

ДЕПО

2 (47) 2013

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

февраль

С Днем Защитника Отечества!

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 1-5

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 7-10

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 12-14

Транспортно-логистические услуги

стр. 14

Сопутствующие товары и услуги

стр. 16-17

Справочная информация

стр. 19-32



И какие же русские не любили быстрой езды?

стр. 19-22

Международный стандарт
железнодорожной промышленности IRIS

стр. 23-30



16+



**18-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

23-26 АПРЕЛЯ 2013
МОСКВА, ВВЦ, павильон №75

ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru



Организатор:



ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Генеральный
спонсор:

PLASKE
ПЛАСКЕ
Энергия движения



ELHIM-ISKRA JSC®

сайт: www.elhim-iskra.ru, эл. почта: iskra-trade@yandex.ru

Адрес: 117570 г. Москва, ул. Красного Маяка, д. 24, ЦПРБ

Контактное лицо: Парамонов И.Н.

Тел/факс: +7 495 726 58 08, Моб.Тел: +7 906 087 90 60

Тел. для контактов в Болгарии: +359 897 88 16 04

Контактное лицо в Болгарии: Момчев Младен, эл. почта: mladen@polybet.bg



Вагонные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи

56PzS(M)-350P и 56PzS(B)-350P предназначены для питания постоянным током электрооборудования и приборов на пассажирских вагонах с системой электропитания 110V с установками кондиционирования воздуха.

Тех. параметры батарей соответствуют всем требованиям ОАО РЖД:

1. Климатическое исполнение : УХЛ
2. Коэффициент отдачи – более 95%.
3. Срок эксплуатации до уменьшения емкости на 60% от 8 до 10 лет.
4. Гарантийный срок : 3 года



Тепловозные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи

64V THC- 450Ah и 96V THC-450Ah, предназначенных для запуска двигателей внутреннего сгорания тепловозов, а также питания цепей управления, освещения и другого электрооборудования при неработающем дизеле.

Стартерный ток: 2150 А

Гарантийный срок : 3 года

Средний срок службы – 8 лет

Компания ООО "Блеквуд Минск", является официальным представителем болгарского производителя АО "Елхим-Искра" и эксклюзивным поставщиком аккумуляторных батарей для ЖД транспорта из Болгарии на территорию ЕС и СНГ.

Предлагаем взаимовыгодное и долгосрочное сотрудничество по поставкам аккумуляторных батарей для пассажирских вагонов и магистральных и маневровых тепловозов.

Товар Сертифицирован в ФБУ РСФЖТ

вагонные аккумуляторы:

Battery type	Аналог акб других производителей	ЦЕНА	Контактная информация	
28PzS(M)-350P	40 KL 300P или 40BNH300	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
56PzS(M)-385P	90 KM 300 P или 90KL300P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
56PzS(M)-425P	90 KL 375 P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg

тепловозные аккумуляторы:

Battery type	Аналог акб других производителей	ЦЕНА	Контактная информация	
64V THC -450Ah	32 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
96V THC -450Ah	48 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
4V THC -450Ah	2 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg



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°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.

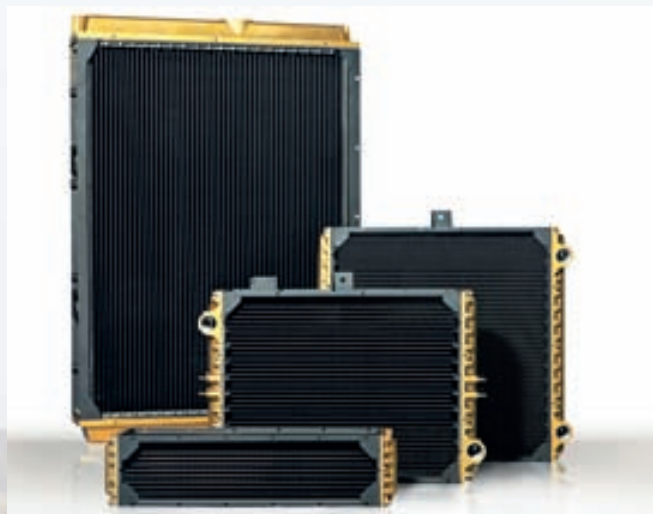
Использование инертной среды для спекания секций радиатора исключает их коррозию. Высокую прочность и большой ресурс радиаторов обеспечивают качественный материал пайки и точность геометрии трубок и соедине-



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 серебрясодержащий 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 ФНТ»).

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 отличаются 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

**Чтобы информация о вашей компании или продукции
была напечатана в нашем журнале,**

Вам нужно просто позвонить по телефонам:

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

или отправить запрос по e-mail: post@depo-magazine.ru.

Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!

ЖЕЛДОРСНАБ

Производство и реализация запчастей
 для тепловозов ЧМЭ-3 и их различных модификаций.
 Гарантированное качество запчастей для ЧМЭ-3.
 Отличный сервис!



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

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

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



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.mztn.pb>



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 БТГ (БА), управления БУТВ (БА),

блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;

● вентили электропневматические ВВ, ЗВ, ВВ-1

● реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВЛ),

дифференциальные РД, перехода РК;

● датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;

● панели с резисторами РР (РС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);

● резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);

● электромагниты ЭТ;

● источники и устройства питания ИП, УП;

● разъединители ГВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А, выключатели педальные ВП;

● колодки клеммные КП (СК);

● извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;

● электроплитки ЭПЧ, арматура светосигнальная АС-1П (аналог АС-4302),

АС-1МП (на светодиодах) и др.

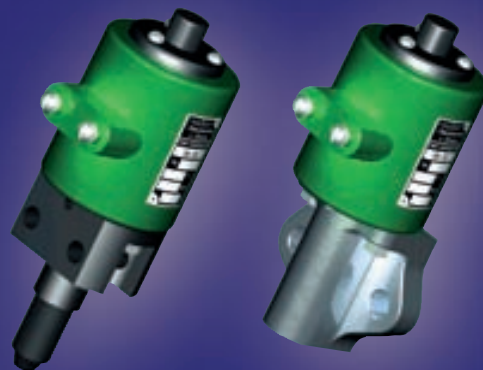
ЗАО «ПЗТП» сертифицировано на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008 и ГОСТ РВ 15.002-2003.

Сертифицированы изделия, подлежащие обязательной сертификации, на ряд изделий получены «Декларации о соответствии».

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Блок регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная АС-1П (ан. АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная на светодиодах АС-1МП (ан. АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок включения тормоза унифицированный БВТ-У	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования и защиты генератора БРЗГ-П (ан. БРЗГ)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения тока БРНТ (ан. YRN3)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
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, ЩС	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-015ЭТ	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

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



**12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ,
ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"**

www.transcaspian.az

TRANSCASPIAN

**13-15 ИЮНЯ 2013
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН**



Организаторы



Тел.: +994 12 404 10 00
Факс: +994 12 404 10 01
E-mail: transport@iteca.az

Место проведения

BAKU
EXPO CENTER



www.facebook.com/TransCaspian



РЕОН ТЕХНО

ООО «Реон-Техно» - производитель и поставщик запасных частей для подвижного состава и железнодорожной техники в России и странах СНГ.

ООО «Реон-Техно» изготавливает запасные части следующих серий:

- контактные узлы 5ТХ.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 3Б-ХХХХХ, 8 ТХ.551.ХХХ, БИЛТ, Т509.ХХ.ХХ.ХХ;
- катушки серий РЭВ 800, КПД, МК и др.;
- гибкие соединения серий КПД, КПП, 5ТХ.551.ХХХ.

А так же контактные узлы, катушки и гибкие соединения к:

- контакторам;
- контроллерам;
- пускателям;
- автоматическим выключателям;
- электропозрузчикам отечественного и болгарского производства;
- подъемным кранам.

Возможно производство запасных частей по Вашим эскизам и чертежам.

ООО «Реон-Техно», 428024, РФ, г.Чебоксары, а/я 50
Тел/Факс (8352) 24-24-40, 24-24-41, 24-24-42, 24-24-43, 24-24-44, 24-24-45
E-mail: manager@reon.ru, ela@reon.ru, kma@reon.ru, market@reon.ru
icq: 496-469-935



MASHMETSNAB

ООО «Машметснаб» поставщик комплектующих и запасных частей к железнодорожной технике

Мы поставляем:

втулки цилиндра
колесные пары
поршни ДВС
чистовые оси

зубчатые колеса трансмиссий

400006 г. Волгоград ул. Серпуховская 24

тел. (8442) 41-41-57

email: sales@mashmetsnab.com

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Натужка КТП 121	шт	511,41	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Натужка МК1	шт	433,77	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Натужка МК2	шт	433,77	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Натужка МК3	шт	433,77	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru
Натужка МК4	шт	433,77	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-44 manager@reon.ru
Натужка РЭВ 811	шт	271,40	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-45 manager@reon.ru
Натужка РЭВ 811Т	шт	402,50	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Натужка РЭВ 830	шт	632,48	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.203	шт	Цена по запросу	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.199	шт	Цена по запросу	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru



ООО "ВагРемСервис"

Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 3Б-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





**VAGON
SERVICE LT**

ОФИС В ЛИТВЕ: STATYBININKU ST. 7, KAUNAS, LITHUANIA. LT-50118
 TEL. +370 60933433, FAX. +370 37711611
 WWW.VAGONSERVICE.LT

Компания "Vagon Service LT":
 Основной вид деятельности - ремонт пассажирских вагонов.

А также:

- Капитальный ремонт генераторов пассажирских вагонов
- Капитальный ремонт самоходного подвижного состава
- Капитальный ремонт подвагонных тележек
- Формирование и ремонт колесных пар
- Полимерное покрытие
- Окрасочно-сушильный комплекс
- Разработка индивидуального дизайна внутреннего интерьера вагона



Ремонт вагонов: качество, рассчитанное на десятилетия!



