобы Россия сегодня не встала на производство высокоскоростных поездов, — мы не имеем права. И именно такая компания как ОАО РЖД может решить эту проблему.

При подписании Соглашения мы почувствовали, что со стороны Президента будет мощная поддержка. Но проект нужно осуществить не за счет государства. Мы ведем этот проект». Уже на завтра было назначено совещание, на которое приглашены представители всех причастных департаментов компании, Октябрьской железной дороги, Ленгипротранса и т. д. Цель — дать первые оценки готовности технического состояния пути и всех железнодорожных обустройств линии Москва–Санкт-Петербург к высокоскоростному движению и определить в самых общих чертах предварительный объем производства необходимых работ.

После этого дерзновенный план стал развиваться с налейдоскопической быстротой. 28 декабря Фадеев подписал распоряжение «Об организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения», в котором предусматривалось создание под его председательством двух рабочих групп: по подготовке и реализации проекта скоростного и высокоскоростного движения (координатор первый вице-президент Хасян Зябиров) и по научному обеспечению проекта (координатор директор ВНИИЖТа Иван Беседин).

30 декабря Фадеев провел совещание с высшим руководством ОАО РЖД по формированию концепции организации высокоскоростного движения на участке Москва–Санкт-Петербург–Хельсинки. Было решено осуществить следующие меры: разработать всю необходимую для реализации проекта нормативную базу в срок не позднее июня 2005 года; создать в 2005 году опытный участок для отработки технических решений; проработать в месячный срок вопрос возможности применения системы двойного электропитания на участках реализации скоростей 250–300 км в час; создать в 2005 году контрольно-измерительные средства; рассмотреть в месячный срок вопрос необходимого усиления параллельных ходов для переноса на них транзитного и местного грузопотока, а также реконструкции и ликвидации станций на направлении Москва–Санкт-Петербург–Лужайка с целью увеличения протяженности участков и др. В течение года всем причастным предписывалось для минимизации инвестиционных затрат обеспечить разработку сбалансированных по техническим требованиям и капиталоемкости предложений по реконструкции и модернизации инфраструктуры в рамках проекта. При президенте ОАО РЖД создавался секретариат по проблеме высокоскоростного движения в составе четырех человек. Протоколом данного совещания практически запускалась машина по разработке и реализации проекта реконструкции инфраструктуры и производства подвижного состава.

31 декабря состоялось совещание под руководством Фадеева в Санкт-Петербурге в управлении Октябрьской дороги, где он озвучил следующие параметры: организовать движение пассажирских поездов на линии Москва–Санкт-Петербург со скоростью 300 км в час и более со временем следования в пути 2 часа 40 минут, а также Санкт-Петербург–Хельсинки со скоростью 250 км в час со временем следования 3–3,5 часа. Генеральной проектной организацией был определен Ленгипротранс. На линии Санкт-Петербург–Москва планировалось организовать сначала 4 пары высокоскоростных поездов в сутки, а затем 12 пар. На совещании было принято решение создать в управлении ОЖД отдел администрирования и управления проектом. «Новейшие технологии приходят в Россию. Надо не упустить шанс. Часы запущены, время пошло», — так определил Фадеев на этом предновогоднем совещании особенность момента.

11 января 2005 года начальник ОЖД Виктор Степов подписал Приказ № 2/Н «О начале работ по организации скоростного и высокоскоростного движения на участке Москва–Санкт-Петербург–Выборг–Госграница». В нем предписывалось создать рабочую группу под его председательством с участием руководителей дороги, представителей Ленгипротранса, НПО «Универсал контактные сети» и НИИФА. Были сформированы также 5 подгрупп по направлениям деятельности.

19 января 2005 г. Фадеев встретился с делегацией компании «Сименс АГ», которую возглавлял руководитель подразделения «Электропоезда» Дитрих Меллер. «Мы не скрываем, что к концу 2007 года хотели бы иметь пассажирский экспресс, который покрывал бы расстояние от Москвы до Санкт-Петербурга за 2 часа 40 минут. Только в этом случае мы сможем привлечь тех пассажиров, которые сегодня пользуются авиарейсами, и сделать этот проект рентабельным», — заявил на встрече Фадеев. Он также сообщил гостям, что уже сейчас на многих участках линии Москва–Санкт-Петербург поезд ЭР-200 способен развивать скорость свыше 200 км в час, а по участку протяженностью 100 км между станциями Спирово и Дорошиха возможно разогнаться и до 300 км в час. «Десять лет назад нам удавалось разогнать на этом участке обычный тепловоз до скорости 283 км в час. На этом полигоне и будут проходить испытания скоростные поезда нового поколения, разработкой которых займется компания “Сименс”», — констатировал Фадеев.

