



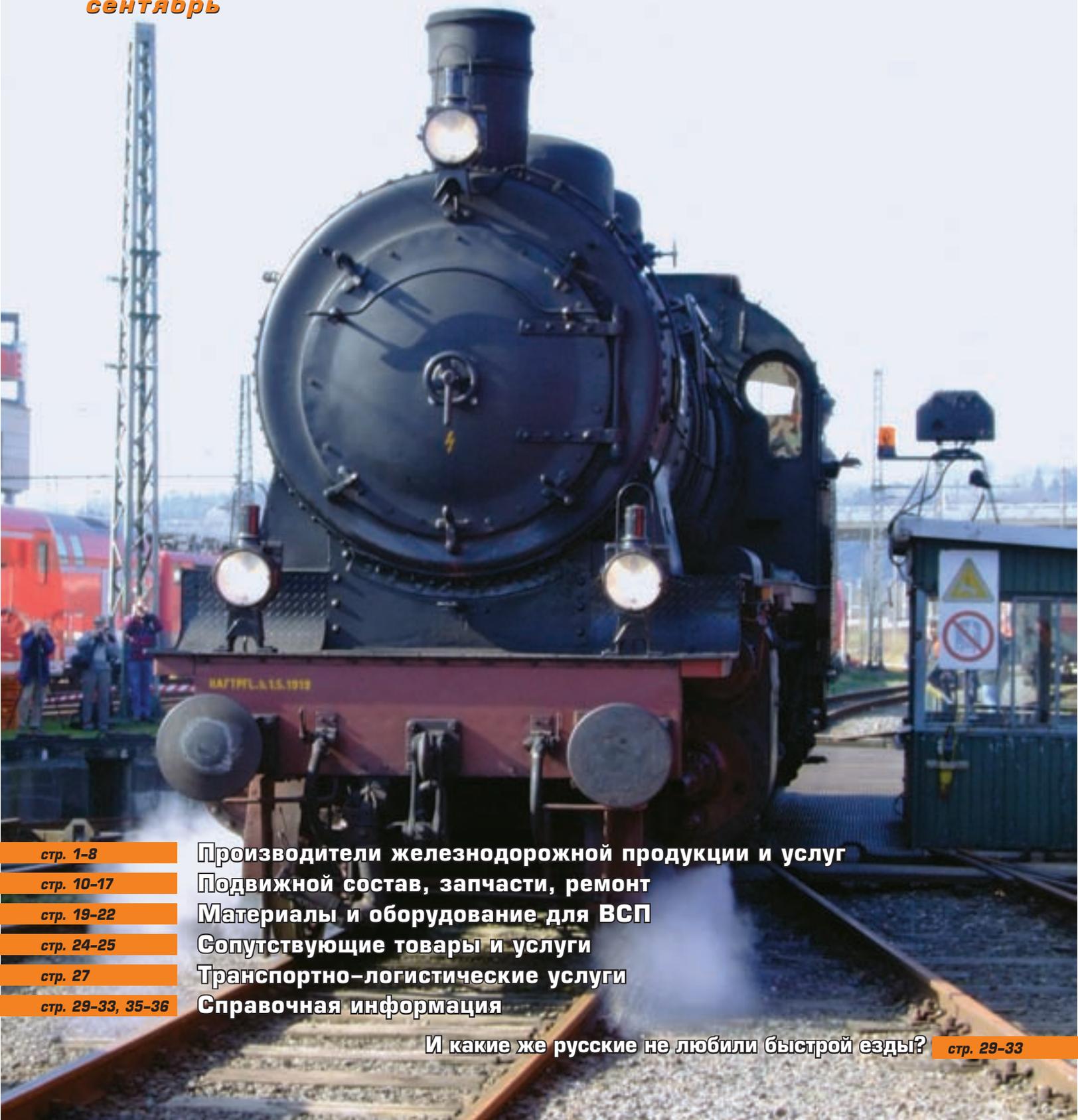
ДЕПО

8 (43) 2012

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

сентябрь



стр. 1-8

стр. 10-17

стр. 19-22

стр. 24-25

стр. 27

стр. 29-33, 35-36

Производители железнодорожной продукции и услуг

Подвижной состав, запчасти, ремонт

Материалы и оборудование для ВСП

Сопутствующие товары и услуги

Транспортно-логистические услуги

Справочная информация

И какие же русские не любили быстрой езды?

стр. 29-33

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**



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



Закрытое акционерное общество «БЕЛШПАЛА»

Поставляем продукцию собственного производства



Фундаменты и анкеры контактной сети

Продукция сертифицирована в ССФЖТ



Лотковые элементы

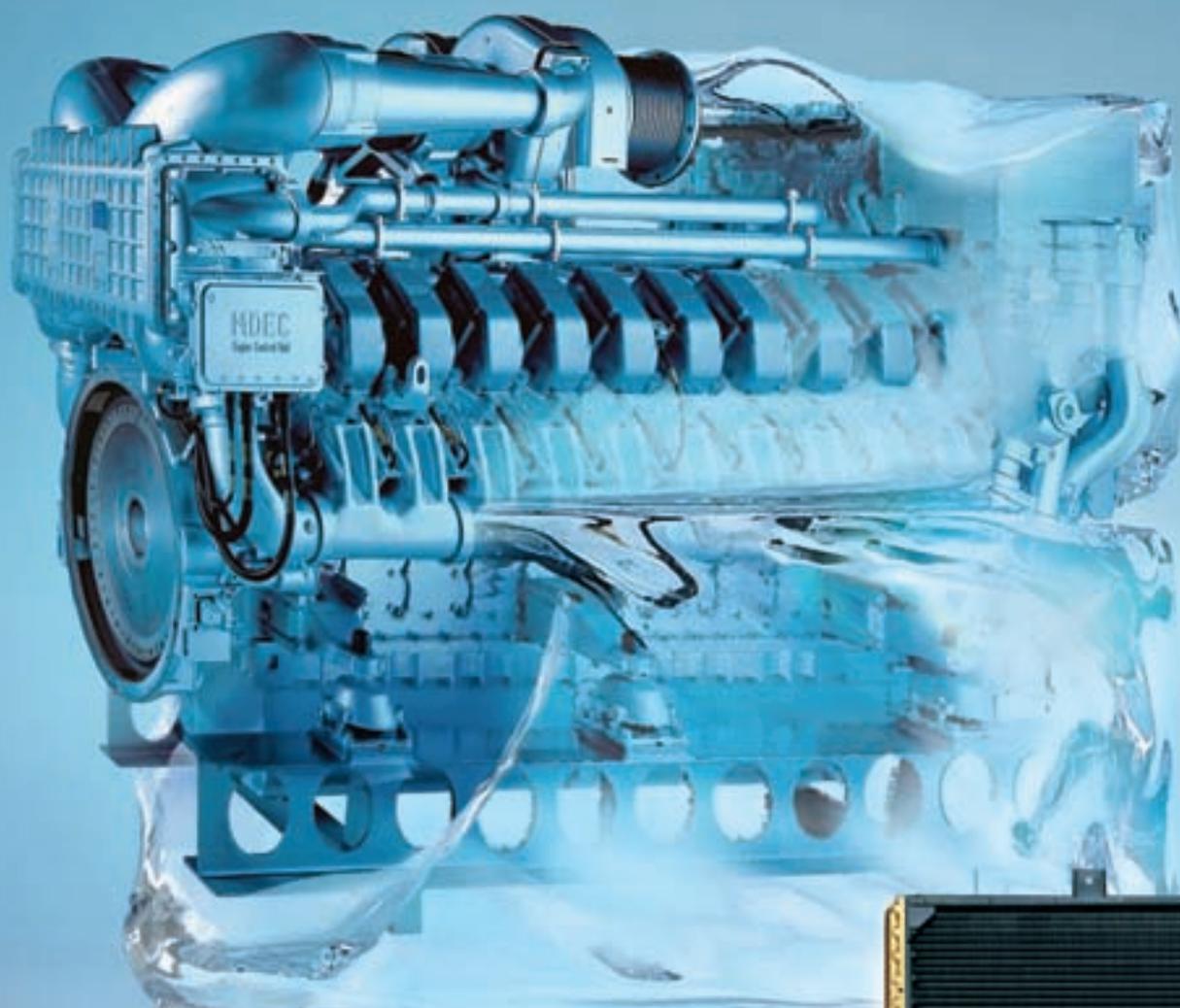


Элементы водопропускных труб

г.Белгород, ул. Макаренко, 25,
тел/факс: (4722) 21-16-93, 74-94-04, 23-10-95
www.belshpala.ru

Наименование	Проект	Цена, руб/шт (с НДС)
ТАС 4,0	Р.ч. 4182И	11 604
ТАС 4,5	Р.ч. 4182И	12 467
ТАС 5,0	Р.ч. 4182И	14 504
ТСС 4,0-2	Р.ч. 4182И	14 306
ТСС 4,0-3	Р.ч. 4182И	14 773
ТСС 4,0-4	Р.ч. 4182И	15 437
ТСС 4,5-2	Р.ч. 4182И	15 417
ТСС 4,5-3	Р.ч. 4182И	16 056
ТСС 4,5-4	Р.ч. 4182И	16 923
ТСС 5,0-2	Р.ч. 4182И	16 410
ТСС 5,0-3	Р.ч. 4182И	17 305
ТСС 5,0-4	Р.ч. 4182И	18 376
ТСА 4,0-2 Э	Р.ч. 4182И	17 158
ТСА 4,0-3 Э	Р.ч. 4182И	17 368
ТСА 4,0-4 Э	Р.ч. 4182И	18 111
ТСА 4,5-2 Э	Р.ч. 4182И	18 226
ТСА 4,5-3 Э	Р.ч. 4182И	18 571
ТСА 4,5-4 Э	Р.ч. 4182И	19 367
ТСА 5,0-2 Э	Р.ч. 4182И	19 138
ТСА 5,0-3 Э	Р.ч. 4182И	19 501
ТСА 5,0-4 Э	Р.ч. 4182И	20 371
ТСП 4,5-3 Э	Р.ч. 4182И	19 766
ТСП 4,5-4 Э	Р.ч. 4182И	20 913
ТСП 4,5-5 Э	Р.ч. 4182И	21 517
ТСП 5,0-3 Э	Р.ч. 4182И	20 610
ТСП 5,0-4 Э	Р.ч. 4182И	21 765
ТСП 5,0-5 Э	Р.ч. 4182И	22 476
Плита опорная ОПФ	Р.ч. 4182И	562
БМЛ 6-7 (МПЛ-0,5д)	тип. альбом №984	3 348
БМЛ 8-7 (МПЛ-0,75д)	тип. альбом №984	3 814
БМЛ 11-7 (МПЛ-1,0д)	тип. альбом №984	4 556
БМЛ 14-7 (МПЛ-1,25д)	тип. альбом №984	5 487
БМЛ 16-7 (МПЛ-1,5д)	тип. альбом №984	6 814
Крышка КР 700	тип. альбом №984	446
Лоток ЛК-300	ТУ 5858-002-08359370-2010	1 228
Крышка КР-300	ТУ 5858-002-08359370-2011	433
Лоток ЛК 300.2-2	ТУ 5858-003-83590370-2011	4 565
ЭК 10.100	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	17 850
ЭК 4.100 (Блок № 13)	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	6 504

