



ДЕПО

9 (44) 2012

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

октябрь



стр. 1-8

стр. 10-15

стр. 17-21

стр. 23-25

стр. 27

стр. 29-36

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. 29-34

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

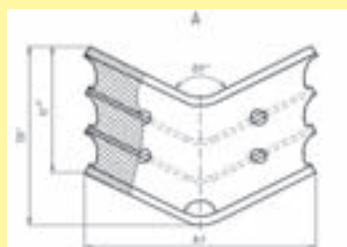
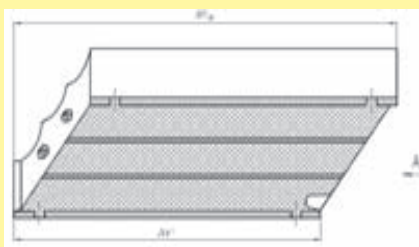
Компания MAXConference приглашает всех заинтересованных участников рынка присоединиться к обсуждению тем конференции и приумножить полезные контакты для развития бизнеса.



тел/факс (8332) 36-01-46, 36-01-47
610005, г. Киров, ул. Р. Люксембург, 95А
mail@saiten.kirov.ru http://www.saiten.kirov.ru



Предлагаем амортизатор «Меггу»
собственного производства в любых количествах и в минимальные сроки
(амортизатор в буксовом узле «Мегги», аналог амортизаторов 90.57.00.400-01 и 732073/70)
для путевых железнодорожных машин ВПР, ВПРС, ПБ и других



Габаритные размеры: 307х145х130. Масса: ~8 кг. Способ изготовления: формовой, литье под давлением.
Среда работы: воздух, вода. Диапазон рабочих температур: -50°C ... +80°C.

Изготовление и поставка запасных частей к путевым ж/д машинам ВПР, ВПРС, Unimat, Diomatic, ПРМ, ж/д кранам КДЭ и КЖДЭ, а также другой техники для обслуживания и ремонта железнодорожных путей.

Производим и поставляем механику, электронику, амортизаторы, платы печатные, гидравлическое оборудование, контрольно-измерительные приборы и другие запасные части отечественных и иностранных производителей.

Наименование	Обозначение	Компания	Телефон
Запасные части для кранов			
Блок	33-100000-001-01 (02)	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Гидротолкатель	ТЭ-30	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Гидротолкатель	ТЭ-50	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Гидротолкатель	ТЭ-80	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Тормоз колодочный	ТНГ-160	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Тормоз колодочный	ТНГ-200	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Тормоз колодочный	ТНГ-300	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Тормоз колодочный	ТНГ-400	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Тормоз колодочный	ТКТ-100	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Тормоз колодочный	ТКТ-200	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Токоприемник кольцевой	К-3103 ... К-3116 (~ТНГ)	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Запасные части для машин ПРМ и МШСУ			
Пара колесная приводная передняя	84.021-19	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Пара колесная приводная задняя	84.021-09	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Рельсозахват левый	ПРМ3-02.01	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Рельсозахват правый	ПРМ3-02.01-01	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Гидроцилиндр	МШСУ-3-12.21.000	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Гидрозамок	ПРМ3-15.14	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47
Шток гидроцилиндра рихтовки	ПРМ3-02.09	Сайтен	(8332) 36-01-46, (8332) 36-01-47



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



ЗАВОД
ТЕПЛООБМЕННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ

ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ:

эффективное охлаждение мощных двигателей

Белорусское ООО «Завод теплообменного оборудования» - предприятие, основной деятельностью которого является проектирование и серийное производство медно-латунных радиаторов.

Продукция завода используется для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах двигателей мощностью от 200 до 5000 кВт.

Технологии и материалы, используемые в производстве, позволяют специалистам завода создавать оптимальные конструкции радиаторов, калориферов и теплообменников. Продукция Завода теплообменного оборудования применяется в таких экстремальных условиях, как:

- повышенная вибрация;
- загрязненная атмосфера;
- температурный диапазон окружающей среды от -50°C до $+50^{\circ}\text{C}$.

Сферы применения:

- системы охлаждения дизелей тепловозов, карьерных самосвалов, комбайнов, тракторов;
- силовые агрегаты для привода буровых и тягово-энергетических установок, дизель-генераторов, блочно-транспортных электростанций;
- трансформаторы переменного тока в тяговых установках;
- компрессорные станции.



лАЗ» (карьерные самосвалы грузоподъемностью от 30 до 360 тонн). Радиаторы хорошо зарекомендовали себя и на вторичном рынке карьерных самосвалов «БелАЗ».

На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

Производительность Завода теплообменного оборудования составляет более 30 тысяч высококачественных радиаторов и другой теплообменной продукции в год.

Отличительные конкурентные преимущества продукции достигаются благодаря применению современных технологий и высококачественных материалов. Это позволяет оптимизировать расход сырья и обеспечивает, по сравнению с аналогами, меньший вес секции в сборе.

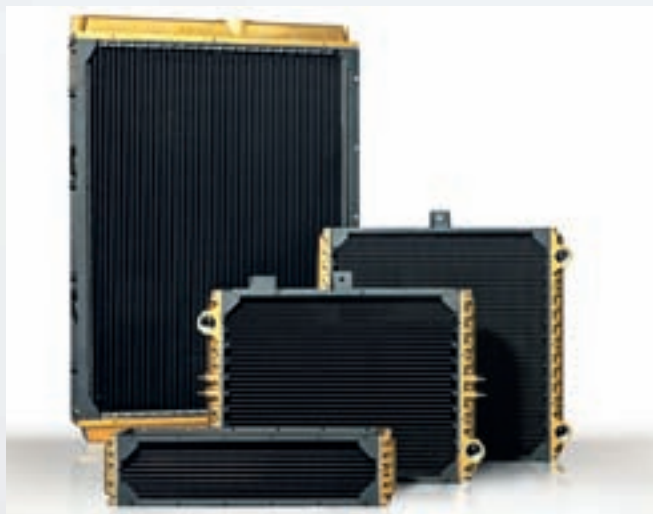
Использование инертной среды для спекания секций радиатора исключает их коррозию. Высокую прочность и большой ресурс радиаторов обеспечивают качественный материал пайки и точность геометрии трубок и соедине-



География потребителей секционных и моноблочных радиаторов, производимых заводом, включает в себя предприятия железнодорожного и машиностроительного комплексов многих государств. В числе партнеров представители России, Казахстана, Украины, Узбекистана, Туркмении, Грузии, Азербайджана, Киргизии, Молдовы, Германии, Литвы, Латвии, Эстонии, Польши, Гвинеи, Монголии, Кубы, Сирии.

Продукция Завода теплообменного оборудования широко используется на крупнейших машиностроительных предприятиях Республики Беларусь. В их числе Минский тракторный завод (оснащение тракторов МТЗ-1221, -3022, -2822), «Гомсельмаш» (комбайны КВН-800), «Бе-





ний. При изготовлении медно-латунных радиаторов для охлаждения двигателей большой мощности в качестве припоя используется твердый серебросодержащий сплав производства группы Umicore, который значительно повышает жесткость конструкции.

Завод оснащен новейшим современным оборудованием производства Mill Masters, Inc., которое позволяет производить на месте ключевые компоненты с использованием высококачественной латунной ленты, поставляемой группой Luvata-Aurubis. Это исключает риски по деформации и повреждению составляющих, возникающих при транспортировке от производителя.

Продукция ООО «Завод теплообменного оборудования» сертифицирована Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ФБУ «РС ФЖТ»).

Партнерами в проведении фундаментальных и прикладных исследований по разработке и эксплуатации изделий Завода теплообменного оборудования на тепловозах является ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ», г. Москва), и ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКИ», г. Коломна).

Многолетний опыт позволяет предприятию достигать максимально успешного сочетания теплотехнических характеристик, эксплуатационных показателей и жизненного цикла радиаторов.

Завод теплообменного оборудования обладает мощной научно-технической базой, что позволяет внедрять в производство уникальные разработки для решения перспективных задач в области машиностроения.

Предприятие, помимо уникальной специализации отличают динамичное развитие, активное использование новейших разработок и высококачественных материалов. Современное оснащение производственных линий обеспечивает высокие стандарты качества продукции ООО «Завод теплообменного оборудования».