Меллер горячо поддержал президента ОАО РЖД, отметив в частности, что строительство отдельной железнодорожной ВСМ обошлось бы порядка 6 млрд евро, в то время как обновление инфраструктуры на действующей линии будет стоить гораздо дешевле. Правда, как признал Меллер, в этом случае скорость поезда будет составлять лишь 250 км в час из-за плотного графика движения пригородных поездов и невозможности ехать быстрее на линиях постоянного тока. Впрочем, по словам немецкого специалиста, и эти проблемы можно было решить. «По обновленной трассе можно будет ездить и со скоростью 350 км в час и даже выходить на предельную скорость поезда в мире до 400 км в час. Вопрос здесь только в оптимальном соотношении скорости и цены, которую надо платить за эту скорость», — заявил Меллер.

На следующий день для немецких специалистов была организована на поезде ЭР-200 поездка для ознакомления с линией, которую с российской стороны возглавлял вице-президент ОАО РЖД Валентин Гапанович (ранее работавший главным инженером Октябрьской железной дороги), а с немецкой — коммерческий директор подразделения системного развития «Сименс АГ» Александер Беххольд. Разумеется, не всем гостям очень понравились план и профиль дороги. «Первое впечатление — восторг от практически прямой магистрали, которая словно создана для высоких скоростей! Мы ехали со скоростью 200 км в час, но мне так и хотелось поддать газку, забывая, что это пока, к сожалению, невозможно. Это удивительно красивая дорога, а ее техническое состояние также заслуживает высокой оценки», — заявил Беххольд. Немцам показали также новое депо Металлострой, где предполагалось проводить обслуживание высокоскоростных поездов. «Это депо похоже на наши, немецкие», — отозвался после осмотра член немецкой делегации Робби Штумп. Результатом поездки стало решение о создании профильных совместных рабочих групп. Вскоре Фадеев стал делать и первые конкретные заявления о финансировании нового проекта. «ОАО РЖД планирует прибегнуть к заимствованиям для реализации проекта создания высокоскоростных поездов совместно с концерном “Сименс”, — сообщил он на одной из встреч 25 февраля и добавил: — Проект оценивается в 1,5 млрд евро, и у нас имеются десятки вариантов заимствований под него на



внешних и западных рынках». (После этого, естественно, все причастные задали себе вопрос: а почему же он тогда выступал таким противником заимствований для ВСМ?)

11 апреля 2005 года на Ганноверской выставке-ярмарке (Германия) в рамках российского дня была устроена презентация проекта ОАО РЖД по организации высокоскоростного движения. В мероприятии приняли участие президент РФ Владимир Путин и канцлер ФРГ Герхард Шредер. «Развитие высокоскоростного движения является одной из важнейших государственных задач, стоящих перед ОАО РЖД. Появление на рынке подобной услуги имеет революционное значение не только для российского железнодорожного транспорта, но и для всей национальной транспортной системы, поскольку обеспечивает гражданам страны свободу перемещения с минимальными временными затратами», — заявил на презентации Фадеев и пригласил глав государств и всех участников в первую поездку в высокоскоростном поезде из Москвы в Санкт-Петербург, которая состоится в начале 2008 года. Также он еще раз подтвердил, что время в пути составит 2 часа 40 минут.

При этом были представлены следующие данные. Объемы перевозок пассажиров на линии Москва–Санкт-Петербург в 2004 году составили 7,7 млн чел., из них 6,2 млн приходилось на железную дорогу. Прогноз на 2010 год — в целом 9,1 млн человек. При условии появления высокоскоростного движения железнодорожным транспортом воспользуются 8,6 млн чел. Из них с учетом платежеспособности населения на долю высокоскоростных поездов будет приходиться 4,2 млн чел., поскольку примерно 35% населения российских столиц являются потенциальными клиентами высокоскоростного движения.

Фадеев также подтвердил, что ОАО РЖД намерено само профинансировать проект от российской стороны, вложив в развитие инфраструктуры 14,8 млрд руб. (2005–2007 гг.) и в приобретение подвижного состава 10 млрд руб. (2008 г.), то есть всего 24,8 млрд руб. или около 1 млрд долларов по тогдашнему курсу в течение двух лет. При этом был дан прогноз, что суммарная чистая прибыль по проекту составит 100 млрд руб. за 30 лет. Срок окупаемости инвестиций в ОАО РЖД определили в 9 лет.