Наименование	Проект	Цена, руб/шт (с НДС)
ЭП 2-100 (отв. 1,0*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	13 736
ЭП 3-100 (отв. 1,0*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	16 424
ЭП 4-100 (отв. 1,25*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	15 700
ЭП 5-100 (отв. 1,25*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	18 793
ЭП 9-100 (отв. 1,5*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	31 014
ЭП 10-100 (отв. 2,0*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	27 331
ЭП 11-100 (отв. 2,0*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	34 686
ЭП 12-100 (отв. 2,0*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	41 243
ЭП 13-100 (отв. 2,5*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	39 703
ЭП 14-100 (отв. 2,5*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	48 201
ЭП 15-100 (отв. 2,5*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	62 337
ЭП 17-100 (отв. 3,0*2,5м)	Серия 3.501.1-177.93	62 516
ЭП 18-100 (отв. 3,0*2,5м)	Серия 3.501.1-177.93	85 873
ЭП 19-100 (отв. 4,0*2,5м)	Серия 3.501.1-177.93	74 794
ЭП 20-100 (отв. 4,0*2,5м)	Серия 3.501.1-177.93	89 395
ЭП 25-100 (отв. 2,0*2,5м)	Серия 3.501.1-177.93	34 417
ЭП 26-100 (отв. 2,5*2,5м)	Серия 3.501.1-177.93	42 463
СТК-5 (Блок №34)	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	12 298
СТК-7 (Блок №36)	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	20 994
СТК-10 (Блок №38)	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	12 002
СТК-12 (Блок №40)	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	21 041
Ст-1	Серия 3.501.1-177.93	20 994
Ст-2	Серия 3.501.1-177.93	31 551
Ст-3	Серия 3.501.1-177.93	15 671
Ст-4	Серия 3.501.1-177.93	21 323
Ст-5	Серия 3.501.1-179.94	26 960
Ст-7И	Серия 3.501.1-179.94	18 689
Ст-8И	Серия 3.501.1-179.94	36 886
СТ 1.150	Серия 3.501.1-179.94	23 322
СТ 1.200	Серия 3.501.1-179.94	32 165
СТ 2.150	Серия 3.501.1-179.94	38 364
СТ 2.200	Серия 3.501.1-179.94	55 455
П 1.660	Серия 3.501.1-179.94	47 563
П 1.260	Серия 3.501.1-179.94	9 414
П 1.460	Серия 3.501.1-179.94	30 713
П 2.560	Серия 3.501.1-179.94	72 908
П 3.260	Серия 3.501.1-179.94	9 948
П 3.460	Серия 3.501.1-179.94	25 627
П 3.560	Серия 3.501.1-179.94	36 360



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.



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

Подробности на сайте: www.zto-by.com



**ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ"**
Адрес: 440031, Пензенская область, г. Пенза, ул. Окружная, 3
Тел: (8412) 34-69-82, 34-59-36, 34-62-85
E-mail: pztp@rambler.ru pztp@yandex.ru, сайт: <http://www.pztp.ru>



Пензенский завод точных приборов основан в 1975 г. для выпуска фотоизделий и спецтехники. С 1994 г. предприятие производит электроаппаратуру для тепловозов, электровозов и электропоездов. За время сотрудничества с МПС РФ, а затем ОАО «РЖД» завод разработал и освоил производство более 400 изделий. ЗАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

- **NEW!!!** блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В);
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ, ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перепада РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;
- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ТВК);
- резисторы тита СР, ленточные типа РПТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ТВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А, выключатели педальные ВП;
- колодки клеммные КЛ (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электролитики ЭПЧ, арматура светосигнальная АС-1П (аналог АС-4302), АС-1МП (на светодиодах) и др.

ЗАО «ПЗТП» сертифицировано на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008 и ГОСТ РВ 15.002-2003. Сертифицированы изделия, подлежащие обязательной сертификации, на ряд изделий получены «Декларации о соответствии».

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Блок регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная АС-1П (ан. АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная на светодиодах АС-1МП (ан АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок включения тормоза унифицированный БВТ-У	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования и защиты генератора БРЗГ-П (ан. БРЗГ)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения тока БРНТ (ан. YRN3)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Катушка удерживающая	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Соппротивление ленточное Т509.73.01.01	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Соппротивление БС, ПП, ЦС	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор ТИ 123	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор постоянного тона ТПТ-015ЭТ	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тона ТТ-30МП	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный ШУ-5АП	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки 0145.917.00.00.000, 0145.845.00.00.000	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36

ЖЕЛДОРСНАБ



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.zeldorcnaab.ru/price.html>) – для вас – запчасти для ЧМЭ-3!

393778 Тамбовская обл., Мичуринский р-н, п. Сельхозтехника, ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2
Тел./факс: [47545] 2-07-25
<http://www.zeldorcnaab.ru>, e-mail: td-zpch@mail.ru

Наименование	Цена, руб	Чертеж российский	Ед. изм.	Компания	Телефон
Гидромеханический редуктор	450000		0-18-8300-076	шт.	428
Компрессор К-1, К-2-Лок 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 антивибратор.	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	T 328.37.11.00	1-36-810370	шт.	48

Это не весь номенклатурный перечень, здесь указаны основные позиции. Остальное по запросу. При наличии объема возможны скидки.

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

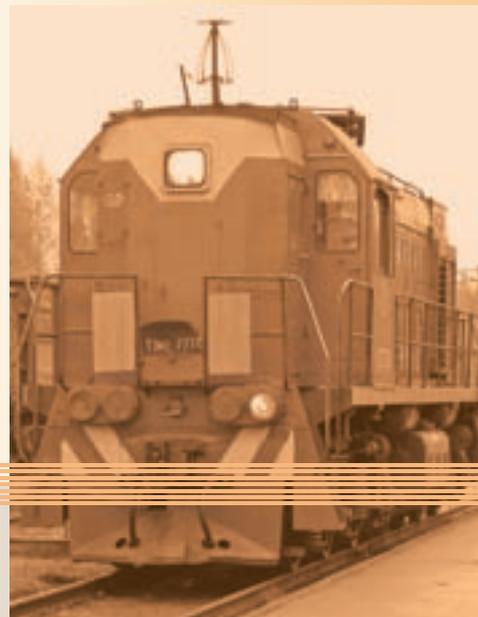
Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество

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

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

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

www.mps-penza.ru



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

Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ2.10.60.002сб	Трубы ТНВД Д50.23.115/120	Ключ торцовый 27X32 Д50.40.033
Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ2.10.61.002сб	Фильтр Д50.34.101-1А	Головка S=17 для крепления индикаторного крана ЭД50.40.058
Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046	Привод 2Д50.34.001	Головка S=19 для крепления пускового клапана ЭД50.40.059-02
Вал ведущий ТЭМ2.85.10.260	Ключ гаечный S=22 Д50.40.034	Головка S=46 для регулировки зазора в клапанах ЭД50.40.060
Винтовая стяжка ТЭМ1.40.60.020	Ключ 55X60 5Д50.40.054	Ключ S=60 для гаек крышки цилиндра ЭД50.40.062
Гайка ТЭМ1.35.30.133 (ТЭ2.14.013)	Приспособление для выпрессовки заглушки поршня Д50С.40.3-1	Ключ для гаек подвесок 4Д49.181.02
Валик ТЭМ2У.35.30.102-02 (ТЭ3.14.1295)	Приспособление для отворачивания гаек коренных подшипников Д50М.40.7	Приспособление для подъема комплекта Д49.181.14спч
Валик ТЭМ2У.35.30.102-01 (ТЭМ2.35.30.1103)	Ключ динамометрический (сборка) Д50М.40.15	Приспособление для заводки поршня с кольцами в цилиндр 4Д49.181.14спч-1
Валик ТЭМ2У.35.30.101 (ТЭ10.35.30.120)	Ключ S=80 для гаек анкерных шпилек ЭД50.40.15	Ключ для гаек крышки цилиндра Д49.181.22сб
Валик ТЭМ2У.35.30.102 (ТЭ3.14.1294)	Приспособление для запрессовки втулок Д50.40.18	Ключ для крепления топливного насоса Д49.181.35-1
Втулка ТЭМ1.35.30.128 (ТЭ3.14.1290)	Приспособление для выпрессовки гильз Д50С.40.5-1	Ключ динамометрический Д49.181.47спч
Втулка ТЭМ1.35.30.128-01 (ТЭ3.14.1291)	Приспособление для опрессовки форсунок ЭД50.40.25	Приспособление для постановки и снятия рубашки цилиндра Д49.181.57спч
Втулка ТЭМ2.35.30.139 (ТЭ10.35.30.126)	Ключ торцовый S=27 5Д50.40.004	Ключ для крепления болтов прицепных шатунов Д49.181.75-1
Опора рессоры ТЭМ1.35.30.017 (ТЭ30.35.30.132)	Ключ торцовый 11X14 5Д50.40.006	Ключ-трещетка Д49.181.94спч
Опора балансира ТЭМ2.35.40.205 (ТЭ3.13.016)	Ключ торцевой 17X22 5Д50.40.007	Обечайка для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливподкачивающий 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 раскела коленавала 5Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147

