



**С ДНЕМ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!**

ДЕПО

7 (52) 2013

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

август

Производители железнодорожной продукции и услуг

Подвижной состав, запчасти, ремонт

Материалы и оборудование для ВСП

Сопутствующие товары и услуги

Справочная информация

стр. 1, 5-8

стр. 12-15

стр. 17-21

стр. 24-25

стр. 2-4,
9-10, 27-32



Мифы и реальность о тепловозных
секциях водовоздушных радиаторов

стр. 2-4

За что консультантам платят деньги? История создания
Интегрированной вагоностроительной компании

стр. 9-10

Железные дорожники
о себе и реформах

стр. 27-30



16+

С Днём железнодорожника!

Планета – в сетке крепких рельс железных,
По ним активно мчатся поезда.
Сегодня поздравляем всех известных
Работников серьезного труда.

Железные дороги – пост их вечный,
Без них ни груз, ни люди – никогда
Не двигались бы с места и, конечно,
Не попадали б в нужные места!

Автор: Rokintis



ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ440052, г. Пенза,
ул. Куйбышева, д. 15АТел./факс: (8412) 35-40-15
34-35-62**ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"**Электроаппараты производства ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ" – это прежде всего, **НАДЕЖНОСТЬ**, в многолетней БЕЗОТКАЗНОЙ работе!**ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"**специализируется на разработке и производстве
электропневматической аппаратуры:

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

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

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

МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ О ТЕПЛОВОЗНЫХ СЕКЦИЯХ ВОДОВОЗДУШНЫХ РАДИАТОРОВ

Горин Владимир Иванович

Старший научный сотрудник ОАО «ВНИИЖТ», г. Москва

На различных совещаниях, проводимых по инициативе ремонтных и эксплуатационных служб ОАО «РЖД» и посвященных проблемам систем охлаждения дизелей отечественных тепловозов, периодически встает вопрос о целесообразности применения того или иного типа секций водовоздушных радиаторов, а также о правильном выборе производителя и поставщика таких секций. Принимая участия в таких совещаниях, с удивлением узнаю, что далеко не все имеют полное представление об особенностях и технических характеристиках тепловозных секций радиаторов, что провоцирует появление различных мифов. Целью настоящей статьи является разъяснение принципиальных конструктивных и технологических отличий различных типов секций, производимых на разных предприятиях.

Миф № 1. Существует широко распространенное мнение, что секции водовоздушных радиаторов производства Ишимского механического завода менее склонны к засорению в эксплуатации, чем аналогичные секции производства бывшего Луганского тепловозостроительного завода, а ныне ПАО «Лугансктепловоз» (г. Луганск, Украина), а также секций производства ООО «Завод теплообменного оборудования» (г. Минск, Республика Беларусь).

Мнение зародилось больше полувека назад, и в те времена было отчасти справедливым. Дело в том, что в шестидесятые годы прошлого века в Луганске было освоено производство секций водовоздушного радиатора типа Р62.131.000 с очень высокими теплоэнергетическими характеристиками. Даже сегодня, несмотря на появление новейших технологий, не удается превзойти параметры такой секции. Не удивительно, что охлаждающие устройства практически всех типов отечественных тепловозов спроектированы с учетом применения таких секций. Однако вскоре было установлено, что упомянутый тип имеет существенный недостаток: минимальный размер сечения трубки для прохода воды составлял всего 1,1 мм. В охлаждающей жидкости дизелей тепловозов всегда присутствуют посторонние включения в виде накипи или продуктов коррозии черных и цветных металлов в той или иной концентрации, размеры которых соизмеримы с минимальным просветом сечения трубок. Этот недостаток приводил к быстрому загрязнению и даже к закупорке сечений трубок. Из-за загрязнения трубок теплорассеивающий потенциал радиаторов достаточно быстро и заметно снижался. Для устранения указанного недостатка в ЦНИИ МПС (ныне ОАО «ВНИИЖТ») был разработан другой тип радиатора, имеющий обозначение 7317.000 с увеличенным минимальным размером проходного сечения трубок до 2,9 мм. Соответственно была увеличена и ширина трубки, что неизбежно привело к увеличению её лобового сопротивления по отношению к течению охлаждающего воз-

духа. Кроме того, секция Р62.131.000 имела плоские щитки шириной по 3 мм, предназначенные для защиты охлаждающих пластин при транспортировке и монтажных работах. Для увеличения жесткости конструкции в секциях типа 7317.000 были применены щитки, загнутые с обоих концов. Общая ширина таких щитков составляла уже по 8 мм с каждой стороны секции. Это также привело к увеличению лобового сопротивления со стороны воздуха и к потере части фронтальной поверхности охлаждения радиатора. За счет снижения количества охлаждающих пластин аэродинамические характеристики радиатора типа 7317.000 удалось сохранить на уровне секции Р62.131.000, но теплотехнические её характеристики были заметно ниже. Но благодаря своим эксплуатационным качествам секция нашла широкое применение на тепловозах, как ремонтная, взамен вышедших из строя секций Р62.131.000.

В эксплуатации была сразу отмечена устойчивость секции 7317.000 к загрязнению внутренних полостей трубок. В результате секции разных типов стали дифференцировать по территориальному признаку: секции типа 7317.000 стали называть «Ишимскими», а секции Р62.131.000 – «Луганскими».

В девяностые годы двадцатого века, после распада СССР, Ишимский механический завод освоил производство секций типа 9717.000, которые являются аналогом секции Р62.131.000. Пренебрегая незначительными конструктивными, технологическими и даже техническими отличиями обе секции можно отнести к одному типу. Главные геометрические параметры у секций идентичны, в т.ч.: внешние и присоединительные размеры, количество и толщина охлаждающих пластин; количество и расположение охлаждающих трубок, а также параметры их сечения. Внешними отличительными признаками упомянутых секций являются: форма головок коллекторов, а также конструкция боковых щитков. У секции 9717.000 боковые щитки изготовлены традиционно загнутыми, как у секции 7317.000.

Приблизительно в то же время на отечественном рын-



ке тепловозных секций появляется новый производитель: ООО «Завод теплообменного оборудования» (г. Минск, Республика Беларусь). Завод освоил производство обоих типов секций и составил конкуренцию упомянутым выше заводам в качестве поставщика тепловозных радиаторов.

В 2012 году было принято решение о ликвидации производства секций Р62.131.000 на ПАО «Лугансктепловоз». Таким образом, в настоящее время на отечественном рынке остаются два поставщика секций водовоздушного радиатора для тепловозов, выпускающих практически идентичную продукцию. Следовательно, дифференциация разных типов радиаторов по территориальному признаку утратила своё первоначальное значение. Различать секции следует по типам: тип 9717.000 (или Р62.131.000) и тип 7317.000. Первый тип, обычно, используется при постройке тепловозов для обеспечения его декларированных характеристик в части обеспечения требуемого температурного режима при номинальных условиях работы. Второй тип, как правило, используется ремонтными службами при проведении восстановительных работ. Следует отметить, что при установке секций типа 7317.000 в охлаждающие устройства большинства тепловозов их теплорассеивающий потенциал не позволит обеспечить требуемый температурный режим при определенных сочетаниях нагрузок дизеля и температур атмосферного воздуха. Однако, особенности условий эксплуатации тепловозов позволяют долгое время не замечать указанный недостаток.

Миф № 2. По теплоэнергетическим характеристикам секции производства ОАО «Ишимский механический завод» (далее ИМЗ) находятся на более высокой ступени, чем аналогичные, но производства ООО «Завод теплообменного оборудования» (далее ЗТО).

Мнение зародилось относительно недавно и основано на результатах сравнительных стендовых испытаний, проведенных в ОАО «ВНИИТИ» в 2002 г. Следует признать, что автор этих строк, принимал активное участие в формировании такого мнения.