Гвоздем презентации в Ганновере послужило подписание Геннадием Фадеевым и председателем правления «Сименса АГ» Клаусом Кляйнфельдом Договора о развитии производства высокоскоростных поездов для «Российских железных дорог». В документе были зафиксированы основные аспекты, касающиеся проектирования поездов, их главные характеристики и степень локализации производства в России, а также структура будущего контракта на закупки поездов. При этом ОАО РЖД выступило гарантом приобретения до 2015 года как минимум 60 электропоездов класса ICE-3. Стоимость предстоящей сделки официально оценивалась в 1,5 млрд евро.

Принципиальным условием заключения контракта, который стороны намеревались заключить летом 2005 года, являлось обязательство «Сименса» разместить производственные мощности на российской территории.

ОАО РЖД предлагало следующий график локализации производства: в 2007–2008 гг. российские комплектующие должны были составлять 30% от стоимости производства поезда (оценочно это соответствовало сварке кузова и сборке из иностранных комплектующих), в 2010 году —

40–45% (производство кузова, плюс элементы экипажной части, плюс отдельные элементы интерьера поезда, плюс сборка) а в 2015 году — не менее 70%. Также предусматривались передача конструкторской документации, обеспечение трансфера технологий, консультирование по вопросам формирования производственной базы завода. Немецкая сторона внешне отнеслась к такому графику благосклонно. Однако существуют очень большие сомнения, что «Сименс» в действительности при подписании контракта пошел бы на сколько-нибудь скорый вариант перенесения производства в Россию. Во всяком случае, представитель «Сименса» Рольф Эпштайн в отношении поездов Velaro RUS («Сапсан») даже еще в начале 2009 г. говорил автору следующее: «Я думаю, высокоскоростные поезда не требуются в России в таком количестве, чтобы проводить локализацию их производства. Но если мы поведем речь о грузовых и пассажирских локомотивах или пригородных поездах, то здесь можно подумать. Однако необходимо их столь большое количество, чтобы локализация была экономически выгодной».

Как бы то ни было, но при подписании документов в Ганновере Путин, в частности, недвусмысленно указал немцам товарищам: «Договор между нашим акционерным обществом «Российские железные дороги» и фирмой «Сименс» рассчитан до 2015 года. Российская сторона намерена вложить в этот проект около полутора миллиардов евро. Что это значит, для всех понятно. До 2015 года будут загружены немецкие предприятия нашими заказами. Это означает сохранение рабочих мест, сохранение уровня и развитие уровня производства. Для России с ее огромными территориями это означает получение новых технологий, развитие транспортной инфраструктуры».

Тем не менее, как сообщалось в официальном пресс-релизе, стороны намеревались в 2007 году обеспечить сборку в России первого опытного образца поезда постоянного тока со скоростью 250 км в час, в 2008 г. — 4 опытных двухсистемных поездов со скоростью 250 км в час, а с 2009 г. начать серийный выпуск поездов. Инвестиции основных инвесторов в проект были запланированы в размере 35–50% от общего объема. При этом не исключалась государственная поддержка, главным образом за счет установления специальных ставок таможенных пошлин на ввозимое оборудование и комплектующие.

Любопытно, что в другом официальном пресс-релизе того же дня сообщалось о намерениях ОАО РЖД «приобрести в рамках контракта до 60 высокоскоростных поездов, способных осуществлять пассажирские перевозки со скоростями до 300 км в час» (а не 250). Между тем это, помимо перспектив локализации, был принципиальный вопрос, и отсутствие в нем предельной ясности являлось очень показательным симптомом.

Если поезда (а соответственно, и инфраструктура) делались под 200–250 км в час, то с учетом необходимого снижения скорости при следовании по пригородным участкам о 2 часах 40 минутах речи идти уже не могло, а, значит, и никакого нового транспортного продукта здесь не получалось. То есть в таком случае это был шум-гам в общем-то на пустом месте и, более того, просто введение в соблазн руководства страны и общественности. Если же речь шла о 300 км в час и выше, то это, по всеобщему мнению специалистов, была уже принципиально иная ситуация, требовавшая другой нормативной технической

базы, перемены типа электрического тока, совершенно иного уровня инвестиций в инфраструктуру и т. д. Между тем было хорошо видно, что цифра «300 км в час и выше» звучала в сводках новостей и комментариях ОАО РЖД явно как более красивая, но не истинная, а в целом просматривался сомнительный в такой ситуации принцип «ввяжемся в дело, а там посмотрим».

Все первое полугодие 2005 года на Октябрьской дороге и в причастных департаментах ОАО РЖД в связи с подготовкой проекта царил настоящий ажиотаж, приближающийся, без преувеличения, к какой-то фантазмагории.

