

# ДЕПО

3 (48) 2013

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

[www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru)

март

*8 праздников  
8 марта!*

Производители железнодорожной продукции и услуг  
Подвижной состав, запчасти, ремонт  
Материалы и оборудование для ВСП  
Транспортно-логистические услуги  
Сопутствующие товары и услуги  
Справочная информация

стр. 1-5

стр. 7-12

стр. 14-16

стр. 18

стр. 18-19

стр. 21-30



И какие же русские не любили быстрой езды?

стр. 21-24

Международный стандарт  
железнодорожной промышленности IRIS

стр. 26-30



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](http://www.transrussia.ru)



Организатор:



При поддержке:



Генеральный спонсор:



## ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

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



Тел./факс: (8412) 35-40-15  
34-35-62

### ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

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

**ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"**  
специализируется на разработке и производстве  
электропневматической аппаратуры:

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

[www.lokomotiv-penza.ru](http://www.lokomotiv-penza.ru)

e-mail: [post@lokomotiv-penza.ru](mailto: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



# Секционные радиаторы: бесперебойная работа тепловозов весь год

**Кратко о предприятии.**

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

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

## **Секционный радиатор как важная составная часть тепловоза**

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

Секционные радиаторы имеют ряд преимуществ перед моноблочными:

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

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

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

Преимущества секционных радиаторов ООО «Завод теплообменного оборудования»:

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

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

## **Исследования и испытания – гарант качества продукции**

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

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

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

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

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

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

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

Стремление к постоянному совершенствованию подтверждается и таким фактами, как:

- в феврале 2012 года был проведен ряд встреч с техническими специалистами и руководством ХК «Лугансктепловоз» с целью обмена опытом. Предприятия планируют большую совместную работу по созданию оптимальной

холодильной шахты для всех типов тепловозов. Она будет отвечать всем требованиям эксплуатирующих организаций;

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

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

### **Неправильная эксплуатация – враг долговечности**

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

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

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

2. Использование загрязненной воды.

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

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

Помимо двух основных существуют и другие ошибки эксплуатации, менее распространенные, но не менее разрушающие. Например, неправильная эксплуатация тепловозов в жаркий период, некорректная транспортировка и монтаж оборудования и т.д.

### **Как продлить жизнь радиатору**

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

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

2) Использовать только очищенные жидкости.

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

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

5) Проводить визуальный осмотр для выявления течи жидкости.

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

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

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

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

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

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

**Телефоны 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](mailto:post@depo-magazine.ru).**

**Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!**

**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.pf>



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), бокования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ, ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, бокования ДБ;
- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А, выключатели педальные ВП;
- колодки клеммные КП (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электрооптики 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 тона БРНТ (ан. YRN3)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Катушка удерживающая	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопrotивление ленточное Т509.73.01.01	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопrotивление 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-30МП	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный ШУ-5АП	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки 0145.917.00.00.000, 0145.845.00.00.000	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36

# ЖЕЛДОРСНАБ

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

**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.zeldorcnaab.ru>, e-mail: [td-zpch@mail.ru](mailto:td-zpch@mail.ru)



## ELHIM-ISKRA JSC®

сайт : [www.elhim-iskra.ru](http://www.elhim-iskra.ru), эл. почта: [iskra-trade@yandex.ru](mailto: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](mailto: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 40ВНЖ300	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
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, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
56PzS(M)-425P	90 KL 375 P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>

**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, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
96V THC -450Ah	48 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>
4V THC -450Ah	2 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a>
			Болгария	+359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>

# 10-12

## АПРЕЛЯ 2013

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

### КРОКУС ЭКСПО МОСКВА

ВЗРАЩАЮЩАЯ  
ТЕХНОЛОГИИ

В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО  
ФОРУМА ЭЛЕКТРОННОЙ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

**E•X•P•O**  
**ELECTRONICA**

 **electrontech**  
EXPO

11-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ  
И МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ИЗДЕЛИЙ ЭЛЕКТРОННОЙ  
И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC



ufi  
Member



При участии:



[www.electrontechexpo.ru](http://www.electrontechexpo.ru)

т. (812) 380 6003/07/00, ф. (812) 380 6001, [electron@primexpo.ru](mailto:electron@primexpo.ru)

## ГЛАВНОЕ – ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РЕМОНТА

**21 февраля 2013** начало работать новое предприятие – вагоноремонтное депо ООО «Сибирская Вагоноремонтная Компания» (дочерняя компания ООО «ЗапСиб-Транссервис»).



**Новое депо призвано стать одним из центров индустриального кластера Южного Кузбасса**

Депо расположено на территории ОАО «ЕВРАЗ ЗСМК» в Новокузнецке – одном из крупнейших грузовых центров страны. Таким образом, безусловным плюсом нового депо является его максимальная близость к потребителям услуг. Это значит, что клиенты ООО «Сибирская Вагоноремонтная Компания» могут добиться снижения тарифа на порожний пробег в ремонт и из ремонта, сократить время непроизводительного простоя подвижного состава в нерабочем парке за счёт уменьшения сроков передислокации вагонов к месту проведения ремонта.

– Строительство вагоноремонтного депо в Новокузнецке для нас было стратегически важным решением с точки зрения места, географического положения, логистики курсирования нашего вагонного парка, – отметил генеральный директор ООО «ЗапСиб-Транссервис» Андрей Муравьев – Я уверен, что в новом депо будет успешно осуществляться ремонт не только нашего вагонного парка, но и сторонних организаций.

Вагоноремонтное депо ООО «Сибирская Вагоноремонтная Компания» – третье частное депо, построенное в Азиатской части России. На его производственных площадях будет обслуживаться как собственный парк головной компании ООО «ЗапСиб-Транссервис», так и сторонних предприятий.

– Создание частных вагоноремонтных предприятий в России только начинает набирать обороты, и это важный и нужный процесс, – отметил заместитель Губернатора Кемеровской области Сергей Кузнецов, – Операторы подвижного со-

става должны иметь собственное депо. Это правильно как с точки зрения обеспечения надежности эксплуатации, так и с позиции экономики предприятия.

Новое депо позволит обеспечивать полный комплекс услуг по ремонту вагонов, а именно:

- плановый ремонт грузового подвижного состава
- ремонт колесных пар вагонов
- модернизация и ремонт узлов и деталей вагонов: ремонт тележек



**Новое депо оснащено современным оборудованием, позволяющим обеспечить высокое качество ремонт**

4-осных грузовых вагонов моделей 18-100, 18-194 и 18-578, тормозных приборов и тормозного оборудования, автосцепочных устройств

- отцепочный ремонт грузового подвижного состава в объеме ТР-1, ТР-2.

Производственные мощности депо позволят ремонтировать в год до 4 000 вагонов и 25 000 колесных пар участкового ремонта. Максимальную

производительность и эффективность нового депо гарантирует современное технологическое оборудование, установленное на всех производственных участках. Ориентируясь на требования клиентов, «Сибирская Вагоноремонтная Компания» заботится о качестве предоставляемых услуг, тщательно контролируя каждый этап производственного процесса.

На Кузбассе ООО «Сибирская Вагоноремонтная Компания» работает с октября 2009. Развитие компании началось с образования производственных участков, в том числе, на территории Гурьевского рудника (ст. Гурьевск), Абагурской обогатительно-агломерационной фабрики (ст. Новокузнецк - Восточный), на производственных площадках №1 (Заводской) и №2 (Кузнецкий) ОАО «ЕВРАЗ ЗСМК». Здесь осуществлялся текущий ремонт подвижного состава в объемах ТР-1 и ТР-2.

Собственное вагоноремонтное депо – результат эволюционного развития ООО «Сибирская Вагоноремонтная Компания». Предприятие уже нала-

живает партнёрские отношения с Тихвинским вагоностроительным заводом для создания сервисного центра по обслуживанию инновационных вагонов ТВСЗ. Следующим шагом в развитии «Сибирской Вагоноремонтной Компании» станет строительство вагонно-колесных мастерских.