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



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

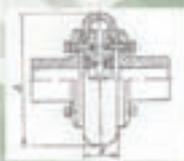
На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru

e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

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

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

МЕТАПРОМ.RU -
 КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



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



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

Организаторы

БИЗНЕС-ФОРУМ

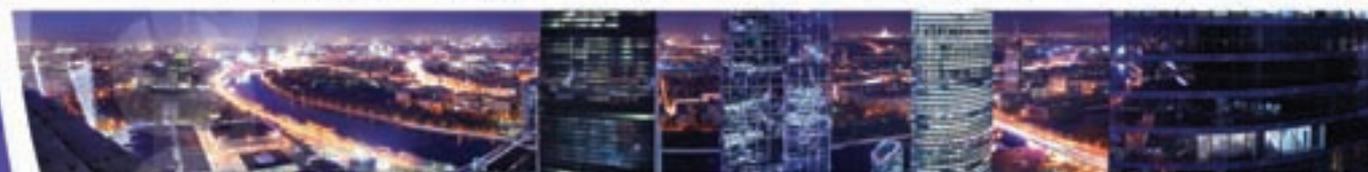
**ПРОМЫШЛЕННЫЕ
ГРУЗЫ**

Генеральный спонсор



ежегодная конференция

Рынок железнодорожного подвижного состава



13 ноября 2012, Гостиница «Ренессанс Москва»
Москва, Россия

Стратегический партнер



Информационные
партнеры



ТЕХНИКА®
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



www.b-forum.ru

+38 056 794 33 94 conf@b-forum.ru +7 499 346 20 40



Неразрушающий контроль, жизненно важный и необходимый элемент многих производственных процессов, и, как правило, является узким местом в большинстве производств. Автоматизация процессов неразрушающего контроля (НК) является главной задачей повышения качества диагностики и оказывает значительное влияние на общую производительность техпроцесса за счет устранения этого узкого места.

Так, на уязвимость проблем отрасли с точки зрения технической диагностики, неоднократно акцентировал внимание вице-президент ОАО РЖД В.А. Гапанович, отмечая отсутствие специализированных средств диагностики объединяющих в себе – как применяемые методы НК, так и гибкие средства автоматизации.

Компания Вотум, учла заинтересованность руководства и профильных специалистов ОАО «РЖД» и по своей инициативе занялась вопросами проектирования и разработки подобных комплексов.

В 2010г, нами, разработан роботизированный стенд (лазерного сканирования и дефектоскопии «Робоскоп ВТ-3000», ориентированный на комплексную диагностику ответственных объектов подвижного состава (таких как: колесные пары, боковые рам тележек, наддрессорные балки, элементы ударно-тяговых устройств и тд).

Это единственный в своём роде проект, направленный на решение конкретных проблем отрасли, так как спроектирован с учетом пожеланий и требований вагоноремонтных предприятий ОАО «РЖД». Потенциал представленной системы таков, что её возможности наращиваются и изменяются в зависимости от поставленной задачи по контролю. «Робоскоп ВТ-3000», объединяет на одной платформе модуль лазерного измерения геометрических параметров контролируемых деталей и непосредственно дефектоскопию (Ультразвуковую, Вихретоковую, Магнитоакустическую) в зависимости от методических требований НК.

В железнодорожной отрасли достаточно много места для внедрения, развития и использования процессов автоматизации. Потребности отрасли в эффективных системах диагностики становятся актуальнее день ото дня. Данные системы находят применение в технологиях связанных с улучшени-

ем безопасности производства, эргономики оборудования, а также задание необходимого класса точности и качества проводимых работ. Общая мировая тенденция использования роботов такова, что они становятся важной частью производства, в том числе и в трудоёмких ручных процессах.



Целью нашей компании – сделать эти системы неотъемлемой частью современного технологического процесса НК в ОАО «РЖД».

15-летний опыт разработки ручных диагностических средств позволил компании, существенно сократить сроки разработки системы и избежать непредвиденных вопросов, связанных с изучением проблематики отрасли. Научно-исследовательская и практическая работа, проведенная за несколько лет, позволила создать не очередную ненужную никому систему, а продукт в который были вложены идеи и наработки, решения сложных и кажется невыполнимых задач. Это ожидаемая специалистами отрасли система, на которую возложены большие надежды.

«Робоскоп ВТ-3000», апробирован в деповских условиях эксплуатации, прошел все необходимые стадии сертификации и регистрации, внесен в реестр средств измерения допущенных к применению в ОАО «РЖД».

Мы с благодарностью отмечаем высокую степень заинтересованности и содействия ответственных специалистов: вагонного департамента ЦДИ ОАО РЖД, ОАО ВРК-3, дирекции по



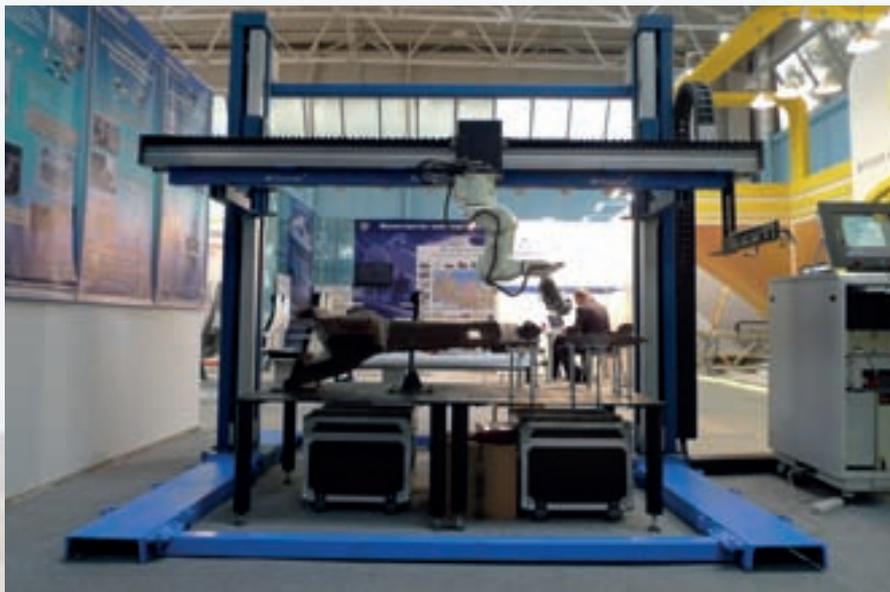
ремонту МВПС и многих других коллег в формировании функциональных требований на «Робоскоп ВТ-3000» и представления испытательной базы для отработки технологий НК.

«Робоскоп ВТ-3000» ориентирован - на работу с деталями со сложной геометрической формой, грубым литьем, загрязненными поверхностями и крупными габаритами. Что делает его универсальным диагностическим средством при производстве, ремонте и освидетельствовании.

В основу первого метода диагностики заложена идея т.н. «исключения» (замена механических шаблонов, используемых для измерения геометрических параметров контролируемых деталей на цифровые (лазерные). Робот последовательно с необходимыми параметрами точности обходит требуемый участок поверхности детали, сканирует её фактический профиль и сравнивает с эталоном. Любые несоответствия – являются критерием оценки состояния.

Вторая часть установки отвечает за дефектоскопию и работает в соответствии с действующими методиками по контролю (РД). Выбор методики и смена преобразователей происходят автоматически. Все диагностирующие элементы системы, а также модули погрузки/выгрузки деталей, работают синхронизировано в автоматическом режиме.

«Робоскоп ВТ-3000» учитывает все нюансы деталей, их габаритные размеры, возможные линейные отклонения. Для этого система оснащена механизмами «машинного зрения», что позволяет на ходу вносить изменения



в порядок контроля. Мы называем это «интеллектуальным режимом диагностики».

С внедрением в техпроцесс депоовского хозяйства средств роботизации, решаются несколько задач: основная – замена ручного контроля при дефектоскопии на автоматизированный, 2-я задача – комплексный мониторинг с накоплением информации для проведения в последующем анализа причин появления дефекта и его развития. Это т.н. причинно-следственный анализ с учетом полученных данных (анализ материалов, повторяемости дефектов, развития коррозионных процессов, статистики в развитии дефектов эксплуатационного, ремонтного, производственно-технологического и др. процессов).



Решаемые задачи – найти взаимосвязь, проанализировать статистику и при необходимости данную информацию обработать, сгруппировать и передать на следующий уровень АСУ РЖД. Информация, полученная нашей системой в процессе диагностики и обмера геометрических параметров, может быть весьма полезна для смежных техпроцессов совместимых с CAD/CAM – например, для сварочного оборудования или ЧПУ обработки, т.к. все 3D координаты объектов приведены к единому стандарту. Поэтому, по итоговому протоколу диагностики НК можно сформировать технологические карты по следующим операциям обработки детали, например наплавки. Многие решают отдельные задачи, мы сторонники комплексных решений!

Система получилась настолько активной и живой, что кажется, она работает самостоятельно, профессионально, четко и слаженно и разумеется, без перерыва на обед, больничных и без опозданий.

С внедрением «Робоскоп ВТ-3000» снижаются риски, повышается эффективность и качество работы, появляется возможность выполнения сверхурочных работ без дополнительного финансирования. Наша система очень быстро доставляется и устанавливается. И самое главное – это правильный инструмент для Вашей работы.

Понятно, что робот никогда не сможет заменить рабочего полностью, но роботизированная система должна его дополнять. Такой усиленный тандем обязательно принесет свои результаты, но для этого необ-

ходимо общение на одном языке, о чем и будет сказано ниже.

Роботы, как и любые технические комплексы, особенно в составе крупных и сложных диагностических систем требуют некоторых специальных знаний от сотрудников, навыков программирования, эксплуатации и обслуживания. Учитывая всеобщее старение технического парка подвижного состава, некоторую разрозненность обучения и подготовки современных специалистов дефектоскопии необходима разработка и поддержка новых технологических требований и инструкций по НК, ориентированных на применение современных диагностических средств. Компания Вотум предлагает комплексные решения, которые позволяют охватить все проблемные области и предоставить «под ключ» готовые решения. Напомню ещё раз, что компания своими собственными финансовыми вложениями разработала систему, обучила персонал, разработала проектно-конструкторскую документацию, внедрила комплексы на местах.

Компания Вотум намерена открыть несколько учебно-методических центров для проведения обучения по программам переподготовки специалистов на местах, переподготовки рабочих с низкой квалификацией в высококвалифицированных специалистов, повышения уровня знаний специалистов РЖД для работы с комплексами Робоскоп ВТ-3000. В данный момент компания расширяет свой штат сотрудников и приглашает на работу заинтересованных специалистов, которые чувствуют в себе потенциал и готовы осваивать новые технологии, а также внедрять комплексы на предприятиях, заниматься их обслуживанием и технической поддержкой, развивать системы и расти профессионально.