Однако атмосфера при Фадееве была такова, что никто из его подчиненных не дерзнул подать свой голос против проекта, приняв тактику двойных стандартов: в глаза — под козырек, на самом деле — поживем — увидим. Перед журналистами же железнодорожники обычно храбрились и выражали показной оптимизм. Например, один из наиболее причастных начальников служб ОЖД в ответ на просьбу автора в ту пору высказать свой личный взгляд на проект ответил: «У меня здесь не может быть никакого личного взгляда, Вы же прекрасно знаете». А затем, уже «на камеру», заявил: «Можете написать так: это очень интересный в инженерном отношении проект, и мне будет очень интересно в нем работать». Аналогично вели себя и другие причастные.

Например, начальник Октябрьской железной дороги Виктор Степов неизменно ограничивался следующим скупым официальным комментарием: «Для нашего коллентива является большой честью участвовать в таком проекте как организация высокоскоростного движения на линиях Санкт-Петербург–Москва и Санкт-Петербург–Хельсинки. Мы уже начали все работы, которые находятся в компетенции дороги, и приложим все усилия для успешной реализации проекта». Также и Валентин Гапанович был всегда бесстрастно-непроницаем: «Мы начинаем выполнение задачи, поставленной перед нами президентом компании, — минимизировать время нахождения в пути между Москвой и Санкт-Петербургом. Компания будет создавать российский скоростной поезд с применением современных высоких технологий. В конце 2007 года, как определил президент, скоростной поезд должен выйти на линию». Некоторые пытались выехать на патриотизме. Например, заведующий отделением ВНИИЖТа Виктор Кочергин после поездки с делегацией из Германии на ЭР-200 сказал: «Немцы быстро поняли, что приехали не в Полинезию или Гвинею. Существующие в России требования к безопасности очень высоки, и даже фирме “Сименс” придется к ним тянуться».

Да, мы отстали в технической стороне вопроса и хотим получить от немцев новые технологии. Но чтобы заработать, им придется серьезно потрудиться».

Однако вне ОАО РЖД вопрос: что все-таки лучше — строить принципиально новую ВСМ или модернизировать старую дорогу — оставался вполне дискуссионным. Например, заместитель главного инженера Ленгипротранса, ответственный проектировщик проекта Николай Саенко (ранее работавший главным инженером ОЖД), хоть объективно и был заинтересован в этой работе, отмечал, что в России пока нет даже нормативной базы для работ, связанных с такими высокими скоростями. При этом он считал очень важным участие в проекте государства, в частности указывая: «Когда мы занимались реконструкцией линии Санкт-Петербург–Москва, то столкнулись с тем, что субъекты Федерации, органы местного самоуправления,

всевозможные появившиеся АО всячески навязывали нам трудноподъемные и зачастую необоснованные технические условия. То есть они свои проблемы неизменно старались переложить на нас. Энергетики требовали менять им какие-то опоры, лесники про любой кустарник писали, что это — лес 1-й категории, органы власти без выполнения тех или иных требований не отводили земли и т. д. На это уходило огромное количество времени и сил. Поэтому осилить новую высокоскоростную реконструкцию можно будет только при условии, что проект станет государственным. То есть нужно Постановление Правительства РФ. Это обяжет все причастные ведомства и субъекты Федерации поддерживать проект, и тогда все вопросы будут решаться намного проще. Только всем миром или, как говорится, “гуртом во спасение” можно реализовать у нас идею организации высокоскоростного движения. Что касается нашего института, то мы готовы подготовить ТЭО проекта за полгода с момента подписания договора».

Заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Иван Яриков был нейтрально оптимистичен: «Оба варианта — и строительство новой ВСМ и реконструкция существующей линии — имеют право на жизнь. Ничего страшного тут нет, и тот и другой проекты — реальны. Но в любом случае должны быть проведены большие изыскательские работы и сделана экономическая оценка. Наше агентство будет проявлять активность в этом деле, совместно с ОАО РЖД рассматривать вопросы, решать задачи».

Директор Института проблем транспорта РАН Олег Белый, напротив, как-то неуверенно размышлял: «Трудно сказать... Ведь та же отдельная ВСМ — эта была идея-то в свое время фадеевская. Я участвовал в той первой пресс-конференции, которую он проводил в гостинице “Пулковская”».

