



Юбилейный номер!

ДЕПО

5 (50) 2013

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

май

Производители железнодорожной
продукции и услуг

стр. 2-7

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 10-14

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 17-23

Транспортно-логистические услуги

стр. 26

Правовые и страховые услуги для
предприятий ж/д транспорта

стр. 26

Сопутствующие товары и услуги

стр. 26-27

Справочная информация

стр. 30-40

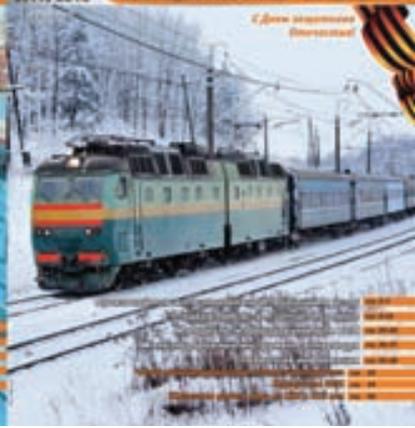
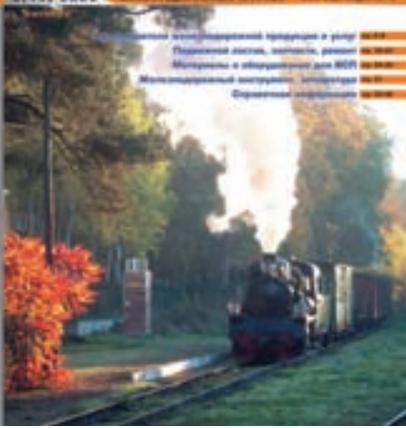
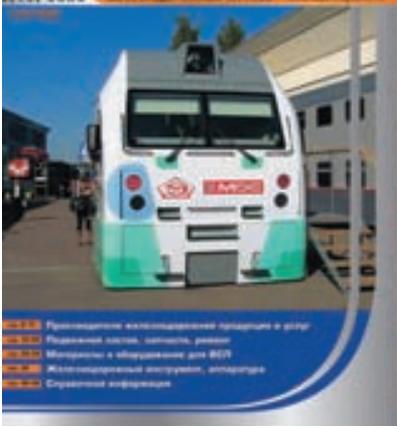
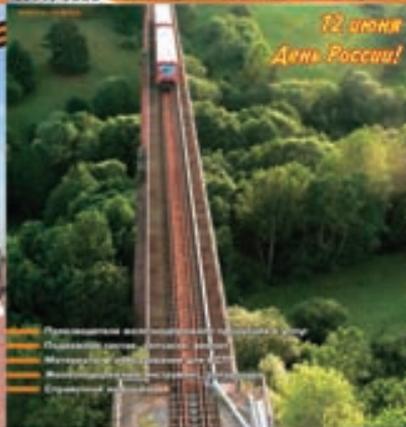
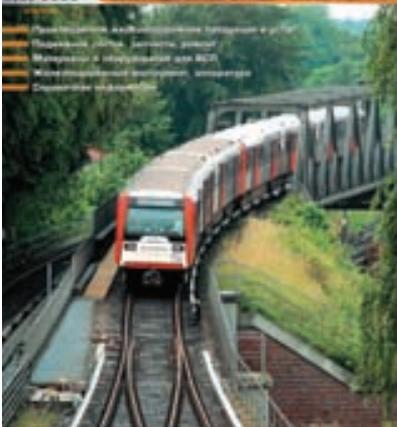
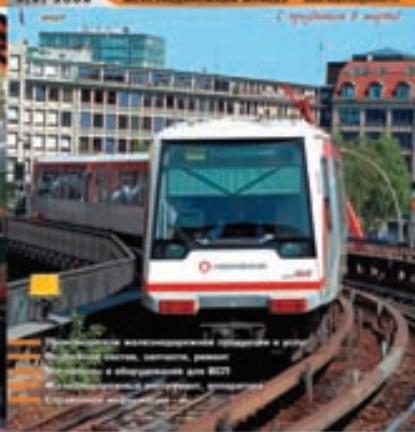
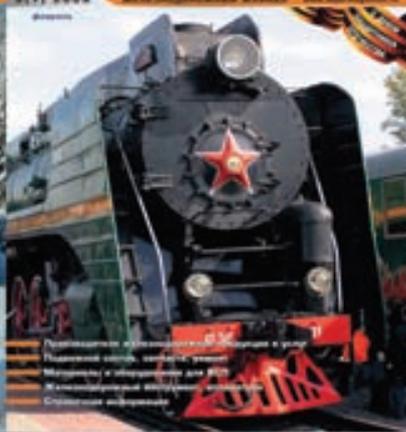
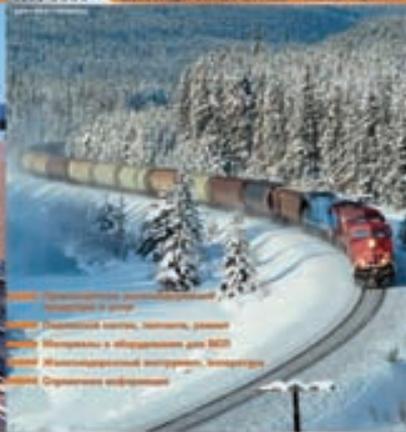
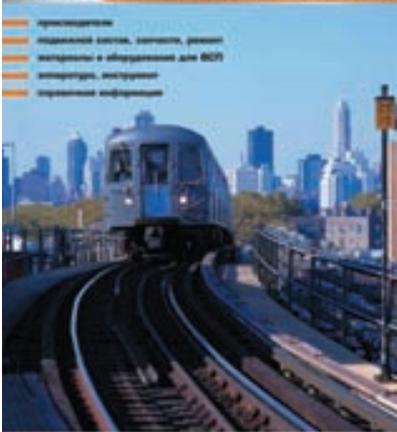
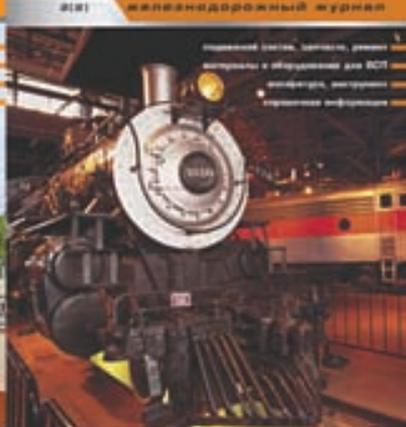
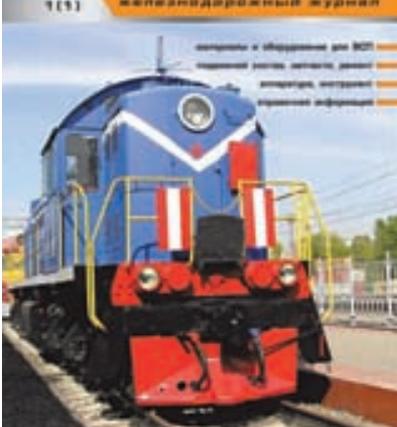
Железные дорожники
о себе и реформах

стр. 30-38

Нам 5 лет!



16+



НАМ 5 ЛЕТ!

Уважаемые читатели!

Перед Вами юбилейный, 50-й номер железнодорожного журнала «ДЕПО».

За 5 лет нам с вами пришлось пережить как всевозможные взлеты и падения, связанные с кризисом 2008г. и с происками недобросовестных конкурентов, так и множество приятных моментов.

За этот период почти **400** предприятий железнодорожной отрасли России, стран СНГ и Восточной Европы воспользовались услугами нашего печатного издания и интернет-портала, многие стали нашими добрыми друзьями и партнерами. Созданный в марте 2011г. каталог компаний на сайте журнала, на сегодняшний день представлен девятью разделами, зарегистрировано почти **700** предприятий, более **70 000** человек являются подписчиками новостей рекламодателей журнала.

Количество посетителей сайта растет с каждым месяцем. Ниже представлена статистика посетителей из разных стран и регионов России:

Россия	77,1%	Москва	49,4%
Украина	12,0%	Санкт-Петербург	13,7%
Казахстан	4,8%	Екатеринбург	10,4%
Беларусь	2,9%	Челябинск	7,2%
Латвия	1,1%	Нижний Новгород	4,6%
Литва	0,7%	Новосибирск	3,4%
Эстония	0,4%	Самара	3,1%
Германия	0,4%	Ростов-на-Дону	2,8%
Китай	0,3%	Пермь	3,1%
Чехия	0,3%	Ярославль	2,1%

В современных реалиях нельзя полагать, что выпуск лишь печатного журнала получит аудиторию, которая смогла бы удовлетворить рекламодателей, результатом этого понимания и является активная работа в Интернете. Причем, следует сказать, что оба канала распространения информации как нельзя лучше дополняют друг друга (к слову, мы единственное железнодорожное издание в России, которое, помимо печатного журнала, оказывает бесплатную поддержку рекламодателям и в сети Интернет). Современные рекламные технологии все больше переходят во «всемирную паутину» - здесь и отдача от рекламы быстрее, и охват потенциальных клиентов шире, но и наглядность рекламы в печатных изданиях нельзя сбрасывать со счетов. Распространение дополнительных тиражей на специализированных выставочных мероприятиях стало неотъемлемой частью нашей деятельности. Ведь общение «лицом к лицу», всегда было и сейчас остаётся действенным и продуктивным средством коммуникации, а в некоторых случаях незаменимым. Именно поэтому, год от года увеличивается количество профильных выставок и конференций, медиапартнерами которых мы являемся (**2010г.** – **7** мероприятий; **2011г.** – **9**; **2012г.** – **15**; **2013г.** – **4** уже завершились на момент выхода юбилейного номера + **7** уже утверждено и обсуждаются условия сотрудничества еще минимум в пяти).

Благодарим всех наших Партнеров - как рекламодателей, так и организаторов - устроителей тематических мероприятий за доверие и постоянство!

Мы ценим ваш выбор!

Надеемся, что в дальнейшем будут не только крепнуть уже сложившиеся партнерские связи, но и новые станут такими же продуктивными. Мы будем и впредь прикладывать все силы и старания, чтобы наши услуги были доступны и качественны!

До новых встреч.



ЗАВОД
ТЕПЛООБМЕННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ

Секционные радиаторы: бесперебойная работа тепловозов весь год

Кратко о предприятии.

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

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

Секционный радиатор как важная составная часть тепловоза

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

Секционные радиаторы имеют ряд преимуществ перед моноблочными:

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

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

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

Преимущества секционных радиаторов ООО «Завод теплообменного оборудования»:

- 1) применение новейших технологий в производстве;
- 2) использование высококачественных материалов;
- 3) меньший вес секций и минимальная цена за счет оптимизированного расхода сырья;
- 4) точность геометрии труб;
- 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 шлама.

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

5) Проводить визуальный осмотр для выявления течи жидкости.

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

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

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

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

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

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

Телефоны в Минске:

+ 375 (17) 217-02-39, + 375 (17) 217-02-56,

+ 375 (17) 297-94-51, + 375 (17) 297-94-98

Факс: + 375 (17) 299-99-54

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

Телефоны в Брянске:

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

Телефон в Москве:

+7 (499) 963-53-52

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

**Вам нужно просто позвонить по телефонам:
(499) 181-19-88/97, (495) 765-73-16/19**

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

Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!

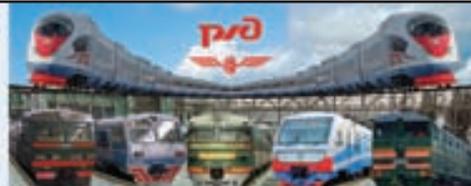
**ELHIM-ISKRA JSC®**сайт : www.elhim-iskra.ru, эл. почта: iskra-trade@yandex.ru

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

Контактное лицо: Парамонов И.Н.