**ООО "ЗапСиб-Транссервис"**  
[www.zsts.ru](http://www.zsts.ru)  
 т.: (383) 335-80-79

**Компания ООО "ЗапСиб-Транссервис" приобретает:**

Наименование	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Колесная пара (РУ-1Ш-975-ГОСТ)	договорная	ООО "ЗапСиб-Транссервис"	8 (383) 335-80-79, доб. 162
Исключенные из эксплуатации полувагоны	договорная	ООО "ЗапСиб-Транссервис"	8 (383) 335-80-79, доб. 162

**Компания ООО "ЗапСиб-Транссервис" реализует:**

Наименование	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Боковая рама	договорная	ООО "ЗапСиб-Транссервис"	8 (383) 335-80-79, доб. 162
Надрессорная балка	договорная	ООО "ЗапСиб-Транссервис"	8 (383) 335-80-79, доб. 162

**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, ЗА-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидropерeдач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МНПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверильные 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**

 **ООО "ВагРемСервис"**  
 Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 36-А,  
 тел.: +7 (987) 800-13-78 / 79

Организация оказывает услуги по организации деповского 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**



 **ФОРПОСТ**  
 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ  
 Тел.: (342) 2090160, 2169385, 2164767, 2163115  
 Факс: (342) 2090160, 2161291  
[forpost@forpostperm.ru](mailto:forpost@forpostperm.ru)  
[www.forpostperm.ru](http://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**  
**ЛОКТРАНС СЕРВИС**

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества - наш опыт  
 Замена электропроводки тепловозов  
 серии ТГМ-23, ТГМ-40, ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, ТЭМ-18, ТЭМ-7.  
 Установка приборов и систем безопасности.

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

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



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

\* Включает полную замену электропроводки.

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

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



общество с ограниченной ответственностью  
**«СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»**



Некоммерческое партнерство  
 «Предприятий промышленного  
 железнодорожного транспорта»

**МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛОКОМОТИВОВ**

**КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И  
 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ  
 ПРОМЫШЛЕННЫХ  
 ЛОКОМОТИВОВ**

**ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА  
 ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**



модернизированный тепловоз ТГМ-4,  
 собственник ОАО «Уралпромжелездортранс»

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

**ООО «СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»**

624021, Россия, Свердловская область, г. Сысерть, ул. Челюскинцев, д.16, стр.1  
 Тел./факс: 8(343) 380-10-19(26, 27, 29), E-mail: sis-loc-depo@yandex.ru www.slrd.ru

Наименование услуги	Компания	Телефон
Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-6	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-4	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме ТР-3)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме НР)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт УГП 750/202	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт УГП1200/212	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 6ЧН 21/21 (211Д)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (ЗА6Д49)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (7-6Д49)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля Д6	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля Д12	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 1ГД4 (ремонт на заводе-изготовителе)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ПК -5/25	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ПК 35	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ВП 3,5/9	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора КТ6	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТК-23С-01	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТК-18-02	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)

**ООО «РЕМЭЛВТО»**  
Сертификат ISCO № РОСС RU.ЦШ.00.К00270

**Запасные части для тормозной системы, и центральной подвески пассажирских вагонов и электропоездов**  
**Изготовление деталей по чертежам заказчика**

Капитальный ремонт регуляторов выхода штока 102.40.10.001 и 102.40.10.001-01  
Травлеры 022, 017 с последующим испытанием и выдачей сертификата соответствия.

*Поставка электрооборудования Рижского электромеханического завода*

Адрес: 142660, Московская область, Орехово-Зуевский р-н, г. Дрезна ул. Н.М. Зинина д.1  
E-mail: remelauto@narod.ru remelauto@mail.ru, www.remelauto.ru  
Тел. (495) 418-16-48 и (499) 707-71-09

**Производство**

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

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

**MASHMETSNAВ**

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

Мы поставляем:

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

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

 **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!**

 **walther präzision**

**Быстроразъемные соединения БРС**  
для гидравлики, пневматики, охлаждения электроники, налив и опорожнение цистерн. Сделано в Германии.  
**Быстро Рационально Сверхнадёжно**

Быстроразъемные системы: Тел. +7 965 777 00 88, факс: +7 812 318 14 54, sponomarev@walther-praezision.de, skype: ponomarevsergio, www.walther-praezision.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
БРС для пневматики	шт.	от 1000 рублей	Вальтер-Прецизион	+ 7 965 7770088
Быстроразъемы для гидравлики	шт.	от 1000 рублей	Вальтер-Прецизион	+ 7 965 7770089
БРС "сухой разъем" для опорожнения цистерн	шт.	от 30000 рублей	Вальтер-Прецизион	+ 7 965 7770090
Быстроразъемы для сыпучих веществ, замена камлонам	шт.	от 5000 рублей	Вальтер-Прецизион	+ 7 965 7770091
Быстроразъемные соединения для охлаждения	шт.	от 1500 рублей	Вальтер-Прецизион	+ 7 965 7770092

По вопросам приобретения поставляемой продукции обращаться: в ЗАО "МНПП "Техноприбор", тел. +7(499) 181-18-50, +7(499) 181-55-16. Весь товар в наличии, отгрузка со складов в Москве и Ижевске.		Цена с НДС (руб)
Головка кардана	A36-C2	1050
Диск фрикционный	TЭM2.85.10.046	1050
наличник	TЭ3.17.091-1 (TГM3.35.60.117) (TЭM1.35.05.124)	530
наличник	TЭ3.17.13.16 (TГM3.36.60.175)	155
наличник	TЭ.30.35.40.126 (TГM4.35.40.138)	240
наличник	TЭ.30.35.40.127 (TГM4.35.40.139)	160
наличник	TЭ.30.35.40.128 (TГM4.35.40.141)	160
Прокладка	Д50.34.055	60
Прокладка	6Д50.29.018	60
Прокладка	Д100.18.032-1	60
Прокладка	Д50.06.028	60
Прокладка	Д100.34.022	50
Прокладка	Д50.06.018	60
Прокладка	Д50.01.050	63
Чехол утеплительный верхний ТЭМ2	TЭM2У.10.55.011	6200
Чехол утеплительный боковой ТЭМ2	TЭM2У.10.55.012	6500
Чехол на опору ТЭМ2	TЭM1.35.50.014	1000
Чехол утеплительный ТГМ4	4.10.90.010 (4.10.90.020)	6500
Калорифер	TЭM2.10.70.020	16000
Валик	TЭ3.14.1295 (TЭM2У.35.30.102-02),(TЭM2.35.30.1004)	920
Валик	TЭM2.35.30.1003 (TЭM2У.35.30.102-01)	850
Валик	TЭ3.14.1294 (TЭM2У.35.30.102),(TЭM2У.35.30.102)	850
Вкладыш МОП (ЭД118А)	T584.62.02.00СБ (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. )	3СЛ-2М.150	25000
Скоростемер (2007 г.в.)	3СЛ-2М.150	40000
Скоростемер (2011 г.в.)	3СЛ-2М.150	45000
Вал гибкий	B124-26.00	4700
Комплект РТИ на дизель	6ЧН21/21	4700
Комплект РТИ на дизель	Д50	3500
Комплект РТИ на дизель	3А-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

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



BASPA

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



BINSA



Транспорт

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР  
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ

РНД-партнер

ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

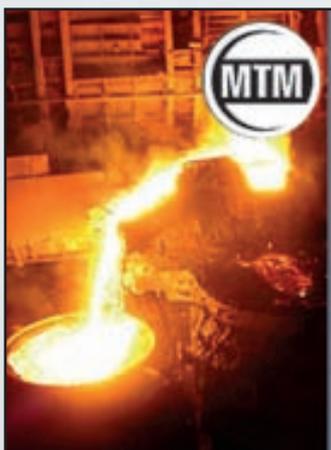
ООО "ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"

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

e-mail: nm@expo-odessa.com

[www.expo-odessa.com](http://www.expo-odessa.com)





## ООО "МеталлТрансМаркет"

г. Москва, тел. (495) 796-89-18, сайт www.metalltm.ru

**Сфера деятельности нашей компании продажа полного ассортимента деталей верхнего строения железнодорожных путей, комплектация строительных объектов трубным прокатом, сортовым и листовым металлопрокатом.**

**Рады предложить Вам:** рельсы: новые, с износом, лежалые; шпалы, межрельсовые соединители, стрелочные переводы, противоугоны, шайбы, накладки, подкладки, костыли железнодорожные, шурупы путевые, болты путевые, гайки, клеммы промежуточные.

**Всегда в наличии: весь ассортимент металлопроката, рельсы Р-50, Р-65, КР-70**

**Наши отличительные черты:**

Гибкая ценовая политика.  
 Комплектация сложных заказов с большим количеством сортамента.  
 Профессиональность, гибкость и оперативность работы персонала.