Почему Фадеев сейчас не поддерживает эту идею, а пробивает другой проект — мне, откровенно говоря, непонятно. Наверное, там влезли какие-то финансовые вопросы, а не технические. Может, он с экономической и даже политической точки зрения и прав, что хочет быстро модернизировать имеющуюся магистраль и организовать здесь реальное высокоскоростное движение. Мне трудно судить...» Руководитель Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта (ранее работавший первым заместителем начальника ОЖД) Виталий Михно уже более уверенно отмечал: «При всем моем уважении к Геннадию Матвеевичу подобные грандиозные проекты должны начинаться, конечно, с глубокой проработки. А вот экспромтом объявлять какую-то мощную идею, а потом уже пытаться под это подогнать нормативную базу и все существующие ресурсы, не оставляя себе путей для отступления, — это неправильно».

Здесь же вышло так: сначала было объявлено о необходимости достижения скоростей 300 км в час и выше. Сейчас говорят, что планка может быть снижена в целом до 250 км в час, а на каких-то участках она может быть выше. То есть я хочу сказать, что подобные экспромты, наверное, важны и интересны, но все-таки тут больше политики, нежели экономических основ для инвестиционных мероприятий. Конечно, создавать высокоскоростную магистраль надо просто в обязательном порядке. Нужно достигать скорости 300 км в час и выше. Это не вызывает никаких сомнений. Но что касается выбора между



строительством новой ВСМ и реконструкцией действующей, то я бы высказался, конечно, за первый вариант».

А всю жизнь проработавший на Октябрьской дороге Анатолий Зайцев, знавший ее как родную и говоривший, что он относится к ней, как к дочке (то есть никому не дает в обиду), относительно планов Фадеева однажды сказал автору: «Вы знаете, такие задачи может ставить, извините, только не совсем технически грамотный человек. Все это полная бессмыслица и пустое закапывание денег. Между тем сегодня в эту дорогу уже вложено столько, что можно было бы построить новую современную высокоскоростную магистраль». При этом Зайцев напоминал, что вопрос выбора варианта новой или старой дороги для высокоскоростного движения рассматривался еще в 80-х годах, и тогда специалисты МПС твердо сделали выбор в пользу строительства новой ВСМ. В августе 2005 г. в одном из газетных интервью Зайцев прямо указал, что превратить линию Санкт-Петербург–Москва в высокоскоростной ход «в принципе невозможно, а экономически преступно».

Такой же позиции придерживался и бывший министр путей сообщения Николай Конарев, который еще при первой реконструкции ОЖД во второй половине 1990-х годов, в частности, утверждал: «Да, реконструкция старой линии необходима, и в первую очередь по путевому хозяйству, ибо здесь много предупреждений об ограничении скорости. То есть реконструкция должна пройти вне зависимости от ВСМ. <...> Однако выполнять роль высокоскоростной магистрали существующая линия не сможет и после реконструкции. Ее технические возможности никогда не позволят осваивать массовые пассажирские перевозки между Москвой и Петербургом за время, не превышающее 3 часов, что является основным условием комфортности перевозки в дневных поездах». Отметив, что съем грузового движения на кружные пути не решает, а наоборот, усугубляет проблемы данного транспортного коридора, Конарев далее констатировал: «Наилучший вариант перевозок на направлении Санкт-Петербург–Москва — это передача пассажиров со всех видов транспорта на ВСМ. А при возрастании в перспективе грузовых перевозок на этом направлении вполне можно будет их переключить с автотранспорта на стальную магистраль. Тогда каждая из линий — существующая и ВСМ — сохранит свое назначение на перспективу».

Наряду с этим профессора ПГУПС В.И. Ковалев, А.Т. Осьминин, В.И. Бадах и М.В. Стрелков провели научное исследование данного вопроса и, в частности, выполнили детальный анализ пропуска вагонопотоков с отклонением грузового движения с линии Москва–Санкт-Петербург. В результате они пришли к выводу о явной экономической неоправданности переноса грузового движения с главного хода Москва–Санкт-Петербург на обходные линии, ибо это будет приносить ежегодные потери не менее 7,7 млрд руб. Причем без учета капложений в обходные линии, а, например, только на реконструкцию направления Мга–Пестово–Сонково необходимо было израсходовать порядка 50 млрд руб. В целом, в специальной записке «К вопросу организации высокоскоростного движения поездов на линии Санкт-Петербург–Москва» ученые отмечали: «В материалах по экономическому обоснованию дальнейшей реконструкции главного хода имеется вывод о том, что в случае возврата грузового движения с Северного хода на главный ОАО РЖД понесет потери в доходах из-за сокра-

щения тарифного расстояния. Кроме того, “введение в действие специализированной ВСМ приведет к перетону доходов в ОАО РЖД”. Таким образом, решение ОАО РЖД об использовании действующей магистрали для высокоскоростного движения поездов является корпоративным и не отвечает интересам государства.