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

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

Контактное лицо в Болгарии : Момчев Младен, эл. почта: mladen@polybet.bg**Вагонные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи****56PzS(M)-350P и 56PzS(B)-425P** 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, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
56PzS(M)-385P	90 KM 300 P или 90KL300P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
56PzS(M)-425P	90 KL 375 P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg

тепловозные аккумуляторы:

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

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 педальные ВП-1-11, ВП-1-20
- Клапаны (серии КП, КР, КПЭ, КЛП, КС и др.), (КП-41, КР-1, КПЭ-99, КЛП-101, ЭПК-150И и т.д.)
- Электромагниты ЭТ-52М, ЭТ-54Б и др.
- Регуляторы давления АК-11Б, АК-11А
- Распределители РЭП-1-1-20 и др.
- Стоп-устройства СУ-1, СУ-3 и др.
- и другие электроаппараты, применяющиеся в железнодорожном подвижном составе, карьерных экскаваторах, большегрузных автомобилях БелАЗ, горнодобывающем и буровом оборудовании и многих других отраслях



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

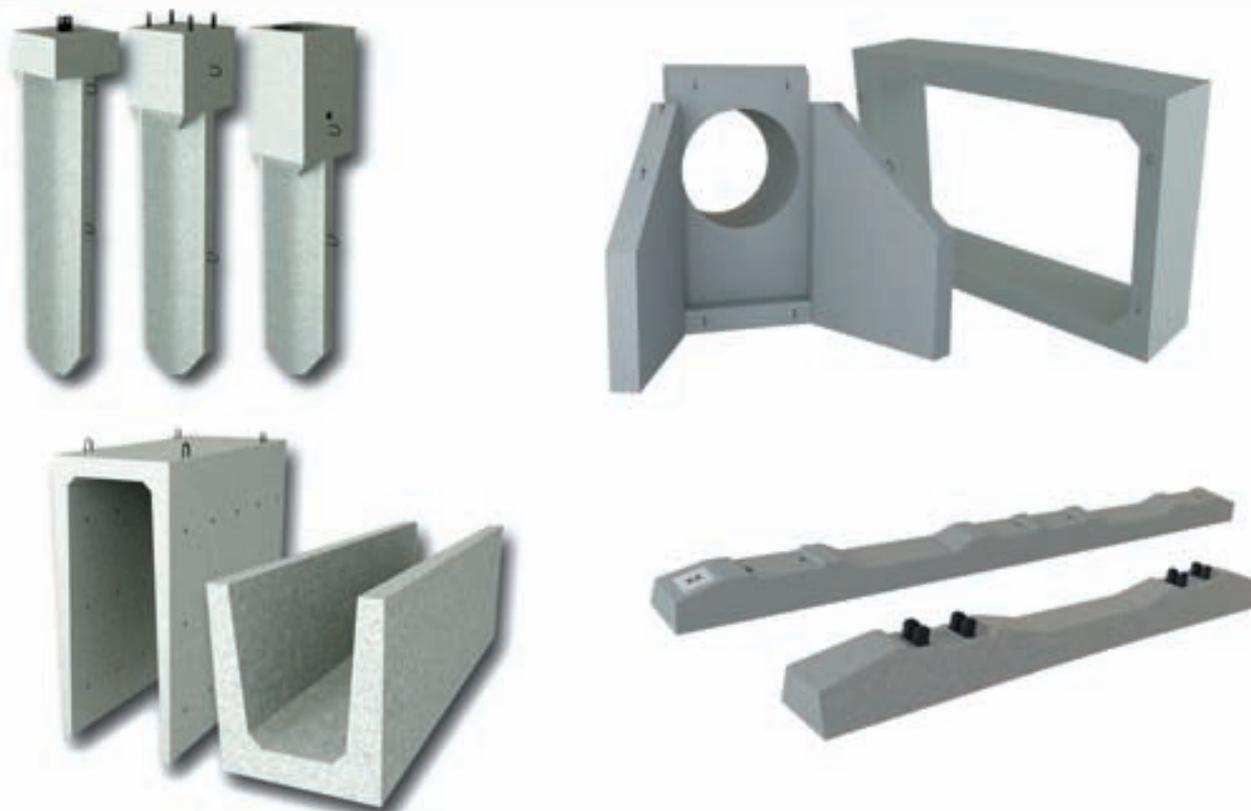
www.lokomotiv-penza.ru

e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

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



Закрытое акцiонерное общество «БЕЛШПАЛА»



Поставляем продукцию собственного производства:

- **Железобетонные шпалы ШС-АРС-04**
а так же мостовые ШС-АРС-М, и челночные шпалы ШС-АРС-Ч. Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Железобетонный брус стрелочного перевода**
- проект 2750 (1/11), - проект 2769 (2215) (1/9). Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Железобетонные фундаменты и анкеры опор контактной сети**
- по ТУ 3185-823-01393674-05, ТУ 3185-817-01124323-04 (р.ч.4182И);
- по ТУ 3185-865-01393674-2012 (р.ч. 4182и).
Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Металлические опоры и стойки контактной сети**
- по ТУ 5264-848-01393674-07 (проект 6226И);
- по ТУ5264-866-01393674-2012 (проект 6226и).
Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Ригели жестких поперечен контактной сети**
- по ТУ 5264-845-01393674-07(проект 6458и, 5254). Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Элементы водопропускных труб**
- **Лотковые элементы**

г.Белгород, ул. Макаренко, 25,
тел/факс: (4722) 21-16-93, 23-18-33, 23-18-11, 23-10-95
sale@belshpala.ru, www.belshpala.ru



**ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ"**

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



Пензенский завод точных приборов основан в 1978 г. для выпуска фотоизделий и спецтехники. С 1994 г. предприятие производит электроаппаратуру для тепловозов, электровозов и электропоездов. За время сотрудничества с МПС РФ, а затем ОАО «РЖД» завод разработал и освоил производство более 400 изделий. ЗАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

- NEW!!! блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В);
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ; ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПВ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования 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 КЛ (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электроды ЭТЧ, арматура светосигнальная АС-1П (аналог АС-4302), АС-1МП (на светодиодах) и др.

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Блок регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная АС-1П (ан. АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная на светодиодах АС-1МП (ан АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок включения тормоза унифицированный БВТ-У	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования и защиты генератора БРЗГ-П (ан. БРЗГ)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения тока БРНТ (ан. YRN3)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Катушка удерживающая	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопротивление ленточное Т509.73.01.01	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопротивление БС, ПП, ЦЦ	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-30МП1	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный ШУ-5АП	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки 0145.917.00.00.000, 0145.845.00.00.000	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36

ЖЕЛДОРСНАБ

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



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

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



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

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

СТАНКОСТРОЕНИЕ



15 - 18 октября 2013

МВЦ Крокус Экспо

При поддержке:

Торгово-промышленной Палаты Российской Федерации
Московской торгово-промышленной Палаты

Оборудование от ведущих компаний!

металлообрабатывающие станки
кузнечно-прессовое оборудование
инструмент
автоматические линии
робототехника
комплектующие
литейное производство
сварочное оборудование
обработка листового металла
лазерные технологии
измерительные приборы
программное обеспечение
деревянообрабатывающее оборудование

Официальный
спонсор:



ПРОМОЙЛ
Металлообрабатывающее оборудование

Генеральный информационный партнер:

СТАНОЧНЫЙ ПАРК

Партнер деловой программы:

РИТМ

Организатор выставок:
Райт Солюшн



+7 (495) 988-27-68
www.stankoexpo.com





международная специализированная выставка
СТАНКОСТРОЕНИЕ



МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «СТАНКОСТРОЕНИЕ-2013»: СОЗДАЕМ УСПЕХ ВМЕСТЕ!

Международная специализированная выставка «Станкостроение», которая состоится с 15-18 октября в первом Павильоне МВЦ «Крокус Экспо» – самый крупный промышленный смотр осени. Основные задачи – презентация технологий, направленных на модернизацию в индустриальной сфере; обеспечение российского производства новыми и эффективными решениями, а также укрепление экономических связей и расширение рынков сбыта для отечественных и зарубежных компаний.

Официальный спонсор выставки – компания «ПРОМ-ОЙЛ», генеральный информационный спонсор – журнал «Станочный парк», партнер деловой программы – журнал «РИТМ».

В 2013 году международный смотр «Станкостроение» расширил свои границы не только по количественным, но и по качественным показателям. В связи с увеличением числа участников, в 2013 году в рамках выставки «Станкостроение-2013» открываются самостоятельные экспозиции – «ИНСТРУМЕНТ»; «ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЛАЗЕРЫ»; «СВАРОЧНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ». Экспозиция «Инструмент» будет представлена ведущими международными и отечественными компаниями – «Финвал-Инжиниринг» «Искар», «Интехника»; основу экспозиции «промышленные лазеры» представят технологии и оборудование предприятий «Внитеп», «Лазерные Комплексы», «Центр Лазерных технологий». Сварочные решения продемонстрируют лидеры отрасли «Юниплант», «Дена», «Элмид-Техно». Помимо указанных тематик, посетители выставки «Станкостроение» смогут ознакомиться с передовыми решениями в области крановой и грузоподъемной техники («Велкран», «Уралкран»), комплектующих («Фатт», «Точность»), программного обеспечения и автоматизации производства («Антриб», «Алекспривод» «Спрут-Технология»). В список участников «Станкостроение-2013» войдут около 250 компаний более чем из пятнадцати стран.

В выставке примут участие ведущие бренды, такие как «Spinner», «ПРОМ-ОЙЛ», «Ajan», «Искар», «Балтийская

Промышленная Компания», «Станкомашстрой», «СТН-Груп», «СТМ», «Ай Машин Техноджи», «ВИ-МЕНС», «ИТА-СПб», «Воткинский завод», «Интехника», «Измерительные технологии», «Точность».

В 2013 году деловая программа выставки «Станкостроение» будет еще более насыщенной. Каждое из заявленных мероприятий будет посвящено отдельной отрасли промышленности: судостроению, железнодорожному сегменту, арматуростроению. Одно из ведущих специализированных промышленных изданий России – журнал «Ритм» – проведет в рамках бизнес-форума конференцию «Сделано у Нас: «Станки, Инструмент», на котором отечественные производители станочного оборудования расскажут об опыте внедрения новых технологий на машиностроительных производствах. Данное мероприятие повысит не только имиджевую привлекательность российского оборудования, но и подтвердит его конкурентоспособность. Отдельного внимания заслуживает конференция «Инновационные технологии в железнодорожной отрасли», успех которой в 2012 году принес компаниям участникам весомый результат и привлечение внимания крупных промышленных компаний России.

Традиционно выставка «Станкостроение-2013» проводится под патронатом Торгово-Промышленной Палаты Российской Федерации, Московской Торгово-Промышленной Палаты, Союза машиностроительных предприятий Свердловской области и других государственных и частных объединений.

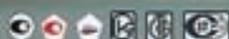
Дирекция выставки «Станкостроение» желает участникам и посетителям мероприятия успешной подготовки к международному смотру, перспективных переговоров и долгосрочных выгодных контрактов. До встречи 15-18 октября в МВЦ «Крокус Экспо»!

**Подробная информация
на www.stankoexpo.com,
тел. (495) 988-27-68**

Votum®

УД4-Т "ТОМОГРАФИК"

КОМПЛЕКСНЫЙ КОНТРОЛЬ ДЕТАЛЕЙ ВАГОНОВ
В СООТВЕТСТВИИ С СТО РЖД 1.11.002-2008

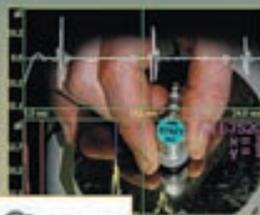


ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА:

- Слежение за акустическим контактом.
- Томография (оценка конфигурации и размеров дефектов).
- Определение координат дефектного участка.
- Визуализация схем прозвучивания.

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ:

- УСО-1Т - многоканальный томографический сканер контроля оси
- УСК-5Т - многоканальный томографический сканер для контроля цельнокатаных колес.
- ЭМА - бесконтактный метод толщинометрии боковых рам тележек.



Видеосканер

Робоскоп ВТ 3000

РОБОТИЗИРОВАННЫЙ КОМПЛЕКС НК И ЛАЗЕРНОГО ОБМЕРА ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ

Поддерживает в полном объеме следующие технологии НК:

- электромагнитоакустический метод (ЭМА);
- вихретоковый метод (ВТК);
- ультразвуковой контроль (УЗК);
- лазерное сканирование (ЛС).

Спектр применения установки: от поточно-серийного производства до выборочного контроля узлов и деталей имеющих сложную геометрическую форму.



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

Организация оказывает услуги по организации депоовского и капитального ремонта пассажирских вагонов всех видов и форм собственности

Ремонт вагонов производится на ремонтных предприятиях Республики Беларусь, Эстонии, Латвии и Украины.