**Девиз нашей компании:  
 БЫСТРОТА, КАЧЕСТВО,  
 НАДЕЖНОСТЬ!**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы Р-18, Р-24, Р-33 1 гр./новые	т	от 22000/40000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-50, 1 группа износа	т	от 16000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-65, гос.резерв	т	от 28000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-65, 1 группа износа	т	от 15500	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы КР-70, новые	т	от 55000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы КР-100, новые	т	от 55000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-43, без износа	т	от 19000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Накладка 1Р-50, дем-ж	шт	900 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Накладка 2Р-65, дем-ж	шт	700 р. шт.	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Подкладка КБ 65, новая	шт	460 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18

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: gert111@yandex.ru, www.gert-td.ru

### ООО "РТС"

**Продаем!**

- рельсы Р65 1 и 2 гр.днотности 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 путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клеммный с гайкой 45000 р/т
- прокладка ЦП143 - 15р/шт; ЦП328 -18р/ш и др. месп

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

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



**«СТРОЙПУТЬ»**  
общество с ограниченной ответственностью  
Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5  
тел./факс: (495) 783-26-68; www.spra.ru  
e-mail: spa05@spra05.ru; spa05@inbox.ru

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

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

**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



Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
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
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
Колоднa вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95



**WWW.TRANSDETAL.RU**  
**INFO@TRANSDETAL.RU**

**ВСЕГДА В НАЛИЧИИ**  
РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

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

**Преимуществами нашей компании являются:**

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

**Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):**

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

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



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

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



**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 СА3, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус буксы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатанные, заготовка колёс	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: карнас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98



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](http://www.ndt-russia.ru)

**Организаторы:**



Генеральный партнер:



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

**<< 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.**



сопутствующие товары и услуги

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 противозумные	111,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Наушники СОМЗ-3 противозумные	135,69	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Каска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная белая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Каска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная оранжевая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЛЕПЕСТОК	11,56	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ	27,75	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор У2-К	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

# ЗАО «ЭНЕРСИ»

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



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

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



# 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:



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.

*Окончание, начало в № 5 (20)*

«В чем Вы видите основные причины неудачи проекта?» — такой вопрос был задан и Владимиру Тулаеву. Вот что он ответил: «Первая основная причина — это исторический период, через который проходила страна. Никаких долговременных решений в этот промежуток времени, к сожалению, не принималось, ничего такого не реализовывалось».

Это такая объективная, стратегическая причина. Вторая — противостояние проекту Фадеева и близких к нему людей. Они лично своим неприятием, противоборством, глумлением над проектом, безусловно, во многом способствовали остановке его реализации. Вот две основные причины. К сожалению, проект ВСМ не стал некоей национальной идеей, национальной гордостью для России. Он не стал нашим новым, так сказать, космосом, потянувшим бы за собой целую цепь современных производств, технологий и продуктов. А мог бы стать. При этом то, что было все-таки сделано, создано, возможно было осознать только находясь внутри проекта».

А вот Нигматжан Исингарин придерживался на сей счет несколько иного мнения: «Уехав из Москвы в 1989 г., я продолжал интересоваться темой ВСМ и знал, что от варианта строительства отдельной железнодорожной высокоскоростной магистрали отказались и взяли за основу проект реконструкции и модернизации действующей дороги. Не могу сказать, что именно отказ Фадеева от прежних взглядов сыграл свою решающую роль в том, что проект не состоялся. У Советского Союза в последние годы его существования денег не хватало не только на высокоскоростную магистраль, но и на текущее поддержание экономики, сферы реального производства, уже было не до крупных проектов. После распада СССР в условиях кризиса у России также не было средств строить эту высокоскоростную магистраль, и большая яма рядом с Московским вокзалом в Санкт-Петербурге — свидетельство тому. Мне кажется, просто Геннадий Матвеевич понял, что отдельную железную дорогу построить не удастся и лучше усилия направить на модернизацию действующей магистрали. Главное все-таки было в том, что бесперспективность строительства отдельной магистрали понимали и Фадеев, и даже те, кто пытался реализовать проект на акционерных принципах, получая кредиты Запада».

Наконец, мнение Владимира Воронина: «Я вообще не знаю ни одного крупного проекта за последнее время в нашей стране, который закончился бы благополучно. Наверное, это образ мышления наших чиновников, благодаря которому постоянно везде возникают тупики. Каждый начинает искать прежде всего свою личную выгоду в любом

проекте, и это тормозит дело. А кроме того, у нас привыкли работать все только по команде. И вот пока эта вертикаль разворачивается, время просто уходит. Вот последний свежий пример — Олимпийский Сочи: проспали два года. Просто проспали. Сегодня все делается на бегу и почти так же, как в свое время начиналось все на БАМе. Приняли решение на Съезде, погрузили поезда, повезли, а выгружать некуда. Побросали материалы и оборудование в снег, половина была утрачена. В данной ситуации, разумеется, все несколько иначе, но много и похожего».

Я объясняю это все в большой степени тяжеловесностью нашей системы управления. Вот даже если взять одну компанию ОАО РЖД, то ведь внедрить какие-то новые, разработанные учеными нашими технологии на железной дороге — это очень непросто. В частности, нужно пройти много кругов согласований, на мой взгляд, совершенно пустых и ненужных. При этом все средства централизованы. Если раньше в управлении дороги можно было решить какие-то вопросы, то сегодня их необходимо обязательно согласовать с центральным аппаратом, и не просто с бюджетным комитетом или советом директоров, а пройти массу различных ступенек на этом пути. И в итоге, разработчику остается подчас только сказать: а, пошли вы все! Вот такие общие условия были и у проекта ВСМ».

Итак, какие же можно сделать обобщения относительно причин неудачи проекта? Возьмем, прежде всего, субъективный фактор, роль личности в истории, которую очень часто в марксистских традициях сильно преуменьшают. Такой проект как ВСМ Санкт-Петербург–Москва мог осуществиться в тех непростых условиях только лидер, во-первых, сильный во всех отношениях, во-вторых, публичный, харизматичный, в-третьих, имеющий личную поддержку на самом верху. Все-таки транспортная магистраль под скорость 300–350 км в час между столицами — это очень существенный раздражитель для общества. Он способен вызывать большую симпатию одних слоев населения и столь же резкое противодействие других. При этом российский менталитет таков, что и то и другое, вполне возможно, будет сильнее, необузданнее и даже бессознательнее, чем, например, в западноевропейском обществе. Поэтому проект ВСМ, скорее всего, нуждался в определенном лицетворении. Для его успешности нужен был, соответственно, и такой лидер, который вызывает в публике позитивные по отношению к возглавляемому им делу настроения: доверие, уважение, интерес и т. д.

Геннадий Фадеев обладал и соответствующей высотой общественного положения, и твердостью характера, и мас-

штабностью натуры, и работоспособностью, и публичностью. Ведь именно этими его качествами воспользовался президент Владимир Путин, когда достаточно неожиданно для многих поставил Фадеева в январе 2002 г. опять министром путей сообщения. Отрасль нуждалась в коренных преобразованиях, Программа структурной реформы была уже подготовлена и принята в мае 2001 г., и это тоже был существенный раздражающий фактор для общества, которое к этому времени уже устало от реформ.

Фадеев неплохо подходил для первого этапа преобразований, то есть разделения функций государственного управления и хозяйственной деятельности с образованием на базе имущественного комплекса МПС единого хозяйствующего субъекта — акционерного общества со стопроцентным государственным капиталом. Далее для формирования рынков Фадеев как ограниченный в своем менталитете государственный чиновник уже совершенно не годился. Но сначала нужно было сделать первый практический шаг на пути к созданию в отрасли рыночной среды, стронуть эту неподъемную машину с места, нейтрализовать сопротивление реакционеров, консерваторов и популистов, — и Фадеев справился с данной исторической задачей вполне удовлетворительно (тем более что ему и делать-то самому ничего было не надо, а только прикрывать своим консервативным харизматичным авторитетом прогрессивную работу Владимира Якунина и Анны Беловой). То есть в целом он был все-таки способен идти против некоего течения, используя свои упрямство, искусство политаеса и харизматичность.

Но Фадеев от участия в строительстве ВСМ в конце 1991 г. отказался. При этом он не организовывал проекту какого-то целенаправленного сопротивления, а просто терпеть не мог РАО ВСМ, занимался своими делами и нисколько не тужил от того, что его планы противоречат делу строительства новой магистрали. Конечно, от такой позиции прямые убытки, не говоря уже об упущенной выгоде, для проекта высокоскоростной дороги были налицо, этого отрицать никак нельзя. Особо это коснулось создания высокоскоростного отечественного поезда «Сокол». Нет сомнения, что в принципе он мог бы быть доработан, и Россия обладала бы своим высокоскоростным локомотивостроением.

Но такие вопросы в странах с сильной авторитарной традицией решаются обычно на более высоком уровне, нежели министр путей сообщения, заканчивающий свою карьеру. Значит, ставка была сделана на другой путь развития в этой отрасли, и Фадеев явился лишь инициатором предложения, нашедшего затем общую благоприятную почву, вот и все.

