

ДЕПО

6 (51) 2013

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

ИЮНЬ-ИЮЛЬ

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

стр. 2-7

стр. 10-14

стр. 16-19

стр. 21

стр. 21

стр. 22-23

стр. 8-9,
25-30



Долгий путь высоко-
скоростных магистралей

стр. 8-9

Железные дорожники
о себе и реформах

стр. 30-38



16+

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
деревообрабатывающее оборудование

Официальный
спонсор:



ПРОМОЙЛ
Металлообрабатывающее оборудование

Генеральный информационный партнер:

СТАНОЧНЫЙ ПАРК

Партнер деловой программы:

РИТМ

Организатор выставок:
Райт Солюшн

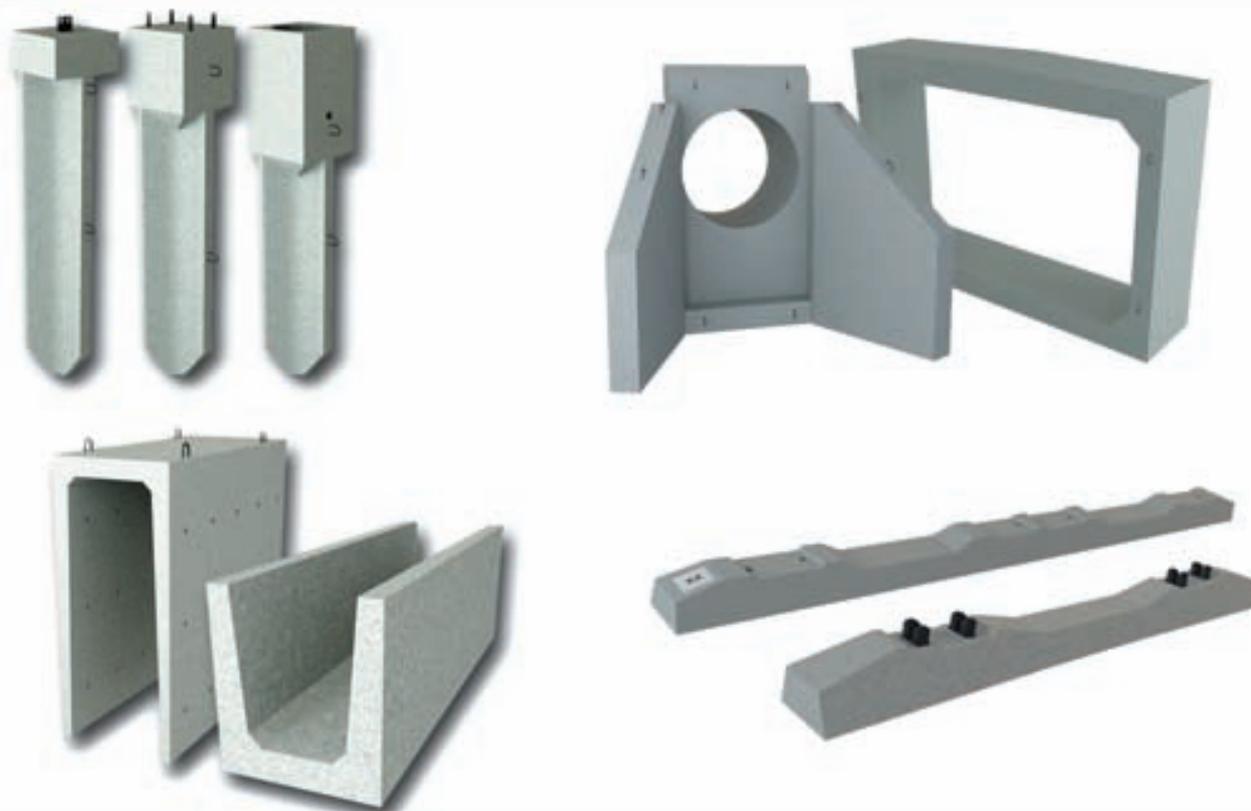


+7 (495) 988-27-68
www.stankoexpo.com





Закрытое акционерное 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



440031, Пензенская область, г. Пенза, ул. Окружная, 3
 Тел: (8412) 34-69-82, 34-59-36, 34-62-85
 E-mail: info@zao-pztr.ru, pztr@yandex.ru,
 сайт: www.zao-pztr.ru



ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ

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

- NEW!!! блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В);
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТТ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ; ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;
- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ЛВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ;
- колодки клеммные КК (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электроплитки ЭПЧ

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 продукции	Тип, марка	Аналог	Телефон
Арматура светосигнальная	АС – 1П, АС-1МП	АС -4302	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения	БРН-М-75В	БРН – 3В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-75В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-110В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения и тока	БРНТ	YRN3	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Вентиль электропневматич.включающ.	ВВ-32М	ВВ-32	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Выключатель pedalный	ВП-1-11П	ВП-1-11	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ВП-1-20П	ВП-1-20	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Переключатель рубящий 3-х полюсный	П-330АП	П-330А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330БП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330ВП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопrotивление ленточное	ЦБРИ 741.124.075	T509.73.01.01	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор напряжения	ТН-005ЭТ	ТН-005ЭТ000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.001	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор постоянного тока	ТПТ-015ЭТ	ПДТ-033ЭТ.010	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор ТИ123	ЦБРИ671.121.005	6ТН174123	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тона	ТТ-30МП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный	ШУ-5АП	ШУ-5А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки	ЦБРИ 741.124.079	0145.845.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ЦБРИ 741.124.087	0145.917.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Рубильник	Р-220А		(8412) 34-69-82, 34-59-36

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

Производство и реализация запчастей для тепловозов ЧМЭ-3 и их различных модификаций.

391778 Тамбовская обл, Мичуринский р-н, п. Сельхозтехника, ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2
 Тел./факс: (47543) 2-07-25,
<http://www.zeldorcnab.ru>,
 e-mail: td-zpch@mail.ru

ЖЕЛДОРСНАБ



Гарантированное качество запчастей для ЧМЭ-3.



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





Отличный сервис!



ELHIM-ISKRA JSC®

сайт : www.elhim-iskra.ru, эл. почта: iskra-trade@yandex.ru
 Адрес: 117570 г. Москва, ул. Красного Маяка, д. 24, ЦЛРБ
 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 Минс", 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



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!



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

Ассортимент выпускаемой продукции достаточно обширен. Это различные виды рукавов (напорные, напорно-всасывающие, автотракторные, дюриты, пожарные и пр.), формовые и неформовые РТИ, запчасти для нужд РЖД, сырые резиновые смеси.

- Баллоны переходных площадок (суфле междувагонное) – 7800р.
 - Втулка (Т258.00.01) – 6р.
 - Прокладка буксовая (35061-Н) – 11 р.
 - Кольцо буксовое (35063-Н) – 5 р.
 - Кольцо (40811-Н) – 75р.
 - Кольцо (40812-Н) – 35 р.
 - Кольцо (40813-Н) – 30 р.
 - Подрельсовая прокладка (ЦП 362) 25 р.
- Все цены указаны с НДС.

Более подробную информацию по ассортименту и ценам вы можете узнать на сайте www.invest-oil.ru или по телефонам 8 (980)315-40-69, 8 (980)315-40-77

**ООО "ЛенПромБетон"**

Санкт-Петербург, ул. Савушкина, д. 126А, б/ц Атлантик Сити, 17 эт.
тел./факс: (812) 331 0101, тел.: (812) 947 6722
e-mail: sale@lenprombeton.ru

Производство железобетонных изделий для строительства железных дорог

Лотки междушпальные МШЛ 035/07

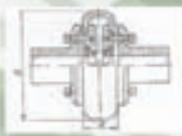
Лотки междупутные МПЛ 05/075/100/125/150

Крышки лотков

(812) 947 6722

www.lenprombeton.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Междупутные лотки, крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки и крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки и крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки, крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки и крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6

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

Основные технические характеристики:

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

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

ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

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



Тел./факс: (8412) 35-40-15
 34-35-62

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

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

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

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru

e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

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

Сергей Парсегов, Алексей Вязовский

Покровка Финанс

Долгий путь высокоскоростных магистралей

Введение.

Как сообщают СМИ, первая в России высокоскоростная железнодорожная магистраль может появиться к Чемпионату мира по футболу 2018-го года и свяжет Москву с Казанью. Такое решение было принято на совещании у Владимира Путина 28 мая. На строительство ВСМ планируется потратить свыше 900 млрд. рублей. Для сравнения – это около 10% всего бюджета России. Что страна получит за такие огромные деньги? По словам главы РЖД В. Якунина сеть высокоскоростного (200-400 км/ч) железнодорожного сообщения протянется в 4,2 тыс. км., кроме того планируется также “ускорить” до 200 км/час еще 6,9 тыс. км. Чтобы понять суть предложенных проектов высокоскоростных магистралей связывающих столицы полезно обратиться к богатой российской истории.