ФОРПОСТ
 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

Тел.: (342) 2090160, 2169385, 2164767, 2163115
 Факс: (342) 2090160, 2161291
 forpost@forpostperm.ru
 www.forpostperm.ru



Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Ремонт вагонов в РФ и республике Казахстан	договорная	ООО Форпост	(342) 209 0160, 216 9385
Запасные части для грузовых вагонов	договорная	ООО Форпост	(342) 209 0160, 216 9385
Поставка и ремонт колесных пар	договорная	ООО Форпост	(342) 209 0160, 216 9385
Покупка/продажа/аренда вагонов	договорная	ООО Форпост	(342) 209 0160, 216 9385
Регистрация вагонов (в срок от 3 до 7 дней)	договорная	ООО Форпост	(342) 209 0160, 216 9385

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
 ЛОКТРАНССЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества - наш опыт

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

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

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



Серия тепловоза	Вид ремонта	Стоимость ремонта комплектного тепловоза с НДС, с учетом стоимости запасных частей (руб.)
ТГМ-4 (4А, 4Б) (ЦТ-ЦТВР - 409 и Руководство по капитальному и среднему ремонту Людиновского ТРЗ 24.04.02.000-83РК (ТГМ-4))	СР	3 200 000
	КР *	3 780 000
	ТРЗ	2 400 000
ТГМ-6, (6А, 6В, 6Д) (ЦТ-ЦТВР - 409 и Руководство по капитальному и среднему ремонту Людиновского ТРЗ РК 14-12-000-75(ТГМ-6))	СР	4 100 000
	КР *	4 700 000
	ТРЗ	3 600 000
ТЭМ-2 (У, УМ, 15) (ЦТ-ЦТВР - 409 и правила капитального ремонта тепловозов серии ТЭМ-1, ТЭМ-2 ЦТВР- 205)	СР	4 000 000
	КР *	4 550 000
	ТРЗ	3 180 000
* Включает полную замену электропроводки.		
Капитальный ремонт железнодорожных кранов серии КДЭ, КНДЭ, КНЖ с продлением срока службы грузоподъемного механизма. Капитальный ремонт дрезин, автомотрис		
Восстановление (модернизация) электрической схемы с полной заменой электропроводки с выездом к Заказчику. Восстановление отсутствующей схемы тепловоза. Установка АЛСН, УНБМ, БНБ, КЛБ, 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 ТЕПЛОВЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.

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

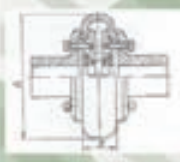
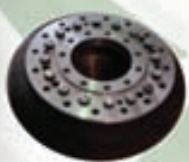
Гарантия на все виды товаров и услуг!

Отсрочка платежа!

Доставка товара любым транспортом!



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	Δ	В		
360x100 мод.Н-304	1250	41.6	4.0	3.6	1.5	360	100	3.5	низкие
500x130 мод.Н-345	4000	20.8	5.5	4.0	2.0	470	130	13.0	

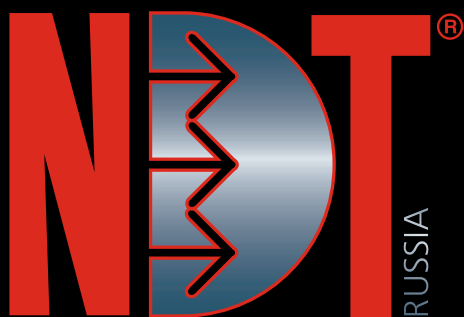
Тел.: (3412) 373-903, 376-919, 379-320



RAILWAYMARKET.RU -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

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	В124-26.00	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



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



Стан-Мет
КОМПАНИЯ

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

г. Нижний Тагил
 Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24
 www.relsy.biz
 E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru
 stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru



Внимание! В продаже появились трамвайные рельсы Т62

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 160х100х10, 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
Противоугон П65, П50 новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98



ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевого инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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



«СТРОЙПУТЬ»

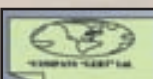
общество с ограниченной ответственностью
Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5
тел/факс: (495) 783-26-68; www.spra.ru
e-mail: spa05@spa05.ru; spa05@inbox.ru

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

Компания «Стройпуть» поставляет материалы и путевого инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ.

Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

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



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: gert1111@yandex.ru, www.gert-td.ru

ООО "РТС"

Продаем!

- рельсы Р65 1 и 2 гр.годности от 24000 р/т
- рельсы Р65 (2012г.в.) - 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением КБ 2240 р/шт
- шпала жб Ш1 1510 р/шт
- накладка 1Р65 - 34000 р/т;
- шуруп путевого 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клеммный с гайкой 45000 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, rtsnn@mail.ru, vspra.ru

Отгрузка со склада
в г. Нижний Новгород

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельс Р-65 1гр. L=12,5м. (400тн)	тн	23 500	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-65 2гр. L=12,5м. (120тн)	тн	18 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-50 1гр. L=12,5м. (100тн)	тн	23 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 с/г (40тн)	тн	24 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 (60тн)	тн.	39 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
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 ДН65	т	35000	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



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

транспортно-логистические услуги



<< СВ ИНВЕСТ >>

141700, М.О., г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, д.4, офис 115
Тел: (916) 170-11-10, (498) 744-67-39. E-mail: vysidorov@yandex.ru

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

Компания ООО "СВ ИНВЕСТ", имеющая значительный опыт железнодорожных перевозок, предлагает услуги по экспедированию Ваших грузов по территории России и СНГ, а также услуги по согласованию планирования перевозок, оптимизации ЖД перевозок. Ставим под погрузку собственные вагоны.



METAPROM.RU/BOARD-RAILWAY

ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ



12-15 ноября 2013

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75

19-я Международная промышленная выставка

Металл-Экспо'2013



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли

МеталлСтройФорум'2013



Международная выставка
оборудования и технологий
для металлургии и металлообработки

МеталлургМаш'2013



Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГМК

МеталлТрансЛогистик'2013

www.metal-expo.ru



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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»



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



Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Щиток ВИЗИОН НБТ-1 Визион	224,55	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Щиток ПРЕМЬЕР 2 НН7 электросварщика	326,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Щиток сварщика с автоматическим затемнением НН12 CRYSTALINE -Универсал	6 852,94	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Очки газосварщика ЗНД2-Г2 АДМИРАЛ	153,52	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Очки защитные УНИВЕРСАЛ-ТИТАН	82,04	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Очки ЛЮЦЕРНА защитные	107,84	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Очки ЭТАЛОН ЗН4 защитные закрытые с непрямой вентиляцией	76,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Очки ПАНОРАМА ЗН11 защитные закрытые с непрямой вентиляцией	145,29	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Очки СУПЕР ПАНОРАМА ЗНГ1 защитные герметичные	297,52	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Беруши ЗМ 1100	7,60	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Беруши ЗМ 1110 со шнурком	16,68	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Беруши ЗМ 1271 со шнурком в контейнере	89,02	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Наушники СОМЗ-1 противoshумные	111,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Наушники СОМЗ-3 противoshумные	135,69	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Наска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная белая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Наска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная оранжевая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЛЕПЕСТОК	11,56	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ	27,75	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор У2-Н	32,65	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки К1	276,44	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки А1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки В1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Патрон марки А1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон марки В1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон марки К1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	88,40	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8101	15,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 8102	22,18	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 8812	39,94	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8822	45,09	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 9312	119,50	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 9322	146,49	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 9332	249,26	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 9914	197,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 9925	279,90	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Полумаска ЗМ 6200	731,28	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон ЗМ серии 6000, 6051	394,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон ЗМ серии 6000, 6057	532,75	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Патрон ЗМ серии 6000, 6059	615,70	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон ЗМ серии 6000, 6054	536,78	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон ЗМ серии 6000, 6075	506,71	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Предфильтр противоаэрозольный ЗМ 5911	112,16	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Держатель предфильтра ЗМ 501	68,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XII ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

29-31 мая 2013



ТЕМАТИКА

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ

РНД-ПАРТНЕР

ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

ООО "ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"

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

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com



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, развеивая 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)

Передача РАО ВСМ «Российским железным дорогам» вызвала подвижки и в смысле фондовых рейтингов этих активов. Так, в декабре 2008 Фонд имущества Санкт-Петербурга продал-таки на торгах 4,78% акций ОАО «Высокоскоростные магистрали», принадлежавших городу. Пакет был реализован физическому лицу за 7,6 млн руб. при начальной цене в 7,4 млн. Характерно, что такая попытка предпринималась уже неоднократно, но сделка не удавалась. Например, в мае 2006 года из-за отсутствия покупателей назначенный аукцион был признан несостоявшимся.

Эксперты объясняли это тем, что, во-первых, доля в менее чем 5% не позволит как-либо влиять на управление компанией, а во-вторых, мало кто из участников рынка верил в состоятельность самого проекта ВСМ. Как видно, ситуация с верой в проект значительно улучшилась.

Попал он и в стратегические государственные планы. В утвержденной Правительством 22 ноября 2008 г. Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года строительство Высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Санкт-Петербург продекларировано в числе приоритетных объектов до 2015 г. Также и в Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, утвержденной 17 июня 2008 г., указывается, что ВСМ Москва–Санкт-Петербург со скоростями до 350 км в час и временем в пути до 2 час. 30 мин. должна быть построена до 2015 г.

Правда, эти и другие стратегии принимались еще до мирового финансового кризиса.

Между тем 21 апреля 2009 г. в ОАО РЖД состоялся Научно-технический совет, посвященный проекту Высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург. Одним из центральных обсуждаемых вопросов оказался многострадальный Новгородский вариант трассы. Помимо старых страстей с Валдайским парком, явились на свет новые проблемы. Например, выяснилось, что в Крестецком районе Новгородской области будущая ВСМ пересекает Невское подземное хранилище газа, существующее с 1975 г. и значительно расширившееся за последние годы. Также за последнее десятилетие на трассе было образовано 17 федеральных и региональных особо охраняемых природных территорий (ООПТ) различной категории. Причем при формировании их границ федеральные органы власти не учитывали ранее принятых решений и полученных согласований прохождения ВСМ в соответствии с изначальным ТЭО. Кроме того, между Москвой и Санкт-Петербургом проектируется скоростная платная автомобильная магистраль — СПАМ, которая на некоторых участках, не мудрствуя лукаво, смело заезжает на ВСМ.

В Твери трасса ВСМ также стала практически совпадать с проектируемой взлетно-посадочной полосой и вообще не согласуется с Генеральным планом развития Тверской области до 2020 года. В связи с этим региональные власти предложили отнести высокоскоростную железную дорогу куда-нибудь подальше. (Совсем как в известной истории с г. Томском, где в XIX веке местные купцы дали инженерам-проектировщикам Транссибирской магистрали взятку, лишь бы только железная дорога обошла город стороной, аргументируя это тем, что «от нее шумно, да и чадить будет». Таким образом город остался вдали от магистрального пути и сам помешал собственному развитию.)