Теоретической предпосылкой для формирования мнения был анализ технологических особенностей изготовления секций. На ИМЗ соединение охлаждающих пластин с трубками производилось методом окунания собранного остова в расплавленный припой (ПОС-Су-18) с последующим центробежным удалением излишков припоя. На ЗТО освоена более прогрессивная технология – метод спекания. Суть метода заключается в том, что предварительно перед сборкой остова на трубки способом горячего лужения наносится тонкий слой припоя. После сборки остова помещается в специальную печь. При нагреве припой растекается по канавкам, образованным в местах соединения пластин с трубками. Специально подобранные формы канавок обеспечивают капиллярный эффект, с помощью которого обеспечивается собирание расплавленного припоя в канавки и, после остывания, соединение трубок с пластинами. Такой способ позволяет экономить от одного до двух килограммов дорогостоящего припоя на одну секцию водовоздушного радиатора. Способ впервые был опробован и отлажен на Луганском тепловозостроительном заводе в восьмидесятые годы прошлого века.

Вместе с тем способ спекания имеет существенный недостаток. Геометрические параметры зазоров между трубкой и пластиной после сборки остова должны быть близкими к расчетным значениям. Несанкционированное увеличение или уменьшение зазоров приводит к снижению качества контакта и, как следствие к снижению эффективности оребрения при обеспечении теплоотвода (к снижению КПД ребра). Сохранение высокого теплорассеивающего потенциала секции предопределяет повышенные требования к качеству штампов, обеспечивающих прорыв пластин при формировании отверстий для трубок, а также повышенные требования к геометрии самих трубок. Следует отметить, что при массовом производстве штампы изнашиваются, что приводит к изменению их первоначальных геометрических параметров. Охлаждающие трубки, традиционно применяемые при изготовлении тепловозных радиаторов, согласно нормативным документам при изготовлении допускают наличие «винта», саблевидности и отклонений в параметрах сечения трубки по её длине. Поэтому, при формировании трубного пучка колонки секции радиатора, состоящей из 34-х трубок длиной до 1200 мм, трудно обеспечить расчетные зазоры между трубками и пластинами, число которых может достигать 520 шт. В результате контакт пластин и трубок не обеспечивается в полной мере по всему периметру их сопряжения. В первую очередь это касается торцевых (лобовых) участков трубок. Исследования, проведенные в различное время разными авторами, показали, что снижение коэффициента теплопередачи у секций, изготовленных методом спекания, может достигать 8% по сравнению с секциями, изготовленными методом окунания. Результаты сравнительных испытаний, проведенных в ОАО «ВНИИТИ» в 2002 г. укрепили эти выводы. У секций типа 9717.000 (Р62.131.000) было отмечено снижение коэффициента теплопередачи на 8...12%, а у секций типа 7317.000 потеря тепловой эффективности была заметно ниже - от 4 до 6%. Однако этими же испытаниями отмечено пониженное аэродинамическое сопротивление секций, изготовленных методом спекания. Снижение сопротивления обусловлено увеличением воздушных каналов из-за отсутствия лишнего припоя. Однако на тот период наблюдаемый положительный эффект остался без комментариев. Кроме того, испытания 2002 года, проводились с использованием ограниченного числа сравниваемых образцов и с относительно грубыми допущениями в методике их проведения. Поэтому в 2012 году по заданию ЗАО «УК «БМЗ» на стенде ОАО «ВНИИЖТ» при участии автора были проведены повторные сравнительные испытания однотипных секций производства ИМЗ и ЗТО с использованием расширенного числа образцов и по уточненной методике. Следует отметить, что за истекший период на ЗТО изменилась технология изготовления секций радиаторов. Было приобретено оборудование для изготовления трубок с идеальными геометрическими параметрами. Изменился также способ сборки остова секции радиаторов. Весь комплекс изменений был направлен на улучшение условий обеспечения контакта пластин с трубками при их спекании. Анализ результатов сравнительных испытаний позволил сделать вывод о том, что теплорассеивающий потенциал секций ИМЗ, изготовленных методом окунания, всё же выше, чем у секций производства ЗТО,

но уже не столь разительно, как это было установлено ранее - всего на 3...5%. Вместе с тем, снижение аэродинамического сопротивления таких секций почти на 15 - 20 % позволяет утверждать, что по комплексному теплотехническому показателю секции обоих типов производства обоих заводов практически идентичны.

Миф № 3. Секции 7317.000 с увеличенным сечением для воды с позиции их эксплуатации в экономическом плане выглядят значительно предпочтительнее секций 9717.000 (Р62.131.000).

Мнение основано на том, что, во-первых, как это было уже отмечено выше, секции типа 9717.000 (Р62.131.000) загрязняются быстрее, чем секции 7317.000 и теряют свои положительные качества, во-вторых, трудозатраты при восстановительных работах секций типа Р62.131.000 значительно больше, чем у секции типа 7317.000 и, в-третьих, продажная стоимость секций Р62.131.000 (9717.000) выше, чем у секций типа 7317.000.

Последний аргумент не столь существенный, поэтому на нем не стоит останавливаться - разница в цене секций отнюдь не велика.

А вот первый аргумент весьма и весьма спорный. Дело в том, что мнение в большей степени субъективное и сформировано без проведения каких-либо технико-экономических обоснований. Действительно, секции с уменьшенным сечением для воды подвержены загрязнению в большей степени и это загрязнение чаще приводит к закупорке части трубок. Не вызывает сомнений и тот факт, что очистка секций с закупоренными трубками очень трудоемкая и не всегда приводит к положительным результатам. Но следует помнить и о том, что основное назначение секций – обеспечивать требуемый температурный режим работы дизеля с минимальными затратами его мощности на циркуляцию теплоносителей через радиатор и, в первую очередь, на привод вентиляторных установок. А затраты очень существенные. Так, например, один год эксплуатации тепловоза 2ТЭ116 с охлаждающим устройством, оборудованным чистыми секциями типа Р62.131.000, по сравнению с эксплуатацией того же тепловоза, но в охлаждающем устройстве которого установлены также чистые секции типа 7317.000, позволяет экономить дизельное топливо на привод вентиляторных установок в количестве, соизмеримом со стоимостью половины блока радиаторов. Другими словами, ежегодная замена половины фронта секций радиаторов типа 9717.000 на новые в экономическом плане эквивалентна эксплуатации этого же тепловоза с секциями 7317.000 без замены секций в течение всего срока службы тепловоза. Если учесть то обстоятельство, что секции с увеличенным сечением трубок также загрязняются и периодически требуют проведения восстановительных работ, то преимущества таких секций уже не выглядят столь убедительными. Ежегодная замена половины блока радиатора тепловоза 2ТЭ116 на новые, кроме прочего, кардинальным способом позволяет решить проблему трудоемкости очистки таких секций. Кроме того, установка секций типа 7317.000 в охлаждающие устройства большинства тепловозов изначально предо-

пределяет невозможность обеспечения номинального и близких к нему режимов работы их силовых установок при высоких температурах атмосферного воздуха. Несмотря на то, что вероятность сочетаний высоких нагрузок дизелей тепловозов и температур атмосферного воздуха в эксплуатации очень низкая, экономические потери от сбросов нагрузки дизеля в пути следования состава по причине перегрева теплоносителей весьма значительные. Один случай сброса нагрузки тепловозом в пути следования на подъеме (а перегрев теплоносителей наиболее вероятен именно на подъемах, на которых реализуется максимальная мощность силовых установок) по затратам соизмерим со стоимостью двадцати новых блоков радиатора его охлаждающего устройства. Другими словами, если тепловоз 2ТЭ116 работает в напряженном режиме в условиях повышенных температур атмосферного воздуха и существует угроза перегрева теплоносителей в пути его следования с составом с вероятностью один раз в двадцать лет, то экономически выгоднее ежегодная замена всех секций радиаторов на новые не взирая на их техническое состояние практически в течение всего срока службы тепловоза.