Лихие магистрали 90-х.

13 сентября 1991 году Б.Н. Ельцин подписал Указ №120, по которому было создано РАО “Высокоскоростные магистрали” (ВСМ). Несмотря на скандал в комитете по экологии Госдумы в октябре 1994 из-за трассировки ВСМ через Валдайский заповедник с осушением болот (исток р.Волги, р.Днепра), и противодействием реализации проекта ВСМ тогдашнего руководителя МПС Г.М. Фадеева, контракт на проектирование и строительство был подписан 8 декабря 1994 г. С французской фирмой «Софрерай». Работы по реализации проекта не были начаты, из всех работ реально было выполнено только сооружение в 1997 году котлована на площади 4,8 Га украсившего территорию у Московского вокзала в Санкт-Петербурге. Летом 2006 в котловане, заполненном водой, проводило учение МЧС. В 2008 году на месте котлована был построен торговый центр “Галерея”.

После оформления при сомнительных обстоятельствах у пула британских банков кредита на 200 млн. долл. под госгарантии проект был остановлен. Через несколько лет РАО ВСМ было признано банкротом и прекратило своё существование. Б. Ельцин 1 июля 1998 года подписал Указ № 756 отменяющий реализацию проекта. А в 2003 году прекращен проект строительства специального высокоскоростного поезда Сокол.

Сокол – прерванный полет.

Еще в 1979 году по маршруту Москва-Санкт-Петербург состоялся первый рейс поезда ЭР-200 с пассажирами, максимальная скорость составила 200 км/ч. Расстояние от Москвы до СПб поезд проходил за 3 часа 55 мин. С 1984 поезд имел постоянную нитку графика. Из выпущенных поездов один (постройки 1979) был списан, второй сохранился в рабочем состоянии до сих пор.

Техническое задание на создание высокоскоростного электропоезда нового поколения, позже получившего название «Сокол», было разработано РАО «ВСМ» в 1993 году. Общая сумма затрат на проект составила 450 мил-

лионов долларов. Рекордная скорость, которую «Сокол» развил 29 июня 2001 года, составила 236 км/ч.

Комплекующие и материалы для «Сокола» поставляли свыше 100 предприятий России, а в целом в работах по созданию поезда приняли участие более 60-ти организаций. Доводка проекта шла долгие девять лет и уже в 2002-м году он был окончательно закрыт. Поезд списали и в ближайшее время отдадут студентам железнодорожных ВУЗов для изучения. В качестве причин крушения проекта указывалось неудачные испытания, на которых было выявлено до полусотни недостатков. Таким образом, к началу нового века Россия на создание высокоскоростных магистралей и поездов к ним потратила \$650 млн. не получив взамен практически ничего. Но это был еще не конец истории.

Немецкий Сапсан

11 апреля 2005 года экс-глава РЖД Геннадий Фадеев и директор немецкого концерна Siemens Ханс Шаберт подписали соглашение о совместной разработке и производстве 60 высокоскоростных электропоездов с максимальной скоростью движения до 300 км/ч; сумма контракта оценивалась в €1,5 млрд. Предполагалось, что выпускаться поезда будут в России на специально созданном совместном предприятии. Увы, уже в 2006-м году параметры проекта претерпели значительные изменения - количество закупаемых поездов было уменьшено до 8, а при этом сумма контракта уменьшилась только до €600 млн. О производстве поездов в России было забыто. Впрочем, по сравнению с Соколом проект Сапсанов можно считать удачным. Поезда функционируют по линии Москва-СПб, Москва-Нижний Новгород и к сегодняшнему дню перевезли больше 5 млн. человек. Впрочем, и есть у ВСМ и серьезные минусы.

Быстрее – значит медленнее.

Житейская логика подсказывает, что введение скоростного движения, экспрессов улучшает транспортную обеспеченность населения. Однако это не так. Если скоростное, пригородное и грузовое движение организуется по одним и тем же путям, то возникают проблемы с “задерживанием под обгон” или съемом поездов. Жители Дубны, Лобни, Долгопрудного с 2005 года чувствуют прелесть экспресса в Шереметьево в некондиционируемых электричках построенных еще в СССР, пропускающих комфортабельные ЭД4МНМ-Аэро, едущих без остановок. А все потому, что с целью повышения эффективности проекта отдельные пути проложены от Аэропорта только до Лобни. А на Савеловском ходу всего 2 главных пути.

Жителям Москвы будет проще представить это на примере метро. Что будет если в подземке появятся поезда-экспрессы, как это сделано в Нью-Йорке? Вместо тактового движения, перевозящего в пик 65-80 тыс. чел в час линия сможет перевезти 15-20 тыс. чел, зато будут

счастливики, добирающиеся из спальных районов в два раза быстрее. Разница между Москвой и Нью-Йорком в том, что там каждая линия имеет 4 главных пути.

Технологическое окно перед Сапсаном составляют минимум 30 мин¹, таким образом, один Сапсан снимает 5-6 электричек или вынуждает графистов РЖД останавливать электрички на станциях на 30 мин "под обгон", смены привычных платформ и проч.

При запуске Сапсанов жители Ленинградской, Московской и Тверской областей с удивлением обнаружили, что количество электричек уменьшилось, исчез ряд пассажирских поездов Москва- Санкт-Петербург, стоимость плацкартного билета на которые была в разы ниже стоимости билета на Сапсан. Таким образом, высокоскоростное движение поддерживает социальное расслоение в обществе.

Кроме этого осталось, незамеченным увеличение расстояния, сроков и стоимости доставки импортных грузов по ж/д в обход главного хода из порта Санкт-Петербурга в Москву. Часть грузов теперь отправляется фурами, пробка которых этой зимой парализовала трассу М-10 на 4 дня. Проблему пробок в Москве дополнительные фуры так же не решают.

К чести специалисты РЖД пытаются минимизировать проблемы, возникшие по вине Сапсанов, разработав схему следования сдвоенными поездами 10+10 вагонов, хотя это и потребовало модернизации путей, в т.ч. усиления элементов рельсовой сети с пропуском тока в пределах 3000 — 4000А на путь.

Возрождение скоростных магистралей.

В 2004 году министр транспорта РФ Игорь Левитин выступил за возобновление строительства отдельной высокоскоростной магистрали. Предложение было поддержано Президентом «РЖД» Якуниным. В 2006 году было создано ОАО «Скоростные магистрали», первой задачей которого стала подготовка проекта высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург (рабочее название ВСЖМ 1). (75,1% ОАО РЖД, 25,1% ЗАО Трансмашхолдинг). Согласно отчетности 2011 года: уставной капитал равен 1 млн. руб. Краткосрочные обязательства 1,6 млрд. руб. Накопленный убыток 133,3 млн. руб. В настоящее время 100% акций принадлежат РЖД и ее дочерним структурам. Спустя два года, в 2006 году для осуществления проекта создано ОАО «Скоростные магистрали». Именно ему правительство выделяет почти триллион рублей на строительство ВСМ до Казани.

Строим будущее по технологиям прошлого.

Но самое печальное то, что Россия рискует построить ВСМ на 2-3 поколения отстающее от ВСМ не только Европы и Японии, но и Китая. Еще в 2002 году в ходе совместного проекта (Германия-Китай) в Шанхае была построена 30 км высокоскоростная (450 км/ч) трасса поезда на магнитной левитации (MagLev) от аэропорта до центра города. Все полотно построено в виде эстакады на слабых грунтах с сваями глубиной до 70 м. Стоимость проекта составила \$1,2 млрд (\$40 млн./км).

Сейчас китайские специалисты заканчивают строитель-

ство низкоскоростной линии (до 130 км/ч) на магнитной левитации в Пекине (S1 Maglev). До этого китайцы построили две пилотные линии и три поколения подвижного состава собственной технологии. Благодаря 20 годам непрерывных исследований энергопотребление линии будет всего лишь на 15% выше, чем у ветки метро. При этом, транспорт будет бесшумным, не будет разрушать коммуникации и ближайшие строения вибрацией и токами утечки. Реализация подобных проектов в Китае подталкивает развитие hi-tech отраслей (производство постоянных магнитов, ветрогенераторов, гибридных автомобилей), а также позволяет Китаю занимать лидирующую роль по использованию собственного ресурсного потенциала редких земель.

Для сравнения смета ВСМ Москва-СПб (без вонзалов) оценивалась в 696,2 млрд. руб./658 км = 1,05 млрд. руб./км. В ценах соответствующих лет 1,22 трлн. руб. (1,85 млрд./км).

Альтернативы.

а. Воздушное сообщение с регионами.