По существу это ошибочное, недальновидное решение. Непрерывающаяся реконструкция инфраструктуры на этой линии на протяжении многих лет приносит огромные затраты без получения реальной прибыли. Учитывая, что с государственной позиции сообщение между двумя столицами должно быть на современном уровне, необходимость сооружения ВСМ не подлежит сомнению». В целом различные специалисты указывали на следующие предсказуемые технические сложности при реализации проекта. Прежде всего обращал на себя внимание тот факт, что существующая трасса проходила по очень густонаселенным районам. На ней имелось порядка 50 станций и несколько десятков остановочных платформ. Также на линии использовалось множество одноуровневых пешеходных переходов через пути и проходов вдоль магистрали. Понятно было, что интенсивное высокоскоростное движение нужно очень серьезно ограждать в целях безопасности населения, то есть чуть ли не заключать его в какой-нибудь недоступный для людей и животных желоб.

Крайне сложным был вопрос выпрямления линии. После реконструкции 1995–2001 годов, рассчитанной на скорости 200 км в час, между столицами осталось порядка 15 кривых, которые не были спрямлены и являлись «барьерными местами» для скоростного движения. Это были кривые радиусом менее 2 и даже менее 1 километра. Но при скоростях 250–300 км в час радиусы кривых должны были быть не менее 5–7 км, а таких мест насчитывалось уже порядка 100! При этом уположить эти кривые сплошь и рядом было крайне трудно. Например, чтобы пройти Бологое со скоростью хотя бы 200 км в час, нужно было спрямить здесь дорогу, то есть выносить ее значительно левее по ходу движения на Москву, прокладывая через большой населенный пункт Медведево. И так было во множестве мест, когда со строительством новых участков возникали очень проблематичные вопросы землеотводов. Кто разрешит строить новые участки, так сказать, по крышам стоящих там жилых и производственных зданий? Вопрос. Также нужно было построить несколько новых больших мостов, потому что к старым новым участкам уже не стыковались.

Большие вопросы имелись по старому земляному полотну. По официальным данным, на слабых основаниях были расположены 92 км насыпей, а более чем на 14 км имелись пучины высотой преимущественно от 15 до 25 мм. При высокоскоростном движении это было недопустимо, и следовало во многих местах полностью переснимать грунт, искать какие-то новые технологические решения для проблемных участков. Однозначно требовались обширные и тщательные изыскательные работы, включая взятие грунтовых проб на больших глубинах.

Весьма проблематичным оказался вопрос с габаритами: между осями путей, опорами, станционными постройками, платформами и т. д. Можно ли их сохранить или необходимо расширить? Никто не знал. Очевидно, что все одноуровневые автомобильные переезды нужно было заменить на путепроводы.

Было принято считать, что технические решения, заложенные в конструкцию контактной сети КС-200, позволяли адаптировать ее до скорости 250 км в час. Однако, проехав по действующей линии, немецкие спецы дали свое заключение, что такая сеть может обеспечивать надежный токосъем только при скоростях 120–130 км в час, а на большие скорости еще нужно проводить испытания. Как отмечали специалисты Октябрьской дороги, это был для них «просто шок», поскольку КС-200 проектировалась для 200 и даже для 250 км в час.

Невыясненными были также перспективы использования устройств СЦБ и систем безопасности. На ОЖД была к тому времени введена новая система автоматики АБТЦ. Предполагалось, что после некоторого усовершенствования она смогла бы работать в новых условиях, но и здесь были вопросы, например, ее электромагнитной совместимости с асинхронным двигателем. Во всяком случае, необходимо было проводить исследования.

Более чем проблемным являлся вопрос выбора рода электрического тока для тяги поездов. Было общепризнано, что скорости порядка 250–300 км в час может обеспечить лишь линия, работающая на переменном токе. Однако магистраль Санкт-Петербург–Москва работала на постоянном, и все независимые специалисты в один голос утверждали, что его замена по многим техническим и даже главным образом социально-экономическим причинам была бы крайне затруднительна. Этот вопрос обсуждался еще в 1996 году на Научно-техническом совете МПС, и решение о невозможности перехода на главный ход ОЖД на переменный ток было совершенно однозначным.

Возникали проблемы с реализацией планов по полному выводу с трассы грузового движения. В целом существовало общее понимание, что очень значительную его часть убрать на параллельные ходы возможно, и такая работа уже была к этому времени большей частью проведена.