Точное количественное определение экономической целесообразности применения того или иного типа водовоздушных радиаторов в охлаждающих устройствах тепловозов затруднено тем обстоятельством, что в настоящее время должным образом не изучены скорости их загрязнения в эксплуатации в зависимости от разных факторов, влияющих на такое загрязнение. Однако даже грубые расчеты позволяют усомниться в экономических преимуществах применения секций типа 7317.000.

В заключении следует сказать, что в настоящее время на ЗТО проводятся работы по созданию радиатора, сочетающего в себе преимущества обоих типов - высокий теплотехнический потенциал и пониженную склонность к загрязнению. Суть модернизации предельно простая - увеличить минимальный просвет сечения трубки для воды без изменения наружных размеров трубки, т.е. применить трубку с уменьшенной толщиной стенки. Современные технологии позволяют это сделать. В 2012 году на стенде ОАО «ВНИИЖТ» при участии автора проведены испытания опытных образцов таких секций и получены первые положительные результаты. Это позволяет надеяться, что в недалеком будущем на отечественном рынке появится новая, более эффективная секция водовоздушных радиаторов.

Кроме того, необходимо отметить, что решать проблемы работы систем охлаждения дизелей отечественных тепловозов необходимо комплексно. Наряду с повышением эффективности и надежности секций радиатора, при эксплуатации тепловозов необходимо: уделять повышенное внимание водоподготовке не только при заправках, но и при доливках охлаждающих жидкостей; предусматривать установку в системах охлаждения эффективных устройств очистки от шлама (водяных фильтров); во избежание или снижения темпов коррозии черных и цветных металлов внутренних полостей трубопроводов и основных элементов системы охлаждения необходимо применять эффективные средства защиты, в т.ч. пассивирование (фосфатирование), надежные покрытия (лаки, ламинаты и пр.), анодную (катодную) защиты и др.



ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ»
проектирует и серийно производит медно-латунные радиаторы
для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах
двигателей мощностью от 200 кВт до 5000 кВт.



Контактные телефоны: + 375 (17) 217-02-39
+ 375 (17) 297-94-98

Подробности на сайте: www.zto-by.com



ELHIM-ISKRA JSC®

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

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

Контактное лицо: Парамонов И.Н.

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

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

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



Вагонные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи

66PzS(M)-350P и 66PzS(B)-425P предназначены для питания постоянным током электрооборудования и приборов на пассажирских вагонов 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 Микс", 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 HL 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 90HL300P	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 HL 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



ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД
ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ

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



Пензенский завод точных приборов основан в 1978 г. для выпуска фотоизделий и спецтехники. С 1994 г. предприятие производит электроаппаратуру для тепловозов, электропоездов 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 ВВ (ВВК), тахометрические БТГ (БТА), управления БУТВ (БТА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ, ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПВ, времени РВ (БП), дифференциальные РД, перехода РЖ;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;

- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ;
- 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 тона	БРНТ	УРНЗ	(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
Сопротивление ленточное	ЦБРИ 741.124.075	Т509.73.01.01	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор напряжения	ТН-0059Т	ТН-0059Т000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.001	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор постоянного тона	ТПТ-0159Т	ПДТ-0339Т.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 тока	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-З!



ЖЕЛДОРСНАБ

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

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



Все запчасти для тепло-
возов сертифицированы и
полностью отвечают всем
необходимым требова-
ниям безопасности.



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

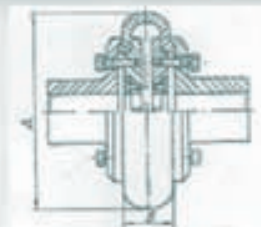
Ассортимент выпускаемой продукции достаточно обширен. Это различные виды рукавов (напорные, напорно-всасывающие, автотракторные, дюриты, пожарные и пр.), формовые и неформовые РТИ, запчасти для нужд РЖД, сырые резиновые смеси.

- 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



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



За что консультантам платят деньги?

История создания Интегрированной вагоностроительной компании.

Алексей Маслов, Покровка Финанс

**«Нет неразрешимых проблем,
есть неприятные решения»**

(Э. Бёрн)

Начиная с 2000-х годов, железнодорожная отрасль России ускоренно восстанавливалась после глубочайшего спада в 90-х годах. Росли объемы производства грузовых вагонов, локомотивов, обновлялась путевая инфраструктура. Был запущен процесс реформирования железнодорожной отрасли, в результате которого появились частные операторы грузовых вагонов, направившие инвестиции в размере сотни миллиардов рублей в обновление подвижного состава.

Спрос на новые вагоны постоянно рос – объем их производства на пространстве СНГ в годовом выражении к 2008 году вырос в 9 раз по сравнению с 2000 годом. Производители грузовых вагонов и вагонного литья (1), чтобы обеспечить галопирующий рост спроса на свою продукцию, осуществили многомиллиардные инвестиции в увеличение производственных мощностей, освоение новых технологий производства и новых видов продукции. При этом существенная доля инвестиций была профинансирована за счет привлечения долговых обязательств – учитывая, что период окупаемости в отрасли машиностроения колеблется от 5 до 10 лет, финансовая устойчивость данных предприятий очень сильно зависела от объемов производства.

Наша компания – «Покровка Финанс» – начала оказывать консультационные услуги производителям грузовых вагонов и вагонного литья с начала 2008 года. Мы участвовали в проектах по анализу целесообразности интеграции предприятий по производству подвижного состава и вагонного литья, перспектив развития ремонтного бизнеса и т.д.

Одним из наших клиентов была компания ОАО «Трансмаш» – производитель фитинговых платформ, используемых для перевозки контейнеров. ОАО «Трансмаш», по сути, прошло те же самые этапы развития, что и отрасль в целом – выживание в 90-х годах, подъем, начиная с 2000-х годов, в том числе благодаря освоению новой для себя продукции – производства грузовых вагонов – выход на пиковые значения по выпуску и размеру выручки в 2008 году.

Но наступила осень 2008 года – грянул экономический кризис в России. Резко сократилась погрузка на сети РЖД, корректировались ожидания грузовых операторов, и как следствие сильно сократился спрос на новые грузовые вагоны. Это стало сильнейшим испытанием для отрасли производства подвижного состава и комплекствующих к ним.

Не стало исключением и ОАО «Трансмаш», где ситуацию, не преувеличивая, можно было назвать катастро-

фичной. Если в начале 2008 года предприятие работало в три смены, выпуская до 250-280 ед. фитинговых платформ в месяц, то уже в конце 2008 года спрос на платформы упал до 50 ед. в месяц, то есть снижение составило в 5 раз, цены на продукцию упали на 30-40%. Учитывая все эти факторы, финансовые показатели компании также резко ухудшились. И если 2008 год удалось завершить с приемлемым финансовым результатом за счет очень хороших показателей за первые 3 квартала, то перспективы 2009 года ничего хорошего не предвещали. И действительно, по 2009 году финансовый результат по операционной прибыли оказался отрицательным: предприятие не могло выплачивать проценты по долговым обязательствам, а также погасить просроченную кредиторскую задолженность. Компания была на грани банкротства.

Учитывая, что сотрудники «Покровка Финанс» до 2008 года уже работали с ОАО «Трансмаш» и хорошо понимали как проблемы компании, так и отрасль в целом, то мы были привлечены для проведения санации актива, сокращения величины просроченной кредиторской задолженности, улучшения ситуации с долговыми обязательствами, разработки стратегии развития компании в сложившихся условиях.