Время в пути по ВСМ Москва-Казань 3,5 часа. Лететь из Москвы в Казань 1 час 45 мин. Заявлено - 928 млрд. руб./803 км., что равно 1.15 млрд. руб./км. Каталожная цена нового аэробуса А321 около 3 млрд. руб. На заявленный «грант» в 650 млрд. руб. можно купить и подарить компании лоукостеру 215 самых современных самолетов. А на скидку за объем заказа 25-50% от 650 млрд. руб. можно еще и топлива купить на 650 млрд руб* (25%...50%)/20 тыс руб за 1 тонну/3.2 тонны в час, что равно 2,5-5 млн. самолето-часов полета (714 тыс- 1,4 млн. рейсов туда-обратно).

б. Скоростной (130 км/ч) или высокоскоростной Маглев (600 км/ч) на технологии постоянных магнитов.

Если на проектирование и строительство высокотехнологической части ВСМ будут привлекаться иностранные подрядчики, то разумнее платить не за технологии 80х годов, а технологии последних лет, а именно технологии транспорта на магнитной левитации. Заодно можно воссоздать индустрию редко-земельных металлов на Урале и построить современные производства постоянных магнитов на основе Nd-Fe-B.

Заключение.

Безусловно, у сторонников ВСМ есть веские аргументы «за» строительство ветки Москва-Казань и далее на Урал. По заявлениям главы РЖД В.Якунина потраченный триллион вернется 5 триллионами рублей от новых рабочих мест, заводов, налогов, что придаст российской экономике мощное ускорение вперед. Кроме того, высокоскоростные поезда ограничат аппетиты владельцев авиационных компаний в вопросе роста цен на билеты. Однако не нужно думать, что ВСМ – панацея от инфляции и спада в экономике. Примеры РАО «Высокоскоростные магистрали» и поезда «Сокол» должны служить напоминанием о том, что любое благое начинание в России может легко обернуться многомиллиардными потерями и убытками.

Материал предоставлен
(<http://pokrovka-finance.com/>)

¹ Инструкция о порядке обслуживания и организации пропусков высокоскоростных электропоездов «САПСАН» по железнодорожным путям общего пользования ОАО «РЖД» 2528р от 2009, за подписью В.А. Гапановича

**ООО "ВагРемСервис"**Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 3Б-А,
тел.: +7 (987) 800-13-78 / 79**Организация оказывает услуги по организации депоовского и капитального ремонта пассажирских вагонов всех видов и форм собственности**

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

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

При производстве работ применяются современные технологии ремонта деталей вагонов, обеспечивающие в полном объеме выполнение требований руководящих документов ОАО РЖД.
Цены ниже среднероссийских**ЭлТехПрод**428024 г. Чебоксары, пр. Мясокомбинатский, 14
+7 8352 294401, 294400, 294402
e-mail: koont@ya.ru, www.eltehprod.ru**ЭлТехПрод - запасные части электрических аппаратов тягового и подвижного составов. Каталог www.eltehprod.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, пружины 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-ХХХХХ, контакты для электрических аппаратов производства Чехии, Германии и другие.

А также катушки электрических аппаратов, шунты (гибкие соединения), контактные пружины на сайте www.eltehprod.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-ХХХХХ, 8 ТХ.551.ХХХ, БИЛТ, Т509.ХХ.ХХ.ХХ;
- катушки серий РЭВ 800, КПД, МК и др.;
- гибкие соединения серий КПД, КПП, 5ТХ.551.ХХХ.

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

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



общество с ограниченной ответственностью
«СЫСЕРСТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»



Некоммерческое партнёрство
 «Предприятий промышленного
 железнодорожного транспорта»

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛОКОМОТИВОВ

**КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И
 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
 ПРОМЫШЛЕННЫХ
 ЛОКОМОТИВОВ**

**ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА
 ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**



модернизированный тепловоз ТГМ-4,
 собственность ОАО «Уралпрожлодотранс»

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

ООО «СЫСЕРСТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»

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

Наименование услуги	Компания	Телефон
Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-6	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-4	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашины в объеме ТР-3)	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашины в объеме КР)	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт УГП 750/202	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт УГП1200/212	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 6ЧН 21/21 (211Д)	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (ЗА6Д49)	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (7-6Д49)	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля Д6	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля Д12	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 1ПД4 (ремонт на заводе-изготовителе)	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ПК -5/25	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ПК 35	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ВП 3,5/9	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора КТ6	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТК-23С-01	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТК-18-02	ООО «Сысерстское локомотивное депо»	(343) 380-10-25(26,27)



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЛОКТРАНС СЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества - наш опыт

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

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

г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 18, офис 311
 Тел./факс +7 (495) 968-4762, +7 (903) 734-2689
 E-mail: loktrans@mail.ru, 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
	КР *	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
	КР *	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
	КР *	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, УНБМ, БКБ, КЛУБ, системы учета топлива на все серии тепловозов. Модернизация электрической схемы ТГМ23 с установкой электронного скоростемера и приборов безопасности. Модернизация тепловозов серии ТГМ 4, ТГМ 6 для работы по системе двух единиц.		



ФОРПОСТ
 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

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

Номенклатура	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Продаём тепловоз ТГМ-4 , 1989 г.в., в хорошем состоянии	договорная	ООО "Железные дороги Урала"	www.teplovov.org
Продаём тепловоз ТГМ-6А , 1979 г.в., под ремонт	1 700 000	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52
Продаём колодку локомотивную гребневую тип «М»	540	ООО "Железные дороги Урала"	mohov@k66.ru
Выполним переформирование колёсных пар ТЭМ с заменой бандажей, ревизией буксового узла 2-го объёма и полным освидетельствованием.	82 000	ООО "Железные дороги Урала"	8-912-656-21-36
Выполняем ремонты тепловозов ТЭМ, ТГМ (ТР-З, КР) с продлением срока эксплуатации	-	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52

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



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 TЭM2	TЭM2У.10.55.011	6200
Чехол утеплительный боковой TЭM2	TЭM2У.10.55.012	6500
Чехол на опору TЭM2	TЭM1.35.50.014	1000
Чехол утеплительный TГM4	4.10.90.010 (4.10.90.020)	6500
Калорифер	TЭM2.10.70.020	16000
Валик	TЭ3.14.1295 (TЭM2У.35.30.102-02),(TЭM2.35.30.1004)	920
Валик	TЭM2.35.30.1003 (TЭM2У.35.30.102-01)	850
Валик	TЭ3.14.1294 (TЭM2У.35.30.102),(TЭM2У.35.30.102)	850
Вкладыш МОР (ЭД118А)	T584.62.02.00СБ (8ТХ.263.178/179)	18500
Вкладыш МОР (ЭД107)	8ТХ.112.011	13500
Стартер	ПС-У2	55000
Якорь стартера	ПС-У2	35000
Башмак горочный	87.39.00сб	800
Колодка тормозная тип М		500
Колодка тормозная тип С		180
Аккумуляторная батарея (заряженная)	32ТН-450	140000
Оболочка резинокордная	580*130	3500
Оболочка резинокордная	500*130	3500
Оболочка резинокордная	360*100	4000
Кран	395	10000
Рукав (2011 г.в.)	P17	720
Фильтр	Нарва 6-4 (АНП-6П)	245
Скоростемер (б.у.)	3СЛ-2М.150	25000
Скоростемер (2007 г.в.)	3СЛ-2М.150	40000
Скоростемер (2011 г.в.)	3СЛ-2М.150	45000
Вал гибкий	B124-26.00	4700
Комплект РТИ на дизель	6ЧН21/21	4700
Комплект РТИ на дизель	Д50	3500
Комплект РТИ на дизель	3А-6д49	13700
Комплект РТИ на дизель	7-6Д49	13700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-750	2700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-1200	2700
Поршень	Д50 (старого образца)	15000
Поршень	Д50 (нового образца)	15000
Вентиль	ВВ-1315 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-1415 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-32 (110В)	1200
Распылитель	Д50.17.101сб	750



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

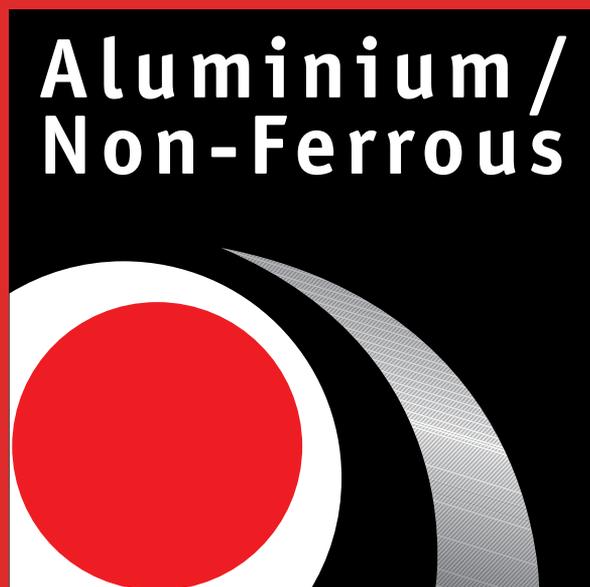


Международная выставка
производителей
труб и трубопроводов



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



г. Нижний Тагил

Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24

www.relsy.biz

E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru

stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru

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



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



WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ
РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