Роботы и их внедрение в отрасли является политическим вопросом, который имеет свои технологические сложности и непосредственно связан с национальной и экономической стратегией Страны. Технологические сложности преодолимы и может быть сейчас, наступило время проявить решительность, чтобы потом не упрекать себя в жадности, бездействии, мелочности и безразличии.

**Телефон – (495) 225 99 60,
votumbox@gmail.com,
Сляднев Анатолий Михайлович,
генеральный директор.**



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 электромашин в объеме ТР-3)

Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин 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 (ЗА6Д49)

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)

MASHMETSNAВ

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

Мы поставляем:

втулки цилиндра
 поршни ДВС
 колесные пары
 ЧИСТОВЫЕ ОСИ
 зубчатые колеса трансмиссий

400006 г. Волгоград ул. Серпуховская 24
 тел. (8442) 41-41-57
 email: sales@mashmetsnab.com

ООО «РЕМЭЛВТО»
 Сертификат ИСО № РОСС RU. Ц Ш 00 К00270

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

Компрессоры:

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

Предлагаем электрооборудование Рязанского электромашинно-строительного завода

Адрес: 142660, Московская область, Орехово-Зуевский р-н. г. Дрезна, ул. Н.М. Зинина, д. 1
 Тел: (496) 418-16-40, (495) 647-03-59, (864)705-98-00
 E-mail: alekxa-razimov@yandex.ru, сайт: http://www.alekxa-razimov.larod.ru

ООО «АВЕРС-2002»

Т./ф.: 8453-795-698, 795-662;
 e-mail: avers2002@yandex.ru, avers-2002.ru

Производитель фильтроэлементов очистки масла, топлива для дизелей тепловозов и др. техники с использованием микронных сеток, миткаля, импортной бумаги

Новинка: Элемент фильтрующий свечевой BOLL1365425 для фильтра типа 6.46, устанавливается на дизеля Д 49, Д 100.

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
1365425 BOLL- ф/эл. очистки масла	шт	договорная	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
ФМ 22.110- ф/эл. грубой очистки масла	шт	договорная	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
1ФТ 00.030- ф/эл.очистки топлива	шт	договорная	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
ЭТФ-4 с рти митналевый-ф/эл.очистки топлива	шт	355-00	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662
ЭТФ-5 с рти митналевый-ф/эл.очистки топлива	шт	490-00	АВЕРС-2002	8453-795-698, 795-662

ДЕПО
 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

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

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

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

www.depo-magazine.ru



ООО "ВагРемСервис"

Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 36-А,
Тел.: +7 (987) 800-13-78 / 79

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




ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ЛОКТРАНС СЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества – наш опыт

Замена электропроводки тепловозов серии ТГМ-23, ТГМ-40, ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, ТЭМ-18, ТЭМ-7.
Установка приборов и систем безопасности.

Все виды ремонтов и технического обслуживания тепловозов промышленных предприятий.
Ремонт тяговых агрегатов, кранов на железнодорожном ходу.

г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 18, офис 311
Тел./факс +7 (495) 968-4762, +7 (903) 734-2689
E-mail: loktrans@mail.ru, loktrans@mtu-net.ru, WWW.LOKTRANS.RU



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

* Включает полную замену электропроводки.

Капитальный ремонт железнодорожных кранов серии КДЭ, КЖДЭ, КЖ с продлением срока службы грузоподъемного механизма. Капитальный ремонт дрезин, автомотрис

Восстановление (модернизация) электрической схемы с полной заменой электропроводки с выездом в Заказчику. Восстановление отсутствующей схемы тепловоза. Установка АЛСН, УНБМ, БНБ, КЛУБ, системы учета топлива на все серии тепловозов. Модернизация электрической схемы ТГМ23 с установкой электронного спидометра и приборов безопасности. Модернизация тепловозов серий ТГМ 4, ТГМ 6 для работы по системе двух единиц.



RAILWAYMARKET.RU -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

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 поставить запчасти 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, прокладку) как собственного производства, так и оригинальные запчасти заводов-изготовителей.



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
	ТК23С-01	180.00-192.00
Капитальный ремонт топливного насоса	ТК18Н-02	117.00-132.00
	1Д50.27сб.-2	50.00-120.00
Капитальный ремонт привода масляного насоса дизеля	2Д50.34.001	25.00-31.00
Захлопка	З-6РНсб	37.00
ООО "Машхолдинг"		(8412) 69-04-01/09

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 ТЕПЛОВЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.

- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидropередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МГПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

**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!

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	TЭM2.85.10.046	1050
наличник	TЭ3.17.091-1 (TГM3.35.60.117) (TЭM1.35.05.124)	530
наличник	TЭ3.17.13.16 (TГM3.36.60.175)	155
наличник	TЭ.30.35.40.126 (TГM4.35.40.138)	240
наличник	TЭ.30.35.40.127 (TГM4.35.40.139)	160
наличник	TЭ.30.35.40.128 (TГM4.35.40.141)	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 TЭM2	TЭM2У.10.55.011	6200
Чехол утеплительный боковой TЭM2	TЭM2У.10.55.012	6500
Чехол на опору TЭM2	TЭM1.35.50.014	1000
Чехол утеплительный TГM4	4.10.90.010 (4.10.90.020)	6500
Калорифер	TЭM2.10.70.020	16000
Валик	TЭ3.14.1295 (TЭM2У.35.30.102-02),(TЭM2.35.30.1004)	920
Валик	TЭM2.35.30.1003 (TЭM2У.35.30.102-01)	850
Валик	TЭ3.14.1294 (TЭM2У.35.30.102),(TЭM2У.35.30.102)	850
Вкладыш МОР (ЭД118А)	T584.62.02.00СБ (8ТХ.263.178/179)	18500
Вкладыш МОР (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

Генеральный
партнер

Стратегический
информационный партнер

Информационный
партнер



IV КОНФЕРЕНЦИЯ

«Энергосбережение и ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте»

1 ноября 2012 года компания «ИНФО-ЭКСПО» при поддержке ОАО «РЖД» проводит IV конференцию и выставку «Энергосбережение и ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте».

Основными целями конференции являются рассмотрение актуальных вопросов и выработка рекомендаций для дальнейшего снижения энергозатратности существующих технологий на железнодорожном транспорте, а также издержек эксплуатации за счет комплексного внедрения наукоемких ресурсосберегающих технических средств, рационального использования природных ресурсов, поиска и применения альтернативных источников энергии.

Адрес проведения мероприятия: Москва, Рижская пл., дом 3. Центр научно-технической информации и библиотек – филиал ОАО «РЖД».

Приглашаем Вас принять участие в IV конференции и выставке «Энергосбережение и ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте».



+7 (495) 580-51-81
www.railexpo.ru





- 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 САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус бунсы, 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 цельнокатаные, 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 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: каркас 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, рубни, 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

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/г.

Общество с ограниченной ответственностью
«Компания «ГЕРТ»

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

141070, Московская обл., г. Королёв, ул. Лесная д.3, пом. XXVII.
 Тел./факс: (495) 988-90-45, 978-79-58; моб.: 8-916-587-33-60.
 E-mail: gert177@yandex.ru, www.gert-fd.ru

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	Новые маневровые тягачи на комбинированном ходу на базе трактора ХТЗ с функцией снегоочистителя. Цена от 3700000 рублей. E-mail: Mohov@k66.ru			
ПРИОБРЕТЕМ	Тепловозы ТГМ-4А и ТЭМ-2 в хорошем состоянии E-mail: Mohov@k66.ru			
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
Подкладка КБ-65	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Накладка 1Р-50 нов. и с/г	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельсы Р-65 1 гр.	тн.	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58

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

КОМПАНИЯ «ЭКВИТЕК»

ТЕЛ: +7 495 755-73-15, Тел/ФАКС: +7 495 649-89-12
 E-MAIL: INFO@EQUITECH.RU, WEB: WWW.EQUITECH.RU

**ЭЛЕКТРОАГРЕГАТЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.
 ГЕНЕРАТОРЫ И УНИВЕРСАЛЬНЫЕ
 СВАРОЧНЫЕ АГРЕГАТЫ
 230 V 3 Ф НА ПУТЕВЫХ
 КОЛЕСАХ.**

ЕВРОПЕЙСКОЕ
 НИЗКИЕ
 ЦЕНЫ
 КАЧЕСТВО

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Комплект скрепления АРС на шпалу	комплект	585	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Ручной переводной механизм.	шт.	31 000	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Подкладка СД-50 новая	тн.	45 000	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Ж/Б Шпала Ш1 новая	шт.	1 375	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Рельсы Р50-Р65 новые	тн.	От 38 000	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Электростанция EQG 7000 230/3	шт	55 500	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15
Электростанция EQG 5000 230/3	шт	53 450	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15
Сварочный агрегат EQW 7220 230/3	шт	76 800	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15
Сварочный агрегат Н 200-1	шт	45 000	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15



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:

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

Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

- ▶ Шпалы
- ▶ Шуруп
- ▶ Клеммы
- ▶ Стрелочные переводы
- ▶ Гайки
- ▶ Переходной брус
- ▶ Изоляция
- ▶ Рельс
- ▶ Противоугоны
- ▶ 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, 1Р65, 2Р65	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Болты стыковые, закладные, клеммные	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Гайки и Шайбы М22, М24, 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 «Компания «Модус-транзит»

предлагает

ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы Р65 магистральные;
- Рельсы промышленные РР65;
- Крановые рельсы;
- Рельсы остряковые;
- Рельсы контррельсовые;
- Рельсы трамвайные;
- Рельсы Р50, Р43;
- Рельсы узкой колеи Р33, Р24, Р18;
- Накладки;
- Подкладки.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ – мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб/тн	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы Р18 8м без отв Енакиевский МЗ	54,810	378	55000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь	67,382	341	55500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	124,000	459	46500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РР65Т-76Ф-12,5-3/2 НТМК	125,550	156	40000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д11,0м ДМЗ)	23,526		58000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д11,0м нд ДМЗ)	45,000		58000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КБ65	20,000		37500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка Д65	25,000		35500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КД50	12,000		38500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка СК50	19,500		38650	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69

ООО "РТС" (РосТехСтрой)
Срочно распродаем!

