

ДЕПО

8 (53) 2013

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

сентябрь

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

стр. 1-11

стр. 20-22

стр. 26-28

стр. 30-31

стр. 13-19,
25, 34-40



Обзор основных событий локомотивной
и железнодорожной отраслей за 01.07.2013 – 31.07.2013

стр. 13-19

Триллионы в транспорт

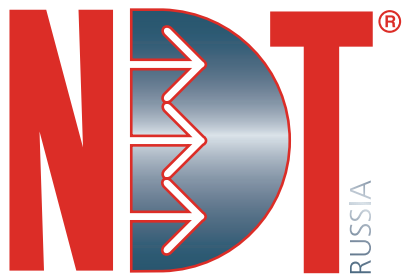
стр. 15

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 34-38



16+



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



ELHIM-ISKRA JSC

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

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

Контактное лицо: Парамонов И.Н.

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

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

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



Вагонные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи

56PzS(M)-350P и 56PzS(B)-425P предназначены для питания постоянным током электрооборудования и приборов на пассажирских вагонах с системой электропитания 110V с установками кондиционирования воздуха.

Тех. параметры батарей соответствуют всем требованиям ОАО РЖД:

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

Тепловозные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи

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

Стартерный ток: 2150 А

Гарантийный срок: 3 года

Средний срок службы – 8 лет



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

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

Товар Сертифицирован в ФБУ РСФЖТ

вагонные аккумуляторы:

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

тепловозные аккумуляторы:

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

Система прогрева тепловоза

Вниманию предприятий промышленного железнодорожного транспорта, а так же предприятий металлургической, химической, добывающей и перерабатывающей промышленности, имеющих собственное железнодорожное хозяйство и подвижной состав.

Характерной особенностью современных преобразований в России стала разработка и внедрение инновационных программ. Это нашло отражение как в развитии транспорта в целом, так и в развитии железнодорожного транспорта в частности. Одной из основных составляющих инновационного процесса на железной дороге является программа ресурсосбережения, которая ежегодно утверждается руководством ОАО «РЖД», и предназначена для снижения эксплуатационных расходов железной дороги.

Деятельность ООО «Научно-производственное предприятие «Перспективные технологии машиностроения» направлена на повышение энергетической и экологической эффективности оборудования, используемого на железнодорожном транспорте, создание энергосберегающих и экологически чистых производственных технологий, что соответствует основным принципам государственной экономической политики, изложенным в указе президента РФ №889 от 4 июня 2008 г. «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики»

ООО «НПП «Перспективные технологии машиностроения», входит в состав созданной в 2007 г. ЗАО «Управляющая компания «ТрансСервисГрупп».

ЗАО «УН «ТрансСервисГрупп» объединяет группу производственных компаний и предприятий, предоставляющих российским железнодорожным перевозчикам услуги: модернизации подвижного состава и объектов инфраструктуры с применением новейших собственных, отечественных и зарубежных технологий и разработок; комплексного технического и сервисного обслуживания, ремонта и экипировки тягового и пассажирского подвижного состава; материально-технического снабжения объектов железнодорожной инфраструктуры.

Приоритетным направлением деятельности компании является разработка, производство и поставка систем прогрева тепловоза маневрового и магистрального (СПТМ) «Пассат», для тепловозов серии ЧМЭЗ, а так же на завершающем этапе находятся разработки СПТМ для тепловозов серий ТЭМ2, ТЭМ5, ТЭМ7, ТЭМ10, ТЭМ15, ТЭМ182ТЭ116, 2ТЭ10, ТГМ6 и их модификаций.

СПТМ «ПАССАТ» была разработана инженерным центром ООО «НПП «Перспективные технологии машиностроения» в 2012 г. в целях уменьшения расхода топлива тепловозов во время длительных простоев (более 20 мин.), когда работа двигателя осуществляется в холостую.

Система предназначена для:

- Поддержания температуры охлаждающей жидкости при заглушенном дизеле тепловоза в пределах плюс 40...80 °С при температуре окружающего воздуха до минус 50 °С.
- Поддержания температуры масла в картере дизеля тепловоза в пределах плюс 20...50 °С при температуре окружающего воздуха до минус 50 °С.
- Поддержания температуры воздуха в кабине машиниста тепловоза в пределах от плюс 10 до плюс 30 °С

при температуре окружающего воздуха до минус 50 °С.

- Безопасного одnorазового простоя тепловоза от аккумуляторных батарей СПТМ с заглушенным дизелем тепловоза не менее 10 часов.

СПТМ «ПАССАТ» прошла ряд заводских испытаний на Мичуринском локомотиворемонтном заводе «МИЛОРЕМ», показав свою автономность, безотказность. Положительный экономический эффект от применения СПТМ «ПАССАТ» в рамках опытной эксплуатации соответствовал расчетному.

СПТМ «ПАССАТ» выполнена на базе отечественных и зарубежных компонентов, зарекомендовавших себя простой конструкцией и безотказной эксплуатацией. Данная система:

- Может работать автономно от собственных аккумуляторных батарей, а так же от промышленной сети 220В;
- Осуществляет автоматическую самодиагностику исправности основных элементов СПТМ;
- Имеет систему оповещения с выдачей текстовых, аудио или SMS – сообщений в случае отказов функционирования отдельных элементов или при переходе в аварийный режим работы СПТМ;
- Может работать в аварийном режиме, при котором использует тепловую энергию, накопленную дизелем тепловоза;
- Может осуществлять автоматический заряд аккумуляторных батарей СПТМ при работающем дизеле или при подключении к промышленной сети 220В;
- Имеет программное обеспечение, позволяющее в полной мере оценить экономические показатели от использования СПТМ «ПАССАТ», получать информацию об изменениях параметров системы и самого тепловоза в архиве с возможностью просмотра информации за любой выбранный промежуток времени, а так же составлять различные формы отчетов о работе тепловоза и системы;
- Осуществляет управление и контроль основных показателей (температуры воды, масла, заряда аккумуляторных батарей и др.) СПТМ и тепловоза непосредственно на рабочем месте (в кабине машиниста) или дистанционно через сеть интернет в режиме реального времени;
- Имеет систему контроля уровня топлива с фиксацией сливов на электронные носители информации.