Для выполнения поставленных перед нами задач было принято решение, что наша компания не только будет предлагать консультационные решения тех или иных проблем, но также сформирует команду управленцев, которая на деле реализует предложенные разработки.

В итоге был разработан следующий план действий:

Операционные задачи:

Увеличение продаж фитинговых платформ и прочей продукции уже в 2009 году и существенный рост выручки компании в 2010 году.

Погашение просроченной кредиторской задолженности к концу 2009 года, чтобы предотвратить процедуру банкротства компании.

Реструктуризация долговых обязательств к 2009-2010 гг. с целью снижения процентных платежей и выплат величины долга.

Стратегическая задача:

Интеграция ОАО «Трансмаш» с производителем вагонного литья, с возможностью выхода в отрасль ремонта подвижного состава.

Соответственно, описанные выше задачи были реализованы следующим образом:

Для увеличения продаж была пересмотрена маркетинговая стратегия компании – упор теперь должен был быть на потребности клиента: какой продукт ему нужен, что нужно улучшить в существующей продукции и т.д.

Как результат работы был заключен крупный контракт с ключевым российским оператором контейнерных перевозок при этом, исходя из потребности заказчика, акцент был сделан на производстве новой для предприятия продукции – длиннобазных платформ. Также были заключены контракты с промышленными компаниями на поставку необходимых им платформ. В итоге уже в 2010 году выручка ОАО «Трансмаш» по сравнению с 2009 годом выросла в 2,5 раза, компания достигла положительного показателя по операционной прибыли. Справедливости ради надо отметить, что в 2010 году спрос на новые грузовые вагоны в целом по рынку начал восстанавливаться, но в любом случае это не снимало вопроса о необходимости менять подходы работы с клиентами.

Была проведена активная работа по погашению просроченной кредиторской задолженности: в счет погашения задолженности поставлялась готовая продукция, были заключены соглашения по пролонгации части задолженности, а также её выкуп с дисконтом и т.д. В итоге к концу 2009 года величина просроченной кредиторской задолженности сократилась на 500 млн. руб. – с 700 млн. руб. до 200 млн. руб.

Параллельно были реструктурированы долговые обязательства компании. Банк, основной кредитор, согласился конвертировать долг в акции предприятия через процедуру дополнительной эмиссии. Как результат уже в 2010 году компания была в состоянии самостоятельно обслуживать свои долговые обязательства за счет операционной деятельности.

Также, важным этапом нашей работы стала разработка стратегии развития предприятия, в том числе на-

хождение возможной синергии с другими компаниями, которыми владели акционеры. В результате, была разработана и утверждена стратегия создания «Интегрированной вагоностроительной компании» (ИВСК), в которой будут активы, производящие как грузовые вагоны, так и вагонное литье. Необходимо отметить, что именно разработка данной стратегии очень помогла убедить Банк в экономической целесообразности конвертации долга компании в акции ИВСК.

Финальным этапом нашей работы стала регистрация в 2010 году «Интегрированной вагоностроительной компании», в которую были внесены акции ОАО «Трансмаш» и «Бежицкого сталелитейного завода». На базе созданной интегрированной компании стало возможно развивать новые компетенции в ремонтном бизнесе, активно сотрудничать с финансовыми институтами, в том числе по лизинговым схемам, разрабатывать новые продукты для клиентов. Учитывая, что рынок грузовых вагонов на пространстве СНГ является одним из крупнейших в мире, то у «ИВСК» есть хорошие перспективы по развитию различного рода партнерств с мировыми производителями грузовых вагонов и компонентов для них.

(1) Примечание: вагонное литье – это главным образом рама и балка тележки грузового вагона – капиталоемкое производство, которое требует долгосрочных инвестиций.

127055, г. Москва, ул. Суцеская 27с1

Телефон: +7(499) 5530885

Email: clients@pokrovka-finance.com

На страницах журнала «Депо» вы найдете информацию о производителях и поставщиках всего спектра продукции железнодорожного назначения



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

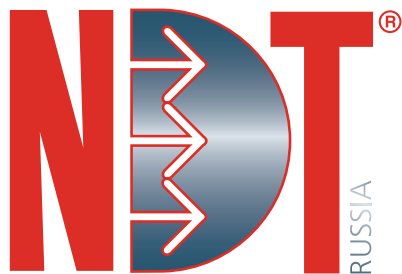


- Производители железнодорожной продукции и услуг
- Подвижной состав, запчасти, ремонт
- Материалы и оборудование для ВСП
- Железнодорожный инструмент, аппаратура
- Транспортно-логистические услуги
- Сопутствующие товары и услуги
- Правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта
- Методическая литература



**Подписчиков журнала > 3000,
 Подписчиков на e-mail рассылки > 70 000.**

www.depo-magazine.ru



13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

18-20 ФЕВРАЛЯ 2014

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

МОСКВА, СК «ОЛИМПИЙСКИЙ»



НАШИ ПОСЕТИТЕЛИ – ВАШ УСПЕХ!

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC

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

www.ndt-russia.ru



УД4-ТМ "ТОМОГРАФИК"

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

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА:

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

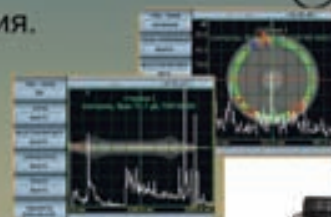


СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ:

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



Видеосканер



Новинка

Робо(скоп ВТМ 3000

РОБОТИЗИРОВАННЫЙ КОМПЛЕКС НК
И ЛАЗЕРНОГО ОБМЕРА
ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ

Поддерживает в полном объеме следующие технологии НК:

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

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



Москва, Кронштадтский б-р, д. 7

Т/ф: +7(495) 662-59-38, 225-99-60

www.votum.ru



Приглашаем посетить выставку EXPO 1520 с 11 по 14 сентября 2013г. Павильон № 2 ст. С02/2

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЛОКТРАНССЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества - наш опыт

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

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

г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 18, офис 311
Тел./факс +7 (495) 968-4762, +7 (903) 734-2689
E-mail: loktrans@mail.ru, 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, КНДЭ, КНЖ с продлением срока службы грузоподъемного механизма. Капитальный ремонт дрезин, автомотрис		
Восстановление (модернизация) электрической схемы с полной заменой электропроводки с выездом к Заказчику. Восстановление отсутствующей схемы тепловоза. Установка АЛСН, УНБМ, 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 ТЭМ-1, 1964 г.в. в рабочем состоянии.	низкая	ООО "Железные дороги Урала"	mohov@k66.ru
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 бунксового 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, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МГПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

На предприятии внедрена система менеджмента качества

сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)

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



**VAGON
 SERVICE LT**

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

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

А также:

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



**Ремонт вагонов: качество,
 рассчитанное на десятилетия!**



RAILWAYMARKET.RU -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

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

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

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

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

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

Цены ниже среднероссийских



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.XXX, 5ТД.551.XXX, 3Б-XXXXX, 8 ТХ.551.XXX, БИПТ, Т509.XX.XX.XX;
- катушки серий РЗВ 800, КПД, МК и др.;
- гибкие соединения серий КПД, КПЛ, 5ТХ.551.XXX.