Дополнительно предоставляются услуги по поставке запасных частей и комплектующих, необходимых для производства ремонта (колесных пар, деталей тележек, автосцепного устройства, тормозного оборудования и др.), а также услуги по продлению срока службы подвижного состава. Все подрядные организации имеют соответствующие лицензии для проведения данных работ.

При производстве работ применяются современные технологии ремонта деталей вагонов, обеспечивающие в полном объеме выполнение требований руководящих документов ОАО РЖД.

Цены ниже среднероссийских



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

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

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

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

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

РЕОН ТЕХНО

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

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

- контактные узлы 5ТХ.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, ЗБ-XXXXX, 8 ТХ.551.ХХХ, БИЛТ, Т509.ХХ.ХХ.ХХ;
- катушки серий РЗВ 800, КПД, МК и др.;
- гибкие соединения серий КПД, КПП, 5ТХ.551.ХХХ.

ООО «Реон-Техно», 428024, РФ, г.Чебоксары, а/я 50
 Тел/Факс (8352) 24-24-40, 24-24-41, 24-24-42, 24-24-43, 24-24-44, 24-24-45
 E-mail: manager@reon.ru, ela@reon.ru, kma@reon.ru, market@reon.ru, icq: 495-469-935

ООО «РЕМЭЛВТО»
 Сертификат ИСО № РОСС RU 01.00.X00270

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
 Траверс 022, 017 с последующим испытание и выдачей сертификата соответствия.

Адрес: 142660, Московская область, Орехово-Зуевский р-н, г. Дрезна ул. К.И. Зинкина д.1
 E-mail: remelauto@narod.ru, remelauto@mail.ru, www.remelauto.ru
 Тел. (486) 418-16-48 и (486) 707-71-08

Поставка электрооборудования Рязского электромеханического завода

ТОО "TransTechMash LTD"
 (Казахстан, г. Астана)

Компания «TransTechMash LTD» предоставляет широкий спектр запасных частей тягового-подвижного состава, вагонных запчастей, жд оборудования для строительства, ремонта и текущего содержания подвижного состава и магистральной продукции производственно-технического назначения, кабельной продукции, химического сырья.

Взаимодействуем со странами ближнего и дальнего зарубежья, такими как Российская Федерация, Украина, Белоруссия, Латвия, Узбекистан, США, Германия и т.д.

Адрес: 010000, Республика Казахстан, г. Астана, ул. Жана Жол, 6
 Тел.: 8 (7172) 54-57-19/46. Факс: 8 (7172) 54-57-19.
 E-mail: mail@ttmk.kz, Сайт: http://ttmk.kz/

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

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЛОКТРАНС СЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантии 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, postmaster@loktrans.ru, WWW.LOKTRANS.RU

Серия тепловоза	Вид ремонта	Стоимость ремонта
ТГМ-4 (4А, 4Б) (ЦТ-ЦТВР - 409 и Руководство по капитальному и среднему ремонту Людиновского ТРЗ 24.04.02.000-83РК (ТГМ-4))	СР	договорная
	НР *	договорная
	ТРЗ	договорная
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	договорная
	НР *	договорная
	ТРЗ	договорная
ТЭМ-2 (У, УМ, 15) (ЦТ-ЦТВР - 409 и правила капитального ремонта тепловозов серии ТЭМ-1, ТЭМ-2 ЦТВР- 205)	СР	договорная
	НР *	договорная
	ТР-З	договорная

* Включает полную замену электропроводки.

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

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

ФОРПОСТ
 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

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

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6

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

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

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

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 гидропередатчиков УГП-230\300, УГП-750\1200 (МЛПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

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

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



**VAGON
SERVICE LT**

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

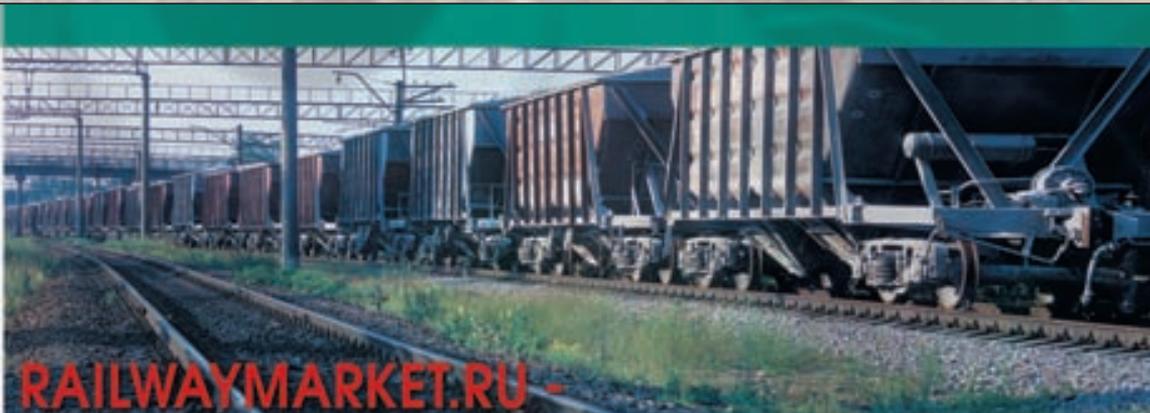
Компания "Vagon Service LT":
Основной вид деятельности - ремонт пассажирских вагонов.

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!**



RAILWAYMARKET.RU -

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



По вопросам приобретения поставляемой продукции обращаться: в ЗАО "МНПП "Техноприбор", тел. +7(499) 181-18-50, +7(499) 181-55-16. Весь товар в наличии, отгрузка со складов в Москве и Ижевске.		Цена с НДС (руб)
Головка кардана	A36-C2	1050
Диск фрикционный	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.)	ЗСЛ-2М.150	25000
Скоростемер (2007 г.в.)	ЗСЛ-2М.150	40000
Скоростемер (2011 г.в.)	ЗСЛ-2М.150	45000
Вал гибкий	B124-26.00	4700
Комплект РТИ на дизель	6ЧН21/21	4700
Комплект РТИ на дизель	Д50	3500
Комплект РТИ на дизель	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

Электроника



Транспорт



22-24 мая 2013 г.
Москва, ВВЦ

VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

**Информационные технологии для транспорта
и транспортной инфраструктуры**

Тематика:

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

Конференция:

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

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

Одновременно с выставками:



ЭлектроТранс 2013

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



CityBus 2013

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



Оргкомитет:

+7(495) 287-4412

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

Поддержка:



ПроКонф

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

РІНД-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





ООО «СТРОЙПУТЬ»

Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5. Тел/факс: (495) 783-26-68;
www.stpa.ru, e-mail: spa05@spa05.ru; spa05@inbox.ru

КОМПЛЕКСНЫЕ ПОСТАВКИ МАТЕРИАЛОВ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ: Рельсы Р50, рельсы Р65, шпалы, скрепления, путевого инструмент...

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

Компания «Стройпуть» поставляет материалы и путевого инструмент, в течение восьми лет на всей территории Российской Федерации. Каждый человек, обращающийся в компанию, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

Постоянно растущий склад материалов и путевого инструмента, дает возможность формировать любые способы поставки.



Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Подкладка Д-43 б/у	шт	200-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Рельс Р-65 резерв	тн	42800-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Накладка Р-18 б/у	шт	180-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Подкладка КБ-65 новая	тн	42800-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Накладка 1Р-65 нов	тн	41160-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Костыль 16x16x165 новый	тн	45800-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Рельс КР-70 L=11m + 20% н/д	тн	69000-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Подкладка Д-50 резерв/б/у	шт	240-00/162-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Накладка Р-50 новая/б.у	шт	1480-00/945-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Болт стыковой М-24 в сборе	шт	120-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Рельс Р-18 8м б/у 1гр	тн	18800-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Башмак тормозной горочный	шт	1580-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Подкладка КД-65 новая	тн	48000-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Крестовина Р-65 1/11/1/9; Р-50 1/1	шт	189000-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Тоцевой закрепитель «Ёж»	шт	14-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Шпала деревянная 2 тип	шт	990-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Подкладка Д-43 б/у	шт	200-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Прокладка ЦП-328	шт	29-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Накладка Р-24 б/у/	шт	202-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68
Указатель стр. перевода	шт	1185-00	ООО «Стройпуть»	8(495)783-26-68



Отгрузка в кратчайшие сроки!

Главная цель **Компании «Стан-Мет»** – качественное удовлетворение потребностей заказчиков.

Наша основная специализация – оптовая продажа рельс, МВСП, вагонных запчастей, материалов вагоностроения.

www.relsy.biz

тел. +7 (3435) 40-12-98/99,

+7 (3435) 32-98-19

+7 (912) 262-19-24

e-mail: stanmet@2-u.ru

stanmet@e-sky.ru

Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус бунсы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатаные, заготовка колёс	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: каркас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, 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, гайна, 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

г. Жигулёвск, ул. Морквашинская, д. 58.
Тел. (84862) 2-19-75, факс (84862) 2-12-90, (84862) 7-23-32, 8927 615-55-70, vsmp239@mail.ru

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ СТРОИТЕЛЬНО МОНТАЖНЫЙ ПОЕЗД

ООО «СМП» выполняет работы по реконструкции, капитальному и среднему ремонту железнодорожного пути, осуществляет техническое обслуживание и текущее содержание ж/д путей.

Комплектуем материалами ВСП. Устанавливаем ж/д весы

Изготовим металлоконструкции любой сложности, ригели жестких поперечин - сертификат соответствия № ССФХТ RU.ЦЭ06.Б.07738
опоры ВЛ (стойки металлические) - сертификат соответствия № ССФХТ RU.ЦЭ06.Б.08510 ЛЭП, контактная сеть, фидерная линия

Продаем шпалу ж/бетонную, с/г, годную к укладке по цене 500 р. со склада г. Жигулёвск, Самарская область
Есть в наличии стрелочные переводы Р50 М1/9, с/г



ООО "Шпалопропиточный завод "Тула"

301241, Тульская обл., г. Щекино, ул. Пионерская, д.32. Тел/факс: (48751) 5-28-31; 5-43-82.
 Сайт: <http://shpala-tula.ru>. E-mail: pochta@shpala-tula.ru, ukon1993@mail.ru, ukon93@rambler.ru



ШПАЛЫ ДЕРЕВЯННЫЕ
 по ГОСТ 78-2004.

АВТОКЛАВНАЯ ПРОПИТКА
 по ГОСТ 20022.5-93
 по способу вакуум-давление-вакуум.

Производство существует с 1947 года.
 Модернизировано в 2000 году.



Наименование	Краткое описание продукта, технические характеристики	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шпала деревянная (из древесины хвойных пород), пропитанная каменноугольным маслом	ГОСТ 78-2004. тип I. Пропитка по ГОСТ 20022.5-93.	979,00	ООО "ШПЗ "Тула"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Шпала деревянная (из древесины хвойных пород), пропитанная каменноугольным маслом	ГОСТ 78-2004. тип II. Пропитка по ГОСТ 20022.5-93.	837,00	ООО "ШПЗ "Тула"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип А3 (из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	125635,00	ООО "ШПЗ "Тула"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип А4-2 (из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	105349,00	ООО "ШПЗ "Тула"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип Б1 (из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	120967,00	ООО "ШПЗ "Тула"	(48751) 5-28-31; 5-43-82
Комплект брусьев для стрелочных переводов тип Б2 (из древесины хвойных пород)	ГОСТ 8816-2003. Пропитка каменноугольным маслом по ГОСТ 20022.5-93.	97750,00	ООО "ШПЗ "Тула"	(48751) 5-28-31; 5-43-82

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: gert1171@yandex.ru, www.gert-td.ru

ООО "РТС"

Продаем!