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

Преимуществами нашей компании являются: **Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):**

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

- ▶ 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

Номенклатура	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Продаём шпалу деревянную пропитанную (разные виды пропитки) тип 2	ниже рыночной, по запросу	ООО "Железные дороги Урала"	8-912-656-21-36
Продаём рельсы Р-65 Т, РП-65 Т , новые и 1 группы износа	от 24000 до 43500 руб./т	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52
Поставка любого оборудования СЦБ и связи	по запросу	ООО "Железные дороги Урала"	mohov@k66.ru
Продаём шпалу ЖБИ б/у (годную и укладке) и новую	-	ООО "Железные дороги Урала"	8-912-656-21-36
Продаём любые материалы ВСП (новые и с/г)	-	ООО "Железные дороги Урала"	www.teplovoz.org



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

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевого инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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

«СТРОЙПУТЬ»

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

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

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

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

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы РП-65	тн.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Колодка вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668

Общество с ограниченной ответственностью

«Компания «ГЕРТ»

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

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVIII
 Тел./факс: (495) 988-90-45, 978-79-58, моб.: 8-916-587-33-60.
 E-mail: gert111@yandex.ru, www.gert-td.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ
 МАТЕРИАЛЫ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ

АСК

Промышленная группа
 192012, Санкт-Петербург,
 пр. Обуховской Обороны, д. 112,
 этаж 2, лит.З, офис 705, 644 "БАНН"
 Тел.: (812) 612-2114 (13)
 e-mail: info@ask-pd.ru, www.ask-pd.ru

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
Рельсы Р-65, с/г, 1 группы износа	т.	24 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
РШР Р-65 на ж/б шпалы, перебранная	км.	6 000 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Рельсы Р-65, 25 м., новые	т.	46 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Скрепление АРС (на одну шпалу)	комп.	530	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Строительство, монтаж/демонтаж РШР, текущ. содержание, ремонт ж/д путей	-	Договорная	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15

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 без отв Енагиевский МЗ пр-во 05.2013г.	61,655	425	55500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во 01.2013	46,630	238	55500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	113,475	425	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70А (м/д 100% 11,0м ДМЗ) 25.03.13	69,644	134	64500	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	15,514	19	57600	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (6штх11,0м ДМЗ) 08.10.11	7,501	6	58000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка СД65 19.07.12	8,605	1192	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
Накладна 1Р65 НТМК-НСМЗ 14.05.13	10,000	339	38500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КД50 19.04.2013	5,200	542	41000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

ООО "РТС"
Продаем!

- рельсы Р65 1 и 2 группности 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. исп

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

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

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
Шайба 2х витновая	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

ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНГРЕСС

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ: ПРАВОВОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ

Программа Конгресса включает семинары и круглые столы по наиболее актуальным вопросам совершенствования гражданского законодательства в части вещных и обязательственных отношений, развития транспортной инфраструктуры, заключения государственных контрактов по выполнению работ и оказанию услуг по правовому обеспечению дорожного и железнодорожного хозяйства, перспективы совершенствования антимонопольного законодательства.



Особое внимание будет уделено следующим наиболее значимым вопросам:

- Развитие транспортной системы в контексте комплексного развития территорий.
- Перспективы решения проблем, связанных с размещением объектов на земельных участках, в свете реформирования Гражданского кодекса Российской Федерации.
- Совершенствование правоприменительной практики в сфере градостроительства и землепользования при размещении и эксплуатации автомобильных дорог федерального значения, объектов железнодорожного транспорта и относящихся к ним транспортных инженерных сооружений как особо опасных и технически сложных объектов.
- Практические аспекты формирования земельных участков и оформления прав на землю для строительства дорожных и железнодорожных объектов.
- Особенности строительства и ремонта дорог в условиях плотной городской застройки.
- Нормативно-правовое регулирование использования лесных земель для строительства, реконструкции и эксплуатации дорожных и железнодорожных объектов.
- Финансирование дорожного хозяйства.

20 - 21 июня

Отель “Балчуг Кемпинки Москва”

Подробная программа на сайте:

www.asergroup.ru

Тел.: (495) 988-61-15

E-mail: info@asergroup.ru



ЗАО "ЖЕЛДОРКОМПЛЕКТ-ЕКАТЕРИНБУРГ"

ВСЁ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ!

www.rwtools-ekb.ru

Т/ф:(343)228-34-51(52,53)

Получите свой экземпляр каталога "СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ПУТЕВОЙ ИНСТРУМЕНТ-2013" почтой России **БЕСПЛАТНО!** vaf65@mail.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Домкрат гидравлический ДПГ-10/200	шт.	13500,00	ЗАО "Желдоркомплект-Екатеринбург"	(343) 228-34-51
Кран съемный для смены рельс г/п 1350	шт.	39800,00	ЗАО "Желдоркомплект-Екатеринбург"	(343) 228-34-53
Рельсошлифовалка МРШЗ	шт.	9050,00	ЗАО "Желдоркомплект-Екатеринбург"	(343) 228-34-51
Станок рельсорезный РРШ-80 (бенз. двигатель "Штиль"), d 400 мм	шт.	85400,00	ЗАО "Желдоркомплект-Екатеринбург"	(343) 228-34-53
Шпалоподбойка ЭШП-9М3; ЭШП-10; ЭШП12	шт.	9670,00	ЗАО "Желдоркомплект-Екатеринбург"	(343) 228-34-52



Производство

Цена с НДС - 16 000 руб.

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

Калорифер ТЭМ2.10.70.02

для обогрева кабины машиниста
Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4,
ТГМ-6, ТГМ-40
Всегда в наличии

транспортно-логистические услуги



<< СВ ИНВЕСТ >>

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

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

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



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

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



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

ТРАНЗИТ - КАЗАХСТАН

КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
“ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА”



18-20 сентября 2013

АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН

www.transitkazakhstan.kz

ОРГАНИЗАТОРЫ:



Итеса (для компаний стран СНГ, Литвы, Латвии и Эстонии)
Тел.: +7 (727) 258 34 34
E-mail: gulzana@iteca.kz
www.iteca.kz



ITE Group PLC (для компаний стран Зарубежья)
Тел.: +44 207 596 5188
E-mail: Katharina.Tkatchenko@ite-exhibitions.com
www.ite-exhibition.com



МБК "Атакент-Экспо" (для компаний Казахстана)
Тел.: +7 (727) 275 09 11
E-mail: atakent-expo@mail.ru
www.atakentexpokz

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан



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.

Продолжение (начало в № 4 (49))

– Каковы же Ваши предложения по проекту нового Преискуранта?

– В сложившейся ситуации мы считаем необходимым следующее. Первое – пересмотреть с учетом изложенных и других замечаний ряд дополнений и индексов к действующему Преискуранту и сохранить его действие до образования ОАО «РЖД».

Второе – поручить разработчикам провести дополнительные исследования, вытекающие из первого опыта работы ОАО «РЖД» и перевозчиков в новых условиях с учетом высказываемых пользователями услуг железнодорожного транспорта замечаний. Третье – выработать новую концепцию Преискуранта № 10-01. Правила игры на рынке должны быть прежде всего справедливыми, ни в коем случае не ущемляющими интересы какой-либо одной стороны.

Государство, как бы ни тяжело ему было формировать бюджет, должно взять на себя финансирование ряда статей затрат (в том числе крупные общегосударственные проекты), а также техническое переоснащение железнодорожного транспорта, убытки от пассажирских перевозок, содержание социальной сферы и другие не профильные для железнодорожного транспорта затраты. Грузовые тарифы государство должно беречь как зеницу ока, они должны быть под защитой закона, выход которого давно назрел. По нашему мнению, он мог бы называться «О тарифной политике на железнодорожном транспорте». Также было бы целесообразно создать мощный коллективный орган, сформированный из равноправных представителей всех участников перевозочного процесса, во главе с крупным независимым специалистом-ученым, признанным авторитетом, назначенным президентом страны. Процесс совершенствования методики тарифообразования и регулирования тарифов должен быть постоянным и находиться в тематике НИР ряда ведущих экономических институтов и структур, координироваться вышеупомянутым коллективным органом – как это и делалось в России до 1917 года.

– Вы поддерживаете идею Тарифных съездов?