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

Производство

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

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Катушка МК1	шт	433,77	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Катушка МК2	шт	433,77	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Катушка РЗВ 811	шт	271,40	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
Контакт 5ТХ.551.203	шт	Цена по запросу	ООО «Реон-Техно»	(8352) 24-24-44 manager@reon.ru

По вопросам приобретения поставляемой продукции обращаться: в ЗАО "МНПП "Техноприбор", тел. +7(499) 181-18-50, +7(499) 181-55-16. Весь товар в наличии, отгрузка со складов в Москве и Ижевске.		Цена с НДС (руб)
Головка кардана	A36-C2	1050
Диск фрикционный	ТЭМ2.85.10.046	1050
наличник	ТЭЗ.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117) (ТЭМ1.35.05.124)	530
наличник	ТЭЗ.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175)	155
наличник	ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138)	240
наличник	ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139)	160
наличник	ТЭ.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141)	160
Прокладка	Д50.34.055	60
Прокладка	6Д50.29.018	60
Прокладка	Д100.18.032-1	60
Прокладка	Д50.06.028	60
Прокладка	Д100.34.022	50
Прокладка	Д50.06.018	60
Прокладка	Д50.01.050	63
Чехол утеплительный верхний ТЭМ2	ТЭМ2У.10.55.011	6200
Чехол утеплительный боковой ТЭМ2	ТЭМ2У.10.55.012	6500



12-15 ноября 2013

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75

19-я Международная промышленная выставка

Металл-Экспо'2013



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли

МеталлСтройФорум'2013



Международная выставка
оборудования и технологий
для металлургии и металлообработки

МеталлургМаш'2013



Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГМК

МеталлТрансЛогистик'2013

www.metal-expo.ru



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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»



К железнодорожная
компания
Комплекттранспец

позвонить →

8 (499) 685-15-14

www.oookts.ru e-mail: kts@oookts.ru

Оптовые поставки материалов ВСП и путевого инструмента

Вид товара	Кат. износа	Длина м.	Цена руб./тн с НДС
Рельс Р-65	<u>с мин. износом</u>	12.45-12.5	<u>25'000</u>
Рельс Р-65	Iгр. (1-3 мм)	12.45-12.5	<u>22'500</u>
Рельс Р-65	Iгр. (3-4 мм)	12.45-12.5	<u>21'000</u>
Рельс Р-65	Iгр. (1-4 мм)	11.3-12.45	19'000-20'000
Рельс Р-65	Iгр. (1-4 мм)	8-11.3	<u>17'600</u>
Рельс Р-65	IIгр. (4-6 мм)	12.45-12.5	18'000
Рельс Р-65	IIгр. (4-6 мм)	8-12.4	15'000
Рельс РП-65Т	новые 2012г.	немер	35'000
Рельс РП-65Н	новые 2012г.	немер	34'000

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Все цены утверждены

реклама

МETAPROM.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ





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, спецпрофили

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 Енакиевский МЗ пр-во 05.2013г.	47,109	324	55500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во 12.2012	66,198	331	55500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	107,623	402	49700	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70А (м/д 100% 11,0м ДМЗ) 25.03.13	46,923	90	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 КР80А (11,0м ДМЗ) 08.10.11	20,160	39	58000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 12,5 3/2 НТМК 2013г.в.	130,000	160	43400	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РП65Н (12,5м отв НТМК) 2013г.в.	20,160	39	38000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КД50	30,000	3125	44400	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Накладна 1Р65 НТМК-НСМЗ 14.05.13	6,106	207	41000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

Общество с ограниченной ответственностью

«Компания «ГЕРТ»

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

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVII.
Тел./факс: (495) 988-90-45, 978-79-58; моб.: 8-916-587-33-60.
E-mail: gert1171@yandex.ru, www.gert-td.ru

ООО "РТС"

Продаем!

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

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

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

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



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

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

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

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

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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

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

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 любые материалы ВСП (новые и с/г)	-	ООО "Железные дороги Урала"	www.teplovov.org

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



WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ

РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

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

Преимуществами нашей компании являются:

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

Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

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

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Стрелочная продукция и Переводные механизмы	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Шпалы и Брус железобетонные, деревянные пропитанные	шт	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Рельс Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65 новые и б/у	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Арматура пневматической очистки стрелочных переводов	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Подкладки новые и б/у Д, КБ, ДН, КД, СД, КД	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Накладки новые и б/у Р24, Р33, Р43, Р50, Р65, 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

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)
Чехол на опору ТЭМ2	ТЭМ1.35.50.014	1000
Чехол утеплительный ТГМ4	4.10.90.010 (4.10.90.020)	6500
Калорифер	ТЭМ2.10.70.020	16000
Валик	ТЭЗ.14.1295 (ТЭМ2У.35.30.102-02),(ТЭМ2.35.30.1004)	920
Валик	ТЭМ2.35.30.1003 (ТЭМ2У.35.30.102-01)	850
Валик	ТЭЗ.14.1294 (ТЭМ2У.35.30.102),(ТЭМ2У.35.30.102)	850
Вкладыш МОП (ЭД118А)	Т584.62.02.00СБ (8ТХ.263.178/179)	18500
Вкладыш МОП (ЭД107)	8ТХ.112.011	13500
Стартер	ПС-У2	55000
Якорь стартера	ПС-У2	35000
Башмак горочный	87.39.00сб	800
Колодка тормозная тип М		500
Колодка тормозная тип С		180
Аккумуляторная батарея (заряженная)	32ТН-450	140000
Оболочка резинокордная	580*130	3500
Оболочка резинокордная	500*130	3500
Оболочка резинокордная	360*100	4000
Кран	395	10000
Рукав (2011 г.в.)	Р17	720
Фильтр	Нарва 6-4 (АНП-6П)	245
Скоростемер (б.у.)	ЗСЛ-2М.150	25000
Скоростемер (2007 г.в.)	ЗСЛ-2М.150	40000



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

г. Нижний Тагил

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

www.relsy.biz

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

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



Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус бунсы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатаные, заготовка колёс	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160х100х10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: каркас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугон П65, П50 новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XIII ВЫСТАВКА - КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА, ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

28-30 мая 2014



ТЕМАТИКА

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

ООО ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com





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



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 противошумные	111,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Наушники СОМЗ-3 противошумные	135,69	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Наска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная белая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Наска СОМЗ-55 ЛЮКС защитная оранжевая	128,81	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЛЕПЕСТОК	11,56	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ	27,75	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор У2-Н	32,65	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки К1	276,44	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки А1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор БРИЗ 2201(РПГ-67) марки В1	211,27	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Патрон марки А1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон марки В1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	56,37	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон марки К1 к респиратору БРИЗ 2201(РПГ-67)	88,40	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8101	15,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 8102	22,18	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 8812	39,94	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 8822	45,09	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 9312	119,50	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 9322	146,49	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Респиратор ЗМ 9332	249,26	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Респиратор ЗМ 9914	197,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Респиратор ЗМ 9925	279,90	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Полумаска ЗМ 6200	731,28	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон ЗМ серии 6000, 6051	394,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон ЗМ серии 6000, 6057	532,75	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Патрон ЗМ серии 6000, 6059	615,70	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Патрон ЗМ серии 6000, 6054	536,78	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Патрон ЗМ серии 6000, 6075	506,71	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Предфильтр противоаэрозольный ЗМ 5911	112,16	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Держатель предфильтра ЗМ 501	68,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19

ТРАНЗИТ - КАЗАХСТАН

КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
“ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА”



18-20 сентября 2013

АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН

www.transitkazakhstan.kz

ОРГАНИЗАТОРЫ:



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



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)–6 (51))

Я противник резких движений в экономике

Более двух лет работает общественный совет при комиссии правительства РФ по структурной реформе железнодорожного транспорта, председателем которого является академик РАН Александр Некипелов.

Александр Некипелов, вице-президент Российской академии наук, д. э. н., академик

Комиссия решает, совет – рекомендует

– Александр Дмитриевич, как Вы оцениваете роль общественного совета в ходе реформы железнодорожного транспорта?