Что же касается строительства самой магистрали, то нужно признать: во время правления Фадеева в 1992–1996 гг. проект хоть и медленнее, чем планировалось, но все-таки продвигался и дело шло своим чередом: выпускались президентские и правительственные решения, формировались имущественный комплекс и финансовые инструменты, разрабатывалось и проходило государственные экспертизы ТЭО (и даже экологическую экспертизу удалось преодолеть, причем явно не без помощи тех сторонников ВСМ, которые работали во властных структурах), заключались договоры, началось строительство вокзального комплекса в Санкт-Петербурге, готовился под непосредственную застройку участок Санкт-Петербург–район Новгорода — то есть вся система реализации проекта в принципе

работала и дело двигалось. Ну, а в 1996–2001 гг. Фадеев вообще не возглавлял МПС и оказывал лишь некоторое косвенное негативное влияние на проект через свои выступления с 1999 г. на коллегии и настраивание против ВСМ министра Н.Е. Аксененко. То есть в целом, лично Геннадий Матвеевич не был в состоянии загубить этот проект. Правильный вывод заключается в другом: Фадеев потенциально мог бы его возглавить и реализовать, но отказался от этого, потому что прямого государственного капитала для такой стройки в то время не было, а иначе работать он не умел и рисковать не стал.

Алексей Алексеевич Большаков тоже являлся сильным лидером в хозяйственном, политическом и общечеловеческом отношении — это несомненно. Но он в силу своей закрытости, непубличности, привычки держаться исключительно в тени не стал тем харизматичным олицетворением проекта, которое было бы способно внести в общество чувство симпатии и доверия, повести за собой, несмотря на все препятствия.

Со стороны, особенно после 1994 г., возникало такое впечатление, что вся эта ВСМ Большакову не очень-то и нужна. Перед широкой публикой он почти совсем не появлялся, в период вице-премьерства никакого видимого участия в проекте не принимал (будто боясь расплескать себя на такие теперь для него мелочи), после ухода из правительства пять лет (с 2000 по 2005 гг.) являлся председателем Наблюдательного совета РАО ВСМ, но ничего знакового и остающегося в памяти людей так и не сделал. И вообще — фигура таинственная. В обществе рассуждали примерно так. Известно, например, что является совладельцем многих активов, во многих советах директоров сидит либо членом, либо председателем — но чем дышит, как живет, чего от него можно ждать — никто толком не знает. Журналисты периодически пытаются взять интервью из первых уст — сплошные уходы от разговора.

Общество хочет задать ему многие вопросы — он не хочет отвечать на них. Мог ли вообще такой человек поднять и вынести на своих плечах проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва в условиях мало-мальски демократических порядков (или беспорядков)? Наверное, нет. Это просто не его стихия.

Если же говорить о других руководителях РАО ВСМ, то Владимир Тулаев всегда производил впечатление человека очень обаятельного, порядочного, делового, открытого, умного, хорошего организатора, но слишком... человеческого для таких задач, требующих поистине нечеловеческих задатков. Трудно представить, например, что Тулаев восхищается методами руководства Бориса Саламбекова или для продления своего нахождения у власти ни с того ни с сего затевает превращение обычной пассажирско-грузовой железнодорожной линии в высокоскоростную магистраль. Тулаев достаточно успешно вел работы до дефолта, и то, что после 1998 года проект ВСМ не был развален, — это тоже, безусловно, его заслуга. Но он не являлся и не стремился быть публичным общественным деятелем национального масштаба. Кстати, придя после РАО ВСМ председателем совета директоров в объединение «Прибор» и занимаясь там стратегическими вопросами, Тулаев за короткое время увеличил реализацию продукции этого предприятия в несколько раз. Однако, скажем так, строить дорогу в условиях землетрясения Владимир Иванович вряд ли в своей деятельности когда-либо планировал.

Много труда и лет жизни положил на этот проект и Валерий Саввов. Он всегда производил впечатление человека честного, трудолюбивого, скромного, очень грамотно-специалиста, опытного организатора, но сам про себя говорил, что он по образованию, воспитанию, жизненному пути и по духу — главный инженер. Это — его удел и дело, к которому он чувствует свое призвание. Саввов, также как и Тулаев, никогда не прятался от журналистов и представителей общественности, но был с ними всегда несколько суховат, официален. При этом он имел полное право полагать, что пиар и даже джиар — это в компании все-таки не совсем его вопросы.

Пришедший в 2005 г. Владимир Воронин являлся, безусловно, интеллектуалом, опытным управленцем и специалистом, а также человеком, искренне увлеченным этим проектом, готовым отдать ему все свои силы и возможности. Однако обещанная ему поддержка Минтранса не состоялась и межведомственные нестыковки просто не позволили Воронину нормально работать и продвигать дело.

Таким образом, в смысле субъективных причин неудачи проекта можно констатировать, что он в итоге не был обеспечен общественным лидером должного уровня и соответствующих такой задаче качеств. Господь Бог предлагал сыграть эту роль Фадееву и Большакову, но они оба с ней не справились. (Тогда он, по всей видимости, решил сделать паузу и подождать, пока объявится новый герой.)

Как обстоит дело с объективными причинами? Президент «Софрерай» Поль Монсерье, выступая на российско-французском коллоквиуме в Национальном собрании Франции в ноябре 1993 г., в частности, сказал, что гарантиями осуществления российского проекта ВСМ является то, что ему «обеспечена мощная политическая поддержка со стороны президента и правительства России», а также то, что Россия располагает необходимыми научными и техническими кадрами, а предприятия оборонного комплекса, на которых осуществляется конверсия, — производственным потенциалом, обеспечивающим возможность производства самой современной и технологически сложной продукции. Призвав французских бизнесменов участвовать в проекте, Монсерье сказал: «Он будет осуществлен в любом случае — с нами или без нас».

И здесь мы подходим к самому глубинному вопросу в рамках строительства высокоскоростных железных дорог — роли в этих процессах государства. Важно констатировать, что с одной стороны, ВСМ должны строиться как бизнес-проекты или не должны создаваться вообще никак, потому что тогда они будут просто тянуть соки из других хозяйствующих субъектов и ничего более. Безусловно, верно и то, что любое решение, принятое государством директивно в обход рынка и его законов, является сжимаемой пружиной, которая когда-нибудь все равно разожмется и больно ударит по любителям прямого государственного вхождения в экономику. Однако, с другой стороны, вне всякого сомнения, участие государства в реализации проектов транспортной инфраструктуры, в частности ВСМ, является вполне определенной, оправданной и необходимой мерой.

Такая ситуация исходит прежде всего из того, что транспортные коммуникации предполагают прохождение по земле большого количества административных образований, частных компаний, особых территорий, угодий и т. д., а поэтому затрагивают интересы множества юридических и физических лиц. При отсутствии указующего перста госу-

дарства все эти субъекты будут неизбежно создавать для строительства ВСМ такие препятствия, которые ни одна коммерческая компания преодолеть просто не в состоянии. Также необходимо соответствующее правовое поле, а это — сфера исключительно государственной компетенции.

Кроме того, объекты транспортной инфраструктуры имеют длительные сроки окупаемости, а поэтому нуждаются в длинных деньгах, то есть долгосрочных инвестициях. Как показал международный опыт, получить их бывает возможно только либо прямо из государственного бюджета с последующими большими сроками возврата капитала, либо путем займа средств под государственные гарантии, либо через различные смешанные варианты так называемого государственно-частного партнерства. То есть в целом здесь нужна поддержка государства идейно-политическая, правовая и экономическая.

Как было дело с проектом ВСМ? Прежде всего, нельзя сказать, что он имел последовательную политическую поддержку руководства страны. Казалось бы, президент подписал два Указа и дал старт проекту. Но тут же выяснилось, что министр путей сообщения при этом то ли обиделся на кого-то, то ли сделал вид, но в проекте не только не участвует, а вообще его на дух не переносит. Однако дела до этого никому нет: живите как хотите, разбирайтесь сами. После Указа № 786 от 17 июля 1992 года ни президент, ни премьер ни разу публично не поддержали сколько-нибудь существенно ВСМ, никак не выражали своего к ней отношения, не помогли бороться в особо трудные моменты с демагогами и популистами.

Разумеется, некоторые аппаратные шаги при этом предпринимались и организационная поддержка оказывалась, однако в этом отношении проекту явно не хватало определенного курирующего высокопоставленного чиновника, которому бы было вменено в обязанность постоянно и целенаправленно заниматься этой стройкой. В связи с этим характерно, что в мае 1995 года руководители 6 субъектов Федерации (Ю.М. Лужков, А.А. Собчак, М.М. Прусак и др.), по которым предполагалось проложить ВСМ, направили письмо премьеру В.С. Черномырдину с просьбой поручить первому вице-премьеру О.Н. Сосковцу возглавить от имени правительства работы по ВСМ. Однако этого сделано не было. Наконец, история с Указом от 1 июля 1998 г. говорит о том, что власть просто бросила этот проект на произвол судьбы еще до дефолта.