В целом же на техсовете поступило предложение избрать базовым уже не Новгородский, а Западный вариант, который, напомним, до района г. Вышнего Волочка идет на некотором расстоянии почти параллельно действующей линии, а затем выходит на Новгородский. Однако власти Новгорода заявили, что в таком случае, когда ВСМ пройдет на расстоянии 65 км от города, вся эта идея для них становится уже совершенно неинтересной. Да и для экономики дороги лишиться таким образом нескольких процентов пассажиропотока очень нежелательно. Однако важнейшая проблема теперь заключалась в том, что Западный вариант предполагал провести новую работу по землеотводу на расстоянии более чем половины пути — порядка 350 км.

Как водится, после техсовета высказывались разные точки зрения. Одни говорили, что это — полная сдача позиций и теперь волокита по поводу нового землеотвода может длиться вечно, а в отчетах все будет писаться: идут землеустроительные работы, корректируется ТЭО и т. д. Другие возражали, что скоро выйдут Указ Президента и Постановление Правительства, а следовательно, и дело двинется быстро и целенаправленно.

Третьи вообще считали, что до окончания строительства объектов к Зимней Олимпиаде в Сочи в 2014 г. на ВСМ не дадут ни рубля, а что будет потом, гадать еще рано.

Впрочем, раскрытие и обсуждение всех подобных комментариев остается за рамками данной книги. Это — уже современность, а задача ставилась другая — проследить историю проекта. В итоге: нет повести печальнее на свете...

И, тем не менее, основания для оптимизма все-таки есть. Вот какую позицию высказал в одном из первых интервью генеральный директор созданной в 2009 г. в ОАО РЖД в качестве ее филиала Дирекции скоростного сообщения Олег Ульянов: «Наше дело — предложить пассажиру конкурентоспособный продукт, каким и является высокоскорост-

ной поезд. Как известно, сегодня ведутся предпроектные работы по строительству выделенной высокоскоростной трассы между столицами, где поезда будут развивать скорость 300 км/ч и более. Когда нам удастся это сделать, сам менталитет людей станет совершенно другим. В Европе на большие расстояния ходят только высокоскоростные поезда, и пассажиров это устраивает. А ведь и там этот переход происходил не за один год. Я уверен, что отношение к технологии перевозок со временем принципиально изменится и в России. Мы непременно придем к решению, что пассажирское скоростное движение должно быть отделено от грузового. Мировая практика показывает, что многие страны Европы, Азии, особенно Китай, демонстрируют государственную политику строительства абсолютно новых железнодорожных линий, а не восстановления старых. В какой-то мере это понимание должно появиться и у нас.

Так что перспектива соединения Москвы как с близлежащими, так и отдаленными регионами посредством высокоскоростного движения вполне реальна. И программа скоростного движения будет выполняться постепенно и поэтапно до 2030 года».

Генеральный директор ОАО «Скоростные магистрали» Сергей Хронопуло в свою очередь в июле 2009 г. (после трехлетнего молчания) так публично прокомментировал состояние дел в рассматриваемом вопросе: «Работы по созданию ВСМ выполнялись и продолжают выполняться в строгом соответствии с утвержденным президентом ОАО РЖД В.И. Якуниным «Планом-графиком подготовительных мероприятий, предпроектных и проектных работ по реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Санкт-Петербург». Научно-техническим советом ОАО РЖД определен и согласован с причастными органами исполнительной власти субъектов Федерации основной вариант трассы ВСМ по территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. При этом проведена большая работа с более чем 120 организациями по получению требований к прохождению трассы, технических условий на переустройство основных инженерных коммуникаций и информации о реализуемых и перспективных проектах. Правительством Москвы и Санкт-Петербурга одобрены варианты ввода высокоскоростной железнодорожной магистрали в эти города. Решаются архитектурно-планировочные задачи по вокзальным комплексам. Разрабатывается нормативно-техническая документация для организации высокоскоростного движения. С момента создания ОАО «Скоростные магистрали» нашими специалистами изучается и анализируется зарубежный опыт высокоскоростного железнодорожного транспорта, в том числе новейшие разработки. Налажены рабочие отношения со всеми европейскими и азиатскими компаниями, работающими в этом сегменте рынка. На текущий год одной из основных задач является завершение в полном объеме разработки «Обоснования инвестиций в строительство ВСМ Москва–Санкт-Петербург» совместно с ОАО «Ленгипротранс» и департаментами ОАО РЖД».

И в заключение приведем позицию генерального директора ОАО «Ленгипротранс» Вячеслава Рыбкина, высказанную им автору в июле 2009 г.:

- Для меня вопроса о том, быть или не быть в России высокоскоростным железным дорогам, просто не суще-

ствует. У нас самая большая в мире по площади страна, огромные расстояния, неудовлетворительная пока на сегодняшний день транспортная сеть — все это требует высоких скоростей. Заканчивается первое десятилетие 21 века. Прошло уже 45 лет со времени появления первой ВСМ в Японии, почти 30 лет как началось движение по специализированным высокоскоростным трассам в Европе — то есть в государствах, гораздо меньших по площадям, чем Россия, — а у нас до сих пор ничего подобного нет. Мне как гражданину и тем более специалисту осознавать это просто горько и обидно. Поэтому моя позиция совершенно ясна — высокие скорости и современные транспортные технологии у нас должны быть. И мы в Ленгипротрансе приложим все усилия, чтобы активно участвовать в реализации таких планов. А в том, что они будут в нашей стране в обозримой перспективе реализованы — у меня нет никакого сомнения.

- Что же, по Вашему мнению, нужно делать, чтобы ускорить это дело?

— Надо просто начинать. Реально начинать реализацию проекта, принимая необходимые решения на всех соответствующих уровнях и опираясь на все то позитивное, что было сделано в предшествующие годы. Мировая история высокоскоростного движения показывает, что, пожалуй, ни в одной стране в начале этого пути не было однозначного понимания по данному вопросу ни у политиков, ни у общественных деятелей, ни у простых граждан. Наряду с положительными оценками высказывались и опасения, протесты, кто-то был серьезно озабочен, кто-то просто мутил воду в личных целях, — все это было, однако когда необходимые процедуры оказывались позади и проекты реализовывались на практике, выводы бывали однозначными, потому что всегда получался серьезный позитивный эффект: и политический, и экономический, и социальный, и технический. Поэтому если мы будем продолжать и дальше забалтывать эту тему, бесконечно и с удовольствием дискутировать по ней, вновь и вновь мусоля всевозможные преимущества и недостатки, то дело, естественно, не продвинется. Надо понимать, что какого-то абсолютного идеала по тем или иным параметрам, будь то техника, экология, экономика и т. д., мы никогда не достигнем. Однако давно очевидно, что плюсов от ВСМ гораздо больше. Поэтому еще раз подчеркиваю, надо начинать и работать. При этом жизнь будет подсказывать и те или иные новые технические решения в этом направлении.

- Сейчас ваш институт что-то делает в этом направлении?

- Мы занимаемся обоснованием инвестиций. Как известно, недавно был рассмотрен вопрос об изменении первоначально избранной трассы. Это связано в первую очередь с тем, что за прошедшее время ряд отведенных земель на Новгородском варианте оказался уже застроенным другими объектами. Вывод очень простой: если мы и дальше будем тянуть, то и на трассе Западного варианта будет происходить то же самое. Поэтому нужно действовать. Ведь возьмите платную скоростную автомагистраль. Там же процесс идет, проходят изыскания. Почему бы ВСМ-то не начать так же проектировать?

- То есть сегодня нужна прежде всего политическая воля?

- Да, безусловно. Необходимы соответствующие решения на уровне президента и правительства. Также, думаю, к этой теме вполне могли бы подключиться и политические партии. Ведь вот время от времени у нас активизируются дискус-



сии по поводу национальной идеи, которая, как многие полагают, должна консолидировать и направить наши усилия в некое благотворное для страны русло. Так почему бы эту национальную идею вместо достаточно абстрактных мессианских теорий и модификаций в традициях «третьего Рима», «почвенничества» или даже некоей «либеральной империи» не обозначить двумя простыми и конкретными словами: высокая скорость. Уже неоднократно говорилось, что ВСМ — это такой комплексный продукт, который можно было бы сравнить в нашей истории с освоением космоса, то есть он позволит сделать очередной инновационный рывок в развитии экономики. Давно и много говорится о необходимости перехода нашего народного хозяйства с сырьевой на обрабатывающую ориентацию. Я убежден, что строительство ВСМ в этом смысле подходит как нельзя лучше. Можно даже сказать, это — наш шанс или один из них. Запуск такого высокотехнологического процесса вызовет массу прорывных решений в нашей промышленности и системные позитивные сдвиги в экономике в целом.

- А кризис? Не помеха?

- Относительно сущности и перспективы развития кризиса, как известно, есть разные мнения — кто рисует график в виде буквы V, кто — W, кто — L и т. д., но, знаете, у меня в этом вопросе имеется собственный взгляд на вещи. Я думаю, что те изменения, которые мы сегодня переживаем, приведут мир к осознанию не просто каких-то очередных встрясок типа «взлет-посадка», а без преувеличения к некоей новой парадигме, а именно к пониманию того, что постарому уже не будет. Наступила новая реальность, новая жизнь, и нужно не ждать, когда она кончится и наступит опять старая экономика с каким-то автоматически запрограммированным подъемом, а адекватно действовать в этой новой реальности. Понимаете, нельзя без конца думать, что мы можем как-то вот так «отрегулировать» экономику, что будем иметь и тратить больше, чем произвели, заработали, открыли, построили и т. д. Нельзя без конца жить в условиях всяческих кредитно-финансовых пирамид и надеяться на этот неиссякаемый источник всеобщего благосостояния.

Те виртуальные деньги, которые до сих пор столь активно были задействованы во всем мировом процессе, естественно, могли и создать только виртуальные ценности. Это же закон природы. Но сейчас мир, видимо, подошел к тому состоянию, что чаша переполнена: рынок не может больше переносить то безумное количество так называемых плохих активов, которое было накоплено, и они будут выведены, как шлаки, как некие фантомы, делающие лишь видимость благополучия.

Сегодня нужно всем привыкать к необходимости повышения конкурентоспособности производства, внедрению инноваций, максимальной ориентации на здоровый платежеспособный спрос и т. д. Экономика должна переформатироваться и все люди привыкнуть к осознанию, что теперь, во всяком случае в обозримой перспективе — а это два-три поколения — они будут получать то, что реально заработают. И ВСМ в этом смысле представляют собой во всем мире совершенно успешные бизнес-проекты, которые, несомненно, будут востребованы и далее. Очень надеюсь, что таким же путем пойдет и Россия.