– Сразу хотел бы отметить: пример реформирования железнодорожной отрасли – это, по моему мнению, в целом хороший пример. Потому что реформы других естественных монополий не сопровождаются подобной степенью прозрачности и взаимодействия с различными участниками – «жертвами» и бенефициариями – процесса, как это делалось и происходит в сфере железнодорожного транспорта. И надо сказать, что сам совет был создан по инициативе Министерства путей сообщения России. Несмотря на то, что наши дискуссии бывают весьма оживленными и достаточно жесткими, тем не менее в них постоянно участвуют представители ОАО «РЖД» (причем очень часто на уровне вице-президента или руководителей департаментов), которые не потеряли вкус к этим обсуждениям – ходят на заседания, разъясняют свою позицию. Принимают участие также представители МАП, Минэкономразвития и других ведомств. В то же время я хотел бы подчеркнуть: общественный совет – это не тот орган, который принимает какие-то решения, строго говоря, он даже не обязан формулировать свои рекомендации, хотя мы это часто делаем.

Здесь имеется в виду, что в нем собраны представители самых разных сторон, у которых могут быть неодинаковые интересы и различные мнения по одному и тому же вопросу. И у нас нет необходимости во всех случаях добиваться единой позиции. Это было бы нереалистично. Наша задача заключается в том, чтобы главным образом всю палитру

предложений выявить (по возможности сблизив их, конечно) и донести до тех, кто принимает решения в рамках правительственной комиссии. К тому же весь спектр обсуждений становится достоянием соответствующих министерств и других причастных организаций. Я считаю, что это была правильная и полезная инициатива. Хотя, разумеется, многие из участников могут быть недовольны теми или иными конкретными решениями, которые в конечном счете были приняты.

– Простите за откровенность, но высказывались мнения, что Вы (не будучи специалистом в области железнодорожного транспорта) незнакомы со всей спецификой этой сферы...

– Да, это так. Но учитывая сущность нашего совета, я свою роль вижу как организатора общих дискуссий по тем или иным вопросам, интересующим всех членов совета, чтобы в дальнейшем результаты этого обсуждения в полном объеме донести до комиссии. В мои права входит и участие в ее заседаниях с совещательным голосом. Регулярно мы направляем в комиссию протоколы наших заседаний и доклады.

– В конце прошлого года Вы направили письмо председателю комиссии вице-премьеру Виктору Христенко, где высказались за необходимость налаживания «более эффективно действующей обратной связи между советом и правительственной комиссией». Может быть, для того, чтобы вашу организацию лучше слышали и ее позицию полнее учитывали, надо было все-таки более энергично апеллировать к обществу – и прежде всего через работу с прессой?

– Здесь есть две вещи. С одной стороны – да, Вы правы. Я должен признать, что мы мало общались с прессой. Возможно, надо было действовать активнее. Но при этом имеется один деликатный момент. Совет создан правительственной комиссией. Людей, которые представляют те или иные причастные организации, спросили, хотят ли они в нем работать. У нас есть Положение о совете, то есть некая своя конституция. Мы собраны для того, чтобы обсуждать ход реформ и доводить результаты нашего обсуждения до комиссии. Не мы создавали эту организацию, не мы и определяли ее функции. Признайте, есть в этом что-то не очень понятное, когда вам сказали: «Мы хотим знать вашу позицию». Затем вы ее высказали, но поскольку

ну она не была учтена в решении того или иного вопроса, вы идете жаловаться всем вокруг и чуть ли не намереваетесь устроить демонстрацию на Красной площади. Но ведь при создании совета никто и не обещал, что все будет учитываться автоматически. Говорили: «Появится возможность донести свою озабоченность». У нас есть другие организации, например Торгово-промышленная палата, различные транспортные ассоциации. Они обсуждают проблемы, много работают с прессой – и правильно делают.

У совета же просто несколько другой формат деятельности. Надо понимать, что можно от этой организации требовать, а что – бессмысленно. В то же время мы решили сделать работу нашей организации более гласной. На одном из последних собраний было принято решение передавать заинтересованным СМИ протоколы заседаний совета и его доклады в правительственную комиссию.

Иначе они не могут...

– Как Вы оцениваете итоги первого этапа реформы?

– У членов совета по этому поводу разные оценки. Одни утверждают, что пока еще рано считать первый этап завершенным. В МПС и ОАО «РЖД» думают иначе. Я, откровенно говоря, придаю этому не очень большое значение. Можно поразному трактовать, что входит в первый этап, а что во второй. Но с чем, по крайней мере, подавляющее число членов совета согласно? С общим замыслом реформы.

Практически все солидарны в том, что линия на разделение функций государства как субъекта регулирования и как собственника (непосредственно организующего процесс) является действительно правильной. То есть идея создания ОАО «РЖД» поддерживается. Большинство согласны также с тем, что на данном этапе оправданным является и сохранение в рамках компании как монопольных видов деятельности (связанных прежде всего с инфраструктурой), так и потенциально конкурентных. Есть различие взглядов в отношении того, является ли это временным явлением? То есть нужно ли стремиться к тому, чтобы в дальнейшем институционально выделить инфраструктурную часть полностью, а конкурентные виды деятельности вообще убрать из ОАО «РЖД».

Или, может быть, так и должно остаться на обозримый период деятельности? Но вот общее отношение, что нельзя быстро и резко все это пытаться разграничить и отделить друг от друга, является не просто преобладающим, а господствующим.

– Что, сегодня надо, на Ваш взгляд, делать в первую очередь?

– Осуществлять учет по видам деятельности. Это задача очень важная, хотя и в некотором смысле – паллиатив. То есть даже когда она будет решена, все равно это неравнозначно тому, как если бы конкурентные виды деятельности существовали отдельно. Но, тем не менее, подчеркиваю: это очень важная часть работы.

Это не упрек к ОАО «РЖД», разумеется, а констатация положения дел. Необходимо, чтобы работа двигалась дальше. Не удалось пока преодолеть ряд разногласий по вопросу недискриминационного доступа к инфраструктуре. Документы обсуждались и принимались, но остались некоторые противоречия, разные позиции. Они неизбежны. Однако мне кажется, что сам процесс сегодня – живой.

– Второй этап реформирования предполагает выделение дочерних компаний ОАО «РЖД». Насколько интенсивно, по вашему, нужно этим заниматься?

– Тут опять-таки у членов совета разные позиции в отношении долгосрочной целевой модели. Я так понимаю, что и в самом ОАО «РЖД» есть точка зрения, что такая конфигурация, которая существует сейчас, является на сегодняшний момент наиболее целесообразной. Мне все-таки кажется, что разделение должно произойти. Но я вообще противник резких движений в экономике, когда речь идет о подобных системообразующих структурах. Потому что можно двигаться в правильном направлении, но так все разломать вокруг, что ущерб будет очень велик и очень долго преодолеваться.

Что уж совершенно точно сейчас необходимо, так это двигаться в направлении разграничения учета, а также формирования максимально недискриминационного доступа к инфраструктуре. Причем я думаю, что нужно быть готовыми к тому, что за короткий срок приблизиться к идеалу не удастся. Однако необходимо действовать, в том числе, наверное, и в режиме проб и ошибок. Например, постановлением правительства РФ № 710 от 25 ноября 2003 года утверждены Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. Они будут работать.

В течение какого-то времени будут выявлены слабости, которые не учли, но драматизировать это не стоит. Важно, чтобы существовал нормальный механизм мониторинга за самим процессом и его последствиями, чтобы шла адекватная реакция.

При создании совета никто и не обещал, что все будет учитываться автоматически. Говорили: появится возможность донести свою озабоченность

– Железные дороги потеряли статус юридического лица и стали филиалами ОАО «РЖД». Вы считаете, что экономическая модель единого хозяйствующего субъекта, построенная на бюджетировании, рациональна? Не будут ли филиалы компании и их подразделения заинтересованы вместо снижения издержек раздувать затратные части бюджетов, как это было в советской экономике?