- рельсы Р65 1 и 2 гр.годности от 24000 р/т
- рельсы Р65 (2012г.в.) - 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением КБ 2240 р/шт
- шпала жб Ш1 1510 р/шт
- накладка 1Р65 - 34000 р/т;
- шуруп путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клеммный с гайкой 45000 р/т
- прокладка ЦП143 - 15р/шт; ЦП328 -18р/шт и др. мвсп

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

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельс Р-65 1гр. L=12,5м. (400тн)	тн	24 500	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-65 2гр. L=12,5м. (120тн)	тн	19 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-50 1гр. L=12,5м. (100тн)	тн	24 500	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 с/г (40тн)	тн	24 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 (60тн)	тн.	39 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка ДН65	т	35000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная (ТУ)	шт	750	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44



WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ

РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

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

Преимуществами нашей компании являются:

- ▶ Комплексная отгрузка материалов ВСП независимо от объема
- ▶ Любые удобные заказчику способы доставки продукции: вагонами, контейнерами, автотранспортом и грузобогачом
- ▶ 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 путевой 24x170	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Костыль 16x16x165, 14x14x130	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08

ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ

ООО «ПроектСнаб» предлагает

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы для железных дорог широкой колесной колеи Р65Т1 Р50Т1 Р65Н Р50Н
- Рельсы для жд путей промышленных предприятий РП65Т РП65Н РП50Т РП50Н
- Рельсы для жд путей Р43
- Рельсы крановые КР70 КР80 КР100 КР120 КР140
- Рельсы для трамвайных путей Т62
- Рельсы для узкоколейных дорог Р18 Р24 Р33
- Накладки стыковые
- Подкладки рельсовые
- Болты, гайки, шайбы для жд путей

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы Р18 8м новые без отв Енакиевский МЗ	24,000	166	55500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м новые без отв Азовсталь	80,000	405	55500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	124,000	156	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70А (м/д 100% 11,0м ДМЗ) 25.03.13	28,757	56	64500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80А (м/д 100% 11,0м ДМЗ) 29.01.13	23,911	37	60300	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (14штх11,0м н/д 6,1+7+6,2+6,4+6) 18.12.12	11,915		57600	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (20штх11,0м 2штх8,7м нд ДМЗ) 08.10.11	26,979		58000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка СД65 19.07.12	15,394	2132	37000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КБ65 30.10.12	11,717	1711	38500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка СД50-4 с отв. под шуруп	33,000		39000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69



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
Накладна 1Р-50, дем-ж	шт	900 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Накладна 2Р-65, дем-ж	шт	700 р. шт.	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Подкладна КБ 65, новая	шт	460 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18

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



Стоимость такого

модуля всего

5000 руб.

звоните

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



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



НЕВСКИЙ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС

8(812) 336-86-34, mail@ntpk.ru, www.ntpk.ru

196605, Санкт-Петербург, г. Пушкин, Павильон Урицкого, д. 1

Поставка материалов ВСП, строительство, ремонт и текущее содержание железнодорожных путей

Постоянно в наличии на складе:

Рельсы железнодорожные и крановые;
Шпалопродукция;
Ж/д крепеж (болты, накладки, подкладки, скрепления АРС-4);
Стрелочная продукция;
Путевой инструмент.

Оказываем услуги:

Строительство, ремонт и текущее содержание железнодорожных путей;
Монтаж стрелочных переводов;
Работы по обустройству железнодорожных переездов;
Строительство и ремонт подкрановых путей;
Торцовка рельс, сверление отверстий;
Доставка товара в любой регион, любым видом транспорта.

Постоянно поддерживаемый в наличии ассортимент МВСП на складе, позволяет оперативно осуществлять поставки заказчикам по минимально возможным ценам.

Надёжный партнер с безупречной репутацией!



В группу компаний ООО «НТПК» входит ООО «СК «Северный Путь»
(свидетельство СРО №110780556-02 от 16.01.13г.)



Международная выставка
машин, оборудования,
технологий и продукции
металлургической
промышленности
и литейного производства

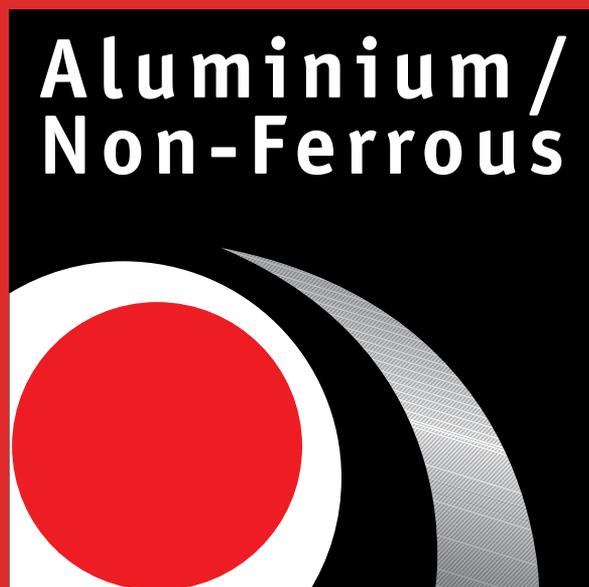


Международная выставка
производителей
труб и трубопроводов



25-28 июня 2013 г.

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр»,
павильон 3



Международная выставка
оборудования, технологий
и продукции из алюминия,
цветных металлов и их сплавов

При содействии
ЦВК «Экспоцентр»



О Р Г А Н И З А Т О Р Ы :



129085, Россия, г. Москва, ул. Б. Марьинская, д. 9, стр. 1
Тел./факс: (495) 734-99-66
E-mail: info@metal-expo.ru
[Http://www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)



Messe Düsseldorf GmbH
P.O. Box 10 10 06
40001 Düsseldorf, Germany
Tel.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93
Fax +49 (0) 2 11/45 60-77 40
www.messe-duesseldorf.de
RyfishchD@messe-duesseldorf.de



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



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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»



<< СВ ИНВЕСТ >>

141700, М.О., г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, д.4, офис 115
Тел: (916) 170-11-10, (498) 744-67-39. E-mail: vysidorov@yandex.ru**Более 5-и лет на рынке железнодорожных перевозок! Индивидуальный подход к каждому заказчику!
Оперативность и значительная экономия Ваших финансов!**

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

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

правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта

**ТОВАРИЩ**
Юридическая компания**ОКАЗАНИЕ ЮРИДИЧЕСКИХ УСЛУГ ОРГАНИЗАЦИЯМ – СУБЪЕКТАМ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ (ПЕРЕВОЗЧИКИ, ЭКСПЕДИТОРЫ,
ГРУЗОВАДЕЛЬЦЫ, ГРУЗОТПРАВИТЕЛИ, ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛИ И Т.Д.)****Виды услуг:**

- правовое разрешение споров, вытекающих из договоров перевозки грузов или договоров об организации перевозки грузов, договоров транспортной экспедиции и иных споров, возникающих из правоотношений по перевозке (обработке) грузов,
- составление документов, связанных с перевозкой грузов,
- оформление требований о взыскании дебиторской задолженности с должников, в том числе отстаивание интересов в судах различных инстанций,
- осуществление представительства в государственных органах по делам об административных правонарушениях, а также по делам, связанным с налоговыми правоотношениями,
- разработка договоров по требуемому предмету сотрудничества,
- осуществление деловой переписки с контрагентом и это лишь некоторые из видов возможных правовых услуг.

ЗВОНИТЕ! МЫ БУДЕМ РАДЫ БЫТЬ ВАМ ПОЛЕЗНЫМИООО «ЮК «Товарищ», 129110, Москва, ул. Гиляровского, д. 65, стр. 1, подъезд 2, офис 1514, 8 (495) 972-80-28
www.urto.ru, secretary@urto.ru

сопутствующие товары и услуги

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Щиток ВИЗИОН НБТ-1 Визιον	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

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





МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

InterLogistika

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ В ТРАНСПОРТЕ И ЛОГИСТИКЕ

9 - 12 сентября 2013 года
Россия. Москва.
МВЦ "Крокус Экспо"



РЕКЛАМА



Транспорт.
Экспедирование.
Логистика.



Складская
логистика



Транспортно-
логистическая
инфраструктура



IT-технологии
в логистике



Городская
логистика



Логистика в
электронной
торговле



Логистика
в таможене
и ВЭД



Стандартизация.
Сертификация.
Услуги



Образование
в логистике

InterLogistika - ваш правильный выбор!

Тел./Факс: +7 (495) 961 22 62; E-mail: interlog-expo@mediaglobe.ru; www.interlog-expo.ru

Организаторы:



Выставка проходит одновременно с  **COMTRANS!**

При поддержке:



Минтранс России Российский автотранспортный союз



Стратегический партнер:



ЕвроАзиатская логистическая ассоциация EALA

TRANS CASPIAN

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

www.transcaspian.az

TRANSCASPIAN

13-15 ИЮНЯ 2013
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН



Организаторы



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

Место проведения

BAKU
EXPO CENTER



www.facebook.com/TransCaspian

Андрей Гурьев

Железные дорожники о себе и реформах

В книге собраны наиболее интересные интервью автора за последние 10 лет. Это беседы с руководителями Министерства путей сообщения, Министерства транспорта, других органов исполнительной и законодательной власти, ОАО «Российские железные дороги», частных транспортных компаний, учеными, экспертами и др. Разговор в них идет как о производственных вопросах, в частности о непростых перипетиях реформирования железнодорожного транспорта, так и на личные темы. Выпуск книги приурочен к 175-летию железных дорог России и 55-летию автора.

Железные дороги – для потребителя услуг, а не наоборот

Ожидается, что до конца ноября Государственная дума рассмотрит законопроекты по реформированию железнодорожного транспорта во втором чтении. Сегодня идет работа по внесению в тексты поправок. Активным участником данного процесса является АСПС.

Эдуард Поддавашкин, президент Ассоциации собственников подвижного состава, в 1990-е гг. – первый заместитель, заместитель министра путей сообщения РФ

– Эдуард Сергеевич, как Вы оцениваете ход реформ на железнодорожном транспорте в целом?

– Хотел бы подчеркнуть, что в текущем году в отрасли (как отмечается в СМИ) наметились положительные тенденции. Стабильно растет отправление грузов, улучшаются показатели использования подвижного состава, устраняются имевшиеся ранее перекосы в технологии перевозочного процесса. Есть серьезные подвижки и в ликвидации финансовой задолженности МПС. Приобретаются новые вагоны. Начался конструктивный диалог с пользователями услуг железнодорожного транспорта и общественностью. Я все это прямо связываю с приходом к руководству министерством Геннадия Фадеева и создаваемой им команды. Но наряду с этим обостряется ряд проблем, мешающих ходу реформ. Одна из них – острая нехватка универсальных вагонов и усиление износа основных фондов. Сложным продолжает оставаться финансовое положение. Несмотря на проблески прозрачности и конструктивности в деятельности МПС, по-прежнему мало что меняется в ослаблении монопольных функций.

Трудно оценить движение в сторону рыночных отношений, пока нет механизма взаимодействия и регламента взаимоотношений между МПС и пользователями транспортных услуг. Настораживает определенная спешка с принятием пакета законопроектов по реформе отрасли. Опыт реформирования иностранных железных дорог показывает: процесс подготовки законодательной базы требует серьезных проработок, а следовательно, и продолжительности по времени. Получается, что мы подстраиваем создание законодательной базы под сроки проведения реформ, утвержденные правительством, а не следуем здравому смыслу «семь раз отмерь – один раз отрежь».

– Каковы на сегодняшний момент основные проблемы

во взаимоотношениях владельцев подвижного состава с МПС?

– Нам импонирует высказывание Геннадия Фадеева, сделанное им на коллегии МПС в 1996 году при создании ЦФТО: «Клиент – король». К сожалению, эта фраза не стала доминирующей во взаимоотношениях владельцев подвижного состава и МПС. В большей степени сегодня все происходит в одностороннем порядке. Мы просим – министерство разрешает, или не разрешает, или вообще запрещает... Пример: цены на ремонт вагонов, принадлежащих собственникам, значительно выше цен для аналогичного подвижного состава МПС. К тому же предприятия Министерства путей сообщения вправе (несмотря на заключенные ранее договоры) отказать в ремонте подвижного состава. Это говорит о далеко не рыночном подходе в наших взаимоотношениях.

Главное сегодня заключается в том, чтобы работники отрасли поняли: должен торжествовать принцип «железные дороги – для потребителя услуг», а не наоборот.

– Каковы основные замечания к законопроектам у Ассоциации собственников подвижного состава?

– Многие замечания и предложения уже учтены. Однако анализ рассматриваемых законопроектов показывает, что полностью достижение целей Программы невозможно с помощью предлагаемых механизмов. По нашему мнению, многие положения проектов законов направлены на фактическое преобразование государственной монополии в сфере железнодорожных перевозок в коммерческую монопольную структуру – с необоснованными преференциями и законодательно установленными льготами. Считаем, что предлагаемая в них схема направлена на создание ОАО «РЖД» как сверхцентрализованной структуры монопольного типа, наделенной административными и фискальными функциями в отношении других участников перевозочного процесса, а также реальными возможностями ограничения развития конкурентной среды.