– Разумеется. Но, на наш взгляд, в последние годы работа на правительственном уровне по упорядочению проведения Тарифных съездов была проведена неудачно, что сначала привело к их преобразованию в тарифные конференции, а затем и к полному прекращению созывов таких важнейших мероприятий. А вот умелая их организация,

идеологическое и экономическое наполнение позволяли бы перевозчикам и клиентуре коллективно ощущать «пульс тарифной жизни», согласованно влиять на возникающие аритмии и, главное, более осмысленно всем российским обществом содействовать поддержанию здоровой обстановки на рынке железнодорожных перевозок.

К сожалению, в соответствии с постановлением правительства № 61 от 18 января 1999 года грузовладельцы оказались отсеченными от возможности инициировать проведение Тарифных съездов. В частности, данным постановлением предусматривается, что съезды созываются решением правительства на основании согласованных предложений федеральных органов исполнительной власти, к компетенции которых отнесены вопросы организации работы транспорта общего пользования, а также регулирования естественных монополий на транспорте. При этом инициаторы должны погасить не менее 50% сметы расходов на проведение съезда. Прошедшие три года со дня последней тарифной научно-практической конференции (ноябрь 1999 г.) показали, что в тарифном деле назрело много нерешенных вопросов. Таким образом, возрождение традиций проведения съездов является важнейшей задачей – особенно в период подготовки к началу работы железных дорог в новых хозяйственных условиях, по новому Преискуранту № 10-01..

Ключ на старт

Вступление в действие ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» и Устава железных дорог РФ дало возможность начать в отрасли непосредственную процедуру разделения функций государственного регулирования и хозяйственного ведения.

Анна Белова, заместитель министра путей сообщения РФ, к. э. н.

УСЛОВИЯ

– Анна Григорьевна, какими будут ближайшие шаги по формированию ОАО «Российские железные дороги»?

– Сначала я все-таки хочу обратить внимание на один из аспектов тех условий, в которых проходит реформа.

Сравним, к примеру, опыт реформирования железнодорожного транспорта в других странах. Там преобразования осуществлялись при весьма значительной поддержке со стороны государства. В Японии \$275 млрд долгов было аннулировано, в Германии задолженность переведена на специальные государственные учреждения. И такие примеры можно продолжить. Мы же проводим реформы, не обращаясь к государству с просьбами о списании долгов, понимая ограниченные возможности бюджета. Таковую возможность дает наращивание объемов перевозок, которое за четыре месяца текущего года составляло в среднем 10%, а в мае – порядка 14%. Напомню, средние темпы роста экономики страны достигают лишь 4,5–5%. Как сказал глава отрасли Геннадий Фадеев, по сути дела, железнодорожники «сделали невероятное и создали необходимые условия для реализации непосредственного разделения функций государственного регулирования и хозяйственного ведения в условиях эффективной и производительной работы отрасли». На сегодняшний момент задолженность МПС поставщикам и подрядчикам уже составляет менее 8% от годовой выручки отрасли – то есть является вполне приемлемой и управляемой. Реструктурированную задолженность по налогам и сборам удалось сократить с 60 до 41,5 млрд рублей, причем более половины этой суммы составляют штрафы и пени, которые будут списаны при соблюдении графика выплат. Пока за прошедшие год и пять месяцев никаких задержек с погашением налоговых долгов и выплатах текущих платежей не было. Таким образом, подчеркиваю: железнодорожникам России удалось создать необходимые условия для формирования хозяйствующего субъекта с минимальными финансовыми рисками, при стабильном выполнении основной задачи – безопасной перевозки пассажиров и грузов.

Если от отрасли сразу будут отторгнуты самые лакомые кусочки, то это просто не даст корпорации возможности самой выделить эти виды деятельности и привлечь инвестиции

– Что же дальше?

– Планируется, что в ближайшее время премьер-министр Михаил Касьянов подпишет распоряжение правительства о перечне организаций, имущество которых будет вноситься в уставный капитал ОАО «РЖД». Это даст старт всей процедуре. Примерно через месяц ожидается выход постановления правительства «Об учреждении ОАО «РЖД». Далее в течение не менее трех месяцев будет пополняться уставный капитал компании.

ИМУЩЕСТВО

– Чем определяется такой довольно долгий срок? Ведь, казалось бы, в основе уставного капитала должны лежать данные инвентаризации на 31 декабря 2002 года, которые уже сегодня известны.

– Верно. Но жизнь не стоит на месте. После принятия решения об образовании ОАО «РЖД» необходимо будет уточнить размеры активов на дату его создания. Ведь со временем происходит движение средств по счетам, меняется амортизация и т. д. Надо организовать промежуточную инвентаризацию, уточнить балансовые данные за последний отчетный период и составить сводные передаточные акты

по каждому юридическому лицу. Далее планируется подписывать контракты с работниками. Таким образом, при самом оптимистичном раскладе обеспечить начало функционирования компании в полном объеме возможно, я думаю, скорее всего, в сентябре.

– Чем завершились долгие дебаты по поводу формирования имущественного комплекса ОАО «РЖД»?

– 19 мая состоялось заседание правительственной комиссии под руководством вице-преьера Виктора Христенко, на котором был утвержден перечень объектов, имущество которых вносится в уставный капитал ОАО «РЖД». Из 2046 предприятий железнодорожного транспорта 993 предлагается внести в уставный капитал, 295 оставить в ведении МПС, 678 – передать субъектам Федерации и муниципальным образованиям (организации социальной сферы), 80 намечено приватизировать в 2003–2004 гг.

– Представители Минэкономразвития и правых партий в Государственной думе всегда настаивали на гораздо большем количестве приватизируемых объектов...

– Выделение хозяйственных единиц железнодорожного транспорта в конкурентный сектор – это непростой вопрос. В то время как сегодня в системе МПС существуют такие понятия, как внутренняя рентабельность и внутренние расчетные цены, невозможно одновременно выделить любой бизнес и посчитать, чему реально равны его издержки и доходы. Поэтому мы запланировали приватизировать лишь те предприятия, которые действительно к этому готовы. А далее, уже в рамках единого хозяйствующего субъекта, разделить управление и затраты по видам деятельности, то есть провести предварительное разделение балансов, оптимизировать каждый вид деятельности, сократить издержки, провести работы по капитализации активов, а потом уже выводить подразделения в конкурентный сектор.

Существует и другой аспект. Я уже сказала, что реформа проводится в целом за счет самой отрасли. Если при этом от нее сразу будут отторгнуты, образно говоря, самые лакомые кусочки (или целые сферы) бизнеса, то это просто не даст корпорации возможности самой выделить эти виды деятельности и привлечь инвестиции, используя средства для развития базовой инфраструктуры и погашения оставшейся задолженности. Напомню: сегодня уровень износа основных фондов отрасли превышает 57%. Поэтому железнодорожникам, безусловно, нужны и те непрофильные виды бизнеса, которые впоследствии при умелом оперативном управлении в рамках ОАО «РЖД» смогут служить источником доходов для решения тех ключевых проблем, ради которых реформа отрасли и была начата государством.

– Можно назвать какие-либо из предприятий, уходящих из МПС в «свободное плавание»?

– Это целый ряд заводов. В частности, Великолукский локомотиворемонтный, Уфимский тепловозоремонтный, Свободненский вагоноремонтный, Коршуновский литейно-механический, Люберецкий завод пластмасс, а также лесные, сельскохозяйственные и другие предприятия.

– Вы сказали, что целый ряд организаций сначала войдут в ОАО «РЖД», а затем будут выделены из него как дочерние акционерные компании.

– Да, одновременно с распоряжением правительства об образовании ОАО «РЖД» подготовлен и примерный план-график вывода из него предприятий, относящихся к потенциально конкурентному сектору, в дочерние акцио-

нерные общества. Начать данный процесс планируется с 2004 года. В первую очередь будут выделяться строительные, промышленные, торговые, снабженческие, научные и другие предприятия, вошедшие в уставный капитал ОАО «РЖД». Выведение из компании дочерних обществ, осуществляющих непосредственно перевозочную деятельность, также планируется не затягивать. Но это будет осуществляться, как правило, уже после акционирования непрофильных производств.

- Какова будет величина уставного капитала ОАО «РЖД»?
- Ориентировочно 1,6 трлн рублей.

СТРУКТУРА

- Анна Григорьевна, много критики было высказано по поводу организационно-функциональной структуры ОАО «РЖД», в том плане что все предприятия при вхождении в корпорацию теряют статус юридического лица, а это может повредить их производственной деятельности. Вы уверены в том, что это было до конца выверенное решение?