Causa prima

Итак, почему же проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва потерпел неудачу или, по крайней мере, не был реализо-

ван в те сроки, в которые задумывался? Простейший ответ на этот вопрос некоторые находят в том, что вся эта затея изначально задумывалась как авантюра или даже преднамеренная афера. Один из непосредственных участников событий, пожелавший остаться инкогнито, высказал автору свое убеждение, что проект ВСМ являлся некоей «дымовой завесой», устроенной рядом деятелей для того, чтобы совсем в другом месте, как выразился этот человек, «шел процесс первоначального накопления». Следовательно, проект изначально был обречен на запрограммированный провал.

Что думали по этому поводу другие герои данной истории? Лев Данильчик: «Я совершенно убежден, что никакой завесы там не было, и проект задумывался как вполне реальный. Он ведь возник и развивался не где-то в кулуарах, а являлся вполне объективной потребностью развития железнодорожного транспорта, вызревал в МПС, в Госкомитете по науке и технике, сколько проходил потом всяких инстанций, экспертиз, гласных обсуждений, конференций и т. д. Я лично нигде не почувствовал на всем протяжении проекта, что это какая-то афера. Думаю, что и Большаков, конечно же, не взялся бы за это дело, если бы что-то увидел неладное — уж не пошел бы мальчишкой для битья, так сказать. Мы всегда относились к проекту совершенно серьезно, были по-настоящему увлечены этим делом».

Вот мнение Анатолия Зайцева: «Насчет какого-то первоначального накопления — это совершенная глупость. Накопить там было просто не с чего. И никакой аферы там тоже не существовало. Это совершенно нормальный проект, он честно делался, и не вина тех людей, которые этим занимались, что так все вышло. Мы же, члены совета директоров, например, никогда ни копейки не получили, никогда. Почему? Потому что выхода продукции не было. Прибыли-то не было, а платить можно лишь с каких-то уже заработанных денег. Вот если бы пошло так: участок — капитализация, участок — капитализация, тогда, конечно, можно было бы и что-то уже зарабатывать. Я на этот счет всегда шучу, что как в юности работал на трех работах, чтобы мало-мальски прокормиться, так и сегодня, уже в солидном возрасте, тоже работаю на трех работах.

Получается, инициатор всего этого «коварного замысла» остался при своих».

А вот что сказал Владимир Воронин: «Насчет некоей дымовой завесы я категорически возражаю. Если же говорить о таких обычных в рынке вещах как рентабельная работа, доход, прибыль и т. д., то, разумеется, это все планировалось, потому что если мы откроем первую страничку закона об акционерных обществах, то увидим, что они создаются именно для получения прибыли. Но говорить, что это был какой-то коварный или жульнический план — совершенно неправильно. Проект строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва не являлся абсолютно никакой авантюрой или аферой века, а был как раз очень своевременным, но, к сожалению, затянувшимся на долгие годы. Мы могли быть первыми. А теперь мы — последние».

И, наконец, мнение Валерия Саввова: «Так могут говорить только люди, которые в этом вообще ничего не понимают или же сегодня просто специально разжигают страсти. Проект начинался системно где-то с 1986–1987 годов. Тогда была государственная плановая экономика.

И сделать что-то без государства, без плановых шагов — было нереально. И вот приняли еще в советское время

программу “Высокоскоростной экологически чистый транспорт” — где тут можно было протащить аферу? Программа дала определенное финансирование, пошли серьезные научные работы. Первым этапом были технико-экономические соображения, то есть к этому делу подходили очень серьезно, и уже на том этапе нужно было ответить — заниматься данной проблемой или нет. Даже до ТЭО еще. Причем ТЭО проходили экономическую экспертизу Госплана, а это было все более чем серьезно. Пришли к рекомендации, что этим нужно заниматься. Мы понимали, что уже очень сильно отстаем от других стран. Были Япония, Франция — реально живой опыт. И мы его внимательно изучали, например, проблемы нормативной базы, землеотводов и т. д. Мы понимали, что без документов уровня президента и правительства решать такие вопросы невозможно. Поэтому инициировались соответствующие меры — шаг за шагом. Протащить как-то что-то непонятно зачем было совершенно невозможно. При этом сделанные шаги являлись правильными и они работают на перспективу. Если бы отводить землю пришлось только сегодня, это было бы в десятки раз дороже и еще проблематичнее».

А почему же тогда все-таки проект не удался? Лев Данильчик ответил коротко: «Изменилась ситуация в народном хозяйстве, в экономике. Упало производство, сократились перевозки, Октябрьская дорога уже не то что не могла обеспечить спрос, а наоборот, стала искать работу. В этот период строить уже стало незачем. А вот сейчас — опять сам Бог велел. Кроме того, надо сказать, что создание РАО ВСМ без ведома МПС — это была, несомненно, сознательная или бессознательная ошибка А.А. Большакова».

Анатолий Зайцев придерживался несколько иного мнения: «Я считаю, что проект не был реализован только потому, что его тормозили такие люди как Фадеев. Он мог бы состояться, если бы с самого начала министр путей сообщения занимал активную позицию поддержки. Ведь в России всегда все зависит от первого лица. Такова наша судьба, таков наш менталитет».

И сегодня тоже все зависит от первого человека. Пока глава государства не скажет “да”, не начнет, так сказать, стучать ботинком по трибуне, мы же видим, ничего не делается. Геннадий Матвеевич до 1996 года очень тесно был связан с первым заместителем председателя Правительства Олегом Николаевичем Сосновцом. Это все видели. Тот бывал у нас на коллегиях, с удовольствием принимал участие в приемах для начальников дорог, и, конечно, раз была такая лично дружба — можно было бы сделать что угодно. Но если министр против, то зачем же вице-премьеру-то напрягаться? А после 1996 года наступила такая неблагоприятная обстановка, что я, будучи министром, за 8 месяцев ничего не смог, естественно, продвинуть, хотя и занимался активно этим делом. Затем пришел Аксенов, но он находился под большим влиянием Фадеева».

В связи с этим автор напрямую задавал Геннадию Матвеевичу вопрос следующего содержания:

— Есть мнение, что это именно Вы явились главной причиной неудачи проекта ВСМ. Не согласны с этим?

— Мне лестно услышать такую оценку. То есть настолько я был всесильный, что мог остановить этот проект. Надо же! Просто приятно это слышать, что я в то время имел такой вес и положение, что мог наложить вето на Указ президента страны. Вот это здорово!

— И больше Вы ничего не ответите?

— А я разве не ответил? То есть, получается, что я имел такую силу, которую не мог преодолеть президент страны.

— Здесь имеется в виду немножко другое: а именно то, что Вы не стали поддерживать своими ресурсами этот проект, поэтому он и захлебнулся. Вы с этим не согласны?

— Поддерживать можно и нужно идущего в правильном направлении.

Это мой принцип. Но если я должен при этом переставлять за него ноги и нести его ношу, то это вряд ли правильно. А в то время ситуация была примерно как раз такая. То есть взять на себя все финансирование, расквартировать всю эту контору и благословить их на что-то там такое. Когда Фадеев стал министром, тогда принимались решения (и это Фадеев принимал, не кто-нибудь, я подчеркиваю), например, уйти от импортной зависимости по подвижному составу. А прежде всего перевести наши ремонтные заводы на свои запасные части. Была программа импортозамещения. Великолукский завод — 250 станков с ЧПУ в то время у них было — какие они запасные части для чехословацких машин стали делать! Мы посадили Чехию сходу, просто сходу посадили.

Вот что было. А Вы сейчас посмотрите — что они делают?! Может быть, крохи чего-то и остались, но там уже, кажется, и забыли, что есть такой завод. Вот и все. На Новочеркасском заводе такие же станки — 4,5 тысячи — их ведь уже в то время разбирали на металлолом. Почему? Зарплату не платили, люди голодные, заказов нет, денег нет. Фадеев приехал — начали, начали, начали. Но там растаскивали деньги, там акционеры были такие, и я на совещании выступал: «Борис Николаевич, единственный отечественный завод у нас остался, мы его теряем, непонятно в чьих он руках!» Кто, чего, почему? Передать МПС! Записали, но законы уже действовали другие. Вот чем Фадеев занимался. А чем они занимались?

А вот мнение Валерия Саввова: «Я могу сказать прямо: у нас и сейчас в стране нет хорошо отлаженных, отработанных форм финансирования таких крупных проектов. Формально государственная поддержка была на самом высочайшем уровне. Но не было должной связи, управляемости проектом вместе с государственным органом — МПС. А это должно было обязательно быть. Даже сейчас для реализации принципов ГЧП у нас нет надлежащей правовой базы, защищающей эту форму».

О ней говорят, а вот реализация пока нереальна. Испанцы строят такой проект чисто с государственным капиталом. Мы не готовы. Испанцы впереди планеты всей только по этой причине — полное государственное финансирование. А потом — отдайте деньги, система возврата. Это вторая причина: до сих пор у нас форма финансирования таких крупных проектов с правовой точки зрения не разработана. В ближайшие годы нужно создать базу, чтобы привлекаемый капитал был защищен. “Возврат и вывоз” капитала должны быть гарантированы — вот что нужно. Должен быть понятен возврат. А если его нет — должно быть государственное финансирование. То есть этих вещей тогда еще не было, и это очень сказывалось». «Был ли проект не ко времени?» — спросил автор. Саввов ответил: «Нет, он был ко времени. Мы 20 лет уже им занимаемся, и слава Богу, что время не потеряно. Оно растянато, но не потеряно. Есть результат. Если сейчас начинать бы с нуля, то это уже все — приехали».

Продолжение следует.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ IRIS — INTERNATIONAL RAILWAY INDUSTRY STANDARD

Всеобщий стандарт качества для железнодорожной промышленности IRIS отвечает на одно из наиболее острых требований современного железнодорожного транспорта — сокращение стоимости за счет более эффективной и результативной обработки по всей цепи железнодорожных поставок.

Международный стандарт железнодорожной промышленности (International Railway Industry Standard, далее — IRIS) был разработан рабочей группой Европейской ассоциации железнодорожной промышленности (UNIFE, а также крупнейшими корпорациями (Alstom Transport, Siemens Transportation Systems, AnsaldoBreda, Bombardier Transportation) и известными производителями оборудования (Harting, Knorr-Bremse, Faiveley Transport, Gutehoffnungshutte Radsatz, Secheron, Voith). Группа IRIS занимается глобальной некоммерческой программой по обеспечению высокого качества в железнодорожной отрасли. Эта работа помогает развитию межнациональной конкуренции компаний, позволяя любому поставщику железнодорожной продукции обеспечивать всемирно признанные уровни качества для железнодорожных узлов и деталей.