– Знаете, в некотором смысле железнодорожный транспорт и армия всегда были похожими по характеру функционирования. Здесь совсем другая дисциплина, чем в гражданских областях. Я считаю, что, не форсируя чрезмерно события, надо вести дело к выделению конкурентных секторов в самостоятельные фирмы. Когда это произойдет, тогда реально вступят в действие экономические механизмы заинтересованности в снижении издержек. Причем вопрос соблюдения инструкций и приказов все равно сохранится, даже несмотря на то, что с их помощью мы тут за чем-то сможем уследить, а там – нет. Но вот в отношении монопольной части (инфраструктуры) вышеуказанные проблемы, видимо, просто не имеют идеального решения. Нет сомнения: несмотря на то, что сегодня уже существуют частные инфраструктурные компании (Железные дороги Якутии, «Золотое звено» и др.), инфраструктура ОАО «РЖД» останется в обозримом будущем господствующей и единой. Это проблема любой естественной монополии. Здесь нет иного способа управления, как только с помощью контроля за издержками, себестоимостью, рента-



бельностью, занятостью – то есть всего того, что мы называем советским контролем, пусть и модернизированным, с использованием современных средств. Это вещь, которая естественномонопольным видам деятельности просто внутренне присуща. Иначе они не могут.

Нельзя позволить естественной монополии самостоятельно устанавливать цены, потому что если вы это сделаете, она их непременно задерет и сократит предложение услуг, стремясь к максимизации прибыли, как это описано во всех учебниках. Но Вы абсолютно правы, что сегодня существует много таких видов деятельности, которые могут вполне эффективно функционировать самостоятельно. И к этому, с моей точки зрения, надо достаточно аккуратно, постоянно взвешивая выгоды и издержки, спокойно и практически двигаться.

– В законе записано, что 100% акций ОАО «РЖД» принадлежат государству и являются неотчуждаемыми. Но при выделении дочерних компаний им придется отдать часть основных фондов. Нет ли тут противоречия?

– Акции – это не какая-то сумма денег, а это ваша доля в капитале. (Меня удивляет другое: почему компанию назвали «открытое акционерное общество»? Какое же оно открытое, если акции не реализуются?) По механизму выделения дело обстоит так.

Есть ОАО. Вы из него наделили основными фондами дочерние фирмы. В самой же компании их стало меньше. Но государство как было владельцем капитала, так и осталось, поскольку первоначально в дочерних структурах 100% акций будут принадлежать ОАО «РЖД». А когда акции «дочек» начнут продаваться, государство получит за них деньги и его капитал опять-таки не пострадает. Если по ходу дела не будет, конечно, каких-либо жульнических операций.

Понимаю и операторов, и Фадеева

Как известно, ростки конкуренции многие видят в деятельности операторских компаний. Каков Ваш взгляд на этот вопрос?

– Мы очень много дискутировали по поводу роли компаний-операторов. Потому что первоначально было такое намерение: эту категорию участников процесса ликвидировать и сделать так: хотите быть участниками рынка – становитесь перевозчиками. Здесь нам (и я считаю, что это один из наших самых крупных успехов) удалось убедить комиссию в том, что такой подход вредит делу. Общая логика наших доказательств сводилась к следующему. Если мы признали, что сегодня ОАО «РЖД» по необходимости объединяет монопольный и конкурентные виды деятельности, то все должны понимать: создать условия для одинакового положения как внешних перевозчиков, так и внутри компании – нереально.

Но это не значит, что надо блокировать появление частных перевозочных компаний. Кто желает – ради бога: создавайте фирмы, действуйте. И надо обязательно стремиться максимально смягчить этот процесс, добиваясь процедур, обеспечивающих большее или меньшее равенство доступа к инфраструктуре. Но невозможно убедить людей поверить, что все это произойдет уже завтра. В конце концов они рискуют собственными капиталами. Поэтому мы сказали: нет ничего страшного, а, наоборот, нужно сделать так, чтобы компании-операторы как некие дополняющие к основному перевозчику субъекты процесса оставались. А естественный ход событий покажет, будут ли они

в дальнейшем превращаться в полноценных перевозчиков или продолжат работать в своем качестве. Для реформы никакого ущерба от этого не будет. С таким выводом согласились. Причем деятельность компаний-операторов сегодня развивается достаточно успешно.

– Президент ОАО «РЖД» Г. М. Фадеев критикует операторов за то, что они занимаются перевозкой в основном высокодоходных грузов. А те отвечают, что просто по природе своей не могут возить себе в убыток. Как Вы относитесь к этому спору?

Люди не понимают: почему, ведя частный бизнес, они должны заниматься филантропией

– Я понимаю и операторские компании, и Геннадия Фадеева, которому приходится на практике сталкиваться с тем, что есть выгодные и невыгодные перевозки, есть социальные, есть перекрестное субсидирование, и от всего этого он сам уйти не может.

Но я бы не стал делать вывод, что операторов надо заставлять заниматься невыгодными для них видами деятельности. Хотя, конечно, мы знаем: в известных случаях можно чем-то обязать их или договориться, но в принципе это абсолютно неправильно и, главное, бесперспективно в стратегическом плане. Тут можно на самом деле сделать совершенно другую вещь, хотя и не сразу, потому что это очень крупный маневр.

Надо стремиться к тому, чтобы для ОАО «РЖД» вообще не было выгодных или невыгодных перевозок, отказаться от перекрестного субсидирования. Если государство хочет субсидировать ту или иную категорию клиентов (а оно в принципе должно этого хотеть), то ему необходимо возлагать ответственность не на хозяйственную компанию (будь даже она и государственная), а на бюджет. Именно государство должно выделять такие субсидии, а не ОАО «РЖД».

Но это – в идеале. Я также высказываюсь и против того, чтобы разные условия тарифообразования применялись к олигархическим компаниям, к обычным, к мелкому бизнесу и т. д. И я считаю, что это не вопрос защиты олигархов. Если мы хотим брать ренту с тех, кто добывает нефть, газ, алюминиевое сырье и пр., то мы и должны это делать. И незачем навешивать ее косвенным образом на тарифы. Я понимаю, конечно, что когда целая система функционирует в таком режиме, перейти к новой ситуации сложно, и сразу этого не сделать, потому что получится слишком много разрывов. Но такую перспективу надо иметь в виду и двигаться к ней, а не делать ставку, что когда-нибудь ОАО «РЖД» договорится с операторами о каком-то справедливом распределении ущерба.

По тарифному вопросу много претензий...

– Насколько я понимаю, Вы считаете, что в основе тарифообразования должна лежать себестоимость перевозки, а не платежеспособность груза. Но если сегодня у нефтяников хорошая мировая цена на их товар и они готовы везти нефть по высоким тарифам, разве железнодорожники не вправе взять эти деньги и компенсировать себе низкие тарифы на перевозку, скажем, угля?

– Я против такой философии. И не потому, что хочу, чтобы нефтяники не делились (если уж пользоваться такими

словами), а просто считаю, что они это должны делать совсем по-другому. И вообще я не называю это дележом. Государство обязано взимать ренту – это его естественный доход как собственника недр. Если бы таковыми являлись частные лица, то вопрос о ренте не стоял бы. Она давно изымалась бы самым эффективным образом, и никто бы не говорил, что это – какая-то нагрузка на экономику. Это совершенно нормальный механизм, и главное – внутренне необходимый для рыночной экономики, который обеспечивает с коррекцией на разницу в рисках равную эффективность приложения капитала к различным областям деятельности. Это очень важно. Рента – это не налог, как, бывает, говорят по ошибке. Если, допустим, государство видит, что есть владелец груза, который при сложившихся на рынке тарифах не может осуществить перевозки в полном объеме (а правительство считает, что это необходимо), то, с моей точки зрения, нормальное решение состоит в дотировании этого грузоотправителя. Если хочешь ему помочь, помогай напрямую.