Персонал завода обеспечивает эффективный менеджмент и активную маркетинговую политику. Завод стабильно укрепляет свои рыночные позиции и стремится к совершенствованию, что отражается в высокой репутации среди постоянно растущего числа заказчиков и партнеров предприятия.



ООО «Завод теплообменного оборудования» – предприятие, где всегда рады партнерству и плодотворному сотрудничеству. В кратчайшие сроки Вы получите всю исчерпывающую информацию, а также интересующую Вас высококачественную продукцию, доставленную в лучшем виде.

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

Телефоны в Минске:

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

Факс: + 375 (17) 299-99-54

http://www.zto-by.com, Skype: zto-by

Телефоны в Брянске:

+7 (4832) 58-08-11, 68-07-48

Телефон в Москве:

+7 (499) 963-53-52

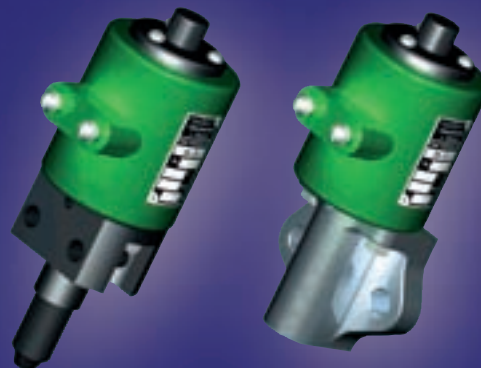
Продолжается БЕСПЛАТНАЯ регистрация в КАТАЛОГЕ компаний на сайте журнала "ДЕПО"!

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

E-mail: post@depo-magazine.ru

ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ440052, г. Пенза,
ул. Куйбышева, д. 15АТел./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 ВНИКИ МПС РФ. Технические Условия согласованы с Департаментом Локомотивного Хозяйства ОАО "РЖД".

На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru**e-mail: post@lokomotiv-penza.ru**

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

МАШПРОЕКТСЕРВИС

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

Основной сферой деятельности является:

- поставка качественных запасных частей, комплектующих и агрегатов для маневровых тепловозов типа ТЭМ, ТГМ, ЧМЭ;
- поставка специализированного инструмента для ремонта дизелей типа Д50 и Д49
- ремонт маневровых тепловозов типа ТЭМ, в объемах ТР-3, СР, КР и их сервисное обслуживание;
- капитальный ремонт дизелей и дизель-генераторов ПДГ1М, 1-ПДГ4А;
- замена электропроводки на маневровых тепловозах типа ТЭМ, в т.ч. с выездом к Заказчику по месту приписки;
- капитальный ремонт, в т.м. числе капитально-восстановительный с продлением срока службы железнодорожных кранов типа КДЭ, КЖДЭ, КЖ грузоподъемностью 16 и 25 тонн
- капитальный и средний ремонт дрезин и автомотрис ДГКу, АДМ, АРВ, АГВ;
- капитальный ремонт снегоуборочной техники марок СМ, СДПМ;
- капитальный ремонт дизелей типа ЯМЗ-236М2, ЯМЗ-238М2, ЯМЗ-238Б14;
- капитальный ремонт гидропередач УТП 230/300;
- капитальный ремонт немецких кранов типа ЕДК грузоподъемностью 60, 80, 125, 250 тонн.

Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество

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

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

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

www.mps-penza.ru



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

Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ2.10.60.002сб	Трубы ТНВД Д50.23.115/120	Ключ торцовый 27Х32 Д50.40.033
Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ2.10.61.002сб	Фильтр Д50.34.101-1А	Головка S=17 для крепления индикаторного крана ЭД50.40.058
Диск фреонный ТЭМ2.85.10.046	Привод 2Д50.34.001	Головка S=19 для крепления пускового клапана ЭД50.40.059-02
Вал ведущий ТЭМ2.85.10.260	Ключ гаечный S=22 Д50.40.034	Головка S=46 для регулировки зазора в клапанах ЭД50.40.060
Винтовая стяжка ТЭМ1.40.60.020	Ключ 55Х60 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 11Х14 5Д50.40.006	Ключ-трещетка Д49.181.94спч
Опора балансира ТЭМ2.35.40.205 (ТЭ3.13.016)	Ключ торцевой 17Х22 5Д50.40.007	Обечайка для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливоподкачивающий ТЭМ2.20.55.000	Ключ S=50 (сборка) ЭД50.40.08	Приспособление для установки наконечника распылителя форсунки Д49.181.119спч
Палец поршневой ПД2.04.100	Ключ торцевой для сменных головок (сборка) ЭД50.40.09	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.146
Коллектор выхлопной 1-ПД4.18-1	Приспособление для замера раскола коленвала 5Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147



ЖЕЛДОРСНАБ



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

Производство и реализация запчастей
для тепловозов ЧМЭ-3 и их различных модификаций.
Гарантированное качество запчастей для ЧМЭ-3.
Отличный сервис!
Все запчасти для тепловозов
сертифицированы и полностью
отвечают всем необходимым
требованиям безопасности.



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

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	Т463.62.77.00	3-36-810952	пара	49,8
Поршень ЧМЭ-3	12000	Д 67.08.41.00	05-134132/1	шт.	42
Кожух зубчатой передачи	11000	Т 328.37.11.00	1-36-810370	шт.	48

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

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



**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 1978 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 БТТ (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 (ПБК);
- резисторы тита СР, ленточные типа РЛТ (ЛОО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А, выключатели педальные ВП;
- колодки клеммные КЛ (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электролиты ЭПЧ, арматура светосигнальная АС-1П (аналог АС-4302), АС-1МП (на светодиодах) и др.

ЗАО «ПЗТП» сертифицирована 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 БВТУ	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
Натужка удерживающая	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопротивление ленточное Т509.73.01.01	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопротивление 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 тока ТПТ-О15ЭТ	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тока ТТ-30М-П	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

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

Генеральный
партнер



Генеральный
информационный 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



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

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 «СТАНДАРТ»

Наша компания занимается комплексной поставкой запасных частей к тепловозам ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТГМ-4, ТГМ-6 и их дизельным двигателям: Д49 (ЧН 26/26), Д50 (ПД32/31), 211ДЗ, 211ДЗМ (6ЧН21/21), Д100, ЧМЗ, 14Д40.



- Большой ассортимент оригинальных запасных частей
- Оперативное обслуживание;
- Высокий уровень подготовки специалистов компании при обслуживании клиентов;
- Дополнительные скидки, либо льготные условия платежа при покупке товаров по спецпредложению;
- Гарантия качества продукции;

413093, Саратовская обл., г. Маркс, пр-т Ленина, д. 90-А
 Тел: 8-903-383-51-01, 8-903-381-71-34, Факс: (84567) 5-88-69
 E-mail: rostreyd@mail.ru, standart64@bk.ru
 Сайт: http://www.rostreyd.ru/

Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Компрессор поршневой воздушный	ВУ 3,5/10-1450	шт.	100 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Втулка цилиндра	Д100.01.101сб	шт.	22 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Регуляторы числа оборотов	Д50.36сб	шт.	43 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Кольца поршневые ко всем типам дизелей		шт.	договорная	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Вкладыши ко всем типам дизелей		шт.	договорная	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Ротор	3404.06.000	шт.	60 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Кран концевой	4314	шт.	1 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Цетка	ЭГ14	шт.	70	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Секция унифицированная	7317.000	шт.	12 800	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Тронк поршня	1-5Д49.22.02	шт.	8 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69



ЭлТехПрод

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

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

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

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

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



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

«МАШХОЛДИНГ»

440600, г. Пенза, ул. Антонова, д. 1

т./ф.: (8412) 69-04-09/01, e-mail: btm5@rambler.ru

Осуществляем комплексные поставки оборудования к ж. д. и судовой технике.

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



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
	ТК18Н-02	117.00-132.00
Капитальный ремонт топливного насоса	1Д50.27сб.-2	50.00-120.00
Капитальный ремонт привода масляного насоса дизеля	2Д50.34.001	25.00-31.00
Захлопка	3-6РНсб	37.00
ООО "Машхолдинг"		(8412) 69-04-01/09



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



RAILWAYMARKET.RU -

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА**



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, надрессорные 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 кажущихся невыполнимых задач. Это ожидаемая специалистами отрасли система, на которую возложены большие надежды.