Требования общепринятого международного стандарта ISO 9001 (также описывающего требования к системам менеджмента) напрямую не связаны с требованиями железнодорожной промышленности. Поэтому каждая корпорация, работающая в железнодорожной индустрии, самостоятельно выполняет анализ работы, чтобы оценить и утвердить производителей оборудования. Для обеих сторон это весьма дорого, и, кроме того, ответы на почти одинаковые вопросы не приводят к повышению добавленной ценности для потре-

бителей. Таким образом, возникает необходимость в новом стандарте, разработанном специально для железнодорожной отрасли. Все положения ISO 9001 применимы, однако не повторяются полностью в тексте IRIS. Графически сравнение этих двух стандартов представлено на рис. 1.

Усилия группы IRIS направлены на разработку и внедрение всеобщей системы оценки поставщиков, которая включает:

- международный стандарт по требованиям к системам менеджмента предприятий железнодорожной промышленности и полученный на его основе анкетный вопросник для осуществления оценки предприятий;
- процесс оценки с руководящими указаниями по его проведению;
- сетевой портал IRIS (базы данных) и инструмент для проведения аудиторских проверок (программное обеспечение).

Система направлена на глобальное признание и принятие результатов аудиторских проверок, предотвращение многократного контроля и повышения за счет этого эффективности затрат. Группа IRIS стремится обеспечить высокое качество при проведении аудиторских проверок за счет использования требований IRIS. Отчеты и результаты аудиторских проверок следует собирать и хранить в централизованной базе данных.

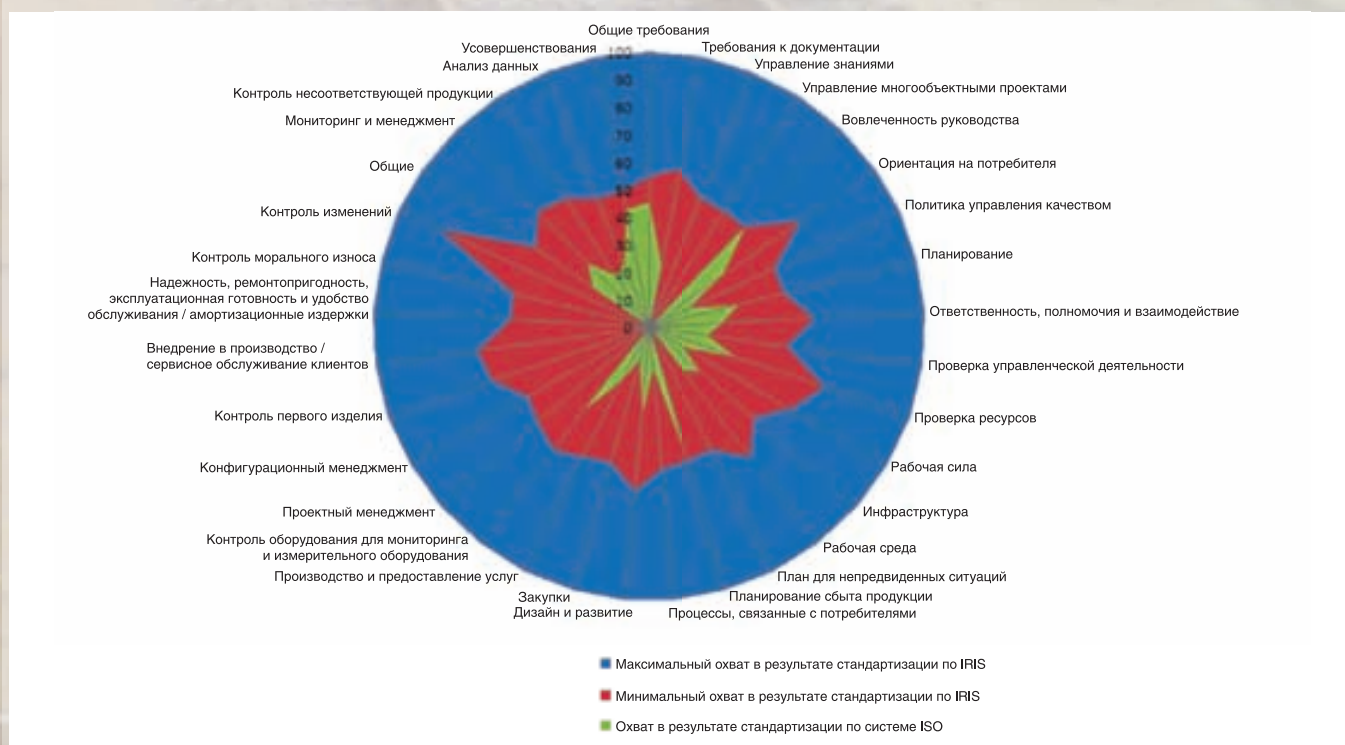


Рис. 1. Сравнение стандартов ISO и IRIS

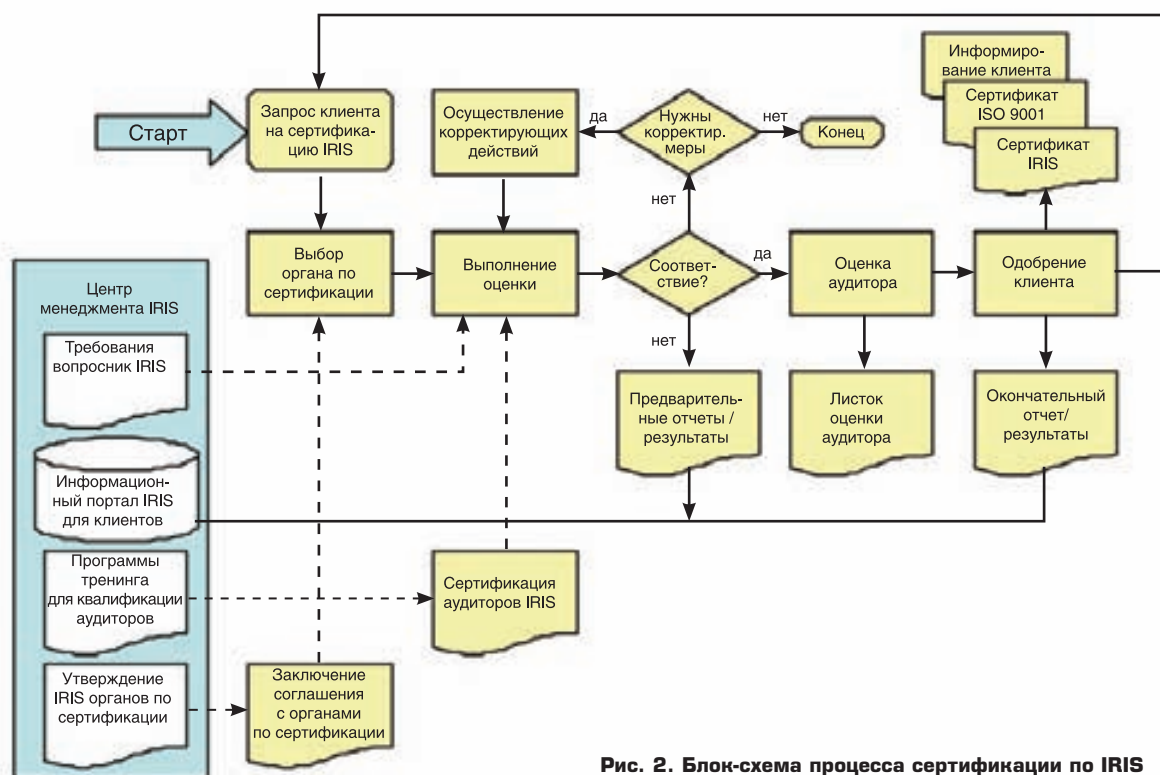


Рис. 2. Блок-схема процесса сертификации по IRIS

Органом, принимающим решение от имени группы IRIS, является Комиссия по регулированию IRIS. Ею руководит менеджер IRIS (при поддержке команды Центра управления IRIS), который использует и формирует группу, несет ответственность за достижение упомянутых выше целей и дальнейшее выполнение и управление всей системой.

Поскольку процесс оценки проводится не самой группой IRIS, он должен выполняться и контролироваться утвержденными и независимыми органами, чтобы гарантировать правомерность процесса сертификации.

Органы по сертификации, утвержденные IRIS, самостоятельно проводят аудиторские проверки на соответствие требованиям системы по запросу любой железнодорожной компании (далее — клиента).

ПРОЦЕСС СЕРТИФИКАЦИИ

Процесс сертификации должен выполняться в соответствии с Руководством № 62 ISO/IEC и Руководящими указаниями IAF по применению Руководства № 62 ISO/IEC:1996. Использование многостороннего подхода к сертификации согласно п. 3.3 Руководства № 62 ISO/IEC:1996 для сертификации IRIS не допускается. Схематично обобщенный процесс сертификации по стандарту IRIS представлен на рис. 2.

ПОДГОТОВКА И ЗАПРОС ДЛЯ СЕРТИФИКАЦИИ IRIS

Общественная секция портала IRIS осуществляет поддержку клиентов в вопросах поиска соответствующей информации для подготовки и запроса сертифицирующего аудита.

Перед локальной оценкой на месте предприятие должно самостоятельно ознакомиться с системой IRIS. Прежде чем обратиться с просьбой о выполнении сертификации,

необходимо провести самооценку и определить степень соответствия собственной системы менеджмента требованиям IRIS.

Все утвержденные органы по сертификации также являются доступными через общественную секцию портала IRIS. Потенциальный клиент, желающий получить сертификат IRIS, может использовать для этого любой орган по сертификации на свое усмотрение.

Вместе с заявлением он должен представить информационный листок с данными. Как только заявление проходит через портал IRIS, электронная почта автоматически пересылает его указанному органу по сертификации.

Вначале клиенту рекомендуется попросить утвержденный орган по сертификации провести подготовительную аудиторскую проверку (преаудит), чтобы идентифицировать потенциальные разрывы (особенно при использовании анкетного опросника) в своей текущей карте процесса и начать реализацию планов улучшающих мероприятий в соответствии с требованиями сертифицирующего аудита. Если клиент нуждается в дополнительной информации о системе IRIS, он должен обратиться в Центр управления IRIS с просьбой о проведении семинара. Важно также обратить внимание на то, чтобы выбранный орган по сертификации и / или вовлеченные аудиторы не использовались прямо или косвенно клиентом в предыдущий трехлетний период и в течение выполнения независимых консультативных или поддерживающих действий IRIS.