Если государство видит, что владелец груза при сложившихся на рынке тарифах не может осуществить перевозки в полном объеме, то нормальное решение состоит в дотировании этого грузоотправителя

Все остальное очень сильно искажает сигналы в экономической системе. А тут мы по крайней мере знаем: кого субсидируем, от кого берем и почему. Но при этом хочу подчеркнуть – это мы говорим абстрактно. Не хотел бы, чтобы данная концепция была понята таким образом, что я предлагаю завтра ликвидировать все, что сейчас действует. Это невозможно.

– Какие в совете обсуждаются пути совершенствования сложившейся системы тарифообразования?

– С одной стороны, по поводу нового Прейскуранта № 10-01 многие отмечают, что это – шаг вперед. В частности, это касается разделения вагонной и инфраструктурной составляющих. С другой стороны, по тарифным вопросам остается достаточно много претензий. Это касается того, что по-прежнему существуют разные тарифы для внешних и внутренних перевозок. Нельзя также не отметить, что введение нового Прейскуранта сопровождалось повышением среднего уровня провозных платежей. Но, в моем понимании (хотя я, наверное, воспринимаю все это не так остро, как другие члены совета), режим диалога все-таки соблюдается, и нет оснований говорить, что идет разговор между глухими и слепыми.

– Вы считаете, что тарифы на перевозки внешнеторговых и внутренних грузов должны быть равны?

– Исходя из общеэкономических соображений, я бы сказал так. В той мере, в какой эти перевозки не связаны с дополнительными издержками, подход должен быть одинаков. Во всяком случае стремиться к этому надо.

Видеть и выигрыш, и издержки

– Какие Вы могли бы сегодня высказать претензии к ОАО «РЖД» от имени общественного совета и в его лице – от пользователей услуг компании?

– Кстати сказать, претензии есть не только к ОАО «РЖД», но и к МПС. Например, внутри министерства сегодня существует ФГП, которое является монополистом по предоставлению услуг охраны и сопровождения грузов. Ведомственная охрана МПС резко подняла цены – и ничего с этим поделать нельзя. Если мы считаем, что в силу специфики данная деятельность должна быть монопольной, то другого выхода, кроме как жестко регулировать тарифы, нет. Если же это не объясняется необходимостью технологического процесса и в данной сфере может иметь место конкуренция, то такие условия надо создать – и тогда можно дерегулировать тарифы. Есть, конечно, пожелания и к ОАО «РЖД». Вот мы говорили о Прейскуранте. Многие считают, что там несправедливо оценена вагонная составляющая. Надо тщательно изучить этот вопрос. Как я уже сказал, участников рынка очень беспокоят проблемы, связанные с перекрестным субсидированием. Люди не понимают: почему, ведя частный бизнес, они должны заниматься филантропией.

– Но Вы все-таки констатируете, что по сравнению с реформами других естественных монополий у железнодорожников дела идут лучше?

– Да, я в этом абсолютно не сомневаюсь. Хочу сказать, что в последнее время много общался с заместителем министра путей сообщения, а ныне вице-президентом ОАО «РЖД» Анной Григорьевной Беловой. Она активно и плодотворно взаимодействовала с советом, хотя ей и приходилось выслушивать здесь порой и неприятные вещи. В этом плане МПС поступило достаточно мужественно, но в то же время и мудро. Это ведь не то, что дали оппонентам просто выпустить пар. Борясь за собственные интересы, железнодорожники в то же время лучше поняли цели других участников перевозочного процесса. Так что в этом смысле я очень высоко оцениваю позицию железнодорожников.

– Принято считать, что МПС со временем должно войти в состав Минтранса России. Как Вы к этому относитесь?

– Знаете, данная тема сегодня очень чувствительна. Я же считаю себя человеком довольно консервативным. Даже если предположить, что нужно иметь в стране единое транспортное ведомство в лице Минтранса, то вначале я бы очень аккуратно еще раз посмотрел, как МПС в нынешней своей роли функционирует, какие у него задачи, реальная нагрузка и т. д. То есть я бы не спешил форсировать события. Тем более что в любом случае – будет исполнительный орган государственного регулирования железнодорожным транспортом внутри Минтранса или нет – он все равно сохранит известную обособленность и наличие монопольной инфраструктуры.

Конечно, из абстрактных соображений при включении его в состав единого ведомства будет качественнее решаться проблема конкуренции среди различных видов транспорта, произойдет более рациональное решение проблем общих перевозок – в принципе можно получить выигрыш. Но что, по-моему, у нас все-таки недооценивается? Мы как-то сразу видим выигрыш, но не обращаем внимания на издержки, которые обычно сопровождают тот или иной процесс. Оговорюсь еще раз: я не являюсь специалистом в области железнодорожного транспорта и специально этот вопрос не изучал. Могу лишь сказать, как чувствую. А чувствую я таким образом, что, наверное, топиться не стоит.

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ О ТЕПЛОВЫХ СЕКЦИЯХ ВОДОВОЗДУШНЫХ РАДИАТОРОВ				
Россия	Москва	ОАО "ВНИИЖТ"	+7 (499) 260-42-09	2 - 4
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1, 5 - 8)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	5
Россия	Москва	ООО "Блеквуд Минск"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	6
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, (495) 637-60-12	8
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	+7 (8412) 34-69-82/34-59-36	7
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	+7 (8412) 35-40-15, 34-35-62	1
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	+7 (47545) 2-07-25	7
ДОЛГИЙ ПУТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	8, 9
13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	11
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 12 - 15)				
Литовская Республика	Каунас	UAB VagonService service LT	+370 60 933 433, +370 52 131 416	14
Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	15
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	14, 15
	Москва	ООО "Вотум"	+7 (495) 225-99-60, 664-27-95, 518-94-32	10
	Москва	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	15
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	14
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	+7 (342) 209-01-60/93-85	13
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	13
19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2013				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	16
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 17 - 21)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	20
		ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	19
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	+7 (49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	20
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	17, 19
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	+7 (495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	18
	пос. Правдинский	ООО "Комплекттранспец"	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	17
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	18
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	19
		ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	19
	Нижний Тагил	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	18
		ООО "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	21
13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	22
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "INTERLOGISTIKA - 2013"				
Россия	Москва	Компания MEDIA GLOBE	+7 (495) 961-22-62 (многоканальный)	23
Сопутствующие товары и услуги (стр. 24 - 25)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	24, 25
КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА» TRANSITKAZAKHSTAN 2013				
Казахстан	Астана	ИТЕСА	+7 727 258 34 34	26
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				
Россия	Москва	Андрей Гурьев		27 - 30
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	+7 (495) 988 27 68 (многоканальный)	3-я сторона обл.
IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ EXPO 1520				
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	4-я сторона обл.

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

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

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

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

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

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

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

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

Цены действительны с 01.11.2012г

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

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Уважаемые Партнеры!

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

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

Организатор выставок:
Райт Солюшн

Генеральный информационный партнер:

СТАНОЧНЫЙ ПАРК

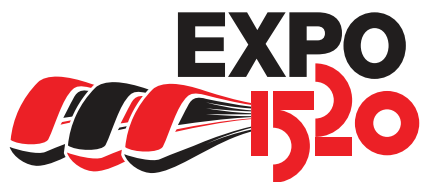
Партнер деловой программы:

РИТМ



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





IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

11-14 сентября 2013 г.

Экспериментальное кольцо ВНИИЖТ
Россия, г. Москва, Щербинка



Генеральный партнер



ОАО «РЖД»

Стратегический партнер



Партнер



Партнер



Партнер



Партнер



Спонсор регистрации



При поддержке



Генеральные
информационные партнеры



Организатор



Реклама

+7 (495) 988-18-00 WWW.EXPO1520.RU