«Робоскоп ВТ-3000», апробирован в депо в 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-З, дирекции по



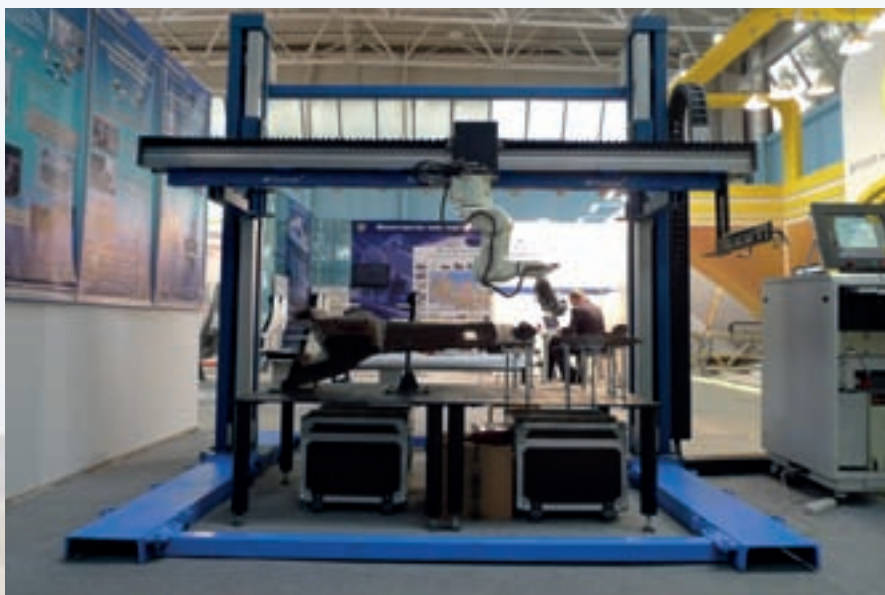
ремонту МВПС и многих других коллег в формировании функциональных требований на «Робоскоп ВТ-3000» и представления испытательной базы для отработки технологий НК.

«Робоскоп ВТ-3000» ориентирован - на работу с деталями со сложной геометрической формой, грубым литьём, 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 депо-ского 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.**

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЛОКТРАНССЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества – наш опыт.

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

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

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



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

* Включает полную замену электропроводки.

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

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

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 ТЕПЛОВОЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.

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

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

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



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

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



www.b-forum.ru

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



- 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 цельнокатанные, заготовка колёс	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 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 (острияки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98

ПРЕДЛАГАЕМ НА ПРОДАЖУ

+7 (921) 865-75-70; +7 (812) 260-98-68

info@rp77.ru

Машина ВПРС-П

Состояние: отличное

Цена: 8 000 000 руб.



Тепловоз ТГМ-40С

(1990 г.в.)

Состояние: отличное

Цена: 3 450 000 руб.



Железнодорожный

кран ЕДК 80/3 (1990 г.в.)

Состояние: отличное

Грузоподъемность 20 т.

Цена: 2 500 000 руб.



Дрезина ДГКу

(1985 г.в.)

После капитального
ремонта в 2010 г.

Цена: 3 400 000 руб.



Местонахождение: Ленинградская область

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

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

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

Производство

Калорифер
ТЭМ2.10.70.02
 для обогрева кабины машиниста
 Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4,
 ТГМ-6, ТГМ-40
 Всегда в наличии
Цена с НДС - 16 000 руб.

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Машина ВПРС-П. Отличное состояние.	шт.	8 000 000	ООО "СМП №1"	(921) 865-75-70
Железнодорожный кран ЕДК 80/3. Отличное состояние	шт.	2 500 000	ООО "СМП №1"	(921) 865-75-70
Тепловоз ТГМ-40С. Отличное состояние.	шт.	3 450 000	ООО "СМП №1"	(921) 865-75-70
Дрезина ДГКу. Отличное состояние.	шт.	3 400 000	ООО "СМП №1"	(921) 865-75-70
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 «Компания «Модус-транзит»

предлагает

ПОСТОЯННЫЙ
АССОРТИМЕНТ
ПРОДУКЦИИ
НА СКЛАДЕ

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ – мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб/тн	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы Р18 8м новые без отв Енакиевский МЗ	50,000	345	55000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м новые без отв Азовсталь	80,000	405	55500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РП65Т-76Ф-12,5-3/2 НТМК	124,000	156	40000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д11,0м ДМЗ)	14,700		58000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д11,0м нд ДМЗ)	31,500		58000	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна СК50	19,500		38650	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Клемма ПК	11,496		38600	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна СД65	16,611	2301	35500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна СД50	20,000	3077	35500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна Д65	22,487	2936	35500	ООО «Компания «Модус-транзит»	(3435) 41-69-55, 41-25-69

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 APC на шпалу	комплект	585	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Ручной переводной механизм.	шт.	31 000	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Подкладна 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

ООО "РТС" (РосТехСтрой)
Срочно распродаем!

- рельсы Р65 1 и 2 грядности 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, rtssn@mail.ru, vspn.ru

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

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
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка 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 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

WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ
 РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

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

Преимуществами нашей компании являются:

- ▶ 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 поларты поставляемой продукции

Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

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

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Стрелочная продукция и Переводные механизмы	компл	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Шпалы и Брус железобетонные, деревянные пропитанные	шт	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Рельс Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65 новые и б/у	тн	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Арматура пневматической очистки стрелочных переводов	компл	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Подкладки новые и б/у Д, КБ, ДН, КД, СД, КД	тн	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Накладки новые и б/у Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65	тн	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Болты стыковые, закладные, клеммные	тн	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Гайки и Шайбы М22, М24, М25, М27	тн	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Шуруп путевой 24x170	тн	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Костыль 16x16x165, 14x14x130	тн	www.transdeta.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08



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 • тормозные колодки
- продажа маневровых тягачей на комбинированном ходу с функцией снегоочистителя

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

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



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

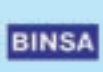
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ



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





СТРОЙМАШ

Простые решения сложных проблем

Техника для прокладки кабельных коммуникаций, газовых сетей, водопровода, канализаций.

(4862) 72-32-32

Москва
Оренбург

ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

ЗАПЧАСТИ
и расходные материалы
для траншейных цепных
экскаваторов ЭТЦ, ЭЦУ, БГМ

www.gruntorez.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



129226, г. Москва, ул. Сельскохозяйственная, д. 12А, стр. 6
Телефоны в Москве: +7 (499) 181-19-88/97, +7 (495) 765-73-16/19
E-mail: post@depo-magazine.ru

www.depo-magazine.ru

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.rf

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 18%, руб.	Компания	Телефон
Звездочка ведомая ЭТЦ-1609.32.03.001 (8 зуб.) шаг 100 мм.	3 900	Строймаш	(4862) 72-32-32
Звездочка ведущая ЭТЦ-165.004900.020 (8 зуб.) шаг 100 мм.	6 900	Строймаш	(4862) 72-32-32
Зубок (резец) цепи «Урал-33»	119	Строймаш	(4862) 72-32-32
Зуб цепи универсальной ЭТЦ-1609 38.80.000	345	Строймаш	(4862) 72-32-32
Рабочая цепь «Урал-33» шаг 76 мм.	78 900	Строймаш	(4862) 72-32-32
Рабочая цепь ЭТЦ-1609 38.00.000 шириной 210 мм, универсальная шаг 100 мм.	59 900	Строймаш	(4862) 72-32-32
Рабочая цепь ЭТЦ-1609.20.00.000 шириной 210 мм, летняя, ковшовая, шаг 100 мм.	49 000	Строймаш	(4862) 72-32-32
Рабочая цепь универсальная для ЭТЦ-201, 210 мм (с зубками «Урал-33») шаг 100 мм.	61 250	Строймаш	(4862) 72-32-32
Навесное оборудование траншейного экскаватора ЭЦУ-150 для трактора МТЗ -82.1	579 000	Строймаш	(4862) 72-32-32
Ролик поддерживающий в сборе ЭТЦ-1609.32.04.000	3 500	Строймаш	(4862) 72-32-32
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 К1	276,44	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки А1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки В1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Патрон марки А1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон марки В1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон марки К1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	88,40	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8101	15,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 8102	22,18	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19



ЗАО «ЭНЕРСИ»

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

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

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



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:



ПроКонф



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

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. Ставит 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

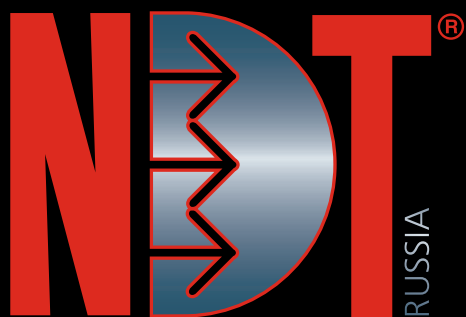
Компания ООО "ХТТ" занимается перевозкой бутылки стеклянной пивной, а так же боя стеклянного в пределах различных дорог ОАО "РЖД", привлекая для этого собственные или арендованные крытые вагоны, полувагоны, контейнера (платформы), автомобили.