- Действительно, с 2000 года ведутся дискуссии, стоит ли с самого начала не только разделить функции государственного регулирования и хозяйственного ведения, но и сразу создать 5, 25 или, скажем, 48 хозяйствующих субъектов. Я бы всем оппонентам посоветовала внимательнее перечитать постановление правительства РФ № 384 и утвержденную им Программу реформы. Там четко сказано, что на первом этапе мы создаем единый хозяйствующий субъект, в который вносятся все активы. Это вызвано целым рядом совершенно понятных экономических причин. Ведь прежде чем выводить организацию на рынок, последний предстоит еще сформировать. Целый ряд промышленных предприятий сейчас являются монополистами либо по региональному, либо по производственному признакам. Нам нужно диверсифицировать производство, а затем уже выводить на рынок предприятия, чтобы однопрофильных было два или три. Тогда можно будет говорить о давлении на издержки и тем самым о снижении конечного тарифа.

В противном случае мы неизбежно столкнемся с повышением стоимости услуг этих предприятий в разы, а задача реформы, которая заключается в повышении конкурентоспособности экономики за счет снижения транспортной составляющей, будет выполнена с точностью до наоборот.

- Нельзя ли было сделать исключение в отношении железных дорог, создав холдинг?

- В настоящее время железные дороги частично представляют собой внутреннюю холдинговую структуру в рамках МПС, хотя даже сегодня управление финансами централизовано. Можно было бы согласиться с этой моделью и в рамках реформирования, если бы железная дорога являлась центром получения прибыли. Однако специфика состоит в том, что бизнес является сетевым. Часть магистралей у нас погрузочные, некоторые – транзитные, другие выгрузочные, а в итоге прибыль формируется не в разрезе дорог, а по всей системе в целом. Именно поэтому в рамках реформирования отрасли выбрана модель единого хозяйствующего субъекта с управлением бизнесом по видам деятельности. Однако роль железных дорог, разумеется, нельзя недооценивать.

Поэтому основополагающим принципом деятельности ОАО «РЖД» будет сочетание централизации с определенной самостоятельностью его филиалов в рамках системы бюджетирования.

КОНКУРЕНЦИЯ

- Важнейшим положением реформы является создание конкурентной среды в перевозочном бизнесе. Каковы перспективы развития института частных перевозчиков?

- Для того чтобы создавались и успешно работали частные перевозчики, нужны соответствующие условия, прежде всего правовые и экономические. Законодательной основой данного процесса являются новые законы: «О железнодорожном транспорте в РФ» и «Устав железных дорог РФ». Они вступили в действие 19 мая. Также готовится ряд подзаконных актов. Наиболее важные из них – Правила оказания перевозчикам услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. Их планируется принять и утвердить правительственными постановлениями в III-IV кварталах 2003 года. Если же говорить об экономической основе для работы перевозчиков, то она появится с введением в действие нового Прейскуранта № 10-01. Перевозчик должен отчетливо знать: какова будет его финансово-экономическая составляющая в общей цепочке перевозки, что он выиграет, если заплатит не весь тариф, а только за использование инфраструктуры, локомотивной тяги или за какую-либо другую услугу. Новый Прейскурант, как известно, как раз и предусматривает выделение инфраструктурной, локомотивной и вагонной составляющих.

Скорее всего, до конца текущего года вряд ли возникнет большое количество грузовых перевозчиков. Пока претендовать на этот статус могут лишь единичные компании

- Словом, идет конкретная работа по созданию всех этих условий. Что же необходимо для того, чтобы стать частным перевозчиком?

- Получить лицензию МПС и соответствовать всем требованиям законодательства. В частности, перевозчик должен брать на себя ответственность за осуществление перевозки от момента погрузки до выдачи груза получателю. При этом он будет работать с грузоотправителем на условиях публичного договора. Это означает, что перевозчик не имеет права отказать грузовладельцам по их заявкам на перевозку. Поэтому любой частной перевозочной компании нужно понимать: выходя на конкурентный рынок, она должна обеспечивать равнодоступность и возможность работать с ней всем грузоотправителям, а не только привычным для нее партнерам, с которыми взаимодействуют сегодня компании-операторы. Это достаточно сложные условия для начинающих перевозчиков. Я думаю, что даже с созданием всех необходимых нормативно-правовых и экономических предпосылок им реально потребуется еще какое-то время, чтобы примериться к этому рынку. Поэтому, скорее всего, до конца текущего года вряд ли возникнет большое количество грузовых перевозчиков. Пока претендовать на этот статус могут лишь единичные компании, которые давно и активно работают на рынке. Они уже сейчас являются собственниками подвижного состава, подготовились и создали необходимую базу, успешно специализируются на перевозках грузов определенного типа и т. д. Кстати, уже сегодня в МПС России поступили две заявки от частных компаний на получение лицензии перевозчика.

И ДРУГИЕ ВОПРОСЫ

– Как будут формироваться руководящие органы ОАО «РЖД»?

– В ближайшее время премьер-министр подпишет распоряжение о формировании целевой правительственной рабочей группы, в которую войдут руководители ряда министерств и ведомств. В ее ведении будут находиться вопросы непосредственного образования ОАО «Российские железные дороги». Речь идет о том костяке, который должен взять на себя от лица правительства решение ключевой группы задач, начиная от нормативно-правовых актов (Устав ОАО «РЖД», Положение о совете директоров, различные регламенты) и кончая всеми необходимыми организационно-административными процедурами. На базе данной рабочей группы несколько позже будет сформирован совет директоров ОАО «РЖД», количественный и кадровый состав которого определит правительство.

– Как обстоит дело с социальными гарантиями работников ОАО «РЖД»?

– Мы взяли на себя обязательства до 2005 года обеспечивать выполнение отраслевого Тарифного соглашения. Но если говорить о льготах и о том пакете социальных благ, которые получал железнодорожник, то нужно, конечно, ясно понимать: если мы вдвое уменьшаем объем социальной сферы в отрасли, то соответственно в каких-то случаях уменьшится и сама возможность пользоваться ею. Но дело в том, что мы предполагаем (и это указывается в целях и задачах реформы) перейти к адресному обеспечению железнодорожников теми же самыми льготами. Я думаю, что повышение мотивации труда и заинтересованности каждого в конечном результате своей деятельности позволит людям продолжать с наименьшим желанием работать в нашей отрасли. Вот, кстати, на мой взгляд уникальная цифра: рост заработной платы на железнодорожном транспорте в основной деятельности в 2002 году составил 48,6%, в то время как по стране – в среднем 17% с небольшим, при инфляции в 15,4%. Я думаю, что сегодня созданы все предпосылки, чтобы реформа была поддержана танже и изнутри.

– Что можно сказать по поводу судьбы МПС?

– Этот вопрос находится в компетенции премьер-министра, а не моей. Однако могу сказать, что исходя из Программы реформы, а также из многочисленных встреч в ходе работы над реформой с руководителями причастных министерств и ведомств мы можем констатировать: Министерство путей сообщения России, вероятно, будет работать как федеральный орган исполнительной власти ровно тот промежуток времени, который потребуется для налаживания эффективной деятельности ОАО «РЖД». Сегодня подготовлены и находятся на согласовании два проекта постановлений правительства: «Некоторые вопросы МПС» и «Положение о МПС». Решенным является вопрос о том, что в ведении министерства первоначально будут находиться почти 300 предприятий. Это вузы, научные учреждения и медицинские организации, не вошедшие в уставный капитал ОАО «РЖД». Также к МПС будут относиться различного рода отраслевые центры (сертификационные, метрологические, экологические и другие). Сегодня трудно судить о каких-то конкретных сроках, но пока не будет налажена хозяйственная работа отрасли в условиях реформирования железнодорожного транспорта, деятельность Министерства путей сообщения как органа государственного управления просто необходима.

Приятно делать людям добро

В августе свое 55-летие отмечает Владимир Прокофьев. Поскольку в юбилей принято оглядываться назад и подводить некоторые итоги, мы и предложили имениннику сделать это для аудитории журнала «РЖД-Партнер», на что он любезно согласился.

Владимир Прокофьев, генеральный директор ООО «БалтТрансСервис», президент Ассоциации компаний – операторов подвижного состава, к. т. н.

– И все-таки, Владимир Николаевич, как становятся генеральными директорами и президентами, поделитесь опытом.

– Начну по порядку. Я железнодорожник во втором поколении. Отец – машинист-инструктор, мать долгое время работала техником-расшифровщиком в локомотивном депо. Родился я в городе Россось Воронежской области. Учился неплохо, в основном на пятерки. Параллельно закончил музыкальную школу по классу баяна. Не был чужд, конечно, и спорта. В то время в Отрожском железнодорожном техникуме (г. Воронеж) только что образовалось отделение «рефрижераторные поезда и секции». И меня позвала романтика дорог. После окончания техникума я сразу же стал начальником рефсекции, то есть командиром производства. Ездил по стране, учился во Всесоюзном заочном институте инженеров транспорта по специальности «вагонное хозяйство», служил в армии в химическом батальоне. Важнейшей вехой на моем пути, закалкой и школой на всю жизнь стала работа после окончания института в 1977 году главным механиком вагонного депо Воронеж. Там я приобрел очень ценные навыки как специалист и руководитель. За четыре года я все деповское хозяйство «прощупал» своими руками изнутри. И понял главное: умение руководителя заключается в том, чтобы расшивать узкие места, то есть создавать такие условия, чтобы, где тонко – не рвалось.