Правда, это вызвало удорожание перевозки, поскольку на самом деле альтернативные линии вовсе не являлись «параллельными». К тому же требовалось их серьезное усиление. Например, восточный ход Вологда–Череповец–Санкт-Петербург работал на пределе и периодически захлебывался. Линия же Москва–Санкт-Петербург через Сонково была совсем маломощна. Также очень серьезной выглядела проблема местной грузовой работы, которая достигала порядка 400 вагонов в сутки. Предприятиям в городах Тверь, Лихославль, Вышний Волочек, Бологое и др. пришлось бы искать новые логистические схемы, что негативно сказалось бы на их экономике, а значит, и на социальной стабильности региона. Поэтому было не исключено, что местные сборные поезда придется оставить, возможно, с работой в ночное время и различными ограничениями.

Очень непонятные вопросы возникали с пригородным движением. Здесь однозначно просматривалась необходимость строить третьи и четвертые пути на линиях Москва–Клин и Санкт-Петербург–Тосно. Что же касается всего остального участка дороги, то нужно было бы увязывать пригородное и высокоскоростное движение в один график как в утренние, так и в вечерние пиковые часы — сложности невероятные. Неясен был вопрос и стоимости проекта. Никто до создания ТЭО не мог бы назвать мало-мальски конкретную цифру, хотя Фадеев на одном из селекторных совещаний и заявил, что при строитель-

стве специализированной линии для высокоскоростного сообщения потребовалось бы как минимум в 3,6 раза больше инвестиций, чем на реконструкцию действующей. Весной 2005 года в сообщениях ОАО РЖД стала фигурировать цифра 15 млрд рублей, но при проведении Академией транспорта научной экспертизы она была признана очень заниженной. Ну и, разумеется, не решен был даже вопрос с соответствующей технической нормативной базой, то есть узаконенными отечественными требованиями к организации высокоскоростного движения на сети железных дорог, входящих в систему ОАО РЖД.

Сам Фадеев, конечно, признавал, что проект организации высокоскоростного движения на действующей дороге довольно труден, но, видимо, явно не хотел представлять — насколько. На одном из совещаний он размышлял: «Наибольший объем работ будет заключаться в том, чтобы в целом подготовить инфраструктуру для скоростей 250–300 км в час на постоянном токе. Должна меняться контактная сеть и система внешнего энергоснабжения, надо увеличить количество тяговых подстанций.

Необходимо 9 искусственных сооружений приводить в порядок под высокие скорости. Надо убирать также 9 автомобильных одноуровневых переездов. У нас традиционно многие вокзалы находятся на междупутьях, представляя собой так называемые островные сооружения. Надо обеспечить безопасность людей. Трудные точки — это пригородные зоны Москвы и Санкт-Петербурга. Здесь гигантские размеры пригородного пассажирского движения. Мы должны развязать инфраструктуру так, чтобы пассажир не сказал: ну вот, и так было тесновато, а теперь еще мелькают скоростные поезда, а мы стоим на платформе и ждем. Мы проработаем здесь вопросы строительства третьих и четвертых путей. Проблем много, но мы полны уверенности их решить».

А между тем, едва начались практические попытки выполнить указания Фадеева, как сразу же, по крайней мере, к непосредственным исполнителям стало потихоньку приходить некоторое отрезвление. Вот, например, что писала газета «Октябрьская магистраль» в апреле 2005 года: «Под председательством начальника дороги В. Степова прошло очередное заседание рабочей группы по организации высокоскоростного движения на участке Москва–Санкт-Петербург–Выборг–Госграница.

Выступивший на совещании главный инженер дороги В. Зиннер поставил перед службами пути, СЦБ, электрификации и электроснабжения задачу оценить техническое состояние инфраструктуры и представить свои предложения по реконструкции под требуемые скорости. На линии Москва–Петербург необходимо реконструировать 99 кривых. Определены 4 первоочередных объекта из этого списка. Администрациям муниципальных образований разосланы письма с просьбой дать предложения по сооружению путепроводов, пешеходных тоннелей и мостов. Кстати сказать, на предложения рассмотреть вопрос о ликвидации грузовой работы на некоторых станциях главного хода получены отрицательные ответы. В. Степов подчеркнул, что строительство инженерных сооружений возможно только при совместном финансировании с местными администрациями. Ни одну из имеющихся станций целиком нельзя закрыть ввиду необходимости скрепления и обгона поездов».