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 фрэнци 96-110 куб., 10-15- тонники.		
Пункт отправления	Пункт назначения	Объем (авто в месяц)
г. Артем	г. Хабаровск	6-8
г. Комсомольск	г. Хабаровск	2-3

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ





12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

26–28 МАРТА 2013

МОСКВА, СК «ОЛИМПИЙСКИЙ»

**ВСЁ ПОД
КОНТРОЛЕМ!**

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



www.ndt-russia.ru

Организаторы:



Генеральный партнер:



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

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)

Речь представителя другой палаты Парламента также не была бескомпромиссна. Заместитель председателя комитета по социальной политике, экологии и здравоохранению Совета Федерации, автор «Федерально-региональной программы комплексного эколого-экономического и социально-культурного развития региона великого водораздела Тверской области», культуролог из Твери Валерий Расторгуев, в частности, предостерег, что высокоскоростные магистрали во всем мире быстро и эффективно приводят к резкому снижению плотности населения и это означает самые непредсказуемые последствия для Центральной части России. Он заявил, что линия пройдет по водоразделу, и далее сообщил публике следующее: «В великом водоразделе сегодня перекрещиваются и экономические, и технологические, и любые другие социальные и прочие параметры программы, в том числе и международные. И эта программа может быть только международной в силу определенного ряда причин. Прежде всего потому, что водораздел — это купол Европы. Здесь берут начало три реки, которые впадают в три моря. Здесь определяется экологическая ситуация колоссального региона. Таких зон на территории планеты около 40, а по значимости 10, причем по значимости экологических последствий — одна. Так вот, этот купол Европы является наиболее уязвимым, он очень тонкий, и если он обрушится, то великому водоразделу придет конец и произойдет катастрофа глобального масштаба».

Кроме того, Расторгуев указал, что трасса пройдет по «главному колодцу России», поэтому трогать здесь болота совершенно недопустимо. Также он сообщил, что этот район является «одним из наиболее важных этнокультурных котлов», а поэтому в целом «дорога напоминает особо ценные территории, нанизанные на шпагу». Однако в целом Расторгуев отнюдь не сжигал мосты по поводу строительства ВСМ, а ставил вопрос так, что «нельзя осуществлять этот проект без четкой региональной стратегии развития и конкурса». В итоге свою позицию он обозначил таким образом: «Противники Новгородского варианта полагают, что России необходима стратегия долговременного развития сети высоко скоростных дорог. Прежде чем строить ВСМ, необходимо иметь легализованную концепцию, отработанную в форме стратегии и принятую соответствующим образом с участием всех властных структур как на федеральном, так и на региональном уровнях».

После этого выступления анекдот о том, что в Тверской и Новгородской губерниях, оказывается, находится хрустальный «купол Европы», вошел, что называется, в анналы и долго еще являлся предметом иронизирования людей практических. Также отдавалось должное тому,

как все-таки ловко можно привлекать к себе внимание соотечественников, теребя в их душах какие-то потаенные панславянские и даже паневропейские родоплеменные истоки. Но одновременно было ясно и то, что все сочинители всяческих очень духовных социальных программ хотели бы, как правило, только одного — обменять свое согласие на реализацию проекта ВСМ с максимальной для собственных проектов пользой, и более ничего.

В то время Валерий Саввов так комментировал ситуацию: «Наши противники объединили свои усилия вокруг экологических вопросов и перенесли их в комитет Госдумы по экологии. Парламентские слушания были рассчитаны на триумф этих деятелей, однако его не получилось».

Экологическая комиссия провела свое заседание в отсутствие многих депутатов, поддерживающих проект, поэтому мы обратились в другие комитеты Думы, и 8 из них выразили свое несогласие с комитетом по экологии. В масе своей Госдума нас поддерживает».

19 июня 1997 г. состоялись новые парламентские слушания на тему «О строительстве ВСМ Санкт-Петербург–Москва». В их преддверии 11 академиков РАН (Юрий Осипов, Жорес Алферов, Юрий Осипьян и др.) направили обращение к председателю Государственной думы Геннадию Селезневу, в котором высказали «серьезную озабоченность той кампанией, которая в последнее время развернута в СМИ и направлена на дискредитацию одного из крупнейших научно-технических проектов — сооружения ВСМ Санкт-Петербург–Москва». Однако председатель комитета по экологии Тамара Злотникова (Яблоко) предложила поддержать запрос 96 депутатов Госдумы в Конституционный суд о соответствии Конституции РФ Указов Президента и решений Правительства, признать строительство ВСМ по Новгородскому варианту в существующих социально-экономических условиях необоснованным, приостановить осуществление любой деятельности, связанной с Новгородским вариантом, до решения Конституционного суда, обязать РАО ВСМ доработать ТЭО с учетом географических и технических альтернатив и мнения населения России, исключив нарушения природоохранного законодательства.

«Какое-то странное ощущение выносишь после слушаний. Такое впечатление, что при всей открытости, гласности, доступности вокруг ВСМ вырастает пелена тумана. Как будто не все причастные к проблеме лица досконально знают саму проблему», — писал по поводу выступлений на слушаниях Злотниковой и Яблокова очевидец. Наряду с этим он отмечал, что при более пристальном рассмотрении получается, что противники ВСМ вовсе не против того, чтобы иметь ее вообще, но вот где же ее тогда конкретно

возможно построить, если практически нигде нельзя, — это вопрос. На эту уловку противников проекта обратили внимание впоследствии в своей статье и Н.С. Конарев с Ю.А. Казьминим:

«Понимая, что их позиция полного отрицания ВСМ перспективна, ее противники выдвигают некоторые альтернативные проекту предложения. Анализ, однако, показывает их полную несостоятельность».

Впрочем, в конечном итоге большинство депутатов на слушаниях приняли рекомендации органам власти федерального и регионального уровня «содействовать строительству первой отечественной Высоко-скоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва, рассматривая реализацию этого проекта как переход к политике экономического роста, повышению деловой активности и коренного улучшения транспортного обслуживания Северо-Западного региона страны». Правительству рекомендовалось рассмотреть возможность организации контроля за выполнением требований законодательства и заключений государственных экспертиз, а РАО ВСМ «продолжить работу над проектом».

Также тема ВСМ весьма активно использовалась в период предвыборных компаний на региональном уровне. Расчет был очень прост: выставить проект как что-то нарушающий или чему-то угрожающий в повседневной жизни обывателей (электората), а затем показать себя борцом с этим безобразием, а есть радете́лем за народное счастье. Так, например, в Новгороде дебаты по поводу ВСМ очень обострились к осени 1994 г. в связи с выборами в Новгородскую Городскую думу, проводившимися 27 ноября. Противники строительства ВСМ утверждали, что проект экономически неэффективен, рассчитан лишь на толстосумов, является ненужной тратой денег, так необходимых для социальных программ, и т. д. Попутно поминали недобрым словом строительство Крестецкой ГРЭС, которую связывали также с ВСМ. Очень активно использовались экологические аспекты. Кандидаты в депутаты указывали, что ВСМ будет проходить через Валдайский национальный парк, Крестецкий и Усть-Волмский заказники и строительство отнимет около 300 кв. км земель в местах с уникальной природой. Говорилось, что стройка «может оказать негативное влияние на гидрологический режим многих водоемов, привести к ухудшению состояния лесных и болотных биоценозов, затоплению и гибели лесов, подтоплению сельхозугодий, особенно в пределах Волхов-Ильменской поймы». Также критики не забывали и культурно-историческую тематику, утверждая, что ВСМ предполагается провести по территории, заселенной в глубокой древности, где возможно наличие большого количества археологических памятников. На все доводы о том, что как же можно не строить новые качественные дороги, когда их в России так не хватает, противники ВСМ утверждали, что лучше реконструировать старую линию, по которой поезда смогут ходить со скоростью до 250 км в час, и мудрое народное МПС как раз этим и занимается в противовес зловердному антинародному РАО ВСМ.