– В это же время складывалась и семейная жизнь?

– Да, я женился, родились две дочери. Правда, не могу сказать, что я был идеальным мужем и отцом. Работа у меня всегда стояла на первом месте. С семи часов – уже на производстве, а (не могу вспоминать без смеха) в восемь вечера, бывало, сижу и пишу проект приказа начальника депо: «за упущения в работе объявить главному механику Прокофьеву выговор». Комиссий было всяких много, а главный механик – один, и за все в ответе. Так что хлеб-то доставался нелегко. В 1981-м мне предложили возглавить ремонтно-механические мастерские «Дорстройтреста» ЮгоВосточной железной дороги. Принял я предприятие планомерно-убыточное, а через полгода оно стало прибыльным. Следующий этап – начальник механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ. Это была опорная база Воронежа.

В сутки у меня разгружалось порядка 270 вагонов. А дистанция была очень непростая. Туда приезжали начальник дороги и заместитель министра (это в то время!), чтобы утихомиривать страсти: случались забастовки. Вспоминаю контингент грузчиков: каждый первый судим, каждый второй – орденноносец. Это тоже была школа. Та работа памятна мне еще тем, что тогда я в первый раз попробовал себя в жилищном строительстве. На голом энтузиазме, используя излишки материалов, построили 8-квартирный дом, а когда начали его оформлять – документов не ока-

залось. Из воздуха сделан! Но раньше подход был такой: если не для себя «схимичил», а для пользы дела, то ничего страшного. На том этапе я начал понимать: чтобы с работника что-то потребовать, надо создать ему условия для работы и жизни. А потом мне предложили возглавить вагонное депо в городе Кандалакша Мурманской области – и я уехал на Север.

– А что так вдруг?

– Видимо, сказалась охота к перемене мест. Пригласил меня А. Зайцев, который работал тогда начальником Мурманского отделения (впоследствии – начальник Октябрьской дороги и министр). Мы познакомились в результате одного из производственных случаев, когда я выступал в роли консультанта. А первым его заместителем был Н. Аксененко, с ним мы знакомы давно. Он работал до этого в Воронеже заместителем НОДа по движению, и мы очень много соприкасались. Ему нужна была выгрузка вагонов, а я ее как раз и обеспечивал, поэтому мы очень часто ругались. Аксененко требовал невозможного, мы это невозможное давали или не давали, словом, тесно контактировали. В Кандалакше совместно с путевцами построили 27-квартирный дом. При этом много пришлось еще походить, чтобы жилье получили именно те, на ком держалось предприятие. Начал я там строить и колесно-роликовый цех. Интересный факт: когда я уже работал начальником станции Мурманск, из Кандалакши в отделение дороги и обком партии приехала целая делегация с просьбой вернуть меня обратно.

– А как Вы в движенцы-то попали?

– Планы были амбициозные: работы не боялся, хотел подниматься по служебной лестнице. Но руководители-то на железной дороге – в основном все движенцы. Я и поступил на третий курс ЛИИЖТ по специальности «управление процессами перевозок». Сначала поработал начальником станции Оленегорск. Тут я понял: вот где настоящая работа. Если в депо часов в восемь-девять вечера я мог идти домой, то здесь можно было круглые сутки сидеть и личным руководством обеспечивать движение. И еще, работая с Оленегорским ГОКом, я получил очень хорошую практику как коммерсант, прилежно учился этому делу.

Это был самый тяжелый для меня переход. До сих пор я являлся государственным человеком, а тут – никаких тебе гарантий

– Семья переезжала вместе с Вами?

– Нет. В Кандалакше в возрасте 37 лет я женился вторично, поскольку первая жена наотрез отказалась уехать из Воронежа на Север. Здесь родился сын, о котором я всю жизнь мечтал. (Сейчас ему уже 17 лет, поступил в ФИНЭК.) В Оленегорске я тоже заложил 27-квартирный дом, провел телефонизацию. Потом – Мурманск. Это была одна из ста решающих в МПС станций, номенклатура министра. Я с большой теплотой вспоминаю эту работу, людей. Там у меня осталось много друзей.

– Здесь Вы тоже строили дом?

– А как же? 54-квартирный! Еще развязку на станции сделал, то есть тоже расшивал.

– И все-таки уехали?

– Да, несмотря на успешно складывающуюся карьеру, я все же чувствовал себя на Севере дискомфортно. Как

человеку с юга, мне элементарно не хватало зеленого цвета. Да и сын рос северным ребенком: белый, толстый и неподвижный. День и ночь – только у телевизора. А тут мы поехали отдыхать в Херсон, побыли там месяц – и я не мог его загнать домой. И так у меня защемило: думаю, что же я над ребенком-то издеваюсь. А, как известно, на ловца и зверь бежит. Мне предложили работу в Херсоне – и я решил туда перебраться.

Правда, проработал недолго. Зайцев нашел меня и предложил возглавить строительство одного из объектов Октябрьской дороги на выбор: в Сочи или в Феодосии. Я выбрал Крым. Проработал года два, но тут началось разделение России и Украины – и стройка была заморожена. Мне предложили ехать в Сочи или вернуться в систему МПС. Но я предпочел остаться и начать свой собственный бизнес. Организовал строительную фирму и построил вместе с Механическим заводом жилой дом. Вот тут у меня появились в жизни первые немаленькие деньги. По феодосийским понятиям я стал состоятельным человеком.

– Перейти в свободный бизнес не составило сложности?

– Что вы! Это был самый тяжелый для меня переход. До сих пор я являлся государственным человеком, а тут – никаких тебе гарантий. Сначала было очень трудно, сложно, как говорится, «все не так, как надо». Но потом втянулся, арендовал мощную строительную базу, построил целый поселок из коттеджей. – Что же опять послужило причиной переезда?

С августа 1997 года я начал разрабатывать схему и создавать транспортную компанию «Линк Ойл СПб»

– К середине 90-х годов интерес к Крыму резко упал – и заказов не стало. Наступило полное запустение. Да и тесновато как-то стало уже для моей натуры. Годик поработал в Киеве по зачетным схемам (в то время, помните, все работали по бартеру: валенки на газ, молотки на рельсы). А потом судьба свела меня в Петербурге с фирмой «Кинекс», и они рассказали о своей проблеме по доставке нефтепродуктов. Разговорились – и мне предложили заняться этим вопросом. С августа 1997 года я начал разрабатывать схему и создавать транспортную компанию «Линк Ойл СПб».

– То есть Вы на самом деле – «крестный отец» операторского движения?

– По крайней мере, то операторство, которое сегодня есть – это, можно сказать, я сделал. Начали мы возить с 200 тыс. тонн в месяц и довели до 850 тыс. Главным было то, что я предложил использовать один локомотив от начала до конца, то есть со станции Кириши до эстонских портов. Заморочек было поначалу много. Помню случай, когда у меня одна бригада ехала до границы 20 с лишним часов. Приехали, посидели – и назад поехали. Представьте, всего чуть ли не двое суток в пути! Смех и грех. Я их потом премировал без лишнего шума, но впредь это делать категорически запретил.

– При каких же обстоятельствах Вы оставили свое детище – «Линк Ойл СПб»?

– Когда компания начала работать стабильно, я предложил «Кинексу» расширить географию, брать грузы и у других грузоотправителей. Но, к сожалению, взаимно-

понимания не нашел. Тогда я оставил фирму и занялся более масштабным транспортным бизнесом, организовав в 2000 году «БалтТрансСервис». При этом костяк «Линк Ойла» ушел со мной. Начинали мы со «Славнефть», потом добавились ТНК, «Сибнефть» и другие. Сегодня мы везем порядка 2 млн тонн груза в месяц, а начинали тоже с 200 тыс.

– Не тесно ли Вам опять? Какие планы, мечты?

– Хороший вопрос! Есть у меня одна мечта. Дело в том, что сейчас рынок перевозок довольно нестабильный. Например, зимой спрос на цистерны большой, а летом уменьшается и появляется лишний подвижной состав. В идеале хотелось бы систематизировать все нефтеперевозки – для начала в европейской части России.

Мой подход таков: если Бог дает заработать, значит, надо с людьми делиться.