- рельсы Р65 1 и 2 градности от 24000 р/т
- рельсы Р65 (2012г.в.) - 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением КБ 1510 р/шт
- накладка 1Р65 - 34000 р/т;
- накладка 2Р65 с/г - 26000р/т
- шуруп путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- прокладка ЦП143 - 15р/шт; ЦП328 -18р/шт и др. мвсп

Тел.: 8 (831) 411-55-85/ 54-84, 8 (910) 791-75-44
 г. Нижний Новгород, rts@mail.ru, vspon.ru

Отгрузка со склада
в г. Нижний Новгород

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

Рельсы, шпалы, материалы верхнего строения пути любого объема; ремонт и строительство 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 консультативную помощь опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шайба 2х витновая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладна КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладна КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладна Д65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная (ТУ)	шт	750	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668

Стоимость такого модуля всего 4500 руб. звоните

(499) 181-19-88/97, (495) 765-73-16/19

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

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы РП-65	тн.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	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
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Колодка вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95



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»

Replast® Модульное напольное ПВХ покрытие промышленного назначения



- Высокие показатели прочности. Нагрузки до 50 тн.
- Применение внутри помещений и на улице.
- Простота и скорость монтажа - демонтажа.
- Не требуется специальной подготовки и ремонта основы.
- Эксплуатация при температурах от - 40° С до + 70° С.

Продажи в Москве и Московской обл.:

+7 (495) 648-43-62, +7 (916) 055-82-04

Продажи в регионы России: +7 (916) 808-23-67

Сайт: replast.pф

Модульное напольное покрытие – плиты ПВХ «REPLAST» (Чехия)

Код	Общий размер плиты, мм	Вес плиты, кг	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
102	1200 x 800 x 43	32	шт	2445	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
106	1200 x 800 x 43	28	шт	2185	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
104	1200 x 800 x 43	28	шт	2195	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
103	800 x 600 x 43	18	шт	1276	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
124	1200 x 800 x 22 (усиленная)	20	шт	1667	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
115	1200 x 800 x 22	20	шт	1635	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
109	800 x 600 x 22	10,2	шт	828	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
109Z	800 x 600 x 22 (усиленная)	12,5	шт	913	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62
117	1200 x 800 x 12	16,5	шт	1291	ООО "Ресурс"	(495) 648-43-62

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 противошумные	111,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Наушники СОМЗ-3 противошумные	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 Н1	276,44	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки А1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19

ЗАО «ЭНЕРСИ»

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



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

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



МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XII ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

29-31 мая 2013



ТЕМАТИКА

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ

РНД: партнер

ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

ООО "ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"

Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 786 05 91

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com



<< 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://сфинвест.рф/>

**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. **Стоит 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. Ная (г. Иркутск)	ст. Хабаровск 1, 2	3-4
ст. Новые Полянки	ст. Хабаровск 1	15-20

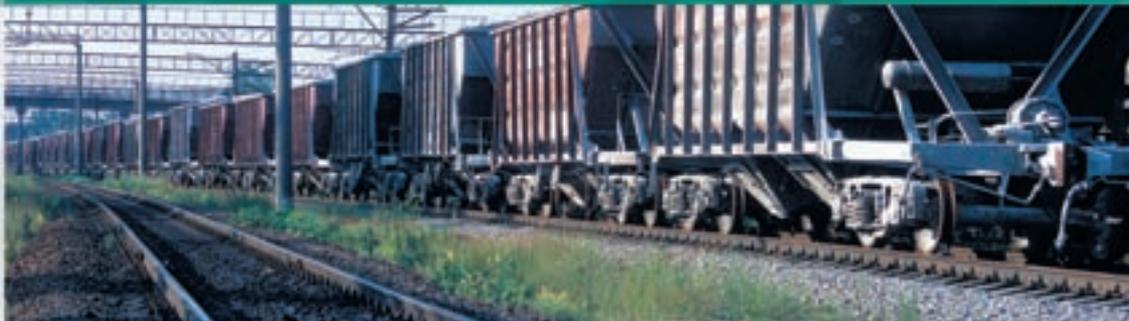
Перевозка бутылки стеклянной пивной (груз 2 класса), ПС – 40ф контейнера.

Станции отправления	Станции назначения	Объем (контейнеров в месяц)
г. Новочеркасск	Красная Речка (ДВЖД)	30
ст. Локомотивстрой	ст. Хабаровск 1	5-10

Перевозка бутылки стеклянной, автомобили фрэнчи 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





III Международная конференция

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ РФ

1-2 ноября
МОСКВА, MARRIOTT ROYAL AURORA

Среди ключевых тем конференции:

- Технологии управления вагонными парками: адаптация к современным условиям транспортного рынка
- Грузовая база — основа для эффективного планирования перевозок. Проблемы синхронизации производственных и транспортных потоков
- Усиление роли клиента в организации перевозочного процесса. Баланс интересов грузовладельца, оператора и грузополучателя
- Особенности организации перевозок горно-металлургических грузов предприятий малого и среднего бизнеса
- Экономика альтернативных перевозок: выбор эффективной логистики
- Особенности ценообразования на рынке транспортных услуг. Управление транспортной составляющей в цене продукции
- Перспективы российского экспорта горно-металлургических грузов. Эффективность использования существующих маршрутов, перспективы новых направлений
- Развитие терминалов и транспортной инфраструктуры морских портов для перевалки грузов горно-металлургической промышленности России
- Финансовая аренда и операционный лизинг железнодорожного подвижного и тягового состава

Компания MAXConference приглашает всех заинтересованных участников рынка присоединиться к обсуждению тем конференции и приумножить полезные контакты для развития бизнеса.

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)

Автор задал Воронину такой не деликатный вопрос: «Бюджетная схема финансирования дороги может быть воспринята общественным мнением очень негативно. Скажут: денежки разворуют, закопают — и тем опять все дело закончится. Не бойтесь этого?» Воронин ответил: «Боюсь, потому что использование бюджетных средств должно быть абсолютно прозрачным. Я буду обязан отчитаться за каждую копейку. К тому же это будет не бюджетная строка в чистом виде, а Инвестиционный фонд. Там все процедуры расписаны, необходимо участие не менее 25% небюджетных средств и т. д. Контроль за эффективным вложением денег будет обеспечен. И нужно все-таки ясно понимать, что этот проект не может быть построен обычным путем, без механизмов ГЧП, потому что частного инвестора, который бы полностью взял на себя финансирование таких работ, мы не найдем. И еще ко всему прочему железная дорога — это стратегический объект». Также было интересно узнать мнение Воронина о том, изменилось ли реально отношение к проекту со стороны ОАО РЖД после того, как там в июне 2005 года был отправлен в отставку Фадеев? «Я должен сказать, что смена первого лица ОАО РЖД полностью изменила позицию компании по отношению к проекту ВСМ, и вместе с нами уже работают абсолютно конкретные люди», — ответил Воронин.

«Каковы будут ваши ближайшие стратегические шаги?» — был последний вопрос. «Прежде всего мы должны решить проблему долга, потому что иначе не имеем права обращаться к инвестору. А затем будем реализовывать сам проект. Повторяю, сегодня интерес к ВСМ — огромный.

Аппарат Правительства нас подталкивает к быстрейшему решению вопросов. Есть поручения ряду причастных министерств. Следующим этапом будет создание так называемого инженерного проекта. Это начнем в 2006-м и закончим, думаю, через года полтора. То есть практически к концу 2007-го должна быть полностью готова и согласована документация по проекту и начато собственно строительство».

Итак, в 2004–2005 годах полностью поменялась инвестиционная идеология проекта. Если изначально его финансирование замышлялось и осуществлялось посредством привлечения частного капитала под государственные гарантии (облигационные займы и целевые кредиты), то теперь была принята на вооружение схема так называемого государственно-частного партнерства (ГЧП) с финансированием инфраструктурной части проекта из средств созданного к этому времени в стране Инвестиционного фонда с последующей передачей дороги в концессию.

В конце 2005 года Левитин комментировал уже первые шаги подключения новых инвестиционных механизмов.

В частности, он сообщал, что в проекте федерального бюджета на 2006 год запланирован 1 млрд руб. на подготовку инвестпроектов в области транспортной инфраструктуры. Из этой суммы 200 млн руб. предусматривалось на корректировку ТЭО Высокоскоростной железной дороги. Он также уточнил, что участвовать в строительстве дороги будут и государство, и частный инвестор. При этом финансировать производство высокоскоростного подвижного состава станет ОАО РЖД.

Надо сказать, что в этот период действительно многие опять были уже за ВСМ. Так, например, в конце 2005 года автор задал аудиторю Счетной палаты Михаилу Бесхмельницыну такой вопрос: «Михаил Иванович, интересно, что просто с настойчивостью Катона Старшего Вы в последний год регулярно на всевозможных круглых столах и других собраниях поднимали вопрос о необходимости строительства отдельной Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва. Казалось бы, не Ваш вопрос-то?» Бесхмельницын ответил: «Почему же не наш? Все наше. Нужна ли Высокоскоростная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом? Крайне необходима! И не потому, что там родился президент России Путин, как некоторые говорят сегодня, а потому, что Санкт-Петербург — это второй по величине город в Российской Федерации и крупнейший порт. Потому что Питер как был, так и остается окном в Европу. А подход к окну должен быть свободный и доступный, незагроможденный.

Важный вопрос заключается в том, будут ли эти дороги окупаемы? Убежден, что будут. Когда еще ОАО ВСМ этими расчетами занималось, а мы его проверяли, то тогда окупаемость рассчитывалась исходя из 80 долларов за билет, и это казалось очень дорого. А сегодня это — цена купейного вагона. А в первом частном поезде "Гранд Экспресс" билет в самом комфортабельном вагоне стоит 400 долларов! Поэтому по окупаемости вопросов не будет. И еще крайне важно разгрузить основной ход Октябрьской железной дороги от пассажирских поездов. Таким образом мы дадим возможность грузам двигаться беспрепятственно между портом и остальной Россией. И последнее, каковы могли бы быть инвестиционные схемы этого проекта? Разные. Я на сегодняшний день ответственно хочу заявить — не прогадает частный инвестор, если полностью построит дорогу за свои деньги. Не прогадает и банк, который даст на это кредит. Не прогадает и государство, если выделит ресурсы или даст гарантии. Более того, не прогадает и компания ОАО РЖД, если под свою собственность, под свои активы привлечет ресурсы и построит эту высокоскоростную магистраль, а потом станет ее эксплуатировать и по-

лучать прибыль. Единственное, против чего я выступаю, — это отвлечение сегодня финансовых ресурсов из оборота ОАО РЖД и направление их на новое строительство, ибо такой шаг может ухудшить в среднесрочной и отдаленной перспективе само финансовое положение компании. Только на привлеченной основе. Но дело — выгодное».