Не была обеспечена и достаточная правовая поддержка. Это выразилось в том, что одни нормативные правовые акты предписывали строить магистраль, другие этому прямо препятствовали (например, непродуманное природоохранное законодательство), а третьи создавали в общественном мнении видимость того, что проект вообще закрыт, хотя в действительности это было не так. Также и в части формирования технического нормативного поля для создания ВСМ общее состояние дел оставляло желать со стороны причастных ведомств более целенаправленной и энергичной работы.

Кроме того, правительство не выполнило своих финансово-экономических обязательств. Как уже говорилось, принятый инвестиционный механизм реализации проекта был самим же государством разрушен, образовавшиеся вследствие этого долги РАО ВСМ перед бюджетом оставались несколько лет без покрытия, и нормальная хозяйственная деятельность компании была попросту не-

возможной. И в связи с этим, конечно, трудно было бы объяснить тому же Полю Монсерье, как это вообще возможно со стороны правительства: начать строить в центре Санкт-Петербурга Транспортно-коммерческий комплекс, истратив несколько десятков миллионов долларов из международного кредита — и все бросить. В течение десяти лет работать над отечественным высокоскоростным поездом — и отправить уже вполне готовый экземпляр ржаветь под забор. Спроектировать трассу и выделить под нее уже землю — и ничего не построить. Одной рукой делать новую ВСМ, другой — переделывать из обычной в высокоскоростную совсем для этого не подходящую старую дорогу.

То есть главная причина неудачи проекта ВСМ Санкт-Петербург — Москва заключается в том, что государство не выполнило своих функций в этом проекте. В то же время государство, как и любая другая организация (и даже более того) делает, как правило, только то, что ему в данный момент нужно, и не занимается тем, что не считает актуальным.

На всем протяжении проекта государственные приоритеты менялись в зависимости от политической, экономической и социальной обстановки в стране, и волею судеб проект создания Высокоскоростной железнодорожной магистрали между Санкт-Петербургом и Москвой не стал в данный период приоритетнее других государственных насущных нужд и пристрастий. Попросту говоря, государству, представляющему собой обычно фокус преломления наиболее весомых национальных проблем, потребностей и чаяний, это было в контексте конкретного исторического периода не особенно нужно. Можно ли этот фактор называть вполне объективным? Кому как понравится.

### Эпилог Завтра будет вчера?

Так будут ли в России когда-нибудь высокоскоростные дороги или нет? Ветеран ВСМ Лев Данильчик в книге «История Ленгипротранса», изданной в 2005 году, написал: «Есть мнение, что на решение крупной народно-хозяйственной проблемы у нас уходит полвека. Если брать отсчет с 1965 года — уже прошло 38 лет. Остается 10–12 лет, и это немного.

Но если посмотреть на перспективу развития дороги серьезно, то пора подумать о подготовке строительства ВСМ».

Однако есть точка зрения, что для России, образно говоря, высокоскоростной поезд уже ушел, поскольку ВСМ — это вчерашний день, и если уж приступать к созданию действительно новых транспортных продуктов, надо строить дороги, работающие на принципе магнитного подвешивания, то есть по технологии maglev. Первым, кто стал об этом настойчиво говорить, был опять-таки Анатолий Зайцев — в свое время один из инициаторов строительства в России ВСМ. Так, например, в статье, опубликованной в журнале «РЖД-Партнер» в 2004 году, Зайцев после описания мирового опыта в этой отрасли констатировал: «Сегодня представляется необходимым провести первоначальную исследовательскую работу на предмет целесообразности строительства новой высокоскоростной линии Санкт-Петербург–Москва на принципе магнитной левитации. Следует включить в рабочую группу специалистов российской, немецкой и китайской сторон и продемонстриро-

вать президенту страны, Правительству и общественности как достоинства, так и недостатки проекта при сравнении двух систем. Я убежден, что если первоначальные капиталовложения возмещаются другими полезными свойствами и сокращением эксплуатационных расходов — всегда надо соглашаться с более высокими одновременными расходами. Строить же дорогу, в конкретном случае Москва–Санкт-Петербург, на принципах вчерашнего дня — означает нести уже в ближайшей перспективе гораздо более весомые материальные и моральные потери». И действительно, интерес к магнитному подвесу растет как в мире, так и в России. Например, президенту ОАО РЖД Владимиру Якунину в одном из интервью в 2006 году был задан вопрос: «Мы говорим: железные дороги. А Россия огромная, ехать долго, время теряется. Может быть, это все уже устарело?». Вот что он ответил: «А кто сказал, что через 10 лет не станет прантикой использование поездов на магнитной подушке, которые будут ходить со скоростями, близкими к скорости самолета? Я серьезно говорю. Уже сегодня есть проработки, есть поезда, которые способны двигаться со скоростью 600 км в час. Человек, который поднимается на высоту 12 км, попадает в несвойственную себе среду. А тот, кто движется по земле в поезде, находится в комфортной обстановке, приятной даже с точки зрения чисто физиологической. Поэтому я думаю, что в обществе будущего этому будет уделяться большое внимание».

В январе 2008 г. на заседании Научно-технического совета ОАО РЖД был рассмотрен вопрос выбора на обозримое будущее основного варианта организации в стране высокоскоростного сообщения: на магнитном подвешивании или на традиционной рельсовой колее. Большинство высказалось все-таки за то, чтобы остановить выбор на принципе «колесо–рельс». В том же духе сегодня продолжается и работа над проектом ВСМ Санкт-Петербург–Москва.

А вот Зайцев по-прежнему возмущает спокойствие. В феврале 2009 года он, например, выступил в Совете Федерации РФ с докладом «О необходимости внедрения магнито-левитационной технологии для наземного высокоскоростного транспорта России». Конкретные его предложения были таковы: «Первое, Совету Федерации выступить с законодательной инициативой о создании государственного фонда для развития технологии maglev в конкретных коммерческих проектах. Это, прежде всего, направление Санкт-Петербург–Москва, а также “вылетные” линии на 300–500 км из Москвы и других городов-миллионников. Второе, закрепить законом создание управляющей компании, на которую возложить обязанность и ответственность за решение всего комплекса задач, связанных с технологией maglev».

Летом же 2009 г. по инициативе Зайцева и академика Януша Данилевича на заседаниях Научного совета РАН стала активно обсуждаться новая комплексная инициатива по воссозданию Павловского музыкального вокзала со строительством к нему 37-километровой Царскосельской дороги на магнитном подвесе на маршруте Санкт-Петербург (Общественно-деловой центр «Газпром-сити») — аэропорт Пулково — г. Пушкин — г. Павловск.

Если следовать методике Данильчика, что на решение задачи в России требуется 50 лет, то значит, где-то к 2050-м годам дорога на магнитной подушке будет у нас построена. Однако не окажется ли это к тому времени уже опять вчерашним днем?



# TRANS CASPIAN

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

[www.transcaspian.az](http://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](mailto:transport@iteca.az)

Место проведения

**BAKU**  
EXPO CENTER



[www.facebook.com/TransCaspian](http://www.facebook.com/TransCaspian)

## 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.**

### Управление временем (тайм-менеджмент)

Организация должна гарантировать своевременное завершение проекта за счет определения:

- специфических действий, которые должны быть выполнены для успешного завершения проекта;
- зависимости между отдельными пакетами работ (включая и поставщиков);
- последовательности работ, требующих ресурсов и продолжительного времени;
- критического пути.

Все эти интегрированные работы (включенные в график выполнения проекта) должны регулярно контролироваться и анализироваться, а результаты — документально оформляться. В случае неизбежного отклонения в сроках организация должна установить и осуществлять соответствующие предупреждающие меры, чтобы избежать любых последствий для клиента. Организация не должна самостоятельно изменять график поставки без согласования с клиентом. План проекта должен регулярно анализироваться и обновляться за счет разрабатываемых действий с поставщиками, включая идентификацию и управление временем выполнения заказа в долгосрочном периоде.

### Менеджмент стоимости

Организация должна разработать процесс управления расходами для гарантии того, что проект будет выполнен в пределах бюджета, утвержденного на стадии выбора тендера.

Процесс должен позволять регулярно отслеживать расходы по каждому отдельному пакету работ и по каждому пункту общей поддетальной стоимости, включая также вычисление сметы по завершению проекта.

### Менеджмент качества

Организация должна гарантировать, что процесс выполнения проекта находится в зоне управления (например, за счет соблюдения графика поставок продукции клиенту, соблюдения фаз выполнения отдельных проектных этапов, обеспечения требуемых характеристик продукции).