Однако в середине февраля 1995 г. в Новгороде состоялся один из круглых столов, после которого Тулаев отмечал, что настроения новгородцев все-таки меняются от настороженности к пониманию и поддержке. В частности, на этой встрече большинство участников сошлось во мнении, что дорогу строить надо, но с минимумом ущерба для природы и максимумом эффективности для региона.

Особенно много противников проекта было поначалу в Твери, тем более что здесь и сама региональная администрация, особенно с 1995 г., когда губернатором стал Владимир Платов, выступала против стройки. По всей вероятности, многие тверичане не видели для себя проку от ВСМ потому, что понимали: если в существующих электричках на Москву будет самая настоящая халява, или договорная с ревизорами система, то в высокоскоростном поезде нужно будет элементарно платить за билет. Поэтому планы реконструкции действующей линии с сокращением нахождения в пути обычных электричек были здесь первоначально более популярными.

В апреле 1993 г. руководители РАО ВСМ провели в Твери свой первый круглый стол с участием общественности регионов и уже тогда встретили достаточно недоброжелательный прием. Собравшиеся на мероприятие местные депутаты и представители общественности говорили о том, что экономическая жизнь в стране едва теплится, а тут затевается огромная стройка: дескать, на какие шиши, с какой стати и т. д. Более умеренные призывали не торопиться, а отложить эти планы лет на 10–20. Противники стройки активно поднимали вопрос о земле, что ее изъятие под линию губительно скажется на сельскохозяйственном потенциале области, а один из депутатов прямо поставил вопрос: кто же будет тогда кормить страну? Также депутаты утверждали, что пользы от крупных проектов для области никогда не было и она от построенных здесь ранее ГРЭС, АЭС, топливopроводов, военных объектов и т. д. ничего не имеет.

Любопытно отметить, что когда участвовавший в этом круглом столе Анатолий Зайцев стал говорить о возможности задействовать в проекте конверсионные предприятия оборонки, депутат облсовета Юрий Шарнов усмотрел в этом негативную сторону, заявив, что предприятия ВПК опять получают огромную прибыль и дело тем кончится. «Постройка скоростной магистрали между двумя крупными центрами вызовет затухание в Тверской области экономической жизни и деловой активности», — констатировал депутат. Правда, наряду с этим в Твери были и последовательные сторонники проекта, например, таковым являлся депутат областного Совета, а с 1996 г. — Государственной думы РФ Александр Тягунов.

В Санкт-Петербурге негативные настроения по поводу ВСМ были всегда незначительными, но и здесь находились общественные деятели, не отказывавшиеся поэксплуатировать тему ВСМ для своих личных целей. Самым ярким их представителем являлся депутат ЗАНС, заместитель председателя комиссии по образованию и культуре Алексей Новалев. Сделавший свою депутатскую карьеру на популистских пиаровских компаниях по защите архитектурных памятников города, он с видимым удовольствием протестовал против сноса домов (бывших на самом деле в аварийном состоянии) на месте строительства ТКЦ возле Московского вокзала. В частности, Новалев даже направил на бланке своей комиссии письмо премьер-министру Великобритании Джону Мейджору и принцу Уэльскому Чарльзу с просьбой не давать кредита на строительство вокзального комплекса, поскольку стройка потребует сноса нескольких зданий, а сам проект является нерентабельным. (Между тем, те несколько сотен человек, которые в 1996 году были расселены из этих безобразных коммуналок и получили бесплатно благоустроенные квартиры, оказались, кажется, наиболее ярко выраженными благополучателями от проекта ВСМ.)



Разумеется, не могли остаться в стороне и представители некоторых пролетарских лидеров. Так, например, против ВСМ выступал председатель Свободного профсоюза трамвайщиков Санкт-Петербурга Михаил Дружининский. В частности, в своем запросе в РАО ВСМ он писал: «Нам постоянно говорят, что на развитие трамвайного движения нет денег. Хотя находят 200 млн долларов для рытья котлована в центре города, на Лиговском проспекте около Московского вокзала». Рабочий лидер требовал предоставить данные по финансовым вопросам проекта, которые он планировал дать проанализировать независимым экспертам, а также использовать, чтобы «обсудить причины и следствия подобных просчетов в различных общественных организациях».

Особо следует сказать о позиции в рассматриваемых вопросах средств массовой информации, прежде всего отраслевых. Очень любопытно, что несмотря на личную негативную точку зрения министра путей сообщения Геннадия Фадеева, практически все основные издания МПС в 1990-х — начале 2000-х гг. весьма твердо поддерживали проект или по крайней мере были настроены к нему благожелательно. Особо в связи с этим нужно назвать таких журналистов как главный редактор газеты «Гудок» Юрий Назьмин, главный редактор журнала «Железнодорожный транспорт» Владислав Волков и его заместитель (впоследствии главный редактор) Александр Гоголев, главный редактор журнала «Локомотив» Владимир Бжитский, главный редактор газеты «Октябрьская магистраль» Валерий Авилов и его заместитель (впоследствии генеральный директор журнала «РЖД-Партнер») Александр Жужунало. Безусловно, симпатизировала ВСМ и Группа любителей железных дорог, выпускавшая альманах «Железнодорожное дело». Интересно также отметить, что и Центральный музей железнодорожного транспорта МПС РФ во главе с директором Галиной Закревской поддерживал проект ВСМ и даже подготовил соответствующую экспозицию, представив различные материалы по проектированию и возведению новой линии 2. Нет сомнений, что этими людьми двигали, прежде всего, чувство патриотизма к своей отрасли и солидарность с планами ее действительно перспективного развития, профессионализм, отличное знание транспортных проблем и оптимальных путей их преодоления. Ссылки на материалы, опубликованные в упомянутых выше изданиях, были использованы на всем протяжении настоящей книги.

Разумеется, в этих СМИ объективности ради публиковались и иные точки зрения, но они носили, как правило, конструктивный характер. В «Гудке», например, неоднократно печатались статьи специалистов, которые считали те или иные разработки по ВСМ недостаточными; например, заместитель директора ВНИИЖТа В. Барабошин и ведущий научный сотрудник П. Дыдышко доказывали, что если не ввести в проект ужесточения строительных норм, то земляное полотно начнет при эксплуатации повреждаться. Ученые ратовали за проведение дополнительной научной экспертизы проекта, но саму идею необходимости строительства ВСМ не отвергали. А «Октябрьская магистраль», как уже упоминалось, часто уделяла повышенное внимание вопросам финансово-экономического характера и в этом плане нередко выражала здоровый скепсис по тем или иным конкретным инструментам, обсуждаемым в рамках проекта. Однако заряженность на созидание, а не разрушение всегда была в отраслевой прессе в первый десяток лет работы над проектом налицо.

Ситуация изменилась в 2002 году, когда министром путей сообщения вновь стал Геннадий Фадеев. Наиболее резко это сказалось на «Гудке», главным редактором которого в том же году был назначен Игорь Янин. При этом зачастую те же самые журналисты, которые активно поддерживали ВСМ на начальной стадии, стали теперь без зазрения совести, просто с удовольствием пинать лежащего. Например, один из журналистов, называвший в 1991 г. противников проекта «могильщиками нового», спустя десяток лет писал про тот же самый период: «Новые времена кое-кому не терпелось озаглавить масштабными проектами, такими, чтобы можно было пустить пыль в глаза не только отечественным, но и зарубежным политикам и экономистам. И вот в 1991 году на свет появляется Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». В соответствии с ней были начаты работы по созданию высокоскоростной специализированной магистрали Санкт-Петербург–Москва. Не станем подробно останавливаться на судьбе РАО ВСМ и проектировавшейся высокоскоростной трассы — многие подробности этой эпопеи, созвучной проектам поворота сибирских рек, нашим читателям достаточно хорошо известны».