В представленных законопроектах неоднократно говорилось о том, что всем перевозчикам и другим участникам перевозочного процесса гарантируется недискриминационный доступ к транспортной инфраструктуре. Однако ни один из них не раскрывает, в чем же этот принцип заключается. Эти документы полны отсылочных норм, предполагающих последующую разработку конкретных положений в актах правительства и нового министерства.

В процессе обсуждения законопроектов пользователи услуг железных дорог неоднократно обращали внимание



разработчиков на то, что проекты законов (и особенно новый Транспортный устав) содержат положения, которые не только не улучшают качество оказываемых услуг на железнодорожном транспорте, но и закрепляют неприкосновенность интересов владельца инфраструктуры и перевозчика.

– Какие Вы могли бы привести примеры?

– Пожалуйста: вот ст. 97 проекта, предусматривающая совершенно необоснованное двукратное снижение размера предельной ответственности перевозчика перед грузовладельцем за просрочку доставки груза по сравнению с действующим Транспортным уставом железных дорог. Нельзя согласиться и с положениями законопроектов, предусматривающими возможность перевозчика в определенных случаях реализовывать груз и распоряжаться полученными средствами до их перечисления в федеральный бюджет.

Анализ рассматриваемых законопроектов показывает, что полностью достижение целей Программы невозможно с помощью предлагаемых механизмов

Статьи 35, 48 и 49 проекта нового Устава, содержащие отсылочные нормы на требования гражданского законодательства, предполагают внесудебное изъятие и реализацию грузов. При этом предусматривается, что сумма, полученная перевозчиком за реализованные без судебного решения грузы (если на них отсутствуют документы), перечисляется на депозитный счет перевозчика для возмещения выплаченных им ранее сумм за не прибывшие по назначению грузы. Обязанности перевозчика по обеспечению сохранности перевозочных документов в законопроекте не предусматриваются, а средства за реализованные грузы возвращаются грузоотправителю или грузополучателю только в случае непосредственного их обращения к осуществившему реализацию груза перевозчику до истечения срока исковой давности. Возможно, данные нормы были бы допустимы во взаимоотношениях государственной организации и коммерческой структуры в лице пользователя услуг, но применять данный формат во взаимоотношениях двух коммерческих структур представляется неприемлемым. Отсутствие четкой концепции законопроектов и стремление преимущественно защитить интересы создаваемого единого хозяйствующего субъекта (ОАО «РЖД») привело к тому, что в проектах оказались положения, ущемляющие интересы пользователей услуг. Более того, предпринимается попытка одновременно узаконить многочисленные положения, не связанные с реформированием и отрицательно отражающиеся на качестве транспортного обслуживания. В частности, в проекте Устава содержатся положения, закрепляющие в определенных случаях необоснованное право владельца инфраструктуры и перевозчика отказать в перевозке пользователю услуг железнодорожного транспорта.

Эти примеры можно продолжать, но суть их одна – законопроекты требуют серьезной доработки.

Следует также обратить внимание на то, что так и не было представлено финансово-экономическое обоснование и анализ социально-экономических последствий реализации положений законопроектов. В настоящее время в межфракционной рабочей группе Государственной думы,

в которую входит заместитель министра путей сообщения А. Белова, идет конструктивная, на наш взгляд, работа по всем поправкам и предложениям к законопроектам. Это вселяет уверенность, что пользователи услуг железнодорожного транспорта и правительство, представившее эти законы, преодолеют все разногласия. Во всяком случае мы чувствуем конструктивный подход со стороны МПС к этим вопросам.

– Вы упомянули проблему недискриминационного доступа к инфраструктуре. Как, по Вашему мнению, следует реализовать этот пункт программы реформирования отрасли?

– В соответствии с законопроектами создается хозяйственная монополярная структура, совмещающая в себе управление инфраструктурой и всей перевозочной деятельностью, а также право допуска клиента к перевозке. При такой ситуации недискриминационный доступ становится весьма проблематичным. Кроме того, в законопроектах право на лицензирование перевозочной деятельности предполагается по-прежнему оставить за МПС – оно будет разрешать или не разрешать перевозки. По нашему мнению, это не совсем правильно. Ведь сегодня для того, чтобы получить право перевозить грузы собственным подвижным составом, необходимо представить немислимые комплекты документов и согласований.

В то время как вагоны МПС сразу же после приобретения подвижного состава начинают работать. Разве это рыночные отношения? Это противоречит сути реформы. На наш взгляд, лицензирование и сертификация перевозок должны быть поручены независимым органам – например МАП или ФЭК, может быть, следует создать транспортный комитет при правительстве, как это сделано в США и других странах. Целесообразнее расчеты за перевозки производить в банках, не принадлежащих МПС.

– Необходимо ли сегодня, по Вашему мнению, активизировать работу по выделению конкурентных секторов из монополярной сферы железнодорожных перевозок?

– Вопрос непростой. Реформа железнодорожного транспорта предполагает развитие конкурентного сектора, который проявляется сейчас только в сфере вагонного парка, да и то, к сожалению, в данный момент еще слабо. Создавать условия для других конкурентных секторов на железных дорогах возможно и необходимо. Но следует понять, какую часть тарифа грузовладелец может для себя уменьшить: вагонную, локомотивную, начальную или конечную операцию? Сложно говорить о выделении конкурентных секторов, не имея правового определения участников конкурентной среды. Ассоциация готова к конструктивному диалогу по этому вопросу.

Следует иметь в виду: в жизни очень непросто сочетать естественно-монополярную систему с образованием конкурентной среды

– В настоящее время уже есть корпорации, владеющие не только подвижным составом, но и некоторой железнодорожной инфраструктурой (ОАО «Золотое звено», ОАО «СУАЛ-Холдинг»). Этот процесс будет развиваться. Стремится ли Ассоциация собственников подвижного состава выражать и их интересы?

– Да, мы будем это приветствовать и помогать им всеми силами. Специализированные транспортные компании



должны превратиться в будущем в вертикально интегрированные транспортные структуры. Только они и будут реальными перевозчиками и реальными конкурентами монополии ОАО «РЖД». Будущее – за ними. Сегодня не все понимают, что это так. Скажем, предоставление компании ОАО «Золотое звено» права работать и существовать рассматривается в МПС в течение уже почти двух лет. Несмотря на то, что МАП и другие государственные органы настоятельно рекомендуют разрешить ей вести нормальную перевозочную деятельность, структуры МПС, которые должны принять решение, эти рекомендации игнорируют. В результате в пунктах перехода на китайские железные дороги постоянно скапливаются до нескольких тысяч вагонов. «Золотое звено» могло бы передавать в Китай более тысячи вагонов ежемесячно. Уже одно это должно было бы открыть компании «зеленую улицу». А на опыте «Золотого звена» можно было бы отработать механизм взаимодействия частной и государственной железных дорог. По последним данным, вмешательство руководства МПС позволит сдвинуть эту проблему с мертвой точки.

– Сегодня операторские компании образуются, как правило, на базе какого-либо одного грузопроизводителя и перевозят груз определенного профиля. Способны ли они стать реальными общественными перевозчиками?

– Я согласен с теми положениями об операторах, которые изложены первым заместителем министра путей сообщения В. Якуниным в журнале «РЖД-Партнер» № 10. Но хотел бы добавить, что операторская компания сегодня в большинстве своем – это не перевозчик, а экспедитор.

И только тот оператор, который владеет собственным подвижным составом, может решить проблему, сформулированную в данном вопросе. Именно такие организации в настоящее время работают наиболее эффективно. Маршруты их следования закольцованы. Условия же работы универсального подвижного состава неэффективны и требуют особых позиций по тарифу, то есть равных условий с подвижным составом, принадлежащим МПС. Сегодня 85% собственного парка вагонов находится у грузообразующих предприятий. Но в перспективе должен произойти отрыв транспортных структур от сферы производства. Содержать обременительное транспортное хозяйство и грамотно развивать этот бизнес смогут только специализированные транспортные компании. И лишь реальная конкуренция между собой заставит их улучшать качество собственных услуг, внедрять передовые технологии, разрабатывать новые типы вагонов, сокращать срок доставки и так далее.

Они должны бороться за груз в конкретных условиях рынка. Стимулом к этому является создание соответствующих условий в сфере транспорта: недискриминационный доступ, экономическая выгодность приобретения подвижного состава, приемлемые тарифы, четкое законодательство.

В заключение хочу отметить, что реформы на железнодорожном транспорте в принципе уже начались в соответствии с программой. Но следует иметь в виду: в жизни очень непросто сочетать естественно-монопольную систему с образованием конкурентной среды. Нелегко создать прозрачную модель, не допускающую слияния естественно-монопольного и потенциально конкурентных видов деятельности, а также условия для прекращения перекрестного субсидирования между видами деятель-

ности и обеспечения равноправного доступа к услугам железнодорожного транспорта. Поэтому мы понимаем сложность всех проблем, стоящих перед министром путей сообщения и его заместителями по претворению реформ в жизнь. Мы считаем, что сегодня для координации работы всех видов транспорта в стране назрела необходимость усиления структуры, отвечающей в правительстве за этот вопрос. Ведь скоординированные действия транспорта – это база, которая будет способствовать развитию всей экономики государства. Реформа должна быть во благо, а не во вред делу. Она проводится для того, чтобы транспорт лучше служил обществу. И не надо думать, что это внутреннее дело одной из крупнейших монополий. Реформа затрагивает интересы государства, всего населения России, других стран. Вот почему так велика цена и ответственность за ее результаты.

Много работы, которая нам по плечу

Главным вопросом хода реформы отрасли в уходящем году было ее законодательное обеспечение.

Геннадий Фадеев, министр путей сообщения РФ

– Геннадий Матвеевич, 2002 год был насыщен подготовкой к структурной реформе...

– Причем заметьте, реформа осуществляется, как принято говорить у нас на транспорте, «под колесами» – все мероприятия по реформированию проводятся без каких-либо ограничений в нашей основной повседневной деятельности, когда железные дороги бесперебойно выполняют свои уставные обязанности. Эта особенность требует от нас проводить все преобразования взвешенно, после тщательной проработки, не допуская необратимых последствий.

– Кстати сказать, именно на необратимые последствия указывают противники реформ, например фракция коммунистов в Государственной думе...

– Это тоже естественно и вполне понятно. Значительная часть населения (и, соответственно, выражающих его позицию депутатов) обеспокоена результатами уже проведенных реформ в других отраслях. Мало кто хотел бы, чтобы российские железные дороги постигла та же участь, как и, например, российский флот.

Для меня вопрос правильности выбора в пользу акционирования окончательно решился тогда, когда в документах был сформулирован вопрос собственности.

Поскольку 100% акций ОАО «РЖД» будет принадлежать государству, целостность железнодорожной сети, политический и экономический контроль за ее функционированием, система безопасности перевозок будут сохранены. А значит, будет сохранен и костяк экономики страны в виде сети путей сообщения. Ну а то, что требует выделения в самостоятельные, но также подконтрольные бизнес-единицы, будет выделено. Главный критерий при этом – экономическая эффективность, понимаемая прежде всего под углом органичной интеграции железнодорожного транспорта в реформирующуюся экономику России.

– Какие основные проблемы, непосредственно влияющие на реализацию Программы реформы, Вы бы сегодня выделили?

– Главный вопрос – это, конечно, законодательное обеспечение реформы. Пакет законопроектов принят Государственной думой 26 июня 2002 года в первом чтении и в конце ноября рекомендован комитетом Думы по энергетике,



транспорту и связи к принятию во втором чтении. За последние несколько месяцев была проведена колоссальная (не побоюсь этого слова) работа по рассмотрению поступивших по этим законопроектам поправок. Вот передо мной статистика. Большинство поправок поступило по проекту закона «Транспортный устав железнодорожного транспорта РФ» – 790. По проекту закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» – 425 поправок. Законопроект «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» собрал 191 поправку. Межведомственная рабочая группа, работу которой со стороны МПС возглавляла заместитель министра А. Г. Белова, тщательно проанализировала все эти замечания. В результате к принятию рекомендовано 48% поправок по проекту Устава, 42 – по законопроекту «О железнодорожном транспорте» и 35% поправок – по законопроекту «Об особенностях управления...». Я хотел бы заострить внимание на этих цифрах, которые свидетельствуют об исчерпывающем учете в законодательном процессе мнений всех заинтересованных сторон. После этого мы, наверное, с полным основанием имеем право не принимать обвинения в каком-то монополизме в выработке решений или тайном лоббировании таковых. Наоборот, привлечены лучшие силы от научных, деловых и политических кругов. В состав отраслевого штаба, возглавляемого министром, включены депутаты Государственной думы, видные ученые отраслевой и академической науки, представители других заинтересованных министерств. Вся работа штаба координируется правительственной комиссией по структурной реформе. Создан и активно работает общественный экспертный совет. Так что мы идем на реформу с открытым забралом, и та мощная поддержка, которую мы получили в Государственной думе во время первого чтения, наглядно свидетельствует о правильности самой процедуры выработки и прохождения законопроектов.