Должны выполняться следующие задачи:

- идентификация, разъяснение, завершение и контроль;
- валидация и своевременная поставка;
- одобрение продукции клиентом в случае необходимости.

Соответствующие ресурсы должны направляться на выполнение взаимосвязанных действий по решению выявленных проблем.

Должны периодически выполняться анализы по всему жизненному циклу проектной деятельности и документально оформляться их результаты.

Должны осуществляться анализы отдельных стадий выполнения / достижения определенных фаз проекта для оценки степени соответствия, готовности пакета работ к поставке и разрешения начала выполнения следующей стадии работ. Оценка риска и процесс управления возможностями организации должны быть направлены на устранение любой проблемы / отклонения, выявленного с помощью проводимых анализов, и обеспечение выполнения проектного плана и графика. Должна осуществляться оценка проектной деятельности для отслеживания продвижения и результативности с помощью индикаторов деятельности.

### Менеджмент человеческих ресурсов

Требования к менеджменту человеческих ресурсов должны охватывать, как минимум:

- идентификацию, документацию и распределение проектных ролей;
- обязанности и взаимоотношения;
- приобретение соответствующих ресурсов, необходимых для выполнения работ по завершении проекта;
- разработку индивидуальных и командных навыков, необходимых для выполнения проектной деятельности.

### Менеджмент рисков и возможностей

Организация должна гарантировать идентификацию, анализ (количественный и качественный) и, при необходимости, распределение рисков (например, за счет акцептирования, компенсации, передачи, предотвращения).

Ответственность за риск или повышение возможностей должна быть зарегистрирована и сообщена всем соответствующим заинтересованным сторонам.

Результативность плана распределения ответственности должна регулярно подвергаться оценке (например, при осуществлении анализа выполнения проекта).

Результаты оценки риска должны регулярно анализироваться и обновляться в течение выполнения проектной деятельности.

### Менеджмент изменений

Общие положения Организация должна иметь возможность управления и реагирования на изменения процессов, воздействующих на реализацию продукции. Результаты любого изменения, включая изменения, вызванные любым поставщиком, должны подвергаться оценке и проверке. Должны быть разработаны процедуры валидации и одобрения изменений, гарантирующие перед их осуществлением соответствие требованиям клиента. Результаты разработок, касающиеся формы, пригодности и функциональности продукции (включая работоспособность и / или

### Что такое IRIS?

- Международная некоммерческая программа для обеспечения высокого уровня качества в железнодорожной отрасли
- Усиление наднациональной конкуренции за счет предоставления возможности любой компании железнодорожной отрасли получить всеобщее признание уровня качества ее продукции и/или деятельности по техническому обслуживанию и ремонту

долговечность), должны анализироваться и всесторонне оцениваться совместно с клиентом. По требованию клиента для нового вида продукции должна быть выполнена дополнительная проверка / идентификация требований.

Примечание. Любое изменение реализации продукции, затрагивающее требования клиента, требует оповещения об этом клиента и его согласия.

Примечание. Вышеупомянутое требование относится не только к изменению продукции, но и к изменениям производственного процесса.

Примечание. Эти требования дополняют требования п. 7.3.7 стандарта ISO 9001:2000.

#### Управление моральным износом

Организация должна внедрить процесс, гарантирующий для определенного и согласованного жизненного цикла продукции срок пригодности поставленной продукции и запасных частей.

Примечание. Этот процесс может быть частью процесса управления изменениями или процесса управления конфигурацией.

Примечание. Запасные части могут входить в ту же самую конфигурацию продукции или относиться к альтернативным решениям, которые были разработаны, утверждены и одобрены согласно первоначальным требованиям.

#### Планирование проектирования и разработки

Организация должна определить последовательность выполнения задач, этапы, существенные стадии и методы управления конфигурацией.

Для упрощения выполнения проектирования и разработки организация должна, по мере возможности, рассмотреть целесообразность следующих действий и составляющих:

- сосредоточение проектных усилий на основных элементах;
- анализ задач и необходимости каждого элемента;
- ресурсов, необходимых для проектирования и разработки элемента.

Проведение такого анализа следует поручать ответственному лицу, проверяющему содержание проекта, входные данные, планируемые ограничения и условия работы.

По мере необходимости должны исследоваться и разрабатываться концептуальные проекты, например: проект по безопасности, проект по ремонтпригодности и проект по защите окружающей среды.

#### Входные данные для проектирования и разработки

Организация должна гарантировать валидацию новых технологий / новых изделий (разработанных в соответ-

### Почему IRIS?

- Операторы были недовольны качеством некоторого подвижного состава и требовали улучшения качества цепи поставок
- Производители железнодорожных компонентов были недовольны количеством различных требований и аудитов от системных интеграторов подвижного состава и требовали оптимизации

#### IRIS – ответ на эти запросы

ствии с требованиями рынка) перед введением их в проект клиента. Разработка этих новых технологий / новых изделий должна осуществляться в соответствии с требованиями, описанными в данном пункте. Параметры надежности, готовности, ремонтпригодности и безопасности / затраты на жизненный цикл продукции (RAMS / LCC) должны рассматриваться как входные данные для проектирования.

#### Выходные данные проектирования и разработки

Входные данные для производственного процесса (выходные данные проектирования) должны быть выражены в терминах (которые могут быть проверены на соответствие входным проектным требованиям процесса производства) и утверждены. Входные данные для производственного процесса должны включать:

- спецификации и чертежи;
- информацию относительно материалов;
- карты потока / расположения производственного процесса;
- планы управления;
- рабочие инструкции;
- критерии приемки процессов и продукции;
- данные по качеству, измерению, надежности и ремонтпригодности;
- результаты действий по предотвращению возникновения ошибок;
- методы быстрого обнаружения несоответствий продукции / производственного процесса и предложения по их устранению.

#### Анализ проекта и разработки

Дополнительно к требованиям ISO 9001:2000 систематические анализы проекта и разработки должны включать разрешение на переход к следующей стадии проекта и разработки.

#### Преимущества внедрения IRIS

- Стандартные отраслевые требования ведут к улучшению процессов и качества
- Синергический эффект от интегрированного аудита по ISO 9001 и IRIS
- Признанный во всем мире сертификат
- Гарантированная конкурентоспособность в отрасли железнодорожного транспорта;
- Регистрация в качестве организации, сертифицированной IRIS в базе данных UNIFE, к которой имеют доступ все крупные изготовители подвижного состава и железнодорожных материалов

Примечание. Эти анализы проекта / разработки являются частью или входными данными для стадии анализа менеджмента качества. Измерения в указанных стадиях проектирования и разработки следует определять, анализировать и сообщать вместе с итоговыми результатами в качестве входных данных для осуществления анализа со стороны руководства / проекта.

Примечание. Эти измерения включают риски качества, расход, время поставки, критические пути и другие необходимые параметры. Анализ проекта должен также оценивать другие функции, связанные с характеристиками продукции (например, стоимость, ремонтпригодность и эксплуатационную надежность).

#### **Валидация проекта и разработки**

Валидация проекта и разработки должна осуществляться для всех необходимых эксплуатационных условий. Если для верификации и валидации необходимы испытания, они должны быть запланированы, проконтролированы, проанализированы и зарегистрированы с целью гарантии и подтверждения следующего:

- планы испытаний или спецификации идентифицируют проверяемое изделие и необходимые ресурсы, определены цели и условия испытаний, регистрируемые параметры и необходимые критерии приемки;
- процедуры испытаний включают методику проведения, последовательность выполнения и форму регистрации результатов;
- имеется описание необходимого состава (конфигурации) продукции;
- утверждения требований к плану и процедурам испытаний;
- наличия критериев приемки.

#### **Проверка первого изделия (First Article Inspection — FAI)**

Система организации должна содержать документированную процедуру, предусматривающую проверку, верификацию и документирование результатов первого изделия, полученного при выпуске первой партии новой продукции или после любого проведенного изменения, которое лишает законной силы предыдущий результат проверки первого изделия. Впоследствии FAI должна применяться для верификации процесса производства. Процедура FAI должна быть применена также к поставщикам.

#### **Управление конфигурацией**

Организация должна разработать, документировать и поддерживать процесс управления конфигурацией, соответствующий продукции.

Примечание. Управление изменениями проекта и разработки может быть частью управления конфигурацией.

Организации необходимо:

- вначале выполнения контракта определить список изделий (безопасные критические изделия как минимум), включая их составляющие части, конфигурация которых должна быть управляемой; этот список должен быть одобрен клиентом;
- использовать процесс управления изменениями в рамках управления конфигурацией;
- обеспечить прослеживаемость во время производства и выполнения работ.

Примечание. Руководящие указания по управлению конфигурацией приведены в стандарте ISO 10007.