Очень характерна для «Гудка» того периода статья Андрея Ларионова, который ранее работал в Государственной экспертизе России главным специалистом и в 1993 году участвовал в рассмотрении ТЭО ВСМ. Он подавал всю историю вопроса как сплошную цепь всяческих козней, обманов и злодейств со стороны РАО ВСМ и праведной борьбы с ним МПС и самого Ларионова, несправедливо уволенного за это из Госэкспертизы.

В полном соответствии с жанром заговора толстосумов, на который так охотно откликается обыватель, автор констатировал: «В коридорах власти циркулировали слухи о сверхдоходах, получаемых причастными к РАО. Об отдыхе за границей по несколько месяцев в году их семей. Строительство практически не велось, но выделенные средства исправно осваивались. Прожорливые чиновники теснились у государственной кормушки, не замечая, что уже стало просвечивать дно корыта». Вывод статьи был простой: вся эта ВСМ была затеяна только для того, чтобы выкачивать народные деньги из бюджета и наживаться, практически ничего не строя.

Что касается позиции широких общественно-политических СМИ по поводу ВСМ, то решающее значение здесь оказывала политика или политическая ориентация их владельцев. В то же время много значили и взгляды самих журналистов — редакторов газет и журналов, обозревателей, корреспондентов. И здесь надо особо отметить, что среди них ВСМ Санкт-Петербург–Москва имела очень много сознательных сторонников. Особенно сильны были симпатии к проекту у журналистов Санкт-Петербурга. В Питере не было ни одного сколько-нибудь серьезного издания, которое бы занимало принципиально негативную позицию по отношению к ВСМ. Особенно большой вклад внесли в дело объективного, квалифицированного освещения хода реализации проекта такие журналисты как Надежда Коновалова («Санкт-Петербургские ведомости»), Лев Фролов (ИТАР-ТАСС), Аркадий Соснов («Невское время», «Огонек»), Нелли Богорад («Час пик»), Марина Алексеева («Вечерний Петербург»), Игорь Черевко («время»), Елена Гусаренко («Смена»), Виктор Юрасов и Алексей Щучкин («Гудок»), Ирина Верховная и Татьяна Нуценина («Октябрьская магистраль») и др.

В московских СМИ вместе с положительными материалами периодически, в зависимости от политической конъюнктуры и наличия специальных заказов, возникали, разумеется, и статьи, полные злословия, где проект оценивался как однозначно вредный, ненужный, провальный, ду-тый и т. д. В первый период ВСМ (до 1998 г.) преобладали положительные материалы, во второй — отрицательные.

Первое мощное выступление против ВСМ было проведено газетой «Российские вести» 1 июля 1994 г. Издание целую полосу посвятило бескомпромиссной критике проекта под общим заголовком «Мы поедем, мы помчимся... А зачем?». В газете выступили сотрудник МПС Н. Хвостик, а также ряд других авторов, которые отрицательно оценивали ВСМ с точки зрения экономики, экологии и археологии. Аргументация была типична: проект экономически несостоятельный, россиянам ненужный, в экологическом и культурно-историческом отношении вредный.

Как можно было оценить такой выпад? Интересно это сделал тогда по горячим следам в газете «Октябрьская магистраль» Александр Ретюнин.

Прямо предположив, что публикация была инициирована влиятельными силами, он, задавая традиционный вопрос «кому выгодно», так отвечал на него в контексте тогдашних социально-экономических отраслевых процессов: «Безусловно, это, в частности, ряд представителей местной элиты тех регионов, где будет проходить ВСМ. Сегодня им достаточно комфортно чувствовать себя полновластными хозяевами существующих анклавов, и новая магистраль им будет только мешать. Но это далеко не все. Ключевым в статье Н. Хвостика является, на наш взгляд, последний абзац, где он утверждает, что после коренной переработки ТЭО станет явной целесообразность создания скоростной линии на основе поэтапной реконструкции существующей магистрали. А далее цитируем: “А это ставит под сомнение необходимость дальнейшего существования РАО ВСМ”. Вот где собака зарыта. Сегодня РАО ВСМ явно выглядит в определенных кругах бельмом на глазу». Напомнив далее об истории проекта и участии в нем до 1991 г. МПС, а затем о значительной перемене его настроения, Ретюнин писал: «Период охлаждения, похоже, может перерасти в период противодействия. Вслед за появлением подборки в правительственной газете сам министр путей сообщения впервые публично на сетевом селекторном совещании выразил сомнение в целесообразности исполнения проекта строительства новой ВСМ. Не означает ли это начала массовой кампании против РАО ВСМ, чтобы потом, опираясь на общественное мнение, добиться отмены проекта и ликвидации акционерного общества? Некоторые эксперты положительно отвечают на этот вопрос, указывая, что корень проблемы не только и не столько в том, чтобы добиться исполнения такого варианта проекта, который бы патронировался МПС, сколько в боязни со стороны руководства МПС того, что в случае успешного осуществления строительства в сжатые сроки и дальнейшей эксплуатации линии РАО ВСМ докажет на практике гораздо большую эффективность акционерной формы ведения дела, нежели традиционной государственно-бюрократической. В этом случае реальные реформы на железнодорожном транспорте, основанные, например, на государственном акционировании железных дорог, станут неизбежны. МПС же возражает против этого всеми силами».

В дальнейшем в московских СМИ можно было встретить самые разные негативные пассажи о ВСМ. Вот несколько примеров.

«Навязывание госбюджету дорогостоящего и сомнительного по своей необходимости и экологической безопасности проекта — строительства скоростной железной дороги Москва–С.-Петербург, — выбивание многомиллиардной правительственной страховки акций “ВСМ” стоили бы, происходи такое на Западе, государственному деятелю по меньшей мере его поста. Тем более что лоббирование проекта, как считают некоторые обозреватели, отнюдь не бескорыстно. В карьере же Алексея Большакова происходит совсем обратный поворот. Его в 1994 году приглашают в правительство курировать в качестве вице-премьера отношения со странами СНГ».

«Генеральная прокуратура возбудила дело в отношении РАО “Высокоскоростные магистрали” (ВСМ), на заемные деньги выкопавшего большую, но бесполезную яму возле Московского вокзала в Петербурге.

Фигурантом дела может стать бывший вице-премьер правительства, а ныне председатель совета директоров ВСМ Алексей Большаков — человек, который в свое время помог Владимиру Путину получить работу в Кремле. Путь ВСМ от амбициозного проекта до уголовного дела занял целых 10 лет. В течение половины этого срока было ясно, что компания не выполнит поставленных задач и не расплатится по своим обязательствам.

По мнению Михаила Хазина, директора по стратегическому развитию консалтинговой компании “Современные бизнес-технологии”, “проект изначально задумывался как возможность поживиться за счет бюджетных средств”, но сейчас власти стремятся продемонстрировать весьма именитым иностранным кредиторам ВСМ серьезность своей борьбы с воровством».

«Закончилась одна из самых больших авантур новой российской истории — проект создания высокоскоростной магистрали Москва– Санкт-Петербург. За семь лет существования РАО “ВСМ” смогло выкачать из бюджета огромные суммы, исчисляемые многими сотнями миллионов долларов. К седьмому году жизни суперпроект потихоньку зачах. Летом 1998 года был издан президентский указ, фактически приостанавливающий деятельность РАО ВСМ». «Сколько уже написано про “проекты века”, которые были задуманы питерскими! Дамба, кольцевая автодорога, Ледовый дворец, Западный скоростной диаметр, “Балтийская жемчужина” (она же “китайский квартал”), намыв на Васильевском острове... И везде и всегда — одно и то же. Вначале — громкие заявления о крайней необходимости и безусловной окупаемости проекта. В конце — констатация бессмысленно и беспощадно растраченных миллиардов и уход виновников от какой-либо ответственности. Реанимируемый проект ВСМ — один из ярчайших тому примеров».