Использование СПТМ «ПАССАТ» позволяет значительно экономить топливо и масло, а так же дает возможность сэкономить до 25% от стоимости проведения текущих и капитального ремонтов тепловоза, снижает трудозатраты и освобождает персонал, привлекаемый для прогрева тепловоза (Табл. 1)

Из представленной ниже таблице (Табл. 1) видна реальная экономическая выгода и довольно быстрая окупаемость СПТМ «ПАССАТ». Именно в экономически нестабильное время, когда цены на топливо и масло постоянно возрастают, приобретение такого оборудования обеспечит



Табл. 1. Экономический эффект от использования СПТМ «Пассат» за год работы (расчет по средней полосе России, при горячем простое 25% от среднегодовой работы тепловоза)

Показатель	Тепловоз при горячем простое без СПТМ, тыс./руб. без НДС, за 6 месяцев	Тепловоз при горячем простое, оснащенный СПТМ, тыс./руб. без НДС, за 6 месяцев
Затраты на топливо	344,736	61,56
Затраты на «угар» масла при горячем простое (1,6% от 1кг топлива)	7,740	1,392
Затраты на оплату труда машинистов-прогревателей	47,29	21,43
Выплаты за вредные выбросы в атмосферу	100%	18%
Итого затрат	399,766	84,382

Экономический эффект от использования СПТМ «Пассат» на одном тепловозе, за 6 месяцев работы в горячем простое, без учета экономии выплат за вредные выбросы, составит: 315 384 рубля без НДС.

не только реальную экономию, но и даст возможность предприятию оплатить расходы на её приобретение.

В партнерстве с кредитными учреждениями компания предлагает следующую схему приобретения: покупатель получает оборудование не вкладывая собственных средств; оплата производится ежемесячно из средств, полученных в результате экономии; оборудование переходит в собственность покупателя по истечению срока выплаты полной стоимости оборудования

СПТМ «ПАССАТ» имеет стандартную базовую комплектацию, а так же возможность оборудования дополнительными опциями, включающими в себя: дополнительный

подогреватель охлаждающей жидкости; обогрев кабины машиниста; дистанционную систему управления, оповещения и связи (ГЛОНАСС).

Система адаптирована для эксплуатации в районах крайнего севера.

ООО «Научно-производственное предприятие «Перспективные технологии машиностроения».
105082, г. Москва, ул. Большая Почтовая, д. 18,
стр. 8, тел/факс 8(499) 922 44 02,
www. tservicegroup.ru
e-mail: npp-ptm@mail.ru

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





ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ: эффективное охлаждение мощных двигателей

Белорусское ООО «Завод теплообменного оборудования» - предприятие, основной деятельностью которого является проектирование и серийное производство медно-латунных радиаторов.

Продукция завода используется для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах двигателей мощностью от 200 до 5000 кВт.

Технологии и материалы, используемые в производстве, позволяют специалистам завода создавать оптимальные конструкции радиаторов, калориферов и теплообменников. Продукция Завода теплообменного оборудования применяется в таких экстремальных условиях, как:

- повышенная вибрация;
- загрязненная атмосфера;
- температурный диапазон окружающей среды от -50°C до +50°C.

Сферы применения:

- системы охлаждения дизелей тепловозов, карьерных самосвалов, комбайнов, тракторов;
- силовые агрегаты для привода буровых и тягово-энергетических установок, дизель-генераторов, блочно-транспортных электростанций;
- трансформаторы переменного тока в тяговых установках;
- компрессорные станции.



География потребителей секционных и моноблочных радиаторов, производимых заводом, включает в себя предприятия железнодорожного и машиностроительного комплексов многих государств. В числе партнеров представители России, Казахстана, Украины, Узбекистана, Туркмении, Грузии, Азербайджана, Киргизии, Молдовы, Германии, Литвы, Латвии, Эстонии, Польши, Гвинеи, Монголии, Кубы, Сирии.

Продукция Завода теплообменного оборудования широко используется на крупнейших машиностроительных предприятиях Республики Беларусь. В их числе Минский тракторный завод (оснащение тракторов МТЗ-1221, -3022, -2822), «Гомсельмаш» (комбайны КВН-800), «БелАЗ» (карьерные самосвалы грузоподъемностью от 30 до



360 тонн). Радиаторы хорошо зарекомендовали себя и на вторичном рынке карьерных самосвалов «БелАЗ».

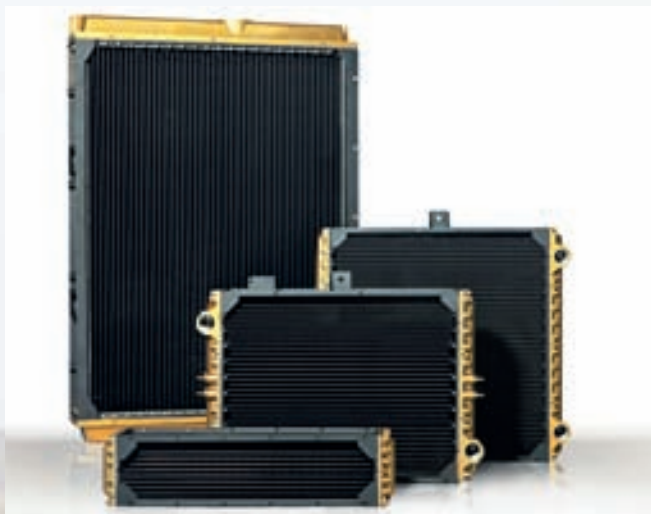
На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

Производительность Завода теплообменного оборудования составляет более 30 тысяч высококачественных радиаторов и другой теплообменной продукции в год.

Отличительные конкурентные преимущества продукции достигаются благодаря применению современных технологий и высококачественных материалов. Это позволяет оптимизировать расход сырья и обеспечивает, по сравнению с аналогами, меньший вес секции в сборе.

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





охлаждения двигателей большой мощности в качестве припоя используется твердый серебросодержащий сплав производства группы Umicore, который значительно повышает жесткость конструкции.

Завод оснащен новейшим современным оборудованием производства Mill Masters, Inc., которое позволяет производить на месте ключевые компоненты с использованием высококачественной латунной ленты, поставляемой группой Luvata-Aurubis. Это исключает риски по деформации и повреждению составляющих, возникающих при транспортировке от производителя.

Продукция ООО «Завод теплообменного оборудования» сертифицирована Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ФБУ «РС ФНТ»).

Партнерами в проведении фундаментальных и прикладных исследований по разработке и эксплуатации изделий Завода теплообменного оборудования на тепловозах является ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ», г. Москва), и ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИТИ», г. Коломна).

Многолетний опыт позволяет предприятию достигать максимально успешного сочетания теплотехнических характеристик, эксплуатационных показателей и жизненного цикла радиаторов.

Завод теплообменного оборудования обладает мощной научно-технической базой, что позволяет внедрять в производство уникальные разработки для решения перспективных задач в области машиностроения.