И тем не менее после смены президента ОАО РЖД отношение к ВСМ внутри компании было все-таки среди многих бывших соратников Фадеева негативным. 29 сентября 2005 года в ОАО РЖД состоялось заседание Научно-технического совета по вопросу организации скоростного и высокоскоростного движения. Разумеется, главной интригой дискуссий было дальнейшее отношение к планам реконструкции действующей линии под высокие скорости и строительства ВСМ. Выступивший на этом НТС Александр Мишарин высказался за скорейшее создание в России Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и констатировал, что «пришло время подобного проекта», и в нем целесообразно принять участие всем причастным структурам, в том числе и ОАО РЖД. Он также подчеркнул, что проект вполне может претендовать на финансирование из создаваемого в России Инвестиционного фонда.

На Совете выступил первый заместитель генерального директора РАО ВСМ Валерий Саввов, который вкратце рассказал о проделанной компанией работе по проекту и предложил создать совместную группу, которая бы оценила перспективы и формы продолжения этой деятельности.

Председатель НТС Владимир Якунин, как утверждали очевидцы, прямо не высказал своего отношения к строительству новой ВСМ, но, размышляя о планах развития инфраструктуры на действующей линии под скорости 250 км в час, выразил явное опасение, не окажется ли это по сравнению с новой ВСМ тупиковым и неэффективным вариантом? О характере состоявшихся дискуссий можно судить по любопытной оценке Владимира Якунина, который после заседания сообщил для прессы следующее: «Вопрос развития скоростного и высокоскоростного движения требует всестороннего рассмотрения и принятия взвешенного решения, результаты которого будут ощутимы на десятилетия вперед. Сегодня состоялось жесткое и принципиальное обсуждение проблемы. Совет пока не в полной мере перестроился, но он должен и будет решать вопросы технической политики и обеспечения стратегического развития железнодорожного транспорта России. Высокоскоростное движение является стратегическим проектом, в котором будет реализовываться механизм государственно-частного партнерства и осуществлены самые передовые научные разработки».

Один из участников этого заседания Валерий Ковалев впоследствии так рассказал автору о своих впечатлениях: «Как известно, начиная с конца 2004 года, в ОАО РЖД шла мощная проработка вариантов реконструкции главного хода Октябрьской железной дороги под высокоскоростное движение. Все проходило под большим нажимом бывшего руководства компании, хотя я, например, уже тогда был глубоко убежден, что принятое решение — ошибочно в принципе. Когда произошла смена президента компании, на одном из первых же совещаний новый руководитель В.И. Якунин рассмотрел эти вопросы. К моему величайшему удивлению, большинство присутствовавших там вице-президентов, руководителей работающих в системе ОАО РЖД институтов и начальников департаментов по-прежнему отстаивали точку зрения, что нужно проводить реконструкцию существующей

линии. Я-то, откровенно говоря, считал, что раньше они это делали в основном из-за давления сверху».

В такой ситуации Якуниным было принято решение провести сравнительную экспертизу двух вариантов: строительства новой ВСМ и реконструкции старой линии. Некоторое время было все-таки неясно, кого же избрать в лице независимых экспертов. В конце 2005 года с предложением провести эту работу выступила по инициативе своего президента Ковалева Академия транспорта, Якунин на это согласился, и в течении зимы исследования были проведены. В работе участвовало около 40 ученых из Санкт-Петербурга, Москвы и других городов. В апреле 2006 года в ОАО РЖД состоялась презентация этой экспертизы.

Ковалев комментировал результаты анализа следующим образом: «Мы определили, что реконструкция обойдется в 125 млрд рублей, а строительство новой ВСМ — в 180 млрд. То есть цифры сопоставимы. Однако посмотрим, что мы получаем при реконструкции? Скорости всего 200–250 км в час, а на целом ряде участков еще ниже. Время в пути следования — самое быстрое — 3,5 часа, что явно не является конкурентоспособным фактором по сравнению с авиацией. Следовательно, как сейчас принято говорить, “новый транспортный продукт” в данном случае мы не получаем, потому что такие скорости в мире реализованы еще в 60-х годах прошлого века. Важно отметить, что при этом остается еще целый ряд негативных факторов. Например, в сфере безопасности. Норм проектирования строительства для скоростей порядка 250 км в час в России нет. Таким образом, если даже потратить 125 млрд на реконструкцию, то там есть такие решения, которые стоят буквально на грани фола. А у ВСМ вероятность аварии исчисляется цифрой 10 в минус седьмой степени, причем за время эксплуатации высокоскоростных железных дорог не было ни одного случая гибели людей. Но это еще не все. В названной мной сумме реконструкции не учтено то, что все эти работы надо проводить во время движения поездов. Причем в малых окнах такую реконструкцию не проведешь. То есть будут большие перерывы основного движения, задержки пассажиров и грузов, перепростои локомотивов и вагонов и т. д. Это приведет к колоссальному удорожанию всего проекта. При том, что деньги-то ОАО РЖД придется изыскивать свои, так как никакой инвестор на реконструкцию не пойдет. Разве только государство решит выдать какие-то субсидии, хотя очень сомнительно, что на некупаемый проект правительство даст деньги».

«А он являлся еще и некупаемым?» — задал вопрос автор. Ковалев пояснил: «Да, один из выводов нашего сравнительного анализа заключается в том, что реконструкция не окупается вообще или, по крайней мере, в сколько-нибудь обозримом будущем. И эти колоссальные средства при том обилии проблем с износом своих основных фондов ОАО РЖД будет вынуждено забирать от путейцев, локомотивщиков, движущих и т. д. со всех дорог. В то время как варианты финансирования новой ВСМ предусматривают другие схемы. Там расчет делается именно на привлеченные деньги. Следующий момент. После реконструкции планируется ввести 8 пар скоростных поездов. Но при их наличии не остается места для пригородного движения. Значит, встает вопрос о дополнительных путях под Москвой и Санкт-Петербургом. Кто сегодня может оценить — что такое в черте города проложить дополнительный железнодорожный путь? Просто представить себе невозможно, какая астрономическая получается цифра! Но есть еще самый главный козырь, о котором я

постоянно говорю, но меня почему-то не слышат. Сегодня на Северо-Западе уже сложилась критическая ситуация с пропуском грузопотоков, которые идут на отечественные балтийские и северные порты. Одна только Усть-Луга должна переваливать, согласно планам, 35 миллионов тонн в год. А как это все привезти? Решений ведь пока нет! Сегодня Восточный ход Октябрьской дороги Череповец–Волховстрой пропускает 60 пар грузовых поездов и больше уже не может. Даже реконструировав нынешнее узкое горло этой линии (станцию стыкования переменного и постоянного тона Бабаево), мы упрямся дальше — поскольку и там нет пропускных способностей. То есть, если на главном ходу будет проведена реконструкция под высокоскоростное движение, то нам потребуется еще и реконструкция Восточного хода».

«Какой же, по Вашему мнению, видится оптимальный выход?» — был следующий вопрос. Ковалев ответил: «По моему глубочайшему убеждению, нужно однозначно строить специализированную отдельную высокоскоростную магистраль, причем не откладывая ни на день. Вы знаете — 15 лет назад я был противником создания ВСМ. Было не время. Страна находилась буквально в разрухе: денег нет, зарплаты нет, предприятия стоят, средств в обороте нет. И когда в то время заложили цену билета на ВСМ в 50 долларов — на разработчиков смотрели как на ненормальных людей. А сегодня билет на самолет шагнул далеко за 100 долларов, а 50 — это цена купейного железнодорожного билета. Так вот, нужно не теряя ни минуты, любыми путями и подключая все уровни власти и бизнеса, ускоренными темпами запустить механизм строительства ВСМ. Этот полигон Москва–Санкт-Петербург являет собой просто классический пример транспортной ниши для высокоскоростного железнодорожного движения. Расстояние 600–700 километров за 2–2,5 часа времени в пути — такие параметры просто созданы для коммуникации между двумя российскими столицами. Причем учтите, что авиация сбрасывает 16 тысяч тонн загрязнений в год на Валдайский национальный парк, на Селигер и т. д. А ВСМ — это самый экологически чистый, самый безопасный вид транспорта. Он идет из центра одного города в центр другого. Именно здесь мы получаем современный и принципиально новый качественный транспортный продукт, который имеет огромное социальное значение. Прилегающим территориям, кстати, будет дан новый толчок для развития. Ну как Вы думаете, если всего за час с небольшим сможете поехать на Валдай отдохнуть, порыбачить, побыть на природе... Ведь тем самым просто решается проблема быстрого комфортного передвижения. Развиваются инфраструктура, туризм, регион наполняется жизнью. И наряду с этим — освобождается действующая мощная и хорошо оснащенная линия, появляется возможность вернуть сюда грузовое движение. Что очень важно — дальние пассажирские и пригородные поезда сохраняются; ночные экспрессы также остаются в необходимом объеме. И, как минимум, 60 пар грузовых поездов или 60 млн тонн грузов в год можно будет перевозить по этому направлению. Причем мы убираем кружность, идет удешевление товаров — словом, решаем все проблемы».

Планы же по дальнейшей реконструкции действующей линии Ковалев оценивал крайне критически: «Если пустить несколько пар поездов под 200 км в час, то они уже не дадут возможности вернуть сюда грузопоток. Я скажу так. Если уж мы настолько отстаем со скоростями, то не надо пыжиться и уродовать все движение ради того, чтобы сказать: “А вот 200 км в час мы все-таки едем...” Надо уже проглотить

эту пилюлю, что мы отстаем, что мы такие убогие в скоростях. Пора организовать по-настоящему высокоскоростное пассажирское движение и нормальное грузовое. Я бы уже сегодня, не откладывая, возвратил грузовые поезда. А в части пассажирских по-прежнему ходили бы дальние, ночные и скоростные дневные под 160 км в час с маршрутной скоростью 120 км. Это возможно. А вот 200 км в час и грузовое движение — это уже вещи несовместимые. Кстати, в свое время предметом гордости МПС было как раз то, что мы — единственная в мире страна, где совмещено грузовое и скоростное движение под 200 км в час. Я считаю, что быть такой страной сегодня как раз не надо».