Я долгое время финансировал нашего тяжеловеса по боксу Валуева

Сейчас подавляющее количество цистерн являются собственными. Думаю, пришла пора создавать единый диспетчерский центр, единую базу данных и оптимизировать, логизировать эти перевозки. Я уверен, что таким образом можно было бы, во-первых, обойтись меньшим количеством цистерн, а во-вторых – увеличить объем перевозок. Мы работали практически на всех терминалах, переваливающих нефтегрузы, включая Белое, Балтийское и Черное моря, и я знаю, сколько, куда и в какие дни можно завозить.

– Это был бы специализированный логистический центр?

– Логистический центр, единый центр управления перевозками, биржа – назовите как хотите. Но это – отнюдь не монополия, а то, что всем помогало бы работать.

– Владимир Николаевич, а как Вы ведете себя на политическом рынке? Каким-нибудь партиям симпатизируете?

– Однажды я уже был в партии, и партбилет у меня цел до сих пор. В другие же вступать не собираюсь, тем более из каких-то конъюнктурных соображений. Меня приглашали и в партии, и в Английский клуб, но я отказывался, так как к политической борьбе абсолютно равнодушен. Я не симпатизирую пока ни одной из известных мне партий. Что же касается КПРФ, то это – уже партия прошлого, особенно во главе с Г. Зюгановым. Хочется работать, приносить пользу и, не боюсь в этом признаться, зарабатывать деньги.

– Ваши увлечения, хобби? Или Вы – чистый трудоголик?

– Нет, не только. Я люблю играть в теннис, регулярно участвую в турнирах. Полгода назад выиграли с партнером один из VIP-турниров в Санкт-Петербурге. Люблю горные лыжи и начал кататься еще в Кандалякше, где кстати, мы построили подъемник длиной 400 м. Люблю волейбол, плавание. В свое время увлекался боксом. К тому же с возрастом во мне проснулись актерские способности.

Я снялся в двух фильмах по сценариям Александра Рогожкина: «Утренник для взрослых» и «Особенности национальной политики». В последнем сыграл роль депутата Государственной думы, как говорят – правдиво.

– Ваша компания занимается спонсорством, благотворительностью?

– А как же? Мой подход таков: если Бог дает зарабо-

тать, значит, надо с людьми делиться. Я долгое время финансировал нашего тяжеловеса по боксу Валуева. Кстати, вот у меня в кабинете личная благодарность за развитие спорта от президента Всемирной ассоциации бокса.

Также финансировал одного теннисиста, сейчас помогаю белорусской спортсменке. Мы спонсируем ярославский хоккейный клуб «Локомотив». Очень много помогли деньгами проведению молодежного чемпионата мира по хоккею. Также спонсируем различные конкурсы и в области культуры. Кроме того, к нам обращались с просьбой о реставрации храма. Мы дали денег, помогли. Хотя в Бога я не верю. У меня принцип такой: мы с Богом друг другу не мешаем.

– Что можно констатировать: Вас жизнь сама несла по течению или Вы шли наперекор всему?

– Я никогда не плыл по течению. Бывали моменты, когда немножко расслаблялся, но в целом всю жизнь пахал, пашу и, наверное, умру на ходу. Я всегда ставил себе какие-то цели и шел к ним, прогнозируя примерно лет на пять-семь вперед. Иначе просто не могу.

– А что двигало: деньги, честолюбие, тщеславие?

– Да какие там раньше были деньги? Также и тщеславие: меня представляли к Почетному железнодорожнику, но я уехал в Крым и так его и не получил.

Вы обратили внимание, сколько я строил жилья? Вот пригласят на новоселье, приду, выпью рюмку и вижу: если бы не я, то этот человек в жизни бы не получил этой квартиры. Вот где удовлетворение! Когда делаю доброе дело по жизни. Люди же, по большому счету, делятся на тех, которые берут, и тех, которые дают. Я уверен, что более счастливы те, что дают. А вокруг меня всегда столько народу кормится, что просто с ума сойти! Я никогда не ставил себе задачу заработать все деньги. Для меня они – инструмент, через который что-то можно сделать. А, допустим, если мы с вами ведем совместный бизнес и между нами возникли какие-то финансовые недоразумения, то я всегда готов отказаться в вашу пользу. То есть я дорожу нормальными человеческими категориями. Это дружба, порядочность, добрые отношения. Мне приятно делать людям добро.

– Вы не хотели бы организовать бизнес за границей и там жить?

У меня было предложение уехать в Штаты в 1992 году. Но я настолько русский человек, что после недельного пребывания за границей уже устаю и хочу назад

– У меня было предложение уехать в Штаты в 1992 году. Но я настолько русский человек, что после недельного пребывания за границей уже устаю и хочу назад. Я имею возможность дать сыну любое образование, но он будет учиться и жить здесь. Это моя жизненная позиция: жить только в России.

– Если сейчас случится какой-нибудь дефолт и Вы все потеряете, что будете делать?

– Да ничего! Я трижды с нуля начинал, начну и в четвертый. Затылок почешу и пойду опять. Дорогу осилит идущий.

Продолжение следует.

Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	+7 (495) 988 27 68 (многоканальный)	2-я сторона обл.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 2 - 7)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	4, 5
Россия	Москва	ООО "Блеквуд Микс"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	3
	Санкт-Петербург	ООО "ЛенПромБетон"	+7 (812) 331-01-01	6
Россия / Белгородская область	Белгород	ЗАО "Белшпала"	+7 (4722) 21-16-93, 23-18-33/11, 23-10-95	1
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, (495) 637-60-12	6
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	+7 (8412) 34-69-82/34-59-36	2
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	+7 (8412) 35-40-15, 34-35-62	7
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	+7 (47545) 2-07-25	2
ДОЛГИЙ ПУТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	8, 9
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 10 - 14)				
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	10
		ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	10
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	13, 14
		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	10
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	13
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	+7 (342) 209-01-60/93-85	12
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	12
	Сысерть	ООО "Сысертьское локомотивное депо"	+7 (343) 380-10-19/25/26/27	11
«МЕТАЛЛУРГИЯ. ЛИТМАШ'2013»; «ТРУБЫ. РОССИЯ'2013»; «АЛЮМИНИЙ/ЦВЕТМЕТ. РОССИЯ'2013»				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	15
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 16 - 19)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	18
	Санкт-Петербург	ООО "Промышленная группа "АСН"	+7 (812) 612-23-14/15	18
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	+7 (49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	17
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	21
Россия / Московская область	Наро-Фоминское	ООО "Компания "ГЕРТ"	+7 (495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	18
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	19
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	17
		ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	18
	Нижний Тагил	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	19
		ООО "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	16
ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНГРЕСС «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ: ПРАВОВЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ 2013»				
Россия	Москва	ООО "АСЭРГРУПП"	+7 (495) 971-56-81, 988-61-15	20
Железнодорожный инструмент, аппаратура (стр. 21)				
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ЗАО "Желдоркомплект - Екатеринбург"	+7 (343) 228-34-51/52/53/54/55	21
Транспортно-логистические услуги (стр. 21)				
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	21
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СВ ИНВЕСТ"	+7 (498) 744-67-39, (916) 170-11-10	21
Сопутствующие товары и услуги (стр. 22 - 23)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	22, 23
КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА» TRANSITKAZAKHSTAN 2013				
Казахстан	Астана	ИТЕСА	+7 727 258 34 34	24
19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2013				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	3-я сторона обл.
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "INTERLOGISTIKA - 2013"				
Россия	Москва	Компания MEDIA GLOBE	+7 (495) 961-22-62 (многоканальный)	4-я сторона обл.

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

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

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

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

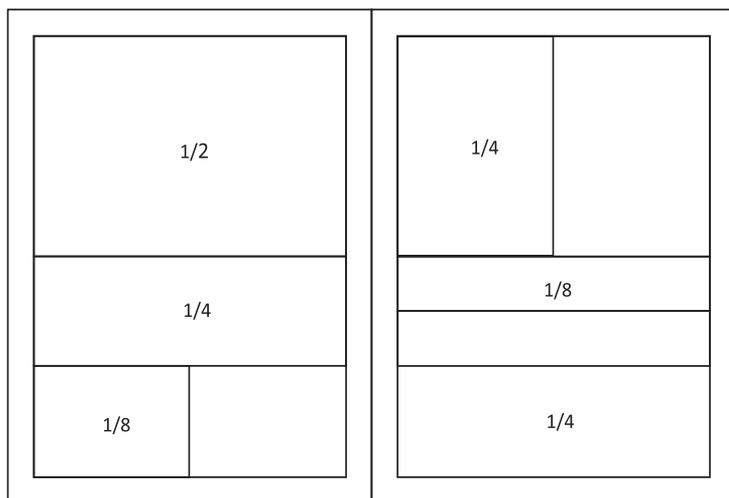
Строчная реклама		
Формат	Цена	Примечание
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)

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

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

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

Цены действительны с 01.11.2012г



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

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.



12-15 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»



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