Предприятие, помимо уникальной специализации отличаются динамичное развитие, активное использование новейших разработок и высококачественных материалов. Современное оснащение производственных линий обеспечивает высокие стандарты качества продукции ООО «Завод теплообменного оборудования».

Персонал завода обеспечивает эффективный менеджмент и активную маркетинговую политику. Завод стабильно укрепляет свои рыночные позиции и стремится к совершенствованию, что отражается в высокой репутации среди постоянно растущего числа заказчиков и партнеров предприятия.



ООО «Завод теплообменного оборудования» – предприятие, где всегда рады партнерству и плодотворному сотрудничеству. В кратчайшие сроки Вы получите всю исчерпывающую информацию, а также интересующую Вас высококачественную продукцию, доставленную в лучшем виде.

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

Контакты в Минске:

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

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

Факс: +375 (17) 299-99-54

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

Контакты в Брянске:

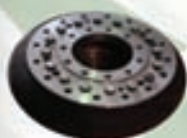
+7 (4832) 58-08-11, +7 (4832) 68-07-48

http://www.tdzto.ru, Skype: zto-by

Контакты в Москве:

+7 (499) 963-53-52

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



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



Сокращение затрат на обслуживание стыков в 5-10 раз

Не имеет аналогов в мире!

Магнитометр для измерения намагниченности стыков рельс

Стык-ЗД

Используется на предприятиях РЖД

- контроль ж/д путей для решения проблемы экстремальной намагниченности стыков рельс
- контроль полярности свариваемых рельсов и полярности в разрыве рельсов

ПО для связи с компьютером по USB

Особенности

- встроенный микроконтроллер
- различные режимы работы (Стык/Скан)
- энергонезависимое ОЗУ
- сохранение в памяти результатов замеров
- индикация уровня заряда аккумуляторов
- подключение к ПК через USB-порт
- встроенные часы реального времени
- коррекция времени и даты от ПК
- автоматическое выключение после паузы

Достоинства

- сокращение затрат на обслуживание стыков рельс в 5-10 раз
- сохранение данных в энергонезависимом ОЗУ не менее 10 лет
- в несколько раз дешевле зарубежных лабораторных комплексов, требующих подготовленного персонала
- не требует квалифицированного персонала
- компактность • легкий вес • автономность работы

Кнопки управления

Разъем mini-USB

Индикаторы работы

ПУТЬ ПОД КОНТРОЛЕМ

www.decima.ru

Россия, Москва, г. Зеленоград
E-mail: svi@decima.ru Тел: +7(495) 988-48-58

РАЗРАБОТЧИК И ПРОИЗВОДИТЕЛЬ:

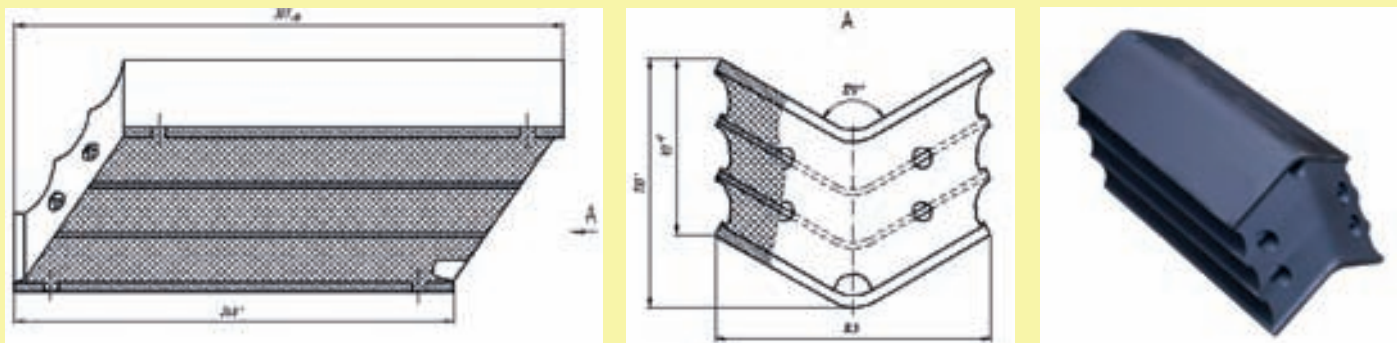
Децима

Основные технические характеристики прибора «Стык-ЗД»:

Максимальный диапазон измерения поля	(+/-) 50 мТл
Максимальный диапазон измерения градиента поля	(+/-) 4 Тл/м
Пределы абсолютной погрешности в измерении напряженности магнитного поля	(+/-) 10 мкТл
Пределы абсолютной погрешности в измерении градиента модуля напряженности магнитного поля	(+/-) 10 мкТл/см
Относительная погрешность измерения силового параметра F,	не более 10%
Время сохранения данных в энергонезависимом ОЗУ при отключении электропитания,	не менее 10 лет
Время непрерывной работы после полного заряда аккумуляторов:	
- в режиме индикации,	не менее 12 часов
- в режиме сканирования,	не менее 8 часов
Время установления рабочего режима,	не более 5 сек
Время зарядки аккумуляторов,	не более 3 часов
Интервал сканирования в режиме «Стык»	5 (+/-) 0,2 сек
Средняя наработка на отказ	не менее 10000 часов
Средний срок службы	10 лет
Электропитание Li - Po аккумулятор	1 шт.
Потребляемая мощность	не более 1 Вт
Масса	не более 0,3 кг
Габаритные размеры (Д x Ш x В)	150 x 60 x 23 мм

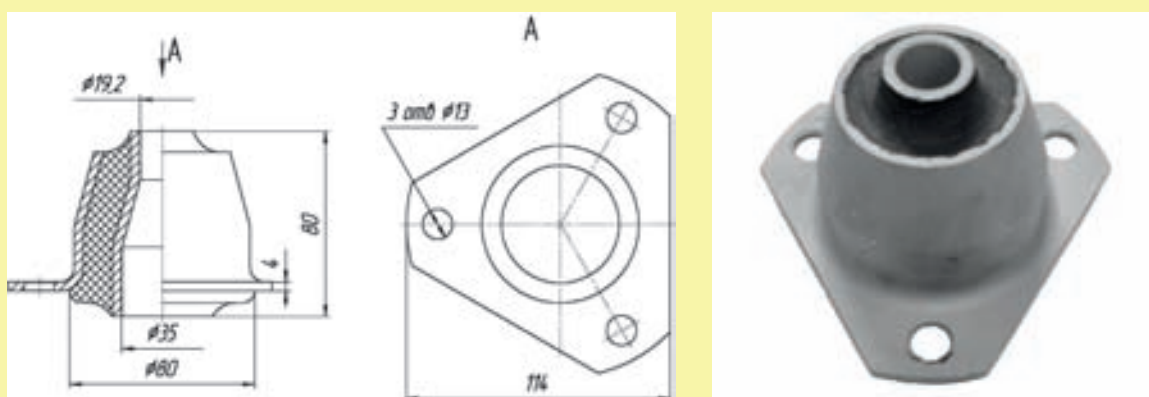
*Предлагаем амортизаторы собственного производства
для путевых железнодорожных машин ВПР, ВПРС, ДСП, ПБ, и других*