Области, подлежащие сертификации, должны быть согласованы между клиентом и органом по сертификации в соответствии с системой оценок IRIS (табл. 1).

Перед началом любой деятельности по аудиторским проверкам клиент обязан заключить письменное соглашение от своего имени с органом по сертификации, которое должно содержать, по крайней мере, следующие положения:



1) орган по сертификации должен быть утвержден группой IRIS и получить право на проведение аудиторских проверок и сертифицирующего аудита. В случае завершения основного соглашения между органом по сертификации и группой IRIS прежде, чем процесс оценки будет выполнен, сертификат IRIS все еще показывает действительную дату, а клиент не имеет права требовать повторной сертификации;

2) клиент согласен, что в случае пропуска по вине клиента следующего подтверждающего аудита или получения отрицательного результата такого аудита действие сертификата IRIS заканчивается и его нельзя использовать ни для каких целей;

3) орган по сертификации обязан и имеет полномочия от клиента на передачу запроса о выдаче сертификата и данных в Центр управления IRIS. Независимо от результатов, полученные в ходе аудиторской проверки данные будут переданы в базу данных Центра управления IRIS для хранения и использования в случае необходимости в соответствии с уровнем доступа к ним;

4) группа IRIS имеет полномочия делать общие заключения относительно выполненных аудиторских проверок, представленных в базе данных в соответствии с уровнем доступа к ним; а IRIS заканчивается и его нельзя использовать ни для каких целей;

3) орган по сертификации обязан и имеет полномочия от клиента на передачу запроса о выдаче сертификата и данных в Центр управления IRIS. Независимо от результатов, полученные в ходе аудиторской проверки данные будут переданы в базу данных Центра управления IRIS для хранения и использования в случае необходимости в соответствии с уровнем доступа к ним;

4) группа IRIS имеет полномочия делать общие заключения относительно выполненных аудиторских проверок, представленных в базе данных в соответствии с уровнем доступа к ним;

5) только клиент может решить, кому (каким клиентам) могут быть предоставлены детальные данные (общие результаты оценки, сообщение по результату 5) только клиент может решить, кому (каким клиентам) могут быть предоставлены детальные данные (общие результаты оценки, сообщение по результатам аудиторских проверок) через базу данных IRIS;

6) клиент согласен внести установленную плату за аудит органу по сертификации;

7) клиент соглашается оплатить работу органа по сертификации и его аудиторов;

8) клиент согласен использовать выбранный язык при проведении аудиторской проверки и для документирования полученных результатов и сообщений;

Таблица 1. Направления сертификации IRIS

№ раз - дела	Наименование — 1-й уровень	№ п/п	Наименование — 2-й уровень
1	Кузов транспортного средства	1.1	Корпус кузова
		1.2	Нижняя рама
		1.3	Пол
		1.4	Деформация кузова
		1.5	Окна
		1.6	Изоляция
		1.7	Окраска и звукоизоляция
		1.8	Установочные / соединительные элементы
2	Сборка кузова	2.1	Сборка передней / задней части кузова
		2.2	Сборка крыши кузова
		2.3	Сборка нижней рамы кузова
		2.4	Сборка боковых стенок кузова
3	Установка	3.1	Моторный отсек
		3.2	Багажный отсек
4	Энергосистема	4.1	Электропитание
		4.2	Выработка электроэнергии
		4.3	Преобразование энергии
		4.4	Рассеивание мощности
		4.5	Аккумуляирование электроэнергии
5	Силовая установка	5.1	Устройства регулирования тяги
		5.2	Коробка передач
		5.3	Тяговый электродвигатель
		5.4	Трансмиссия
		5.5	Силовой преобразователь (инвертор)
6	Вспомогательные системы	6.1	Система воздушного охлаждения
		6.2	Гидравлическая система
		6.3	Вспомогательная электронная система
		6.4	Вспомогательное оборудование
		6.5	Механизм преобразования
		6.6	Низковольтный источник / батарея
		6.7	Специальное вспомогательное оборудование
		6.8	Оборудование электрической батареи
		6.9	Система внешних источников напряжения
		6.10	Система охлаждения двигателя
		6.11	Система пожарной безопасности
		6.12	Оборудование для очистки
		6.13	Устройства звукового сигнала, смазки
7	Тормозная система	7.1	Система управления тормозами
		7.2	Устройства трения в подшипниках
		7.3	Устройства регулировки давления тормозов
		7.4	Устройства электромагнитного торможения
		7.5	Устройства экстренного торможения
		7.6	Устройства индукционного торможения

№ раз - дела	Наименование — 1-й уровень	№ п/п	Наименование — 2-й уровень
8	Оборудование салона	8.1	Архитектура салона
		8.2	Оборудование салона
		8.3	Разработка дизайна салона
		8.4	Машинный (двигательный) отсек
		8.5	Система обслуживания
9	Блок управления транспорт ☒ ным средством	9.1	ETCS (Европейская система управления движением поездов)
		9.2	TCMS (Система текущего управления рабочей нагрузкой)
		9.3	Пол
		9.4	Деформация кузова
		9.5	Окна
		9.6	Изоляция
		9.7	Окраска и звукоизоляция
		9.8	Система, устройство сбора данных
		9.9	Видеонаблюдение
		9.10	Установочные/соединительные элементы
10	Система информирования пас ☒ сажиров	10.1	Общедоступная адресная система
		10.2	Системы сигнализации безопасности
		10.3	Центральное PIS устройство
		10.4	MMI (интерфейс взаимодействия человека с аппаратурой) для информации о поезде / поезде
		10.5	Бронирование мест
		10.6	Билетные автоматы
		10.7	Развлечения
11	Система связи	11.1	Система связи: поезд — придорожная полоса
		11.2	Внутривагонная система связи
12	Прокладывание кабеля, отсеки	12.1	Прокладывание кабеля
		12.2	Отсеки
13	Дверная система	13.1	Внешние двери
		13.2	Внутренние двери
14	Отопление, вентиляция и кон ☒ дitionирование воздуха (HVAC)	14.1	Устройство управления HVAC
		14.2	Система кондиционирования
		14.3	Система отопления
		14.4	Система вентиляции и распределения воздуха
		14.5	Воздухозабор
		14.6	Устройство вытягивания воздуха
		14.7	Система защиты от давления
15	Система отклонения	15.1	Устройство управления отклонениями
		15.2	Система запуска
		15.3	Система отклонения пантографа
		15.4	Отслеживание и обнаружение отклонений
16	Освещение	16.1	Система аварийного освещения
		16.2	Система внешнего освещения
		16.3	Система внутреннего освещения
17	Сцепление	17.1	Переднее сцепление
		17.2	Промежуточное сцепление
		17.3	Аварийное сцепление

9) клиент согласен на прием представителей Центра управления IRIS, наблюдателей или аудиторов органа по сертификации в любое время с предварительным уведомлением.

ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ

Система IRIS предусматривает несколько типов аудиторских проверок.

Первый аудит клиента представляет собой сертификационный аудит. В

случае успешного его прохождения предприятию выдается сертификат IRIS. Получив официальный сертификат, у клиента должен периодически, но не реже одного раза в год, осуществляться т. наз. наблюдательный аудит. После истечения срока действия сертификата IRIS у клиента проводится ресертификационный аудит, который осуществляется для возобновления срока действия сертификата. Если клиент не проходит аудит, аудиторскую проверку можно повторить в течение 90 дней (реаудит). Если же клиент не проходит аудит из-за несоответствия обязательным требованиям опросника, процесс сертификации должен начаться вновь с нового запроса.

После рассмотрения запроса весь процесс оценки должен повториться снова.

При проведении наблюдательного аудита, как минимум, необходимо выполнение:

- всех требований обязательного опросника;
- требований ISO 9001, предусмотренных для наблюдательного аудита, выполняемого органом по сертификации;
- усовершенствования специфических областей, в которых органом по сертификации были обнаружены несоответствия при предыдущем аудите, если они не были частью реаудита;
- рекомендаций по улучшению специфических областей, в которых были обнаружены несоответствия при наблюдательном аудите.

Поэтому при проведении наблюдательного аудита отчет о проведении прошлого аудита будет сравниваться с получаемыми данными. Результаты, оцениваемые при сравнении, найдут соответствующее отражение в новом отчете о результатах аудита, а множество, которое не было оценено, остается неизменным.

Применение такого компенсационного подхода позволит экономить усилия организаций, устанавливая критический порог $\geq 75\%$, поскольку:

- основные оценки выполнения требований IRIS, показавшие результаты $> 80\%$, могут не подвергаться аудиторским проверкам во время наблюдательных аудитов и будут проверяться только во время ресертификационного аудита (через 3 года);
- основные оценки выполнения требований IRIS, показавшие результаты

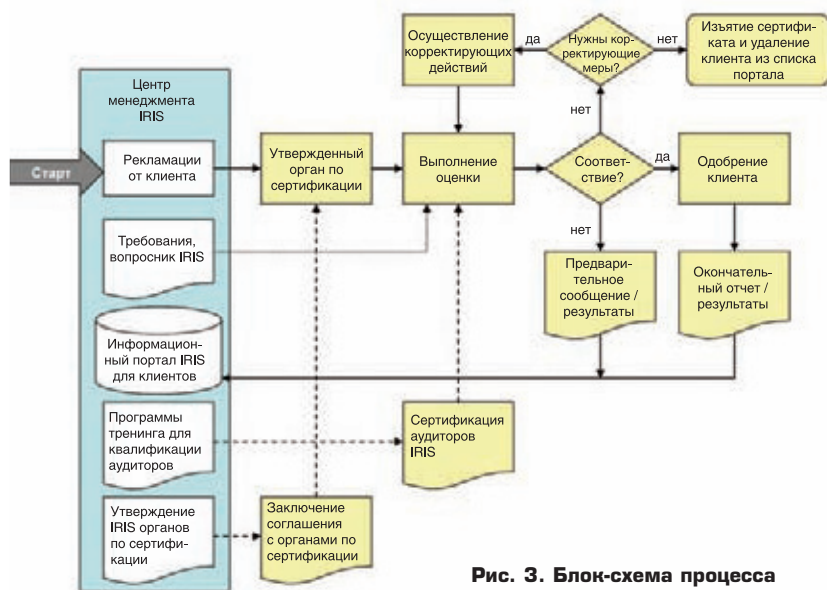


Рис. 3. Блок-схема процесса изъятия сертификата IRIS

оценки между 75% и 80%, будут частично проверяться с целью улучшения связанных процессов и достижения 80% результатов.