Автор привел Ковалеву прогнозируемое возражение: «Вам скажут: это же шаг назад!» На что он ответил: «Но и то, что предлагается, — это не шаг вперед. Это означает одно: необоснованно закопать средства и ничего не получить, ничего не решить. Еще раз повторяю — надо признать, что мы опоздали, что были не правы, и, покраснев, сделать такой шаг. Сегодня нас пытается убедить “Сименс”, что надо заказывать скоростные поезда для существующих линий. Но нужно же понимать: им надо сбыть свои старые разработки. Сегодня они здесь реализуют свою продукцию, а завтра ВСМ все равно будет построена, после чего они опять нам свои предложения сделают. Это все с нашей стороны неразумно и никак не оправданно. Я совершенно не могу понять, почему в ОАО РЖД не слышат таких очевидных вещей, которые и доказывать-то без конца как-то неудобно?»

«То есть получается, что пока при осуществлении обоих проектов в ОАО РЖД одна рука не знает, что делает другая?» — был последний вопрос. Ковалев ответил: «Знает! Но рассуждают примерно так. Строительство ВСМ — это в лучшем раскладе шесть лет. Пока там с ней суд да дело, мы сейчас тут свою “скоростишку” какую-никакую создадим и как-то там проедем. Вот это, по моему убеждению, и есть суета». Надо полагать, что результаты исследования наряду с другими факторами все-таки сыграли свою роль в дальнейших событиях, потому что вскоре ОАО РЖД даже не то что перестало занимать по отношению к ВСМ позицию «моя хата — с краю», а практически возглавило эту работу.

И вот — общественное мнение!

Отвечая на вопрос, поставленный в заголовке этой книжки, было бы явной ошибкой назвать несколько заметных имен и тем ограничиться. Людей, выступавших против проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва, было на самом деле, конечно же, гораздо больше, при этом мотивы поведения разных социальных групп имели свои особенности. Разумеется, изучение общественного мнения по поводу рассматриваемого проекта является отдельным предметом исследования для профессионалов-социологов. В данных же исторических очерках приведем лишь несколько типичных примеров проявлений антивысокоскоростных настроений, их причин и того, каким образом на это отвечали сторонники проекта.

Как указывалось в дополнительных материалах к ТЭО, проведенный в 1995 г. зондажный опрос населения показал, что на вопрос «Если бы решение о строительстве ВСМ зависело только от Вас, то каким бы оно было?» ответы распределились следующим образом: «строить» — 85% и «строить при определенных условиях» — 80% респондентов. Трудно сказать, насколько эти результаты отвечали истинному положению вещей, скорее всего, они выглядели слишком оптимистичными. Наиболее часто сознательными про-



тивниками ВСМ выступали зеленые, политики, делающие свой имидж на протестном голосовании, транспортники-консерваторы, журналисты-обличители, а также те граждане, которые всегда против того, чтобы кто-то где-то поднялся из нищеты и убожества.

Что касается борьбы против ВСМ под знаком экологии, то об этом многое говорилось в главе про экологическую экспертизу. Что еще необходимо в этой связи добавить? Говоря о зеленых, надо иметь в виду, что с конца 1980-х годов в России почти ничего не строилось: проекты поворотов рек для орошения пустынь сами засохли, деньги для защитных сооружений от наводнений кончились, новых химических заводов было не нужно, коль старые лежат на боку, осушать болота никто не хотел — и поэтому защитникам природы оставалось только вести очень рутинную, незаметную и не дававшую никаких дивидендов для услаждения тщеславия борьбу против конкретных браконьеров, загрязнителей, расхитителей и т. д. На это способны, разумеется, лишь немногие искренние ревнители флоры и фауны. Поэтому можно себе представить, каким подарком для «реальных» борцов за экологию стал по-настоящему крупный и весомый в масштабах страны проект Высокоскоростной железнодорожной магистрали. Причем проснулись они явно не сразу. Так, например, опросы общественного мнения в Новгородской области, проводившиеся Международным институтом гуманитарно-политических исследований на рубеже 1980–1990-х годов, свидетельствовали о том, что в то время большинство новгородцев относилось к строительству ВСМ по Новгородскому варианту благоприятно. Однако затем начались выступления зеленых и иных противников ВСМ, и что же? Как утверждала газета «Новгород», в августе 1994 года, согласно ее опросу, 1249 новгородских семей высказались уже против строительства ВСМ по Новгородскому варианту и лишь 89 — за. Хроника выступлений зеленых по их же собственным источникам (как правило, придающим своим мероприятиям более весомое значение, чем это было на самом деле) выглядит следующим образом. Специально для организации протестов против строительства ВСМ в 1995 г. на базе Центра охраны дикой природы Социально-экологического союза было образовано Межрегиональное объединение неправительственных организаций «Санкт-Петербург–Москва» (МОСМ). В период проведения Государственной экологической экспертизы данные товарищи поддерживали позицию Алексея Яблонова и впоследствии не признали официальных итогов экспертизы.

В феврале 1996 г. радикальное экологическое движение «Хранители радуги» провело акцию в Москве у здания ММВБ в связи с первыми торгами ценными бумагами РАО ВСМ. В мае к совещанию в Рослесхозе по изменению границ Валдайского парка МОСМ распространило обращение, в котором говорилось о том, что проект не получил положительного заключения экологической экспертизы и, пока эксперты не дали однозначного ответа, не может быть и речи ни о каких проектных работах, а тем более о переносе границ парка. Летом секретарю Совета безопасности А.И. Лебедю было направлено письмо о незаконности и нецелесообразности проекта ВСМ. Также Конференция Движения дружин по охране природы приняла открытое письмо Президенту РФ. О незаконности проекта и его экономической несостоятельности МОСМ и другие организации сообщили и правительству Великобритании, а также в Европейский парламент. При этом «Хранители радуги» провели акцию протеста у здания посоль-

ства Великобритании с требованием не предоставлять кредит под «незаконный, экологически опасный и экономически нецелесообразный проект». В декабре зеленые встретились с председателем Комитета по экологии Госдумы Т.В. Злотниковой и обсудили план совместной кампании протеста. Осенью и зимой был организован ряд поездок на Валдай и в Новгород, во время одной из которых прошел круглый стол с представителями общественности Новгородского региона.

В январе 1997 г. во время празднования 80-летия заповедников в Москве было распространено обращение о спасении Валдайского парка. В Твери была создана общественная организация «Шлагбаум» с целью проведения протестов против строительства ВСМ. Также зеленые направили письмо в Госкомэкологию с вопросом о его позиции по экспертизе проекта. В феврале МОСМ опять посетило посольство Великобритании, протестуя против кредитования «заведомо убыточного проекта ВСМ». По инициативе организации «Экоюрис» в Верховный суд РФ были поданы исковое заявление и жалоба о признании незаконными двух Указов Президента и двух постановлений Правительства по поводу ВСМ. Эта акция была названа всероссийским протестом против ВСМ. Однако Верховный суд отказал в принятии к рассмотрению этого иска, после чего зеленые обратились в Конституционный суд.

В апреле 1998 года в Москве состоялась Пятая конференция по экологическому праву защиты общественных интересов, проведенная Институтом эколого-правовых проблем «Экоюрис» и Проектом «Экологическое право России» в Фонде правовой защиты «Справедливость Земли» (США). Она приняла Обращение по вопросу проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва в Правительство РФ и Генеральную прокуратуру РФ. Основной претензией, проведенной в обращении, было то, что при отсутствии положительного заключения Государственной экологической экспертизы по ТЭО ВСМ продолжаются проектные и другие работы, ведется финансирование. При этом, как значилось в документе, Правительство выдает гарантии под кредиты, Госкомэкологии не исполняет свои прямые обязанности по пресечению незаконной деятельности и защите конституционного права граждан России на благоприятную окружающую среду, Генеральная прокуратура РФ, установив многочисленные нарушения закона при проведении экологической экспертизы ТЭО ВСМ, ограничилась лишь констатацией этих фактов и не принимает эффективных мер по пресечению незаконной деятельности. Участники конференции потребовали от Правительства РФ принять решительные меры по прекращению незаконного финансирования работ по проектированию и строительству скоростной магистрали и отзыву незаконно выданных правительственных гарантий. Также была высказана просьба рассмотреть вопрос о невозможности дальнейшего нахождения председателя Госкомэкологии России В.И. Данилова-Данильяна в этой должности в связи с неисполнением им обязанностей по пресечению нарушений природоохранительного законодательства. Участники конференции обратились и к Генеральному прокурору РФ с требованием перейти от констатации нарушений закона к активным действиям по пресечению этих нарушений. «Мы требуем незамедлительно провести проверку и возбудить уголовное дело по вышеуказанным фактам нарушения природоохранного законодательства, которые причиняют значительный вред общественным интересам, а также опротестовать незаконные сделки по финансированию про-

ектных и строительных работ по скоростной магистрали», — говорилось в Обращении.

Вскоре вышел Указ Президента РФ от 1 июля 1998 г. № 756 «О признании утратившими силу некоторых указов Президента РФ», который зеленые встретили с нескончаемым ликованием. А после дефолта и прекращения строительства ТКЦ в Санкт-Петербурге кампания против ВСМ вообще сошла на нет. При этом важно отметить, что сами зеленые честно признавали: причина появления Указа совершенно не была связана с их протестами, и поступок Президента являлся для них столь же неожиданным, как и для сторонников ВСМ.

В целом позиция зеленых по строительству трассы носила изначально бескомпромиссный характер. Как правило, никто из них совершенно не знал проекта, не смотрел ТЭО и не собирался обсуждать вопросы о том, как именно можно и как нельзя строить ВСМ. Проблема ставилась исключительно так: новой линии ВСМ между Санкт-Петербургом и Москвой просто не должно быть. Вот некоторые тезисы из статьи активистки зеленого движения В.Б. Колесниковой.

«Трасса ВСМ должна была перерезать Валдайский национальный парк и ряд заказников, пройти по болотистой местности, непригодной для прокладки рельсов высокоскоростной дороги. Для того, чтобы проложить магистраль в соответствии с технологическими стандартами, необходимы колоссальные вложения средств. Потери, которые могли понести уникальные территории, были бы невосполнимы».