Амортизатор «Мегду» 90.57.00.400-01 (аналог 732073/70)



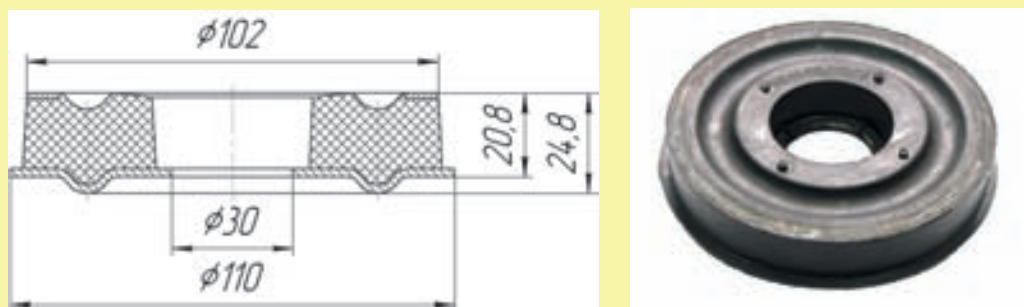
Габаритные размеры: 307x145x130 Масса: ~8 кг.

Амортизатор 90.23.00.100



Габаритные размеры: 114x127x80 Масса: ~1 кг.

Амортизатор 90.11.00.110



Габаритные размеры: $\varnothing 110 \times 24,8$ Масса: ~0,34 кг.



Наименование	Обозначение	Ед. изм.	Цена
Запасные части для машин ВПР, ВПРС, ДСП и других			
Амортизатор	90.11.00.110	шт.	согласование
Амортизатор	90.23.00.100	шт.	согласование
Амортизатор «Meggy»	90.57.00.400-01СБ	шт.	согласование
Гидроцилиндр опорный	94.11.05.100	шт.	согласование
Гидроцилиндр гидротормоза	ЦБХ 422/50x170/45	шт.	согласование
Гидроцилиндр откидывания подбоек	ЦБХ 422/50x196/45	шт.	согласование
Гидроцилиндр блокировки амортизаторов	ЦБХ 422/80x150/45	шт.	согласование
Платы печатные	в ассортименте	шт.	согласование
Валы карданные	в ассортименте	шт.	согласование
Запасные части для машин ПРМ и МШСУ			
Гидрозамок	ПРМ3-15.14	шт.	согласование
Гидроцилиндр	МШСУ-3-12.21.000	шт.	согласование
Комплект РВД	№ 1, 2, 3, 4	шт.	согласование
Пара колесная приводная задняя	84.021-09	шт.	согласование
Пара колесная приводная передняя	84.021-19	шт.	согласование
Рельсозахват левый	ПРМ3-02.01	шт.	согласование
Рельсозахват правый	ПРМ3-02.01-01	шт.	согласование
Ось задней колесной пары	ПРМ3-45.001А	шт.	согласование
Ось передней колесной пары	ПРМ3-45.001А-01	шт.	согласование
Шток гидроцилиндра рихтовки	ПРМ3-02.09	шт.	согласование
Запасные части для кранов			
Блок	33-100000-001-01 (02)	шт.	согласование
Гидротолкатель	ТЭ-30	шт.	согласование
Гидротолкатель	ТЭ-50	шт.	согласование
Гидротолкатель	ТЭ-80	шт.	согласование
Тормоз колодочный	ТКГ-160	шт.	согласование
Тормоз колодочный	ТКГ-200	шт.	согласование
Тормоз колодочный	ТКГ-300	шт.	согласование
Тормоз колодочный	ТКГ-400	шт.	согласование
Тормоз колодочный	ТКТ-100	шт.	согласование
Тормоз колодочный	ТКТ-200	шт.	согласование
Токоприемник кольцевой	К-3103 ... К-3116 (~ТКК)	шт.	согласование
Командоконтроллер	КНТ-61, -62, -63	шт.	согласование
тел/факс: (8332) 227-077, 227-088, 227-099 mail@saiten.kirov.ru, http://www.saiten.kirov.ru			

ЖЕЛДОРСНАБ

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



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

393778 Тамбовская обл., Мичуринский р-н, п. Сельхозтехника,
 ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2
 Тел./факс: (47545) 2-07-35, <http://www.zeldorcnab.ru>, e-mail: td-zpch@mail.ru

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



**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-prtp.ru, prtp@yandex.ru,
 сайт: www.zao-prtp.ru



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

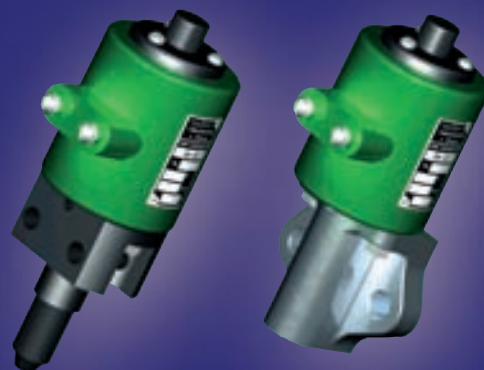
- **NEW!!!** блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В);
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТТ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ПНЭС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические БВ, БВ, БВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПВ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;
- панели с резисторами РР (РС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ;
- колодки клеммные КЛ (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПП (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электролиты ЗПЧ

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

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

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, УТМ, 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

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

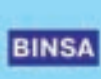
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



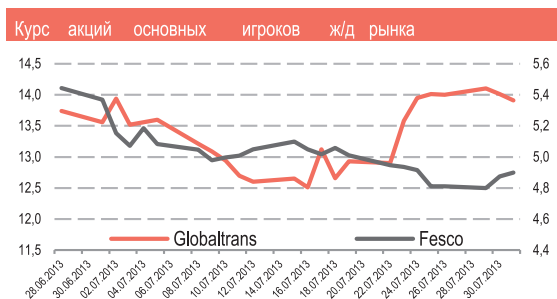
ОРГАНИЗАТОР

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

www.expo-odessa.com

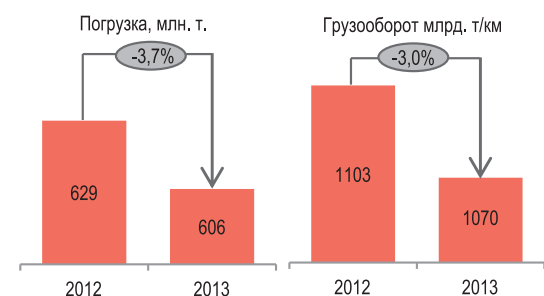


Новостная лента

ОБЗОР ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ЛОКОМОТИВНОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЕЙ ЗА 01.07.2013 – 31.07.2013**Ключевые события и тенденции месяца:**

Объемы погрузки и грузооборота

(январь - июнь)



Основные показатели ОАО «РЖД» (МСФО), млн. руб.