## **Закупки**

#### **Процесс закупок**

Организация должна разработать, документировать и поддерживать процесс закупок продукции.

Для чего организация должна:

- поддерживать в рабочем состоянии список одобренных поставщиков, включая причины их одобрения;
- по мере необходимости гарантировать использование организацией и всеми ее поставщиками специальных процессов закупки, одобренных клиентом;
- гарантировать, что подразделение, несущее ответственность за одобрение системы качества поставщика, имеет полномочия отклонять использование ресурсов.

Организации следует:

- периодически анализировать работу поставщиков по всей цепи поставок; результаты этих анализов можно использовать при установлении уровня осуществляемого контроля;
- определять необходимые действия, предпринимаемые при несоответствии поставок продукции техническим и / или рабочим требованиям.

Примечание. Соответствие требованиям стандарта ISO 9001:2000 — первый шаг к достижению этой цели. Ранжирование поставщиков зависит, например, от качества их деятельности и важности поставляемого из-

делия. Если клиентом не определено иное, поставщики организации должны пройти сертификацию на соответствие требованиям стандарта ISO 9001:2000 и аккредитоваться органом по сертификации.

Организация должна внедрить систему гарантии качества всех закупаемых у поставщиков изделий, включая поставщиков, указанных клиентом, а также всех необходимых материалов (перечень которых предварительно согласован с клиентом).

#### **Информация по закупкам**

Организация должна гарантировать выбор предложения поставщика на основании тщательных предшествующих переговоров. В ходе переговоров необходимо принимать во внимание:

- уровень согласия с информацией по закупкам;
- требования по общей стоимости (включая расходы по жизненному циклу продукции — LCC);
- качество, стоимость продукции и условия предыдущих поставок.

Дополнительно к требованиям стандарта ISO 9001:2000 информация по закупкам должна включать:

- название или другой способ идентификации и необходимые данные по спецификации, чертежам, требованиям к процессам (включая и специальные), а также инструкции по контролю и другие необходимые технические данные;
- требования для проектирования, испытания, экспертизы, осмотра и связанные с ними инструкции для использования в организации;
- требования по испытаниям изделий (например, метод производства, количество, условия хранения) для одобрения проекта, осуществления контроля, проведения исследований или аудиторской проверки;
- требования относительно уведомления поставщика о несоответствующей продукции;
- требования относительно мер для исключения поставок несоответствующего материала;
- требования по согласованию внесимых поставщиком изменений в изделие и / или процесс и, при необходимости, требования по получению одобрения организации;
- право на использование организацией, ее клиентом и органами власти всех средств обслуживания, включенных в заказ, и всех составляемых отчетов;

- требования для поставщика по распространению согласованных условий поставки на своих поставщиков, где это необходимо;
- требования к логистике цепи поставок.

Вся перечисленная выше информация по закупкам должна быть, по возможности, документально оформлена и представлена в заказе / контракте.

**Управление цепочкой поставок**

Поставки должны производиться по графику и соответствовать требованиям к закупкам.

Заказ должен поддерживаться информационной системой, охватывающей всю цепь поставок и гарантирующей доступ клиента к информации о ключевых стадиях производственного процесса и процесса поставок, и обеспечивающей прослеживание хода выполнения заказа.

Организация должна регулярно связываться со своими поставщиками, сообщать им прогноз объема поставок и управлять их возможностями соответственно.

Любые недостатки в поставках должны быть идентифицированы, информация должна быть передана организации вместе с предпринятыми действиями по обеспечению соблюдения графика поставок. Верификация закупленной продукции Действия по верификации закупленной продукции должны включать:

- получение объективного свидетельства качества продукции от поставщика (например, сопроводительной документации, сертификата соответствия, акта об испытании, статистических отчетов, карты управления производственным процессом);
- результаты контроля и аудиторской проверки, проведенной у поставщика;
- анализ необходимой документации;
- контроль продукции после ее получения;
- делегирование поставщику полномочий по контролю продукции или сертификации продукции поставщиком.

Закупленная продукция не должна использоваться / обрабатываться, пока она не будет проверена на соответствие указанным требованиям, если не поступило официального отказа клиента от продукции. В том случае, если организация использует

отчеты о проверке закупленной продукции, форма этих отчетов должна быть определена и согласована с клиентом заранее.

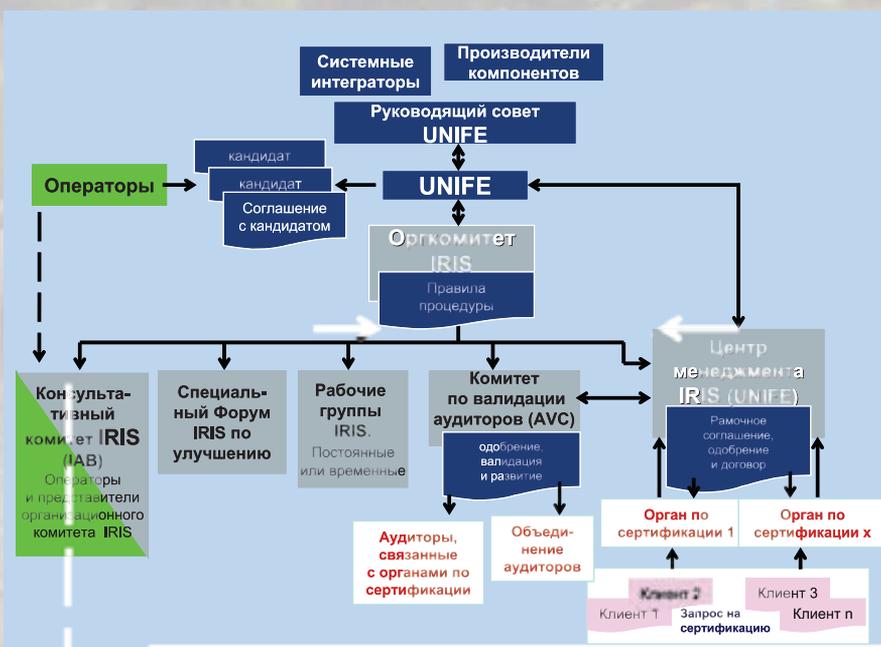
**Производство и обслуживание**

**Составление производственного графика**

Для производственного процесса (включая и производство испытательного оборудования) должен быть разработан график (кратко-, средне- и

долгосрочный), соответствующий требованиям по закупке. График типа «точно в срок» (just-intime), гарантирует доступ клиента к информации о ключевых стадиях производственного процесса, что обеспечивает прослеживание хода выполнения заказа.

Организация должна использовать прогнозы и заказы клиента, обеспечивая регулярное планирование, оценку возможности выполнения и наличие необходимых ресурсов согласно рабочей нагрузке, учитываю-



**Удовлетворение всех требований заинтересованных сторон**

**Операторы**

- получают экономический эффект в результате улучшений по всей цепи поставок от компонентов до систем подвижного состава
- могут полагаться на востребованный, признанный международным сообществом, стандарт для всей отрасли



**Системные интеграторы**

Требования IRIS станут неотъемлемой частью систем менеджмента компаний-участниц в целях:

- повышения качества на различных производственных площадках
- упрощения процесса оценки и одобрения поставщиков
- исключения необходимости проведения аудитов своими силами
- получения доступа к точной и достоверной информации через единую сетевую базу данных IRIS



**Производители компонентов**

- будут иметь возможность вводить и обновлять информацию о себе на платформе IRIS
- информация об успешной сертификации может быть доступна для всех системных интеграторов и потенциальных клиентов

→ Наивысшая открытость

IRIS экономит время и деньги путем проведения совместной сертификации (по ISO 9001 и IRIS).

### Преимущества для железнодорожной отрасли

- Сокращение объема работ и затрат
- Улучшенное качество продукции и эффективность цепи поставок
  - Более точная и достоверная информация об организациях железнодорожной отрасли может быть доступна целевой аудитории
  - Беспристрастная оценка независимыми органами по сертификации
  - Всеобщее признание в железнодорожной отрасли

### Бесприоритетная ситуация для операторов, производителей компонентов и системных интеграторов

щей возможные риски (например, поступление в последний момент дополнительного заказа, отказы поставщика и т. д.). Должны быть идентифицированы проблемные участки в производстве и разработан план улучшающих действий.

### Управление производством и обслуживанием

Дополнительно к требованиям стандарта ISO 9001:2000 порядок управления должен включать ответственных лиц в течение производственного цикла продукции (например, относительно количества деталей, распределения заказов, количества несоответствий продукции); а также свидетельство выполнения всех запланированных производственных и контрольных операций, или иных документированных и утвержденных действий.