«В аргументации сторонников ВСМ во главу угла ставился прогресс, к которому должна стремиться Россия. Высокоскоростная магистраль представлялась как показатель процветания государства, подтверждение силы научной мысли. То, что в процветающем государстве не должно быть нищих пенсионеров и разграбленной природы, не учитывалось. О какой научной мысли можно было вести речь, если технологии, которые предполагалось использовать в проекте, были преимущественно французскими, к тому же уже далеко не новыми?»

«Проект экологически вреден, экономически нерентабелен и имеет массу недостатков». Никаких доказательств правоты этих выводов Колесникова не приводила.

Вот еще несколько примеров аргументации зеленых. На проведенной ими в октябре 1995 г. в Российско-американском информационном центре пресс-конференции говорилось следующее. Государственная экологическая экспертиза Минприроды проводится в слишком сжатые сроки, не рассматриваются альтернативные проекты, а поэтому объективность и правильность заключения экспертов вызывает большие сомнения. Рентабельность ВСМ низка, окупаемость отодвигается на неопределенное время. Учитывая экономическую ситуацию в стране, такие затраты — неопозволимая роскошь. Прежде чем приступать к проектированию, надо было поинтересоваться мнением россиян. Трасса перерезает целый ряд заповедников, и экологии этих красивейших мест будет нанесен непоправимый урон. Результатом строительства ВСМ станет деградация ландшафтов, вырубка лесов, загрязнение территорий.

Большая часть дороги пройдет по болотам, а это крайне неудачный выбор трассы, поскольку придется забивать много свай и возможны усадки железнодорожного полотна.

Также любопытно привести конкретный пассаж еще одного любителя природы, который писал: «Трудно себе представить, как, снажем, заставить лося сделать шестинилюметровый крюк до ближайшего путепровода.

А если мы его и заставим это сделать, то судьба его будет печальна: у путепровода его наверняка будет поджидать браконьер, который уложит несчастного зверя одним выстрелом, мысленно поблагодарив при этом акционеров РАО ВСМ». То есть в целом в устах экологов все было совсем как в известной немецкой сказке про умную Эльзу: кто бы что не сделал, непременно будет горе.

Мотивы поведения многих зеленых вполне объясняет трогательная сентенция из материалов уже упоминаемой Колесниковой: «Одной из характеристик российского общества сегодня является апатия, люди не верят в то, что они могут что-либо изменить, имея на то законные основания». То есть мотивы очень значительного количества зеленых, особенно молодого возраста, основывались на простом желании «что-то изменить», самоутвердиться, заявить о себе, почувствовать и продемонстрировать свою силу и т. д., а поскольку созидательная работа всегда гораздо сложнее, чем разрушительная, то много легче было противодействовать любым чужим проектам, нежели реализовывать какие-то собственные. Как единогласно утверждали все причастные к проекту ВСМ, никогда никаких конструктивных диалогов по существу проблем зеленые вести не желали, а выдвигали требования заведомо невыполнимого характера: все прекратить и ничего не строить, либо представить такой альтернативный вариант, который бы их полностью устроил. Данное явление, как известно, получило название «экологического экстремизма».

У политиков все было, разумеется, несколько сложнее, а точнее — завалуированнее.

13 октября 1994 г. комитет по экологии Госдумы принял решение обратиться к Президенту и к Правительству с предложением отменить выпущенные к этому времени документы по ВСМ, включая Указы, и таким образом прекратить реализацию проекта. Однако на проведенных в декабре того же года парламентских слушаниях по проблеме ВСМ выступление председателя комитета Михаила Ллемешева (ЛлДПР) было не столько категорично, сколько «политично» в стиле Либерально-демократической партии. Он, в частности, заявил, что проект ВСМ по своей форме, целям и сути вступил в противоречие с природоохранным законодательством, например, с Указом Президента № 236 «О государственной стратегии РФ по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития», вступившим в силу 4 февраля 1994 г. «Кроме того, правовая, экономическая и политическая неопределенность, характерная для современного этапа общественного развития, создает опасность злоупотреблений при использовании государственных средств и предоставлении необоснованных льгот в угоду корпоративным или личным интересам. Эта опасность усугубляется как отсутствием научно обоснованных социально-экономической и экологической точек зрения на ВСМ, так и отсутствием концепции развития народного хозяйства России в целом», — обтекаемо заявил Ллемешев. После этого он еще порассуждал над риторическим вопросом о том, «насколько ВСМ, как и все создаваемое ныне, учитывает насущные жизненные потребности как ныне живущих, так и будущих поколений», а также предположил, что «там, где страдают природа и человек, неуместны научно-технические и экономические победы». Эта позиция призывала инициаторов проекта скорее более изобретательно договариваться «с кем следует», нежели отступаться от планов вообще.

Продолжение следует.

Электроника → Транспорт



22-24 мая 2013 г.
Москва, ВВЦ

VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

Информационные технологии для транспорта
и транспортной инфраструктуры

Тематика:

- Системы диспетчеризации и управления транспортным парком (грузовые автоперевозки, пассажирский транспорт, такси, спецтранспорт)
- Комплексы навигации и связи
- Системы безопасности и видеонаблюдения
- Системы контроля пассажиропотока
- Системы оплаты проезда
- Технологии снижения расхода топлива
- Информационные системы для пассажиров
- Автоматика, телемеханика
- Измерительные и диагностические приборы
- Силовая электроника для транспорта
- Электронные, электротехнические компоненты

Конференция:

“Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на современном транспортном предприятии”

Организатор: “Профессиональные Конференции”, тел. +7(495) 66-324-66

Одновременно с выставками:



ЭлектроТранс 2013

[Http://www.electrotrans-expo.ru](http://www.electrotrans-expo.ru)



CityBus 2013

[Http://www.citybus-expo.ru](http://www.citybus-expo.ru)



Оргкомитет:

+7(495) 287-4412

[Http://www.e-transport.ru](http://www.e-transport.ru)

Поддержка:



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
VI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА СОВРЕМЕННОЙ ПРОДУКЦИИ, НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА EXPORAIL 2012				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО "ВО "РЕСТЭК"	(812) 320-80-90/94, 303-88-62	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		4
Россия	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	6
		ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-11-45/25-62	1
Россия / Белгородская область	Белгород	ЗАО "Белшпала"	(4722) 21-16-93, 74-94-04, 23-10-95	2, 3
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	8
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36	5
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	7
		ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	6
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	5
РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.				
Украина / Днепропетровская область	Днепропетровск	ООО «Бизнес-Форум»	+38 (0562) 313 919. 794 33 94, +7 (495) 775 60 55	9
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 10 - 17)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	16, 17
		ООО "Вотум"	(495) 225-99-60, 664-27-95, 518-94-32	10, 11
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	15
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	(48343) 5-24-90, 8-905-521-76-90	15
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Машметснаб"	(8442) 73-06-56	14
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	15
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЭЛАВТО"	(496) 418-16-49, (495) 647-03-69, (964)705-98-09	14
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-09/01	16
Россия / Саратовская область	Энгельс	ООО "Аверс-2002"	(8453) 79-56-98, 79-56-62	14
Россия / Свердловская область	Сысерть	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-19	12, 13
IV КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА «ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЕ И РЕСУРСОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»				
Россия	Москва	ООО «ИНФО-ЭКСПО»	+7 (495) 580-51-81, 617-36-80	18
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 19 - 22)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	(495) 783-26-68	22
		ООО "Эквитек"	(495) 649-89-12, 755-73-15	20
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСН"	(49234) 9-19-60, (920) 900-96-25	20
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23, 2-26-08	21
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58, (916) 587-33-60	20
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	22
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52	20
		ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	22
	Нижний Тагил	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55/25-69	21
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924, (906) 855-25-50	19
18-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2012				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	23
Сопутствующие товары и услуги (стр. 24 - 25)				
Россия	Москва	ООО "РЕСУРС"	+7(495) 648-43-62, +7 916 808-23-67, +7 916 055-82-04	24
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	24, 25
12-АЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	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
КОНФЕРЕНЦИЯ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ РФ.				
Россия	Москва	МАХCONFERENCE	+7 (495) 745-75-42	28
VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	(495) 287-4412	34
12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Примэкспо"	(812) 380-60-00	3-я сторона обложки
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ 2012"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	(495) 988-27-68 (Многоканальный), (495) 767-35-97	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	

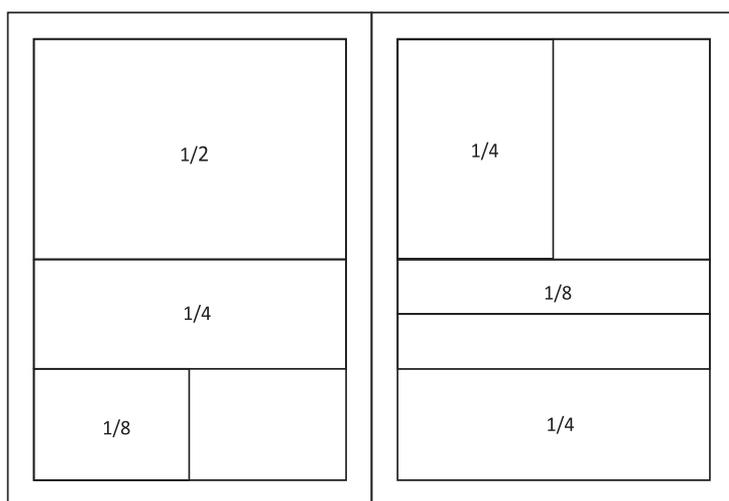
Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!

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	

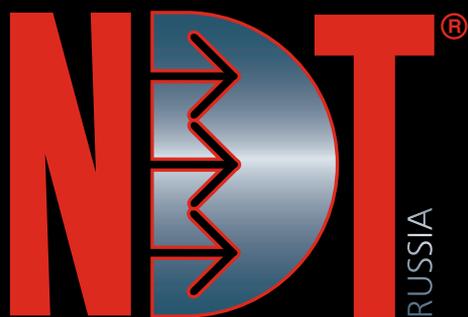
Персональная электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий			
Количество адресатов	Более 70 000	Стоимость	6 600

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!



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.

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.



12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ
И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА
В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

26–28 МАРТА 2013

МОСКВА, СК «ОЛИМПИСКИЙ»

**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

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