	2012	2011	2010	2009
Выручка	1 540	1 478	1 334	1 126
EBITDA	311	441	448	329
Чистая прибыль	78	169	208	121
Субсидии	56	57	82	80
Активы	3 429	3 138	2 760	2 557
EBITDA margin	20,2%	29,9%	33,6%	29,3%
Gross margin*	8,4%	10,8%	21,1%	17,2%
Net margin	5,1%	11,5%	15,6%	10,8%
ROA	2,4 %	5,8%	7,9%	4,9%
ROE	3,7%	9,0%	12,8%	8,5%

*Показатель учитывает субсидии

- Производство грузовых вагонов в РФ в 1 полугодии 2013 г. сократилось на 20,9% (по сравнению с уровнем прошлого 2012 года). Грузовые операторы скорректировали план закупок вагонов в связи с неблагоприятной рыночной конъюнктурой.
- По результатам МСФО отчетности ОАО «РЖД» за 2012 год было отмечено общее снижение эффективности деятельности бизнеса Холдинга. Ввиду наличия существенной доли постоянных затрат в структуре расходов, менеджменту крайне сложно сдерживать рост расходов, соизмеримый с ростом доходов.
- По итогам 2013 года ожидается 20% увеличение стоимости пассажирских перевозок (как пригородных, так и перевозок дальнего следования). Также прогнозируется увеличение тарифов на газ (+15%), электроэнергию (+12%) и тепловую энергию (+10%).

- Арендные ставки на полувагоны достигли дна (650-750 руб. сутки/вагон), в результате чего, ситуацию на рынке грузоперевозок начинает диктовать грузоотправитель, а резкий рост ставок в ближайшее время не прогнозируется.

Трансмашхолдинг

M&A

11.07.2013

УралВагонЗавод ожидает получения дополнительной суммы денежных средств в случае решения ТМХ обменять непрофильные активы по производству военной техники на 42,5% пакет акций Тверского Вагоностроительного Завода. На данный момент ТМХ владеет 50% акций ТВЗ, а УВЗ недавно приобрел 42,5% акций у правительства.

24.07.2013

ФАС удовлетворила ходатайства ЗАО «Трансмашхолдинг» и ОАО «Метровагонмаш» о приобретении 100% обыкновенных акций ЗАО «Трансхолдлизинг». По результатам сделки Трансмашхолдинг станет обладателем 45% акций, а Метровагонмаш - 65% Трансхолдлизинга.

Новая продукция и контракты

16.07.2013

В конце прошлого года ЗАО «Трансмашхолдинг» выиграло тендер на изготовление эскалаторов для московского метрополитена. С учетом планов по закупке эскалаторов для замены устаревшего оборудования и обеспечения новых столичных станций, участие в проекте в ТМХ считают перспективным. Изготовление основных зон эскалаторов распределено между Брянским и Демидовским машиностроительными заводами, а также Центросвармашем. 12.07.2013 Мытищинский завод «Метровагонмаш» (ГК «ТМХ») подписал договор с Киевским метрополитеном на поставку 40 вагонов метро. Восемь пятивагонных составов из вагонов модели 81-717.5М/714.5М будут отправлены заказчику до конца текущего года. «Метровагонмаш» и Киевский метрополитен связывают давние партнерские отношения. На сегодняшний день в киевской подземке эксплуатируется около 50% метровагонов мытищинского завода. Последняя на сегодняшний день партия вагонов была передана в 2010 г. Она состояла из 42 промежуточных вагонов. 18.07.2013 ТМХ и финская Wartsila Corporation планируют в сентябре 2013 г. ввести в эксплуатацию в Пензе совместное предприятие по выпуску многоцелевых среднеоборотных дизельных двигателей для железнодорожной, судовой и стационарной отраслей. Инвестиции в создание совместного производства составят 1,8 млрд. руб. Первую продукцию предприятие планирует выпустить в 2013 г. Ожидается,

что объем продукции составит 250-300 дизельных двигателей в год, она будет реализовываться на российском и зарубежном рынках.

03.07.2013

На Брянском машиностроительном заводе (ГК «ТМХ») проходит испытания маневровый тепловоз ТЭМ35 с комбинированной (гибридной) силовой установкой. ТЭМ35 с асинхронными тяговыми двигателями и электрической передачей переменного тока является новой разработкой холдинга. В конструкции тепловоза используются электрохимические накопители энергии - суперконденсаторы. Такое техническое решение реализовано впервые и не имеет аналогов в РФ. По предварительным оценкам экспертов при использовании маневрового тепловоза снижаются расходы топлива на 30%, уменьшаются выбросы вредных веществ в атмосферу в 1,5-2 раза. В настоящее время ТЭМ35 проходит предварительные и пуско-наладочные испытания. С июля предусмотрен 300-часовой эксплуатационный пробег на станции Брянск-II, после чего тепловоз будет проходить приемочные и сертификационные испытания. Качество 08.07.2013 Подведены итоги шестой волны аудита производственных систем предприятий ТМХ. В проекте оптимизации производственных систем с помощью инструментов системы "Бережливое производство" участвовали девять предприятий холдинга. НЭВЗ занял первое место, продемонстрировав лучшие показатели в трех из пяти проверяемых сфер деятельности заводов. Общая оценка НЭВЗа по сравнению с результатами прошлого аудита возросла на 2,95.

Группа Синара Новые контракты

15.07.2013

«СТМ-Сервис», дочернее предприятие холдинга ОАО «Синара-Транспортные Машины», займется обслуживанием локомотивов «РЖД», приписанных к эксплуатационному локомотивному депо станции Свердловск-Сортировочный Свердловской. Согласно подписанному документу, «СТМ-Сервис» получает доступ к производственным мощностям, зданиям, сооружениям и технологическому оборудованию ремонтного локомотивного депо «Свердловск», а также обеспечивает полное обслуживание парка локомотивов, приписанных к нему. Сейчас парк локомотивов депо насчитывает свыше 300 электровозов серий ЭЭС6 и ВЛ11, а также более 50 тепловозов серий ТЭМ18 и ТЭМ7А.