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ 2012"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	(495) 988-27-68 (многоканальный), (495) 767-35-97	2-я сторона обложки
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 8)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56; + 375 (17) 297-94-51/98	2 - 4
Россия	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	6
	Москва	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-11-45/25-62	1
	Санкт-Петербург	ЗАО "ТМТ"	(812) 783-61-50/51/52	7
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-831-430-09-64, 8-904-391-28-17	7
Россия / Пензенская область	Пенза	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	5
		ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	6
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Наскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	8
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	8
ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ				
Россия	Москва	НП "ОПЖТ"	(499) 347-64-73/08-65	9, 10, 28
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 11 - 17)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	16, 17
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	14
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	(48343) 5-24-90, 8-905-521-76-90	16
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Машметснаб"	(8442) 73-06-56	14
Россия / Иркутская область	пос. Тайтурсна	ООО "Вагоноремонтное предприятие "Новотранс"	(3952) 27-06-27	14
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	15
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	15
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	16
Россия / Свердловская область	Сысерть	ООО "Сысертьское локомотивное депо"	(343) 380-10-19	12, 13
VI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА СОВРЕМЕННОЙ ПРОДУКЦИИ, НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА EXPORAIL 2011				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО "ВО "РЕСТЭН"	(812) 320-80-90/94, 303-88-62	18
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП (стр. 19 - 22)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	(495) 783-26-68	21
	Санкт-Петербург	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15	21
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК"	(49234) 9-19-60, (920) 900-96-25	22
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23, 2-26-08	19
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58, (916) 587-33-60	21, 22
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РосТехСтрой"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	22
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Наскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	22
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52	21
		ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	22
	Нижний Тагил	ООО "Модус-трансзит"	(3435) 41-69-55/25-69	19
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924, (906) 855-25-50	20
11-АЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „Интер-ТРАНСПОРТ“ 2012				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	23
Сопутствующие товары и услуги (стр. 24 - 25)				
Россия / Белгородская область	Белгород	ЗАО "Фабрика диаграммных бумаг"	(4722) 21-49-94/95/96	25
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	24, 25
Всероссийский Транспортный Форум - ВТФ 2012				
Украина	Киев	ООО "Маркер Групп"	+380 67 2403836, +380 67 2306323, +38 (056) 3720983	26
Транспортно-логистические услуги (стр. 27)				
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	27
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СВ ИНВЕСТ"	(498) 744-67-39, (916) 170-11-10	27
Россия / Хабаровский край	Хабаровск	ООО "ХТТ"	(4212) 23-75-57, 8-914-206-14-82	27
17-я Международная промышленная выставка Металл-Экспо 2011				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	3-я сторона обложки
12-я Международная выставка и конференция "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Примэкспо"	(812) 380-60-00	4-я сторона обложки

Уважаемые Партнеры! Для размещения рекламы в журнале «ДЕПО» обращайтесь в редакцию по телефонам **+7 (499) 181-19-88/97, +7 (495) 765-73-16/19**, либо по e-mail: **post@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	

Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!

Строчная реклама		
Формат	Цена	Примечание
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)

Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru			
Раздел	Размер баннера	Стоимость	Бонус
Главная страница	140px x 60px	5 000	при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!
Другие разделы		3 000	
Разработка баннера		400	

Персональная электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий			
Количество адресатов	Более 53 000	Стоимость	6 600

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	

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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.



13-16 ноября 2012

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка металлопродукции
и металлоконструкций для строительной отрасли

МеталлСтройФорум'2012



Международная выставка оборудования
и технологий для металлургии и металлообработки

МеталлургМаш'2012



Международная выставка транспортных
и логистических услуг для предприятий ГК

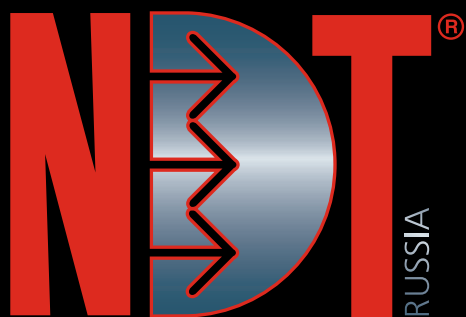
МеталлТрансЛогистик'2012

18-я Международная промышленная выставка

Металл-Экспо'2012

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

Генеральный информационный партнер: специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»



12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

26–28 МАРТА 2013

МОСКВА, СК «ОЛИМПИЙСКИЙ»

**ВСЁ ПОД
КОНТРОЛЕМ!**

- Техногенная диагностика
- Экологическая диагностика
- Лабораторный контроль
- Антитеррористическая диагностика
- Измерения и испытания



www.ndt-russia.ru

Организаторы:



Генеральный партнер:



Тел: +7 (812) 380 6002/00
Факс: +7 (812) 380 6001
ndt@primexpo.ru