Получается, что собственник подвижного состава осуществляет наиболее выгодные перевозки, а на МПС ложится основная нагрузка по транспортировке социально значимых грузов

– Какие документы, кроме законопроектов, готовятся сейчас к утверждению?

– В стадии завершения находится разработка таких документов, как указ президента РФ «Об ОАО «Российские железные дороги», а также постановления правительства РФ, которые регламентируют порядок создания ОАО «РЖД», процедуру лицензирования, утверждают ряд Правил по тем или иным эксплуатационным вопросам, Положение о министерстве путей сообщения РФ и другие.

– Среди важнейших вопросов образования ОАО «РЖД» – формирование его уставного капитала. Какие здесь обозначились трудности?

– Согласно законодательству переход права собственности на недвижимое имущество требует государственной регистрации, а следовательно больших временных (до 4 лет) и финансовых (около 5 млрд рублей) затрат. При этом более 3 млрд рублей нужно будет заплатить за услуги органов бюро технической инвентаризации и свыше 1 млрд – организациям Минюста. Наша позиция такова.

Поскольку сегодня важно разделить функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности, а выделение субъектов по видам деятельности будет проис-

ходить уже на втором этапе, то и отнести оформление всех имущественных прав следует на второй этап. Мы считаем, что при формировании ОАО «РЖД», на 100% принадлежащего государству, целесообразно не проводить детальную регистрацию прав собственности. Весь имеющийся сегодня имущественный комплекс, отраженный в данной инвентаризации, мы предложили внести в уставный капитал ОАО «РЖД», оформив это актами передачи от предпринятой МПС. Такой порядок позволит сохранить целостность имущественного комплекса и выдержать сроки, определенные Программой реформы. В процессе реализации второго этапа представляется целесообразным пройти все процедуры регистрации имущества, в том числе и для целей приватизации.

Схожая ситуация складывается и по земельному вопросу. Ход инвентаризации и формирование межевых дел на земли железнодорожного транспорта в целом можно оценить как удовлетворительные.

Стоимость этих работ оценивается свыше 2 млрд рублей. С учетом того, что до сих пор не урегулированы законодательные нормы, связанные со стоимостью земли (а при создании ОАО «РЖД» земли остаются за государством), Министерство путей сообщения считает целесообразным передать их в бессрочное пользование компании по кадастровым делам, отложив регистрацию до второго этапа реформы.

– Каков же по величине имущественный комплекс МПС?

– Согласно проведенной инвентаризации на 31 декабря 2001 года выявлено около 1 млрд единиц имущества и обязательств федерального железнодорожного транспорта, в том числе основных средств – 98 млн единиц, товарно-материальных ценностей – 846 млн. Остаточная стоимость всего комплекса определена в размере 1,41 трлн рублей. При этом более 93% имущества находится на балансе основной деятельности железных дорог РФ.

– Как будет решен вопрос с активами предприятий МПС?

– В соответствии с Программой реформы и законопроектом «Об особенностях управления...» имущество предприятий и учреждений железнодорожного транспорта, в том числе акции, паи и доли участия, вносятся в уставный капитал ОАО «РЖД».

– Делаются ли какие-то шаги в направлении разделения бухгалтерского учета по видам хозяйственной деятельности, без чего невозможно говорить о подготовке к выделению самостоятельных бизнесов?

– Это вопрос важный, но не первоочередной. Разделение учета, по нашим представлениям, должно быть осуществлено в течение шести месяцев после регистрации ОАО «РЖД». Сегодня в МПС разработан уточненный вариант проекта номенклатуры расходов железнодорожного транспорта, который находится на согласовании с Минфином, Минэкономразвития, ФЭК и МАП. Наши специалисты занимаются оптимизацией технологии первичного учета с целью ее автоматизации, разрабатывается методология разделения затрат и построения модели формирования себестоимости по видам деятельности.

– Много вопросов высказывается среди субъектов Федерации и муниципальных образований по поводу сохранения уровня их налоговой базы...

– Да, это очень важный вопрос. Наша позиция такова: порядок налогообложения на железнодорожном транспорте должен предусматривать сохранение налоговой базы субъектов Федерации и муниципальных образований. Это

вполне реально. При создании ОАО «РЖД» как единого юридического лица начисление налогов может производить это лицо, а налоговые платежи в местные бюджеты – его филиалы и другие подразделения по кодам плательщика, которых может быть несколько в рамках одного индивидуального налогового номера юридического лица.

– Каким образом, по Вашему мнению, должно осуществляться государственное регулирование на железнодорожном транспорте после образования компании?

– Помимо МПС (в ведении которого остается регулирование нормативной базы по технической эксплуатации и особенно по безопасности движения, обеспечение гармоничного развития всей транспортной системы страны и поддержание благоприятного инвестиционного климата, а также целый ряд других функций), ФЭН будет осуществлять тарифное регулирование в монопольном секторе железнодорожных перевозок, МАП – в области предупреждения, ограничения и пресечения недобросовестной конкуренции. Разумеется, также за государственными органами останется обеспечение в сфере железнодорожного транспорта национальной безопасности и обороноспособности.

Еще в 1996 году мы провозгласили: «Клиент – король!» Реформа как раз и делается для того, чтобы организационно и экономически обеспечить реализацию этого принципа

– Как Вы оцениваете перспективу развития конкурентного сектора на железнодорожном транспорте?

– Как один из главных инструментов достижения целей реформы. В секторе грузовых перевозок уже сегодня создаются условия для организации частных компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом. В настоящее время существует 70 операторских компаний, выполняющих около 14% всего грузооборота сети. При этом на рассмотрении находятся еще несколько десятков заявок от предприятий, изъявивших желание заниматься этим видом бизнеса.

В 2002 году компании-операторы запланировали инвестировать в приобретение подвижного состава около \$200 млн. Уже сегодня они располагают парком собственных вагонов более 43 тыс. единиц и немногим менее – арендованных. Мы рассматриваем компании-операторы как наших партнеров, с которыми делаем общее дело. Конечно, не обходится и без проблемных вопросов. Например, при росте собственного подвижного состава, тем не менее, остается острой проблема общей нехватки вагонов. При этом показатели использования подвижного состава в частных компаниях по сравнению со среднесетевыми невысоки. С одной стороны, это объясняется спецификой создаваемых компаний. В большинстве случаев они возникают в расчете на перевозки продукции конкретного грузопроизводителя при непосредственном его участии в их создании. Но, с другой стороны, получается, что собственник подвижного состава осуществляет наиболее выгодные перевозки, организуя их так, как ему удобно, а на МПС при этом ложится основная нагрузка по транспортировке социально значимых грузов. Эти нюансы должны быть отработаны в ходе реформирования. Но основной подход, предусматривающий право выбора клиентом перевозчика с устраивающим его уровнем тарифа, условиями перевозок, сопутствующим сервисом и т. д., – это пра-

вильный подход, который должен быть реализован. Еще в 1996 году мы провозгласили: «Клиент – король!» Реформа как раз и делается для того, чтобы организационно и экономически обеспечить реализацию этого принципа.

– Какие конкретно условия, на Ваш взгляд, необходимо прежде всего соблюсти, чтобы заработал институт независимых перевозчиков?

– Одним из важнейших постулатов реформы является равный и недискриминационный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта любого перевозчика, принявшего на себя соответствующие обязательства. Конкретизировать этот принцип призваны специальные правила, которые разрабатываются совместно специалистами МАП, МПС, Минэкономразвития и других причастных организаций и в ближайшее время будут вынесены на обсуждение. Я думаю, что постановление правительства об утверждении этих правил должно приниматься примерно в течение двух месяцев после принятия законопроектов.

– Каковы должны быть требования к перевозчику?

– Они изложены в наших законопроектах. Основными из них являются: наличие лицензии на осуществление перевозок, владение подвижным составом и необходимыми техническими средствами, сертифицированными в установленном порядке, а также наличие соответствующего договора с владельцем инфраструктуры.

– Геннадий Матвеевич, как Вы думаете, в состоянии сегодняшние операторы стать перевозчиками?

– Да, думаю многие сегодняшние наши партнеры – это завтрашние конкуренты.

Требования к перевозчику вполне реальны и выполнимы. Главное, нужна готовность компании нести полноценную ответственность за перевозку, как это делает сегодня МПС. И, конечно, вести все-таки более широкий перевозочный бизнес, а не только быть транспортными цехами предприятий-грузопроизводителей. Мне представляется, что после образования ОАО «РЖД» среди операторских компаний неизбежно начнутся некие интеграционные процессы.

То есть в ходе реформы будут образовываться не только вертикально интегрированные перевозчики, но и горизонтально.

– В какие сроки реально создание ОАО «РЖД»?

– В 2003 году, в течение полугода после принятия законов. Это время уйдет на утверждение правительственных и отраслевых нормативных актов, выполнение необходимых процессуальных действий, другую необходимую организационную работу.

– 2003-й, судя по всему, будет для российского железнодорожного транспорта историческим. С каким настроем вы вступаете в него?

– С чувством высочайшей ответственности и в то же время с убеждением в правильности принятого курса. Совместными усилиями, принимая консолидированные решения и проводя постоянную проверку их правильности самой жизнью, мы найдем оптимальную для настоящего исторического периода форму деятельности железнодорожного транспорта России. Впереди очень много работы, но я уверен – нам она по плечу. Хотел бы сердечно поблагодарить как моих коллег-железнодорожников, так и наших деловых партнеров – всех, с кем мы работаем, строим планы и претворяем их в жизнь. Всем хорошего настроения в наступающем году и успехов в наших общих делах!

Наш тариф – российский, доморощенный!

Заканчивается разработка нового Прейскуранта № 10-01, определяющего тарифы на грузовые перевозки железнодорожным транспортом

Леонид Мазо, заместитель директора ВНИЖТ, д.э.н.

– Леонид Аронович, в каком состоянии находится сегодня проект нового Прейскуранта № 10-01?

– Мы его доработали с учетом замечаний правительства и МПС и направили в ФЭК. Последние документы ушли 11 декабря 2002 года. Так что установленные правительственной комиссией сроки были нами выдержаны. Заместитель председателя ФЭК Иван Сергеевич Беседин – высококомпетентный и по-настоящему государственный руководитель. Я думаю, он доведет это дело до конца.

– Каковы реальные сроки введения в действие нового документа?

– Я считаю, что на сегодняшний момент – не ранее 1 июля 2003 года. После утверждения Прейскуранта потребуется еще примерно полгода для обучения людей и переработки программного обеспечения, а также проведения других организационных работ. И я не думаю, что вообще здесь надо очень торопиться. Дело связано с доходами, а значит, необходимо все досконально выверить. Вот когда проводили тарифную реформу в 1990-м, тогда было проще. Мы меняли ставки и в два, и в четыре раза – все это решалось через Госплан и отражалось в плане. А теперь рыночная экономика, никто потерь не возместит.

Другое дело, что от сроков вступления документа в силу зависят коэффициенты по грузам. Если примут дату 1 июля 2003 года, то расценки будут уточняться по состоянию доходов за первый квартал или за май.

Когда обсуждают исходные базовые ставки, то обсуждают, образно говоря, скелет человека, а не его самого. Реальный уровень тарифов определится после введения коэффициентов к ним.

– А зачем вообще нужны данные коэффициенты?