03.07.2013

Правительство Ленинградской области планирует заключить соглашение с группой "Синара" о сотрудничестве в области развития легкорельсового транспорта /ЛРТ/ в ходе международного инвестиционного форума в Сочи, который состоится в сентябре этого года. Регион рассчитывает привлечь компанию к разработке концепции ЛРТ двух регионов: города и области. На данный момент с "Синарой" не ведутся переговоры о реализации конкретных проектов (проекты будут реализовываться на основе конкурсных условий). Новые продукты 10.07.2013 На шестом Международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге компания представила продукцию Уральского дизель-моторного завода (были представлены действующие ли-

нейки серийно выпускаемых УДМЗ дизель-генераторов (АДГ 630, 1000, 1600 кВт) и дизельных двигателей нового поколения мощностью 1000-3000 кВт). Эксперты отрасли считают, что технические показатели современных дизель-генераторов УДМЗ позволяют активно использовать их в военном судостроении.

Управление

08.07.2013

В связи с масштабными задачами по реализации проектов транспортного машиностроения, наличием рыночных возможностей для развития холдинга "Синара-Транспортные Машины", в его состав вошли два новых предприятия: ООО "Управляющая компания СТМ" (ООО "УК СТМ") и ООО "Торговый дом СТМ" (ООО "ТД СТМ"). В основные задачи холдинга СТМ будут входить формирование корпоративной структуры и политики, стратегическое развитие, взаимодействие с акционерами и инвесторами, запуск новых направлений деятельности, сделки слияния и поглощения. Эмиссия 22.07.2013 ФСФР 18 июля зарегистрировала дополнительный выпуск обыкновенных акций ЗАО "Группа "Синара" объемом 1.5 млрд руб. Об этом говорится в сообщении службы. Выпуск, размещаемый по закрытой подписке, включает 75 млн. акций номиналом 20 руб. Ему присвоен государственный регистрационный номер 1-01-80055-N-003D. Производители рельсов и комплектующих для локомотивов/вагонов

РЖД, Мечел и Evraz

17.07.2013

«РЖД» планирует с 2015 г. полностью перейти на закупку рельсов российского производства. В 2013 г. «РЖД» планирует закупить 800 тыс. тонн рельсов, из них около 600 тыс. тонн у компании EVRAZ, а остальной объем будет импортирован. В 2014 г. «РЖД» планирует закупить 830 тыс. тонн рельсов, из которых 100-130 тыс. тонн сможет поставить ОАО "Мечел", а импорт составит 235 тыс. тонн. "Мечел" ввел в эксплуатацию универсальный рельсобалочный стан на Челябинском металлургическом комбинате, который позволит выпускать рельсы длиной от 12,5 до 100 метров. Мощность нового стана составляет до 1,1 млн. тонн готовой продукции в год. Объем инвестиций составил около \$715 млн.

ОАО "Волжский дизель им. Маминых" 12.07.2013 Первый в России опытный образец газопоршневого двигателя мощностью 1000 кВт для железнодорожного транспорта разработан на ОАО "Волжский дизель им. Маминых". Опытный образец был разработан в рамках энергетической стратегии "РЖД" по замещению дизельного топлива природным газом. Внедрение на тепловозах российских железных дорог двигателей с использованием природного газа в качестве моторного топлива позволит снизить экологическую нагрузку на окружающую среду и стоимость железнодорожных перевозок.

ООО «Format Mach Company»

05.07.2013

Одним из важнейших узлов железнодорожного транспорта по праву считается автосцепное устройство. До начала лета текущего года монополистами в СНГ на автосцепку были



Россия и Украина. Национальной компании «Қазақстан темір жолы» ежегодно приходилось перечислять производителям автосцепных устройств этих стран более 2 млрд. тенге, чтобы обеспечить отечественный железнодорожный транспорт данными комплектами. Но теперь у российских и украинских коллег появился конкурент – павлодарское ТОО «Format Mach Company». Компания получила все международные лицензии и сертификаты на право изготовления автосцепного устройства и качество выплавляемого металла, а также еще ряд разрешительных документов.

Российские железные дороги

M&A

05.07.2013

Совет директоров «РЖД» поручил своей дочерней компании «Транстелеком» (ТТК) рассмотреть возможность покупки WiMax-оператора Freshtel, принадлежащего структурам Сулеймана Керимова и украинского предпринимателя Виктора Пинчука. ТТК уже больше года ведет переговоры о сделке и смог на треть снизить цену на актив: сейчас он оценивается в сумму не больше \$200 млн. 08.07.2013 Компания «РЖД Логистика» реализовала опцион на покупку 15,1% акций Far East Land Bridge Ltd (FELB, Австрия), которая специализируется на транзитных железнодорожных контейнерных перевозках по маршруту Китай-Европа-Китай, увеличив свою долю до 25,3%. «РЖД Логистика» летом 2012 г. сообщила о завершении сделки по приобретению 10% акций FELB и планах увеличить долю до 25%.

16.07.2013

«РЖД» через аффилированные структуры купило 35% акций Миллениум Банка. Сумма сделки составила 300 млн. руб., говорится в отчетности компании по МСФО за 2012 г.

23.07.2013

Партнер «Газпрома» в Греции - Corvelouzos Group предложила «РЖД» вместе купить местного железнодорожного оператора TrainOSE. Российская компания пока обдумывает предложение Греческого агентства по приватизации (HRADF) 100% TrainOSE. TrainOSE занимается грузовыми и пассажирскими перевозками в Греции. Ежегодно компания перевозит 15 млн. пассажиров и 4500 т грузов, говорится в материалах компании. По данным «РЖД», стартовая цена компании - €30 млн. Выручка компании в 2012 г. составила €83,3 млн., EBITDA - €1,3 млн. В тендере на покупку TrainOSE могут участвовать компании с капиталом более €100 млн. и инвесткомпания с капиталом €200 млн. Претенденты на TrainOSE должны прислать предварительные заявки до 16 сентября. Продажа оператора пройдет в два этапа: на первом - претенденты представляют предварительную заявку, на втором - финансовые предложения. По данным греческих СМИ, TrainOSE интересуются французская SNCF, китайская COSCO, итальянская Trenitalia и немецкая Deutsche Bahn AG.