И даже в общем-то всегда спокойные «Аргументы и факты» ни в чем не хотели разбираться серьезно. Описав процесс «закапывания» денег в злополучной яме со всеми возможными намеками, газета простодушно констатировала: «Кстати, вся эта питерская махина никакого отношения к прекрасной мечте о скоростном сообщении между двумя столицами не имеет. МПС реконструирует линию Санкт-Петербург–Москва за свой счет. Вложено уже 22 млрд руб. (очень скромно по сравнению с предыдущими миллиардами долларов). И по рельсам время от време-



ни действительно спешат поезда — 350 км в час пока, правда, не достигают, но 200–250 дают».

Какие же контраргументы выдвигали сторонники проекта? Многие из них уже неоднократно приводились ранее. Однако любопытно отметить, что журнал «Локомотив» напечатал в начале 1998 г. интересный материал, где были собраны наиболее типичные заявления противников проекта и ответы на них генерального директора РАО ВСМ Владимира Тулаева. Вот несколько фрагментов из этого интервью.

— Своевременно ли строительство ВСМ на данный момент в России?

— Сегодня преждевременной «затею» назвать трудно, поскольку провозная способность главного хода ОЖД фактически исчерпана. Более того, в 1989 г. вместо 160 пар поездов в сутки там пропускалось 182, а сегодня на отдельных участках — более 200. С такой нагрузкой не работает ни одна дорога в мире. В графике движения практически не остается времени для ремонта и проведения работ текущего содержания пути.

— Не лучше ли провести реконструкцию существующей магистрали?

— Даже на реконструированной существующей дороге максимальная скорость движения не превысит 200 км в час, что по мировым стандартам уже является вчерашним днем.

— Но строительство ВСМ загубит нашу природу!

— Это явное заблуждение. Только сооружение ВСМ позволит сохранить природу в коридоре Санкт-Петербург–Москва. К сожалению, авиацию, автомобильный, обычный железнодорожный транспорт нельзя назвать экологически чистым. Обочины автодорог отравлены на 100–150 м соединениями свинца. Самолеты ежегодно выбрасывают в атмосферу тонны вредных веществ, где они сохраняются длительное время. На насыпи железных дорог сливаются отходы из туалетов. Выброс вредных веществ на ВСМ в 8–10 раз ниже по сравнению с автотранспортом и в сотни раз — с авиацией. Для строительства ВСМ требуется в 2,5–3 раза меньше территории, чем для автомагистрали, значит, больше будет сохранено лесов и пашен. При строительстве ВСМ применяют самые современные природоохранные разработки: снятый плодородный слой укладывают по откосам насыпи, ценные природные зоны ВСМ проходит по эстакадам или тоннелям, в местах постоянных путей миграции животных строятся специальные переходы. Кроме того, электропоезда ВСМ герметичны, как самолеты. Все отходы и мусор собираются на конечных станциях. Любые вредные выбросы непосредственно из поездов исключены. ВСМ признаны в мире наиболее экологически чистым видом транспорта.

— ВСМ станет сплошной бетонной стеной огромной высоты, которая рассечет Россию пополам?

— Трудно понять, откуда появился миф о бетонной стене. В целях безопасности во многих странах железнодорожные линии имеют ограждения, в том числе и в России. Линии ВСМ, скорости поездов на которых достигают 350 км в час, естественно, в целях безопасности имеют прочные сетчатые (прозрачные) ограждения высотой около 2 м. Глядя из окна поезда, их не сразу и заметишь. И уж совсем нелепо выглядит миф об отсутствии переходов через магистраль. Конечно же, не прервутся существующие связи. Количество и расположение проездов, переходов, скотопрогонов задается местными властями на стадии проектирования. Будут предусмотрены даже проходы для

диких животных, вплоть до лягушек и змей. Подобные сооружения успешно используются в мире. Эксплуатация линий ВСМ с использованием принципа пересечения транспортных потоков в разных уровнях дала фантастический результат: за 30 лет не погиб ни один пассажир. У нас же на переездах регулярно случаются ЧП. Конечно, линии ВСМ нельзя будет перейти, где вздумается, но ведь не засыпают же реки, чтобы не «разъединяли» людей?

— Говорят, сооружение ВСМ нарушит гидрологический режим, затруднит сток ручьев и рек, вызовет подтопление гигантских территорий...

— В последнее время со страниц газет, с экранов телевизоров звучат восклицания: «Строящаяся ВСМ, пройдя через валдайскую возвышенность, разобьет хрустальный купол Европы!». К сожалению, сегодня СМИ охотнее публикуют скандальную информацию, пусть даже высосанную из пальца. У всех на слуху: ВСМ создает угрозу великому водоразделу Волго-Балтийской водной системы. Звучит ужасно — могут пересохнуть не только реки, но и моря! Однако водораздел — это наивысшая точка между водными системами, и если магистраль идет по этой границе, то она не перегораживает ни одной реки. Каким же образом она будет воздействовать на гидрологический режим? Российская школа инженеров путей сообщения, имея за плечами опыт строительства более 120 тысяч км железных дорог, в настоящее время владеет самыми передовыми технологиями расчета, конструирования и строительства искусственных водопропускных сооружений в любых природно-климатических условиях.

— Новгородская область — почти сплошные болота. Как же на этой трясине устроить путь для экспрессов? И что станет с самими болотами?

— Современные технологии строительства позволяют проходить болота с минимальным ущербом для последних. Например, возведение эстакад, фильтрующих насыпей с коэффициентом фильтрации выше природного торфа. Через особо ценные участки ВСМ пройдет по эстакаде.

В составе группы разработчиков ОВОС были и специалисты в области строительства. Они не видят большой технической проблемы в прохождении заболоченных участков. При строительстве магистрали будут применяться новейшие технологии, с помощью которых можно будет обойтись без дополнительного занятия территории под строительную площадку — так называемая технология скользящей опалубки с головы сооружения. По оценке специалистов, это не нанесет какого-либо заметного ущерба болотам.

— Утверждают, что при строительстве ВСМ бульдозерами будет сметена широкая полоса в десятки километров, вдоль пути погибнут тысячи древних памятников. Проводятся ли археологические раскопки по трассе?

— Да, РАО ВСМ уже несколько лет финансирует археологические работы на территории будущей трассы. Только для Тверской области на эти цели выделено более 300 млн неденоминированных рублей. Все обнаруженные археологические памятники будут либо законсервированы, либо перенесены и не пострадают. Ширина полосы для двух путей не превышает 15 м. Если памятники окажутся в полосе отвода ВСМ вне 15-метровой зоны, необходимой для возведения земляного полотна, они получают дополнительную гарантию сохранности.

— Не потребует ли строительство ВСМ расселения людей из-за постоянного шума от проходящих поездов?

— Движение планируется только в дневное время. Ночью будут производиться осмотры, ремонты пути и техники. Опыт стран, эксплуатирующих ВСМ, показал, что в этом случае можно гарантировать полную безопасность перевозок. При прохождении населенных пунктов и ценных природных зон станут применяться самые современные шумоподавляющие средства. Весь путь ВСМ — бесстыковой, между рельсами и шпалами предусмотрены резиновые прокладки. Вводы в крупные города, например в Москву и Санкт-Петербург, позволят снизить шум на 9–12 дБ.

— Одни гигантские проекты порождают другие. Для снабжения электроэнергией ВСМ необходимо построить Крестецкую ГРЭС?

— Магистраль длиной 650 км в российских масштабах вряд ли можно назвать гигантским проектом. До Октябрьской революции в России строилось до 5 тыс. железных дорог ежегодно. В общей протяженности сети дорог доля ВСМ составит около 0,1%. Строительство Крестецкой ГРЭС планировалось не для ВСМ, а для улучшения энергоснабжения прилегающего региона, в том числе и снабжения теплом, а значит, сохранения лесов. Специально для ВСМ ГРЭС в Крестцах не нужна.