– Дело вот в чем. В связи с тем, что структура тарифа и формула расчета в корне изменились, произошли большие изменения размеров ставок на перевозку различных

Средний уровень тарифов старого и нового Прейскурантов должен сходиться, а это возможно лишь с помощью применения коэффициентов

грузов. Получилось, что кто-то стал бы возить грузы, скажем, в два раза дешевле (причем как раз по дорогим номенклатурам), а кто-то – наоборот. Но мы должны были – и это правильно – руководствоваться концептуальной установкой (данной И. С. Бесединым в августе) на то, чтобы по родам грузов существенных изменений в тарифах не было.

То есть средний уровень тарифов старого и нового Прейскурантов должен сходиться, а это возможно лишь с помощью применения коэффициентов. Ставки останутся неизменными, а индексы можно менять в зависимости от тарифной политики государства, экономической конъюнктуры и так далее. Мы подобрали коэффициенты таким образом, чтобы в целом уровень изменений оказался нуле-

вым, а по некоторым различным грузам – минимальным, в пределах плюс-минус нескольких процентов. Колебания по массовым грузам и того меньше – 2–3%.

– Есть мнение, что столь сложная система коэффициентов делает тарификацию перевозок неким «эксклюзивным святодействием». Нельзя ли было ее все же упростить?

– Необходимость применения сложной системы коэффициентов является вполне объективной и вызвана предшествующими этапами унификации тарифов, когда была произведена их дробная дифференциация. За счет определенной рационализации число коэффициентов сокращается. Но совсем отказаться от них нельзя – в силу уже названных мною причин.

– Часто указывают, что средний уровень вагонной составляющей в 15,4% слишком низок для привлечения частного капитала в вагонный парк.

– При действующих тарифах операторы уже вложили около \$200 млн. А в новом Прейскуранте предусмотрено определенное снижение провозной платы: для собственников – в среднем на 8%, а по некоторым грузам – даже на 20–30%. Так что тарифные условия для собственников значительно улучшаются.

– В правительство и ФЭК продолжают поступать письма от ряда промышленных и транспортных организаций, где проекту дается в целом отрицательная оценка и предлагается начать работу снова.

– Ради бога, если кто-то хочет – пусть начинает, раз это дело у нас стало всенародным. Пусть попробуют. Только я Вас уверяю, что никто ничего более реального не сделает. Прейскурант же нельзя сочинить, придумать. Нужно от чего-то отталкиваться, в том числе и от истории вопроса. Наш тариф не имеет аналогов в зарубежной практике. Он построен на отечественной методологической базе. Его методология основана на реальных экономических категориях: себестоимости перевозок различных грузов и применении различной технологии перевозочного процесса в зависимости от типа вагона. В основу положена транспортно-технологическая схема. Это наш принцип. Он доморощенный и отличается от зарубежных подходов. Существует, например, Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ), который был взят за основу для разработки Тарифной политики, но опять-таки с применением коэффициентов. Потому что в чистом виде его нельзя использовать, так как он применялся на восточноевропейских железных дорогах, которые значительно отличаются от наших. Это устаревшие дороги: по ним перевозится лишь несколько процентов общего объема транспортируемых грузов; здесь водят составы средним весом полторы тысячи тонн, причем вагоны двухосные. Если же четырехосные, то они берут лишь 50 тонн. Там почти нет перевозок свыше 1 тыс. км, а средняя их дальность всего 250–300 км. То есть там совершенно другие категории: что-то типа нашего местного сообщения. Вот что такое МТТ. Наш Прейскурант базируется на условиях перевозок по российским железным дорогам. А какими условиями хотят руководствоваться инициаторы альтернативных прейскурантов, я не знаю.

– Многие товаропроизводители все же говорят о неподъемности нынешнего тарифа и необходимости его снижения.

– Лучше бы им себестоимость своего производства снижать и позаботиться о конкурентоспособности продукции, а не пытаться решить свои проблемы за чужой счет.

Тем более что многие товаропроизводители давно уже продали свои предприятия иностранным владельцам, в отличие от железных дорог, которые сами лямку тянут. Так вот, например, те же металлурги могли бы подумать, как на иностранные капиталы внедрять более прогрессивные методы выплавки стали. А они уповают на то, что будут хорошо жить за счет дешевых перевозок по железной дороге. При этом почему-то нигде не вспоминают, что из-за плохого качества металла железнодорожники вынуждены использовать нерационально тяжелые вагоны, а это – увеличение расходов как в цене вагона, так и в затратах на тягу. У нас не говорят о лесниках, которые кругляк хотят возить за копейки, а о его переработке и не помышляют. Перерабатывать же сырье надо на месте, тогда и перевозка грузовой массы сократится! Но об этом – ни слова.

А только лишь «там снизить, да здесь снизить», и только для кого-то... Но ведь для этого надо в другом месте и для кого-то другого на столько же и повысить!

– Насколько отражены в проекте нового Прейскуранта задачи реформы на железнодорожном транспорте?

– Руководствуясь Программой структурной реформы, мы должны решать вопросы тарифного регулирования исходя из сочетания двух критериев. Во-первых, это снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки. Во-вторых – повышение уровня конкуренции в грузовых перевозках, стимулирующей рост их эффективности и качества. Синтез этих критериев означает, что конкуренция должна происходить и развиваться только тогда, когда она обеспечивает снижение суммарных народнохозяйственных затрат на перевозки за счет роста эффективности и качества транспортного обслуживания, а не из-за искусственного перераспределения вагонной и инфраструктурно-тяговой составляющих.

За счет чего же можно выиграть на транспортном рынке? Во-первых, за счет лучшего использования подвижного со-

Ради бога, если кто-то хочет – пусть начинает сначала, раз это дело у нас стало всенародным. Пусть попробуют. Только я Вас уверяю, что никто ничего более реального не сделает

става. Для этого тарифы установлены исходя из средних показателей использования парка на железных дорогах. Если же владелец вагонов сокращает порожний пробег путем попутной загрузки, то он имеет снижение стоимости перевозки. Этого же можно достичь и при повышении загрузки вагонов. Во-вторых – за счет лучшего качества обслуживания грузовладельцев, что обеспечивает эффект уже за пределами транспорта: на запасах, таре, хранении, использовании мощностей и т. д. Поэтому в Программе и говорится о совокупных народно-хозяйственных затратах, вызванных перевозками.

– А как Вы оцените второй этап унификации экспортно-импортных и внутренних тарифов?

– ВНИИЖТ не занимался этим вопросом. Но могу сказать, что, хотя перенесение ставок Тарифной политики в Прейскурант отчасти является формальным решением вопроса, иначе ничего сделать было нельзя. Это на сегодня единственно возможное решение при отсутствии времени, а также чтобы не произошло изменений в уровне доходов как железных дорог, так и их клиентуры.

– В Ассоциации морских торговых портов считают, что

закрепление за ними льготных тарифных условий перевозок – это результат не протекционистской политики государства, а восстановления справедливости и законности.

По их мнению, раз железная дорога везет экспортный груз только до порта и не пересекает границы, то для нее это чисто внутренняя перевозка.

– Они абсолютно не правы. Дело в том, что груз доставляется на экспорт по рыночным международным ценам и за доллары. Причем же здесь граница? Тариф – это элемент продажной цены товара.

Экспортные контракты заключаются в долларах, их цены зависят от рыночных колебаний. Так почему железная дорога должна везти экспортный груз за рубли?

В самих-то портах все расценки стоят в валюте. А я вам скажу, в чем тут подоплека. Это все делается в угоду иностранным импортерам, чтобы удешевить наше сырье. Между прочим железные дороги принадлежат России, а порты уже во многом принадлежат иностранным капиталам.

– Какие, по Вашему мнению, дальнейшие шаги в тарифной политике еще нужно предпринять?

– Прежде всего, в связи с принятием нового законодательства о железнодорожном транспорте и естественных монополиях, необходимо с активным участием ФЭК России определить условия и этапность либерализации ценообразования в конкурентных сегментах рынка транспортных услуг. Сегодня мы имеем совершенно неравные условия для конкуренции, которая уже вполне сложилась на перевозках контейнеров, а также скоропортящихся и других ценных и срочных тарно-штучных грузов.

Развивается конкуренция и по наливу. У экспедиторов и частных владельцев подвижного состава свободные расценки, а у железнодорожников отсутствует свобода маневра из-за фиксированных тарифов. Надо восстановить для начала их предельный характер, затем ввести диапазон саморегулирования и, наконец, перейти к свободному ценообразованию в сфере реальной конкуренции. А иначе ее просто не будет. С увеличением доли собственного парка подвижного состава разумно ставить вопрос и об освобождении вагонной составляющей в тарифе.

Эти задачи важны и для успешной конкуренции с водным транспортом. На период навигации следует предоставить МПС возможность оперативного введения исключительных пониженных тарифов на благо наших товаропроизводителей и потребителей. Надо отметить, что в США дерегулирование тарифов дало весьма эффективные результаты.

Для нас это вопрос жизни и смерти!

В конце прошлого года правительством были приняты два важных решения в области тарифной политики: одобрена методология проекта нового Прейскуранта № 10-01 и завершена унификация экспортно-импортных и внутренних тарифов. Однако и то и другое продолжает оставаться объектом дискуссии участников транспортного рынка.

Алексей Хоружий, генеральный директор ЗАО «Металлургтранс», к. т. н.

– Алексей Сергеевич, как в целом Вы оцениваете итоги работы над проектом нового Прейскуранта № 10-01? – Позиция металлургов выражена по этому поводу в пись-

мах, направленных нами в правительственную комиссию В. Христенко и в ФЭК. Вкратце она такова: никакого нового Прейскуранта разработчики не представили. Подготовленный документ не отражает рыночных новаций и является неглубокой модернизацией ныне действующего Тарифного руководства с объединением многочисленных дополнений к базовому Прейскуранту 1989 года.

Работа над проектом велась государственными структурами с приглашением трех-пяти представителей грузовладельцев, собственников подвижного состава, операторов. Главной задачей ставились вопросы определения вагонной составляющей в ставках и сохранения уровня доходов железных дорог. Интересы же грузовладельцев – как одна из целей – глубоко не рассматривались. Мы в ФЭК представили наш расчет, в котором показали: сам факт введения нового Прейскуранта поднимет уровень тарифов для металлургов на 3–4% и обойдется им в 250 млн рублей.

– То есть Вы выступаете против самой методологии проекта?

– Дело вот в чем. В ходе выработки документа его авторы отталкивались прежде всего от принципа сходимости доходов МПС до и после введения нового Тарифного руководства. Это, наверное, в целом нужный принцип. Но не как основополагающий или даже единственный, а как, скажем, десятый или пятнадцатый в ряду других концептуальных установок. Стоит сожалеть, что концепция разработок нового Прейскуранта была заменена методикой. А это, как известно, не одно и то же. Как нам представляется, обсуждаемый документ должен обеспечивать платежи не только по обоснованным затратам перевозок грузов, но и по более жестким критериям, стимулирующим сокращение этих затрат, в том числе и за счет создания конкурентной среды.

– Что же, по-вашему, должно быть поставлено во главу угла?

– Среди восьми принципов реформирования железнодорожного транспорта нас интересуют главным образом два: сокращение транспортных расходов и повышение качества обслуживания. С целью их выполнения и должны применяться другие принципы построения тарифов, другие механизмы их применения в рыночных условиях. По нашему мнению, в основу построения тарифов должен быть положен противозатратный метод, а также необходим поэтапный переход к контрактному ценообразованию с регулируемым государством верхним и нижним пределами тарифов. Предлагаемое разработчиками построение тарифов не предусматривает их возможного снижения, что противоречит цели реформирования, обозначенной в известном постановлении правительства РФ № 384 от 18 мая 2001 года, а именно – «снижения народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом». Все это усугубляется теперь еще и тем, что госструктурам удалось в законе «О железнодорожном транспорте в РФ» провести следующую формулировку: «Тарифы, сборы и плата устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте». В переводе на производственный язык это означает: расходуй побольше!

– Разработчики указывают, что их задача заключалась в создании свода базовых ставок, а вопросы гибкой тарифной политики и экономической конъюнктуры – все это находится за рамками Прейскуранта.

– Во-первых, зачем тогда вообще было огород городить, если сегодня к ставкам представленного Прейскуранта понадобилось разрабатывать целую систему коэффициентов для обеспечения названного мною принципа сходимости? Не затем ли, чтобы просто узаконить фактическое повышение тарифов? И что это за система, которая требует такого огромного количества накладывающихся друг на друга коэффициентов? Конечно, понятно намерение разработчиков проекта любой ценой сохранить уровень среднесетевых ставок. Ведь сюда вошли все возможные и невозможные затраты, включая соответствующий уровень инвестиционной составляющей (сверх амортизационных отчислений), порожний пробег вагонов, все начальнokonечные операции и так далее. А реальная жизнь за последнее время внесла существенные изменения в сложившиеся стереотипы.