Расходы

17.07.2013

Российские власти заинтересовались обоснованностью роста тарифов «РЖД» на грузовые перевозки. Вице-

премьер Аркадий Дворкович поручил изучить затраты госмонополии на топливо и электроэнергию, которые в 2012 составили около 200 млрд. руб. Решение о проверке расходов РЖД было принято по итогам совещания у Дворковича по долгосрочным механизмам ограничения цен на железнодорожные перевозки грузов. Несмотря на регулярные прямые госдотации, тарифы железнодорожной монополии выросли с начала 2008 г. на 75,5%.

Новые продукты

04.07.2013

С 1 июля пассажиры могут воспользоваться услугой перевозки личных легковых автомобилей между Москвой и Санкт-Петербургом. При расчете стоимости перевозки транспортного средства применяется гибкая система скидок, зависящая от класса автомобиля, типа вагона, выбранного для поездки, и количества пассажиров, совместно совершающих поездку и перевозку одного автомобиля. Стоимость в зависимости от класса автомобиля в одном направлении варьируется от 4550 до 5720 руб. Сотрудничество 03.07.2013 С 1 июля по 30 сентября 2013 г. проводится акция для владельцев совместных карт «ВТБ24-РЖД», в рамках которой за поездки в поездах формирования ОАО «ФПК» (дочернее общество «РЖД») производится начисление дополнительного количества баллов программы «РЖД-Бонус» в размере 20% от стандартной схемы начисления.

09.07.2013

Челябинский тракторный завод заключил контракт с «РЖД» на поставку партии бульдозеров для ремонта железнодорожных путей. Плановые ремонтные работы на магистралях ведутся в основном в летнее время, и завод-изготовитель по заказу «РЖД» оснастил все тракторы кондиционерами. 08.07.2013 Правительство Судана вышло с предложением к руководству «РЖД» поучаствовать в строительстве трансафриканской железной дороги из Даккара в Порт-Судан - от Атлантического до Индийского океана. Примерная стоимость проекта - \$3 млрд.

08.07.2013

X5 Retail Group, одна из крупнейших в России розничных компаний по объемам продаж, ведет переговоры со структурами «РЖД» об открытии своих магазинов на территории вокзальных комплексов и привокзальных площадях.

Проекты

17.07.2013

«РЖД» построит линии метро через все крупные города ближнего Подмосковья. Конечные станции будут расположены в Крюково, Шереметьевском, Пушкино, Железнодорожном и Балашихе, Люберцах, Домодедово, Подольске, Одинцово и Нахабино. Линии метро пройдут через все крупные города ближнего Подмосковья — Химки, Мытищи, Реутов, Видное, Красногорск и другие.

25.07.2013

Дирекция железнодорожных вокзалов «РЖД» планирует создать интернет-сервис по поиску вещей, забытых на вокзалах. «Мы оптимизируем каналы обратной связи, занимаемся разработкой предоставления услуг через интернет.

Рассматривается широкий спектр, в том числе такой сервис, как поиск забытых на вокзалах вещей", - заявил Писаренко. По его словам, интернет-услуга может заработать в пилотном режиме до конца года. Инвестиции 18.07.2013 «РЖД» вкладывает существенные средства в развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры, расположенной на территории Дальневосточного федерального округа. В 2012 г. на эти цели было выделено свыше 38,5 млрд. руб., а в 2013-2015 гг. запланированы средства в объеме 117,7 млрд. руб. Общая потребность в инвестициях на первоочередные мероприятия по развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона до 2018 г. составляет около 562,1 млрд. руб. Из этой суммы "РЖД" выделит 302 млрд. руб., остальная часть (260 млрд. руб.) – средства федерального бюджета.

Капитал

16.07.2013

В уставной капитал "РЖД" внесут 31,7 млрд. руб. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр РФ Дмитрий Медведев. Средства будут направлены на развитие транспортного комплекса Московского региона (15,5 млрд. руб.) и на развитие железнодорожной инфраструктуры на участке Междуреченск - Тайшет (16,2 млрд. руб.). Субсидии 15.07.2013 В «РЖД» попросили правительство субсидировать высокоскоростное железнодорожное сообщение до 2053 г. Кроме того, «РЖД» попросит у государства 650 млрд. руб. на строительство самих высокоскоростных дорог. В общей сложности потребуется 970 млрд., из них 70% даст государство (средства поступят из бюджета и из Фонда национального благосостояния), 223,4 млрд. монополия привлечет в виде займов, а еще 55,9 млрд. руб. должны дать частные партнеры РЖД.

Субсидии

29.07.2013

«РЖД» отдают средства Фонда национального благосостояния. Такое решение принято на уровне правительства. Все 260 млрд. руб., которые государство обещало «РЖД» на развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, будут вложены в акции монополии. По словам министра транспорта РФ Максима Соколова, три года, начиная с 2014 г., фонд национального благосостояния (ФНБ) будет вкладывать по 50 млрд. в привилегированные акции «РЖД» (сейчас у «РЖД» только обыкновенные акции), а из бюджета придет 110 млрд. руб. Такая схема финансирования проектов «РЖД» должна обеспечить возврат средств ФНБ, уверяют чиновники. Срок окупаемости БАМа и Транссиба – 55 лет, максимальный срок окупаемости проектов ФНБ – 20 лет. Вместе с тем пока ни у правительства, ни у «РЖД» нет четкого понимания, как «РЖД» вернет ФНБ деньги, уверяет человек, близкий к «РЖД». Фонд может продать полученный пакет при приватизации «РЖД», предполагает он: 24,9% ее акций включено в план приватизации на 2014-2016 гг. Соколов считает, что ФНБ может продать акции «РЖД» стороннему инвестору в течение 30-50 лет. Прибыль 12.07.2013 По итогам 2012 г. чистая прибыль компании «РЖД» составила 78 млрд. руб., что на 54% ниже показателей 2011 г. Тогда эта цифра равнялась

169 млрд. руб. Об этом говорится в отчете перевозчика по МСФО, опубликованном на официальном сайте. Такие цифры в компании объясняют не столько падением показателей, сколько высокими результатами 2011 г., когда «РЖД» удалось заработать на продаже 75% акций "Первой грузовой компании" (ПГК) 125,5 млрд. руб.