Основные направления оценки требований IRIS включают:

- систему менеджмента качества;
- ответственность руководства;
- менеджмент ресурсов;
- процессы жизненного цикла продукции;
- измерение, анализ и улучшение.

Оценка на соответствие требованиям ISO 9001 для органов по сертификации является обязательной.

Оценка базируется на методологии балльной оценки (руководящие указания IRIS), стандартной (требования IRIS) и предписываемой схем проведения оценок (вопросник IRIS).

Для обеспечения органам по сертификации возможности контроля и повышения эффективности работы своих аудиторов клиента просят оценить каждого аудитора отдельно во время проведения аудиторской проверки. Лист с соответствующими оценками аудиторов направляется в портал IRIS.

ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА

Для функциональных подразделений, расположенных отдельно или отдаленно (типа проектных центров, штаб-квартир и центров распределения), осуществляется частичная аудиторская проверка, поскольку они поддерживают работу конкретных участков, но не могут получить от-

дельный сертификат на соответствие выбранному стандарту.

После выполнения аудиторской проверки IRIS орган по сертификации имеет право информировать об этом клиента. По результатам проверки орган по сертификации должен ходатайствовать о выдаче сертификата ISO 9001 или сертифицирующего документа IRIS, соответствующего дате окончания аудиторской проверки (в соответствии с правилами выдачи сертификата ISO 9001). Форма и структура сертификата IRIS утверждаются Центром управления IRIS. Сертификат должен иметь эмблему IRIS. Период действия сертификата IRIS составляет 3 года при условии успешных результатов всех наблюдаемых аудитов за этот период.

Сертификат ISO 9001 выдается независимо от сертификата IRIS в соответствии с правилами Международной организации по сертификации и может быть получен даже при условии невыполнения определенных требований для получения сертификата IRIS.

В случае разветвленной корпорации орган по сертификации должен выдать корпоративный сертификат, включающий сертификаты IRIS для каждого предприятия корпорации. Для выдачи одного корпоративного сертификата IRIS разветвленной корпорации орган по сертификации признает сертификаты IRIS, выданные другими официальными органами по сертификации.

В таких случаях выдача корпоративного сертификата осуществляется органом по сертификации главного офи-

са корпорации.

Портал IRIS содержит диалоговую базу данных, которая обеспечивает всю необходимую и важную информацию о результатах проверок.

Только члены IRIS (группа IRIS, корпорации, клиенты, органы по сертификации и т. д.) получают доступ к результатам проверок.

На первом уровне из базы данных доступны лишь общие данные относительно результатов проверок, такие как:

- общая информация о клиенте (имя, адрес, контактные данные и т. д.);
- статус одобрения;
- законность выдачи сертификата;
- область деятельности клиента.

На втором уровне из базы данных доступны все детальные данные относительно переданных результатов проверок:

- сообщения о результатах проверки;
- соответствующие планы корректирующих действий, включая статус сообщений;
- достигнутые результаты проведенных оценок;
- сертификаты.

ПРОЦЕДУРА ИЗЪЯТИЯ СЕРТИФИКАТА

Центр управления IRIS собирает и анализирует жалобы о клиентах, получивших сертификат согласно принятой системе и не выполняющих требования стандарта. Центр управления отправляет заключение о таких жалобах клиенту и органу по сертификации, который выдал соответствующий сертификат IRIS. Орган по сертификации, в свою очередь, должен проверить такую информацию во время следующей аудиторской проверки.

В случае чрезвычайно серьезных жалоб может быть начат процесс изъятия сертификата IRIS (рис. 3), учитывая также результаты предыдущих аудиторских проверок. Оценка может закончиться понижением уровня клиента (уменьшением оценочного балла, но все же в пределах выше критического значения) или заключением о потребности изъятия сертификата.

Следствием изъятия сертификата IRIS является удаление клиента из списка сертифицированных компаний IRIS.

При этом на другие полученные клиентом сертификаты (например, сертификат ISO 9001), эти меры не распространяются.

Данный стандарт может быть применен для всей цепи поставок изделий подвижного состава. Его цель заключается в создании системы менеджмента бизнеса, которая позволит проводить постоянные улучшения, придавая особое значение предотвращению и сокращению дефектов в цепи поставок. В то время, как требования стандарта ISO касаются только продукции и ее реализации, IRIS предъявляет специфические требования к управлению проектами, частью чего являются подсистемы стратегического управления и менеджмента качества. Внедрение этих подсистем связано с постановкой стратегических целей предприятия, созданием системы измеримых показателей (KPI), на основе которых осуществляется оперативное управление бизнес-процессами и непрерывное совершенствование деятельности предприятия.

Термины и определения

Дополнительно к терминам стандарта ISO, в стандарте IRIS используются следующие определения:

- термин «должен» указывает на принудительное требование;
- термин «следует» указывает на дополнительное требование, необходимое для достижения более высокого уровня эффективности;
- подраздел «примечание» используется с целью улучшения понимания или разъяснения определенного требования;
- термин «аутсорсинг» подразумевает временную передачу полномочий по выполнению определенных задач внешней организации.

Нормативные ссылки

В тексте данного стандарта содержатся ссылки на следующие документы:

- ISO 9000:2000 — Система менеджмента качества. Основные положения и словарь;
- ISO 9001:2000 — Система менеджмента качества. Требования;
- ISO 9004:2000 — Система менеджмента качества. Руководящие указания по улучшению деятельности.

Совместимость с другими системами менеджмента. Несмотря на то, что в стандарте ISO 9001:2000 приводятся требования только для систем менеджмента качества, эти требования применимы для более общей системы менеджмента бизнеса. Все процессы

должны быть объединены в систему менеджмента компании, управляемую при помощи KPI и непрерывно совершенствуемую.

Примечание: в данном стандарте определено, что подобный подход к системе менеджмента компании может быть распространен и на развитие Окружающей среды, Здоровья и Безопасности (Environment, Occupational Health & Safety — EH&S).

Организации следует разработать, документировать, внедрить и поддерживать систему менеджмента EH&S и непрерывно повышать ее результативность в соответствии с требованиями стандартов ISO 14001:2004 и OHSAS 18001.

В процессы системы менеджмента EH&S следует предусматривать такие действия по управлению как обеспечение ресурсами, реализация продукции и измерение выполнения работы.

В том случае, когда организация использует систему аутсорсинга любого процесса, который должен соответствовать требованиям EH&S, организация должна гарантировать возможность управления такими процессами. Управление процессами аутсорсинга должно быть идентифицировано в пределах системы менеджмента EH&S.

Процессный подход

Всякий раз, когда данный стандарт ссылается на «процесс», он должен быть документально оформлен и им следует управлять при помощи соответствующих ключевых показателей деятельности (key performance indicators — KPI).

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

Требования к документации

Дополнительно к требованиям ISO 9001:2000 система менеджмента бизнеса должна включать требования, предъявляемые органами власти.

Организация должна гарантировать доступ персонала к документации системы менеджмента бизнеса, а также его информирование об уместных процедурах.

Управление документами

К внешним документам могут относиться: стандарты, специальные документы компании, нормативные требо-

вания и т. д.

Должна обеспечиваться прослеживаемость выполнения спецификации /требований клиента по всей цепи поставок, включая проектирование, производство и поставку продукции.

Требования клиента могут относиться, например, к обеспечению надежности, готовности, ремонтпригодности и безопасности / стоимости жизненного цикла (RAMS/ LCC) продукции, старению, выполнению специальных процессов, обеспечению запасных частей, весу, шуму.

В организации должен быть предусмотрен процесс своевременного анализа, учета и использования всех технических стандартов / спецификаций клиента и внесения изменений в соответствии с предлагаемым клиентом графиком.

Процесс управления документами может рассматриваться как часть процесса управления изменениями в организации.

Управление знаниями

Наилучшие практики и методы должны документироваться и регулярно обновляться для повышения эффективности процессов организации и производства с точки зрения качества, затрат и выполнения поставок.

Примечание. Управление знаниями может относиться к:

- разработке правил;
- документированию полученных навыков в ходе выполнения проекта, разработанных методов / технических стандартов;
- составлению списка основных несоответствий с требованиями стандартов (операционные процедуры и т. д.);
- документированию полученных производственных навыков, анализа видов и последствий отказов и т. д.

Управление многосторонними проектами

При реализации многосторонних проектов с привлечением многих участников необходимо должным образом документировать и осуществлять соответствующую систему менеджмента бизнеса (например, планирование обеспечения качества проекта), включающую, как минимум:

- эксплуатационные взаимодействия и обязанности (как внутренние, так и с клиентом);
- каналы связи как внутри организации, так и с клиентом (включая об-



ратную связь по результатам работы каждой ответственной стороны);

- распределение работ;
- применяемые процедуры и составляемые отчеты для каждой ответственной стороны.

Должна регулярно оцениваться и повышаться межфункциональная эффективность процесса на соответствующем уровне (например, во время проведения аудиторских проверок, анализов со стороны руководства, анализов процесса, жалоб клиента и т. д.)

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА

Обязательства руководства

Высшее руководство должно анализировать реализацию продукции при вводе в эксплуатацию и на стадии гарантийного обслуживания, а также поддерживать процессы, обеспечивая их результативность и эффективность.

Политика в области качества

Организация должна установить и (по крайней мере) ежегодно изменять бизнес-план, который минимально должен охватывать следующее:

- действия по железнодорожной промышленности;
- миссию и видение компании;
- SWOT-анализ (анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз);
- план по непрерывному снижению рисков;
- маркетинговую и продуктовую стратегии, включая моральный износ;
- производственную стратегию «делать или покупать»;
- способности компании (существующие и будущие);
- планы по разработке новой продукции / процессов;
- цели бизнеса.

Этот план следует составлять в соответствии со структурой всей организации и на этой основе разрабатывать среднесрочные и долгосрочные планы действий.

ПЛАНИРОВАНИЕ

Ответственность и полномочия

Должны быть описаны роли и обязанности персонала для всех процессов, влияющих на удовлетворение потребностей клиента (включая RAMS и особые процессы).

Следует идентифицировать взаимоотношения с клиентом, описать и под-

держивать каналы связи с ним.