– Каковы Ваши претензии к более конкретным, технологичным аспектам выработки Прейскуранта?

– За экономическую базу построения тарифов взяты так называемые среднесетевые затраты, являющиеся производной от валовых расходов всех железных дорог России. Но при этом не учитывается, что уровень себестоимости перевозок по дорогам отличается в разы (!), а уровень рентабельности колеблется от убыточности до 200%. Таким образом, в результате мы имеем серьезное ущемление интересов грузовладельцев одних отраслей и получение необоснованных льгот другими. Наш анализ нового Прейскуранта показывает: у разработчиков отсутствуют экономически обоснованные нормативы материальных и трудовых затрат, не проведен глубокий анализ фактических эксплуатационных издержек, а тарифы строятся просто «от среднедостигнутого».

По нашему мнению, в основу построения тарифов должен быть положен противозатратный метод, а также необходим поэтапный переход к контрактному ценообразованию с регулируемым государством верхним и нижним пределами тарифов

Сформированные таким образом тарифы неминуемо ложатся дополнительным грузом на грузовладельцев и лишают железные дороги реальных стимулов к улучшению своей работы.

Другой момент. В проекте сохранен принцип перекрестного субсидирования, когда убытки от пассажирских перевозок погашаются за счет прибыли от грузовых. При этом опять-таки точных цифр распределения доходов и расходов между грузовым и пассажирским движением просто не существует. В общем итоге проект нового Прейскуранта увеличивает тарифную нагрузку на грузовладельцев, использующих вагоны парка МПС, в среднем на 5–8%. В то же время по перевозке готовой продукции рост составит до 20–30%, а с учетом так называемого выравнивания внешних и внутренних тарифов общие платежи товаропроизводителей увеличатся на 10–12%.

– А что Вы скажете относительно споров по поводу уровня вагонной составляющей тарифа?

– Это еще один важнейший аспект, по которому трудно согласиться с предложенным вариантом. При среднем уровне скидки в 15,4% собственник вагона не только не вернет свой капитал, вложенный в подвижной состав, но

и не сможет содержать последний. Надо ясно понимать, что при столь низкой вагонной составляющей тарифа никакие серьезные инвестиции в эту область не придут. То есть опять-таки проект нового Прейскуранта не отвечает задачам реформирования.

– Но есть мнение, что операторским компаниям предстоит хорошо поработать над оборотом своих вагонов...

– Да, конечно! Но надо понять, что в большинстве случаев собственные вагоны не будут оборачиваться быстрее, чем инвентарные (кроме каких-то исключений). В самой природе операторских компаний заложена иная технология – они работают на одного-двух грузовладельцев. Подавляющее большинство операторов являются своего рода технологическими звеньями в деятельности своих товаропроизводителей. О порожнем пробеге они имеют совершенно иное (причем обоснованное) представление, нежели МПС. И за рубежом так! Между прочим на Украине железнодорожники установили операторам на перевозках агломерата в окатышевозах скидки до 40%. Это расчет верный. По России он объективно составляет сегодня 35–38%. Полуторалетный опыт «Укрзалізниця» подтвердил целесообразность такого уровня скидки, особенно на первые два-три года становления и обкатки новой системы.

– Но тогда будет недофинансироваться инфраструктура железных дорог.

– Смотрите, что получается. После первого этапа реформирования перевозчиком станет ОАО «РЖД». Операторы через договоры, которые по новым законам они обязаны будут заключать с ним, фактически превращаются в придаток ОАО «РЖД» – в его слуг. Перевозчику и владельцу инфраструктуры при этом разрешено теперь отказываться в перевозке грузовладельцу со ссылкой на ряд причин, в том числе на отсутствие технологических или технических возможностей. Будучи монополистом, ОАО «РЖД» отказывает в просьбе по конкретной заявке и подсылает к грузовладельцу оператора, но уже с договорным завышенным тарифом. Грузовладелец скажет – это грабеж, а оператор представит расчет, что разрешенной ему Прейскурантом скидкой он окупить перевозку не сможет... И будет прав.

В результате оператор заберет у товаропроизводителя все то, что недодаст ему на скидках ОАО «РЖД». А у монополиста тоже голова не болит, потому что принцип сходимости доходов дает ему возможность хорошо жить. Даже отдавая перевозку оператору (сегодня это уже 20% объема), он сохраняет тарифную массу. И так, все довольны. Кроме товаропроизводителя, у которого просто-напросто вырастет тариф на перевозку при увеличении числа участников транспортировки. Получается, что новый Прейскурант вооружает в будущем монополиста и операторов работать в блоке против грузовладельцев. МПС дали возможность повысить тариф в 2003 году на 12%. Мы проработали прогноз по нашим предприятиям, который показывает, что в нынешнем году рост тарифов даже по оптимистическому варианту будет около 35%, а по пессимистическому – в пределах 50%. Этот прогноз просчитывался в том числе с учетом неизбежных потребностей владельцев инфраструктур и набирался не только прямым счетом официальных повышений тарифов, а из ожидаемого роста будущих договорных ставок, компенсации теряемых доходов и других причин, «магазин» которых уже давно наработан. Нам остается лишь надеяться, что обещание министра путей сообщения Геннадия Матвеевича Фадеева президенту страны

удержать тарифы за счет снижения резервов МПС будет выполнено, а наши прогнозы окажутся несостоятельными.

– А как Вы относитесь к существованию тарифных классов?

– В соответствии с постановлением правительства № 706 от 13 июля 1995 года «О совершенствовании системы тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» дифференцирование ставок по классам задумывалось для снижения уровня действующих тарифов для массовых грузов за счет увеличения ставок для дорогостоящих товаров. Мы считаем, что среди металлургических грузов можно выделить три класса: сырье, полуфабрикаты, готовая продукция. Основания по отнесению данных грузов к соответствующим тарифным классам были нами переданы в рабочую группу, но обоснованного и взвешенного рассмотрения не получили.

Следует отметить, что удешевление перевозок массовых грузов обосновывается не их дешевизной, а уменьшением издержек на их перевозки. Кстати, многие страны целенаправленно дотируют перевозку таких грузов, чтобы тем самым влиять на ценообразование в экономике и получать больше доходов при реализации конечных продуктов.

– С 1 января произведена унификация экспортно-импортных и внутренних тарифов. Вы поддерживаете это решение?

– Как можно поддерживать фактическое узаконивание завышенных в 2,6 раза тарифов после известной телеграммы Николая Аксененко за № 722 от 5 сентября 1998 года?

Правительство поддержало МПС, а поручение президента страны об унификации тарифов осталось на деле невыполненным. У металлургов разрыв между внутренними и внешними ставками сохраняется на уровне 2,5–3 раза (в зависимости от направления перевозки), а в целом от этого «выравнивания» у нас повысились грузовые тарифы на 5%, то есть с учетом проводимой с 1 января общей индексации тарифов – на 17%.

– Однако большинство участников транспортного рынка называют такое решение единственно возможным, необходимым.

– Поймите: для нас железнодорожные тарифы – это не какая-то отвлеченная теория, а вопрос жизни и смерти. Металлургия – самая транспортотемная отрасль. В процессе производства у нас продукт, начиная с добычи сырья и заканчивая реализацией товара, проходит порядка 60 технологических операций, в том числе шесть раз перегружается из вагона в вагон, учитывая как магистральный транспорт, так и наш внутренний. Средняя величина транспортной составляющей в цене продукции достигает в металлургии 24%, а по руде – 62%. Поэтому позиция Международного союза металлургов определяется не какими-то там напризами или придирками руководителей комбинатов, а объективным положением вещей. Величиной грузовых тарифов государство и его структуры пользуются, как известно, в том числе и как инструментом политики регулирования инфляционных ожиданий, отношений между отраслями и т. д. Цена же такой политики выливается в постоянное увеличение тарифной нагрузки на грузовладельцев. Исследования показывают: большинство участников логистической цепочки «товаропроизводитель – потребитель» работают с рентабельностью в 15–30% и лишь главное звено – грузовладелец – едва сводит концы с концами при рентабельности в 5–12%.

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 2 - 7)				
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	4
Россия / Белгородская область	Белгород	ЗАО "Белшпала"		6
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	+7 (8412) 34-69-82/34-59-36	7
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	+7 (8412) 35-40-15, 34-35-62	5
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	+7 (47545) 2-07-25	7
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАННОСТРОЕНИЕ"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	+7 (495) 988 27 68 (многоканальный)	8, 9
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 10 - 14)				
Казахстан	Астана	ТОО "TransTechMash LTD"	+7 (7172) 54-57-19/46	11
Литовская Республика	Наунас	UAB VagonService service LT	+370 60 933 433, +370 52 131 416	13
Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	11
		ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	11
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	13, 14
		ООО "Вотум"	+7 (495) 225-99-60, 664-27-95, 518-94-32	10
		ООО "ЛокТрансСервис"	+7 (495) 968-47-62, (903) 734-26-89	12
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	+7 (48343) 5-24-90, +7 905-521-76-90	11
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	13
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЭЛВТО"	+7 (496) 418-16-49, +7 (495) 647-03-69, +7 (964) 705-98-09	11
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	+7 (342) 209-01-60/93-85	12
VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	15
12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	16
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 17 - 23)				
Россия	Москва	ООО "МеталлТрансМаркет"	+7 (495) 796-89-18	22
		ООО "СтройПуть"	+7 (495) 783-26-68	17
	Санкт-Петербург	ООО "Невский Торгово-Промышленный Комплекс"	+7 (812) 336-86-34/21/24/28	23
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	+7 (49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	21
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	+7 (495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	20
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	20
Россия / Самарская область	Жигулевск	ООО "Строительно монтажный поезд"	+7 (84862) 2-19-75/12-90	19
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	22
	Нижний Тагил	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	21
		ООО "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	18, 19
Россия / Тульская область	Щёкино	ООО "Шпалопропиточный завод "Тула"	+7 (48751) 5-28-31/43-82	20
«МЕТАЛЛУРГИЯ.ЛИТМАШ'2013»; «ТРУБЫ.РОССИЯ'2013»; «АЛЮМИНИЙ/ЦВЕТМЕТ.РОССИЯ'2013»				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	24
19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2013				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	25
Транспортно-логистические услуги (стр. 26)				
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	26
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СВ ИНВЕСТ"	+7 (498) 744-67-39, (916) 170-11-10	26
Правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта (стр. 26)				
Россия	Москва	ООО "ЮН "Товариц"	+7 (495) 972-80-28	26
Сопутствующие товары и услуги (стр. 26 - 27)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	26, 27
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ / СНГ 2013				
Великобритания	Лондон	GLOBAL TRANSPORT FORUM	+44 (0) 20 7045 0900	25
VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	32
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "INTERLOGISTIKA - 2013"				
Россия	Москва	Компания MEDIA GLOBE	+7 (495) 961-22-62 (многоканальный)	28
12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				
Азербайджан	Бану	Iteca Caspian LLC	+ 994 12 404 10 00/01/31	29



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

Прайс-лист на размещение рекламы (цены указаны с учетом НДС)

Модульная реклама / статья			Бонус	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	5 000	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	8 800	10	750
1/2 полосы	180*122	15 400	20	850
Полоса	180*250	25 300	40	950

Модульная реклама на обложке	Коэффициент наценки	Бонус
Лицевая сторона (минимально 1/2 полосы)	договор.	Идентичный модуль во внутреннем блоке
Вторая и третья сторона (минимально 1/2 полосы)	2	
Последняя сторона (минимально 1/2 полосы)	3	

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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**
 При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**
 При единовременной предоплате 6-и публикаций в журнале – **СКИДКА 15%**
 Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!

Цены действительны с 01.11.2012г

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

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Уважаемые Партнеры!

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

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

С Днем железнодорожника!

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

С Днем Земщины Отечества!

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

12 июня
День России!

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

С Днем Победы!

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

С Днем рождения
Владимира!

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

С Днем рождения
Светланы!

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100

ДЕПО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Содержание:

- 1-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71-80
- 81-90
- 91-100