### Производственная документация

Производственные действия должны быть выполнены в соответствии с одобренными данными, которые должны содержать, как минимум:

- чертежи, перечень деталей, карту потока производственного процесса с указанием перечня операций, производственные документы (например, производственные планы, маршруты транспортировки, рабочие наряды) и документы для мониторинга и измерения продукции;
- перечень инструментов, список необходимого программного обеспечения для станков с ЧПУ и любые инструкции, связанные с их использованием.

### Управление изменениями производственного процесса

Организация должна разработать, документировать и поддерживать процесс управления изменениями производственного процесса.

Должны быть назначены уполномоченные представители для идентификации и одобрения изменений производственного процесса.

Организация должна идентифицировать и обеспечить выполнение изменений, которых требует клиент и / или органы власти в соответствии с контрактом или нормативными требованиями.

Должны документироваться любые изменения в процессах, производственном оборудовании, инструментах и программном обеспечении.

Результаты изменений в производственных процессах следует анализировать для подтверждения желаемого эффекта без негативных воздействий на качество продукции.

Примечание. Приводимые действия являются частью процесса управления изменениями.

### Обслуживание оборудования и инструментов

Производственное оборудование, инструменты и программное обеспечение должны быть утверждены перед их использованием и периодически должны осматриваться и обслуживаться согласно зарегистрированным процедурам.

Требования по хранению, включая периодические проверки сохранности / условий хранения, должны быть установлены для производственного оборудования или инструментов.

Валидация перед началом серийного производства должна включать верификацию первого изделия, произведенного по данным / спецификации проекта.

### 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 следует

### Область сертификации по IRIS

1. Кузов вагона	11. Система связи
2. Детали кузова вагона	12. Прокладывание кабелей, шкафы управления
3. Система управления (тележки и ходовая часть)	13. Дверная система
4. Система электропитания	14. Отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха (HVAC)
5. Система тяги	15. Система отключения
6. Вспомогательные системы	16. Освещение
7. Тормозная система	17. Сцепка
8. Оборудование салона	18. Подвижной состав
9. Бортовое управление вагоном	19. Сигнальные системы
10. Система информирования пассажиров	20. Единые железнодорожные компоненты

### Общая информация

- Компании обращаются с заявкой на сертификацию в выбранный ими орган по сертификации
- Сертификат IRIS выдается с максимальным сроком действия на три года
- Надзорные аудиты проводятся на регулярной основе минимум один раз в 12 месяцев
- До окончания срока действия компании проходят повторный сертификационный аудит, подтверждающий выданный сертификат IRIS

**Примечание:** процесс сертификации и оценки точно определяется в рамочном Соглашении с органом по сертификации.

## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>18 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"</b>				
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	2-я сторона обл.
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 5)</b>				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	2, 3
Россия	Москва	ООО "Блеквуд Микс"	+7-495-726-58-08, +7-906-087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	5
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	1
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	4
<b>11-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ И МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ИЗДЕЛИЙ ЭЛЕКТРОННОЙ И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ</b>				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	(812) 380-60-03	6
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 7 - 12)</b>				
Ленинградская область	Тосно	Walther-Præzision (Представительство в России и СНГ Пономарев С.Н.)	+7 965 777 00 88, +7 812 318 14 54	11
Литовская Республика	Каунас	UAB Vagonservice service LT	+370 60 933 433, +370 52 131 416	11
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	8, 12
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	9
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	(48343) 5-24-90, 8-905-521-76-90	9
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Машметснаб"	(8442) 73-06-56	11
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЭЛВАТО"	(496) 418-16-49, (495) 647-03-69	11
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	(342) 209 0160, 216 9385	9
Россия, Новосибирская область	Новосибирск	ООО "ЗапСиб-Транссервис"	(383) 335-80-79	7, 8
Россия, Свердловская область	Сысерть	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-25/26/7)	10
<b>12-АЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013</b>				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	13
<b>Материалы и оборудование для ВСП (стр. 14 - 16)</b>				
Россия	Москва	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18	14
		ООО "Стройпуть"	(495) 783-26-68	15
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	15
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	14
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	14
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	15
	Нижний Тагил	ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924	16
<b>Транспортно-логистические услуги (стр. 18)</b>				
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41	18
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СВ ИНВЕСТ"	(498) 744-67-39, (916) 170-11-10	18
<b>Сопутствующие товары и услуги (стр. 18, 19)</b>				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	18, 19
<b>VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"</b>				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	(495) 287-4412	20
<b>12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"</b>				
Азербайджан	Баку	Itesa Caspian LLC	+ 994 12 404 10 00/01/31	25
<b>19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО 2013</b>				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	3-я сторона обл.
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ / СНГ 2013</b>				
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!**

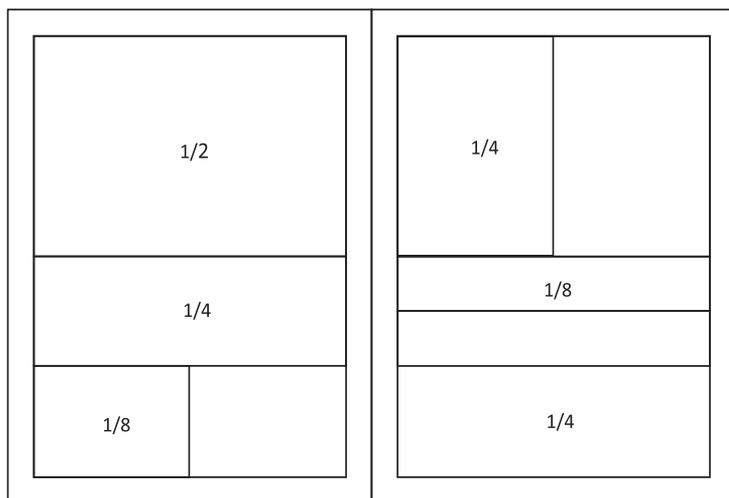
Строчная реклама		
Формат	Цена	Примечание
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)

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	
<b>Разработка баннера</b>		<b>400</b>	

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



**Уважаемые Партнеры!**  
 Для того, чтобы регулярно получать наш журнал, оформите подписку на сайте издания [www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru) в разделе «Партнёрам» или обратитесь в редакцию по телефонам.

**За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.**



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 ГК

**МеталлТрансЛогистик'2013**

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



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

Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»



# ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ/ СНГ

2013 16 – 17 апреля • отель «Балчуг Кемпински» • Москва, Россия

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

[www.rail-metro-russia.com](http://www.rail-metro-russia.com)

ФОРУМ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ / СНГ 2013 РАЗРАБОТАН В  
СОТРУДНИЧЕСТВЕ С РУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ, МОСКОВСКИМ МЕТРОПОЛИТЕНОМ И  
МИНИСТЕРСТВОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ



**Цель:** предоставление платформы для диалога более 200 высокопоставленным представителям железных дорог, метрополитена и правительства по всему региону для совместной работы над ключевыми проектами транспортной инфраструктуры.

Более 50 спикеров- новаторы железнодорожной индустрии, руководящие основными инфраструктурными проектами в регионе СНГ. операторы железнодорожных сетей, управляющие инфраструктурой и подвижным составом, представители государственных ведомств, а так же инвесторы, стоящие за крупнейшими проектами региона.

## Включают:

- **Нигметов Айдар**, руководитель отдела закупок, **Казахстанские Железные Дороги**
- **Хусейнов Игбал**, заместитель председателя правления, **Азербайджанские Железные Дороги**
- **Сергиенко Александр**, директор по внешним связям, **Белорусские Железные Дороги**
- **Букин Олег**, генеральный директор, **Первая Грузовая Компания**
- **Денис Муратов**, генеральный директор, **ОАО «Скоростные магистрали»**
- **Лазарев Андрей Геннадиевич**, главный инженер **Управления объектов**
- **Максим Соколов**, министр, **Министерство Транспорта РФ**
- **Килыбай Нурдаулет**, председатель комитета транспорта и путей сообщения, **Министерство транспорта и коммуникаций республики Казахстан**
- **Ярмалчук Мария**, глава департамента государственно-частного партнерства и инвестиций, **Министерство Экономического Развития РФ**
- **Геннадий Бессонов**, генеральный секретарь, **Координационный Совет по Транссибирским Перевозкам**
- **Валерий Фильченко**, первый заместитель министра государственной экономики, **Правительство Москвы**

ИСПОЛЬЗУЙТЕ КОД RMR13MP1 И ПОЛУЧИТЕ 10% СКИДКУ

+44( 0) 20 7045 0900

[julia.bunger@globaltransportforum.com](mailto:julia.bunger@globaltransportforum.com)

[www.rail-metro-russia.com](http://www.rail-metro-russia.com)



GLOBAL  
TRANSPORT  
FORUM

“ 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.