Также целесообразно еще раз обозначить точку зрения по затронутым вопросам инициатора и одного из наиболее преданных бойцов за дело ВСМ Анатолия Зайцева. В частности, в разгар страстей он отмечал: «История повторяется. Когда строилась линия Москва–Петербург, тоже многие высказывались против. Но прогресс остановить нельзя. Я, признаться, затрудняюсь понять логику противников стройки. Это же не химический завод, ни АЭС, а экологически чистая электрифицированная линия. Чище не придумаешь! Некоторые сторонники лозунга “Назад, к природе” заявляют, что им и не нужно никакое развитие. Им нужно только, чтобы птички пели да лоси ходили. Ну так хорошо. Сиди себе в лесу и не подходи к этой дороге! Это же всего лишь ниточка в наших бескрайних просторах. Не исключено, что тему экологии кое-кто хочет поэксплуатировать для того, чтобы подкормиться. Вопрос ставят подчас так: вы дайте нам деньги и время на исследование этой проблемы. Позиция понятна, только при чем тут высокие слова и прямо-таки душераздирающие призывы спасать Россию? Эти люди как раз бесконечно далеки от государственного подхода. Высказывают мнение, что стройка несвоевременна. Это все очень относительно. Когда в Москве и Ленинграде строилось метро, еще шла война, и положение назвать благополучным было бы кощунством. Но что бы мы сейчас делали без метрополитена? Во время войны были построены тысячи километров железных дорог. Что же, тогда положение было лучше? Я призываю все стороны не к возведению никому не нужных баррикад, а к деловому, конструктивному сотрудничеству».

Также Зайцев констатировал: «Против строительства ВСМ выступают профессора, добравшиеся до депутатских мест и в преддверии выборов жаждущие продемонстрировать свой пыл. Боюсь, что повторяется история, которая уже имела место в случае со строительством дамбы — защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. Сейчас те, кто тогда так рьяно настаивал на прекращении этого строительства, ходят и просят денег на его продолжение. Я уверен, что альтернативы ВСМ нет». Наряду с этим очень интересно выслушать точку зрения такого авторитетного специалиста-транспортника и государственного деятеля как Нигматжан Исингарин. Вот что он написал автору в нача-

ле 2009 г.: «Что касается экологической экспертизы 1995 года и позиции последующих противников ВСМ на этой почве, то я к их возражениям отношусь крайне отрицательно. У нас до сих пор сохраняется советский принцип — “не пущать”. Милиция нас не охраняет, а задерживает, пожарники не формируют противопожарную грамотность или состояние объекта, а просто штрафуют, экологи у нас не для решения проблем, а для запретов и т. д. Мы все остаемся на уровне понимания, что легче запретить, чем найти решение. Экологам нужно было вместе с железнодорожниками разобраться и найти те решения, которые бы давали возможность согласовать трассу высокоскоростной магистрали. скажите, проложить магистраль во Франции с ее природой, с ее заповедными зонами легче, чем в этой России? Почему в Европе могут все сделать и не навредить природе, а в России не могут? Нет, я к этим экологическим возражениям отношусь как к примитивным бюрократическим запретам. Могу привести несколько примеров из моей поездки во Францию. Из Парижа в Лион мне и переводчику разрешили проехать в кабине локомотива. Скорость 270 км/час. Прекрасный путь без каких-либо толчков, колебаний, сок в стакане на столе не только не выплескивается — не шелохнется.

Представитель железной дороги рассказывает обо всех параметрах этой высокоскоростной магистрали, я задаю вопросы. Он говорит: “Мы оградил всю магистраль от Парижа до Лиона”. Где-то в 100 км от Парижа я посмотрел в обе стороны, но никакого ограждения не увидел. Говорю: “Извините, я не вижу ограждения”. — “Вот же, посмотрите, мы оградил дорогу с обеих сторон”. Я опять вглядываюсь и опять ничего не вижу. Он буквально пальцем тычет: “Вот, видите столбики высотой 70–80 см от поверхности земли?” — “Вижу”. — “А вы видите, провода натянуты?” Я говорю: “Это Вы считаете, что высокоскоростную магистраль оградил?” Он говорит: “Да, а что нужно делать?” Я объясняю: “Ну, у нас линия Москва–Ленинград не высокоскоростная, поезда идут со скоростью 140 км в час, и то ограждено огромными трехметровыми железобетонными заборами. Он удивился: “А зачем такое железобетонное ограждение?” Я говорю: “Чтобы люди не ходили”. Он продолжает удивляться: “А зачем людям ходить? Это же железная дорога, что им здесь делать?” Пришлось объяснить, что у нас вместо того, чтобы обойти 500 м, сделают громадную дыру в заборе и будут идти на путь. Француз все-таки не понял: “Такого у нас не бывает и не может быть”. Таким образом, у нас подход к этим высокоскоростным магистралям, начиная от простого человеческого восприятия, кончая всякими экспертизами, совершенно иной, чем на Западе. Там понимают, что это высокоскоростная магистраль, она крайне нужна для государства, населения, общества и согласованно решают все проблемы. Не только экологи, весь народ понимает, что ВСМ должна функционировать, и никто помех ей не создает. А у нас же совершенно иной ментальный подход. Скоростная магистраль? Ну и что, что она нужна? Можно экспертизой забраковать, можно другие препоны устроить. Мы не умеем в государственном масштабе согласованно решать проблемы — причем мы все, вышедшие из Советского Союза, хотя и живущие сегодня в новых независимых государствах.

Высокоскоростная магистраль должна начинаться в России. Хорошо, что этим сейчас занимаются, и я только желаю успеха этому проекту».

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
КОНФЕРЕНЦИЯ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ РФ.				
Россия	Москва	MAXCONFERENCE	+7 (495) 745-75-42	2-я сторона обложки
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 8)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования" + 375 (17) 217-02-39/56; + 375 (17) 297-94-51/98		2-4
Россия	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	6
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	7
Россия / Кировская область	Киров	ООО "САЙТЕН"	(8332) 36-01-46/47	1
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36	8
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	5
		ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	6
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	7
IV КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА «ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЕ И РЕСУРСОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»				
Россия	Москва	ООО «ИНФО-ЭКСПО»	+7 (495) 580-51-81, 617-36-80	9
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 10 - 15)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	14, 15
		ООО "Вотум"	(495) 225-99-60, 664-27-95, 518-94-32	12, 13
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	14
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	(48343) 5-24-90, 8-905-521-76-90	11
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Машметснаб"	(8442) 73-06-56	10
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	11
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-09/01	11
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	10
Россия / Саратовская область	Маркс	ООО "Стандарт"	(903) 381-71-34, (903) 383-51-01, (84567) 5-88-69	10
РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.				
Украина / Днепропетровская область	Днепропетровск	ООО «Бизнес-Форум»	+38 (0562) 313 919. 794 33 94, +7 (495) 775 60 55	16
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 17 - 21)				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "СМП №1"	(812) 290-98-68, 294-88-70	18
	Москва	ООО "Стройпуть"	(495) 783-26-68	18
		ООО "Эквитек"	(495) 649-89-12, 755-73-15	19
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК"	(49234) 9-19-60, (920) 900-96-25	19
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23, 2-26-08	20
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	21
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58, (916) 587-33-60	21
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	20
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52	21
		ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	20
	Нижний Тагил	ООО "Модус-трансзит"	(3435) 41-69-55/25-69	19
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924, (906) 855-25-50	17
12-АЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	22
Сопутствующие товары и услуги (стр. 23 - 25)				
Россия	Москва	ООО "РЕСУРС"	+7(495) 648-43-62, +7 916 808-23-67, +7 916 055-82-04	23
Россия / Орловская область	Орел	ООО "СТРОЙМАШ"	4862) 72-32-32; 72-40-09; 72-34-11	23
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	24, 25
VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	(495) 287-4412	26
Транспортно-логистические услуги (стр. 27)				
Россия / Кемеровская 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
12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Примэкспо"	(812) 380-60-00	28
18-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2012				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	3-я сторона обложки
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	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!

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

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Уважаемые Партнеры!

Для того, чтобы регулярно получать наш журнал, оформите подписку на сайте издания **www.depo-magazine.ru** в разделе «Партнёрам» или обратитесь в редакцию по телефонам.



13-16 ноября 2012

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка металлопродукции
и металлоконструкций для строительной отрасли

МеталлСтройФорум'2012



Международная выставка оборудования
и технологий для металлургии и металлообработки

МеталлургМаш'2012



Международная выставка транспортных
и логистических услуг для предприятий ГМК

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»

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**