Каждый служащий организации имеет право обращать внимание менеджера на любую возникающую проблему /отклонение от требования для принятия соответствующего действия.

Внутренний обмен информацией

Организация должна организовать систему внутреннего обмена информацией от менеджеров к персоналу и наоборот, учитывая:

- политику;
- миссию и видение;
- деятельность компании;
- проблемы, возникающие у клиента.

Управление взаимоотношениями с клиентами

Высшее руководство должно назначить представителя, который, независимо от других обязанностей, должен нести ответственность и иметь полномочия, позволяющие ему:

- гарантировать, что процессы, необходимые для удовлетворения потребностей клиента, разработаны, внедрены и поддерживаются на должном уровне;
- сообщать высшему руководству о ходе выполнения этих процессов и любой потребности в их улучшении;
- контролировать необходимость обучения персонала и уровень качества оказания услуг клиенту.

АНАЛИЗ СО СТОРОНЫ РУКОВОДСТВА

Общие положения

Запланированные интервалы проведения анализа не должны превышать 12 месяцев.

Перед анализом со стороны руководства следует проводить анализы процессов (или совмещать их) и составлять формальные отчеты.

Входной анализ

Дополнительно к требованиям ISO 9001:2000 входной анализ должен включать:

- ключевые вопросы от предыдущих анализов проектов;
- анализ фактических и потенциальных отказов (произошедших в течение ввода в эксплуатацию и гарантийного периода) и их влияния на качество, безопасность или окружающую среду.

Как минимум, должны быть проанализированы следующие ключевые показатели деятельности:

- уровень своевременного получения продукции клиентом;
- уровень несоответствий продукции, обнаруженных клиентом в течение всего жизненного цикла.

Следует также дополнительно проанализировать следующие показатели деятельности предприятия:

- уровень внутренних и внешних несоответствий продукции в течение всего жизненного цикла;
- деятельность поставщика и своевременность поставки продукции;
- время реакции на выявленные клиентом несоответствия (NCR);
- повышение затрат на поддержание уровня качества.

Выходной анализ

Дополнительно к требованиям ISO 9001:2000 выходной анализ должен включать планы по повышению интеграции бизнес-процессов.

Данные по выходному анализу рассматриваются руководством на предмет достижения целей бизнеса, указанных в бизнес-плане, и степени удовлетворения потребностей клиента.

МЕНЕДЖМЕНТ РЕСУРСОВ

Обеспечение ресурсами

Должна быть разработана и документально оформлена процедура, гарантирующая соответствующую готовность персонала, оборудования и т. д. к выполнению текущих и прогнозируемых заказов в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Подготовка

Организация должна установить и обеспечивать документированные процедуры для планирования и выявления потребности в обучении, обеспечении необходимой компетентности персонала, который выполняет операции, связанные с качеством изделия и безопасностью на всех уровнях организации.

Персонал, выполняющий определенные задачи (например, специальные процессы), должен обладать необходимой квалификацией, уделяя особое внимание удовлетворению требований клиента. Система должна поддерживать и совершенствовать квалификацию этого персонала.

Соответствующие правила должны быть разработаны относительно обучения временных рабочих и новых работников организации. Такое обучение должно быть связано, как минимум,

с обеспечением качества продукции, обеспечением охраны окружающей среды, а также вопросов здоровья и безопасности.

Должны быть определены критические действия, затрагивающие вопросы качества продукции и безопасности. Также необходимо вести учет квалификации персонала, несущего ответственность за поддержание и регулярное улучшение этих практик.

Персонал, работа которого может затрагивать качество и безопасность, должен быть информирован о последствиях несоблюдения требований клиента по качеству и безопасности.

ИНФРАСТРУКТУРА

Общие положения

Дополнительно к требованиям ISO 9001:2000 инфраструктура должна включать:

- запланированные действия по обслуживанию;
- упаковку и хранение производственного оборудования / инструментов и измерительного оборудования;
- готовность сменных частей для основного производственного оборудования;
- цели по документированию, оценке и улучшению обслуживания.

Организации следует использовать методы предупредительного обслуживания для постоянного повышения результативности и эффективности использования производственного оборудования.

План в случае непредвиденных ситуаций

Организация должна подготовить планы действий в случае непредвиденных ситуаций для смягчения критического положения из-за прерываний обслуживания, сбоев в цепи поставок, нехватки персонала, отказов основного производственного оборудования и возврата продукции. Такие планы должны учитывать анализ ресурсов и план преодоления непредвиденных ситуаций.

Производственная среда

К факторам, непосредственно влияющим на соответствие продукции, могут относиться температура, влажность, освещенность, чистота, защита от электростатического тока.

Обеспечение безопасности использования продукции и минимизации

потенциального риска для служащих должно осуществляться организацией, особенно при проектировании и разработке, при выполнении производственного процесса.

Организация должна поддерживать порядок, чистоту своих помещений и осуществлять их ремонт в зависимости от требований выполнения производственных процессов.

ПРОЦЕССЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ПРОДУКЦИИ

Определение требований, относящихся к продукции

Должна быть определена общая стоимость по позициям (cost breakdown) продукции. Стоимость по позициям следует использовать с учетом предложений и действий поставщика.

Анализ требований, относящихся к продукции

Должен использоваться многоэтапный подход (включая утвержденных поставщиков). Вопросы управления проектами / разработкой должны быть соответствующим образом представлены во время анализа требований.

Организация должна гарантировать:

- индивидуальную совместимость идентифицированных требований (например, соответствие пункта с пунктом);
- выделение и обновление требований на основании договора;
- оценку и принятие во внимание идентифицированных требований;
- должное представление, понимание и признание требований каждой вовлеченной стороной.

Примечание. Требования действительны для всех стадий поставки продукции клиенту: при участии в тендере, принятии контрактов или заказов, принятии изменений к контрактам или заказам.

Недостатки, обнаруженные в ходе анализа требований, должны фиксироваться и устраняться организацией.

Должны быть идентифицированы, проверены и, по возможности, снижены риски. При необходимости, внутренние службы и клиент должны быть информированы об уровне риска.

С целью исключения рисков и обеспечения правильной реализации проекта / производства продукции следует периодически анализировать следующие аспекты: критические ха-

рактеристики изделия, требования клиента и нормативные требования, область применения, время, стоимость, качество, ресурсы, взаимосвязи, уровень риска, вносимые изменения.

Примечание. Эти требования также применимы к послепродажному обслуживанию.

Менеджмент проектов

Организация должна внедрять управление проектами или процесс разработки новой продукции, используя соответствующие области управления проектами, описывая роли и обязанности проектировщиков, объединяя все необходимые функциональные подразделения организации в многофункциональную проектную команду.

Интегрированный менеджмент

Должен быть разработан интегрированный план выполнения проекта, в котором должны найти отражение вид проекта (например, многосторонний проект, консорциум) и определенные правила его выполнения по всему жизненному циклу, включая план осуществления управления изменениями проекта.

Примечание. В многофункциональную проектную команду обычно включаются представители проектных, производственных, административных подразделений, отделов обеспечения качества, технологической подготовки, технического обслуживания и других служб, а также, при необходимости, представители поставщиков и клиента. Процессы управления проектами или разработки новой продукции могут быть частью процесса реализации продукции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международный стандарт железнодорожной промышленности IRIS — International Railway Industry Standard. Всеобщая система менеджмента бизнеса для железнодорожной промышленности: Брошюра для учебных целей для высшего руководства ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] / Перевод ЗАО «Центр Приоритет». — Режим доступа: <http://www.twirpx.com>.

Подготовил В. А. Сычев

**Материал предоставлен редакцией
журнала "Локомотив-Информ"**

**Продолжение
в следующем номере**

Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
18 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"				
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	2-я сторона обл.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 5)				
Россия	Москва	ООО "Блеквуд Микс"	+7-495-726-58-08, +7-906-087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	1
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	2, 3
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36	4
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	5
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	4
12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				
Азербайджан	Баку	"Iteca Caspian LLC"	+ 994 12 404 10 00/01/31	6
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 7 - 10)				
Литовская Республика	Наунас	VAGON SERVICE LT	+370 60933433; +370 37711611	8
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	9, 10
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	8
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	(48343) 5-24-90, 8-905-521-76-90	7
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Машметснаб"	(8442) 73-06-56	7
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41	9
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	(342) 209 0160, 216 9385	8
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	7
12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Примэкспо"	(812) 380-60-00	11
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 12 - 14)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	(495) 783-26-68	13
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	14
Россия / Московская область	Наро-Фоминск	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	13
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	13
	Нижний Тагил	ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924	12
Транспортно-логистические услуги (стр. 14)				
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41	14
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СВ ИНВЕСТ"	(498) 744-67-39, (916) 170-11-10	14
19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2013				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	15
Сопутствующие товары и услуги (стр. 16, 17)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	16, 17
12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	18
VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "Электроника-Транспорт 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	(495) 287-4412	3-я сторона обл.
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ / СНГ 2013				
Великобритания	Лондон	GLOBAL TRANSPORT FORUM	+44 (0) 20 7045 0900	4-я сторона обл.

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	5 000	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	8 800	10	750
1/2 полосы	180*122	15 400	20	850
Полоса	180*250	25 300	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!

Цены действительны с 01.11.2012г

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.

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



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ/ СНГ

2013 16 – 17 апреля • Москва, Россия

Воспользуйтесь
нашим специальным
предложением и
зарегистрируйте 4
делегатов по цене 3.

www.rail-metro-russia.com



ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ

- Инновационные финансовые стратегии
- Развитие транспортных сетей
- Усовершенствование систем сигнализации
национального и городского транспорта
- Улучшение телекоммуникационных систем
- Укрепление международного сотрудничества
- Развитие подвижного состава
- Интеграция новых технологий
- Определение будущих сетей

Используйте код **RMR13MP1** и получите 10% скидку.

Свяжитесь с нами

+44(0) 20 7045 0900

Julia.bunger@globaltransportforum.com

www.rail-metro-russia.com

“ Прекрасная конференция, включающая в себя великолепную сессию по телекоммуникациям, и, естественно, отличных участников! ”

Александр Адавров, Директор по развитию, ОАО «Российские Железные Дороги»

Поддержка:



Спонсоры:



Партнер:



Спонсорство и участие в выставке: В связи с комплексными планами по развитию железных дорог и метрополитена в регионе, организации находятся в поиске подходящих технологических решений.

Осветите Ваши знания и опыт, а так же наладьте бизнес-контакты с помощью наших эксклюзивных спонсорских предложений.