Железные дороги СНГ

Укрзализныця

15.07.2013

"Укрзализныця" намерена ускорить перевозку урожая зерновых. В 2013 г. железнодорожники предлагают для перевозки зерна использовать маршрутные и групповые перевозки, которые еще в прошлом году позволили ускорить грузообработку почти на 20%. Удобство таких перевозок состоит в прохождении поездов по маршруту без дополнительных сортировальных и перерабатывающих операций на промежуточных станциях и прибытии непосредственно к месту назначения - портовой станции. Также, со своей стороны, железнодорожники вовремя подготовили вагонный парк и станционное хозяйство к сезону зерноперевозок и установили четкое диспетчерское сопровождение своевременной подачи подвижного состава.

11.07.2013

Железными дорогами Украины в январе-июне было перевезено 206 577 тыс. человек, что на 3,5% пассажиров меньше уровня аналогичного периода 2012 г. Всего пассажирооборот остался на уровне прошлого года и составил 24 221 млн. п-км: в дальнем сообщении 16 044 млн. п-км, в пригородном – 8 176 млн. п-км. Среднесуточный пробег локомотива 505 км (103,5% к плану и 104,8% к прошлому году). Среднесуточная производительность локомотивного парка – 1 456 тыс. т-км брутто (103,2% к плану и 105,3% к прошлогоднему). Средний вес грузового поезда – 3 448 т (101,1% к плану и 100,8% к прошлому году). Средняя участковая скорость локомотивов составляет 40,2 км/ч, средняя участковая скорость в грузовом движении - более 45,5 км/ч.

29.07.2013

С 1 августа 2013 г. работникам железнодорожного транспорта на 5% повышают часовые тарифные ставки и должностные оклады. Согласно приказу "Укрзализныци" и финансовому плану, с 1 августа 2013 г. на 5% повышаются часовые тарифные ставки и должностные оклады работников железнодорожного транспорта. Как отметили в Укрзализныце, минимальная тарифная ставка рабочего 1 разряда (наименьшая) после повышения составит 1486 грн, что выше минимальной заработной платы и прожиточного минимума, установленных в государстве, на 29,6%.

Производство ж/д оборудования в Украине

15.07.2013

Freight Car Energy Holdind N.V. (Нидерланды) намерена приобрести 100% акций крупного украинского производителя колесных пар и вагонных тележек – ЧАО "Научно-производственный центр "Трансмаш" (Луганск), крупными



акционерами которого на конец 2012 г. являлись четыре физлица. "Трансмаш" специализируется на производстве вагонных тележек, вагонных и локомотивных колесных пар более 35 типов, а также осуществляет модернизацию тепловозов, выпускает электронное и тормозное оборудование, металлургическую продукцию для подвижного состава железных дорог.

Казахстан (КТЖ)

19.07.2013

Главной Транспортной Прокуратурой Казахстана были выявлены факты покупки и эксплуатации контрафактных грузовых вагонов и деталей, из-за чего АО "НК "КТЖ" понесло миллиардные убытки.

12.07.2013

ОАО НПК "Уралвагонзавод" не смогло договориться с национальной железнодорожной компанией "Казахстан Темир Жолы" (КТЖ) о создании в Казахстане совместного производства вагонов. За два года стороны не смогли договориться о конфигурации СП. В четверг генеральный директор "Уралвагонзавода" Олег Сиенко сообщил, что у корпорации возникли сложности с запуском производства грузовых вагонов в Казахстане. По мнению экспертов, УВЗ мог и сам потерять интерес к казахскому рынку, где в этом году спрос на грузовые вагоны резко упал.

03.07.2013 АО

«КазТемирТранс» и ТОО «Конструкторское бюро транспортного машиностроения» заключили меморандум по совместной производственной деятельности. АО «НК КТЖ» приняло решение о разработке и постановке на производство инновационной тележки двухосной для грузовых вагонов с осевой нагрузкой 25 тс колеи 1520 мм. Предполагаемый объем производства - 10 000 тележек в год. Данное производство планируется организовать на ТОО «Казахстанская вагоностроительная компания» с локализацией комплектовочных на машиностроительных предприятиях Казахстана. ТОО «КБ ТМ» обеспечивает разработку и участие в постановке на производство тележки для грузовых вагонов колеи 1520 мм. Срок исполнения услуг КБ ТМ составит 25 месяцев. Проект планируется окупить в течении пяти лет.

05.07.2013

КТЖ, российская «Трансмашдизель» и американская General Electric в четверг приступили к строительству завода стоимостью \$100 млн. по выпуску локомотивных дизельных двигателей «GEVO». Строительство завода предполагается завершить в декабре 2014 года. Ежегодная мощность предприятия составит 300 двигателей, которые будут использованы в судостроении, казахстанских тепловозах Evolution и для модернизации российских тепловозов. Новое предприятие планирует поставлять продукцию на рынки постсоветских стран, а также Монголии.

Азербайджанские железные дороги

15.07.2013

ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ADY) продолжает капитальный ремонт 317-километровой дороги Баку – Бёюк-Несик в рамках Государственной программы по раз-

витию железнодорожной системы Азербайджана на 2010-2014 гг.. Ремонтные работы дороги Баку – Бёюк-Несик начались с 10 июня 2011 г. с ремонта дистанции Татлы-Агстафа. По сей день отремонтировано 254,7 км дороги Баку – Бёюк-Несик. 15.07.2013 АЖД отправило 26 пассажирских вагонов на ремонт за рубежом. В частности, 10 вагонов отправлены на ремонт в Украину, а 16 - в Россию. Вагоны были отправлены для ремонта в связи с отсутствием в Азербайджане технологий по капитальному ремонту пассажирских вагонов. Как ранее говорил заместитель главы АЖД, в рамках обновления вагонного парка компания планирует закупить 100 новых пассажирских вагонов. Также для грузовых перевозок планируется приобрести 50 локомотивов, а для пассажирских перевозок - 12 локомотивов.

29.07.2013

Европейский инвестиционный банк (EIB), готовящийся к подписанию рамочного соглашения с Азербайджаном, уже предлагает финансирование обновления подвижного состава ЗАО «Азербайджанские железные дороги». Предложения EIB представляются интересными в связи с тем, что у Европейского инвестиционного банка очень низкие ставки. «Правительство Азербайджана может привлечь средства EIB на аналогичный проект, предложенный Германским банком развития KfW, что с одной стороны обеспечит софинансирование (EIB и KfW предоставят по 50% финансирования), а с другой - очень привлекательные ставки», - сказали в правительстве.

Ж/д сектор Азербайджана

08.07.2013

В январе-мае 2013 г. транспортным сектором Азербайджана было перевезено 85,5 млн. тонн грузов, что на 2,2% больше показателя аналогичного периода 2012 г. 55% всех грузов было перевезено автомобильным транспортом, 28,3% - трубопроводным, 10,7% - железнодорожным и 6% - морским транспортом. Железнодорожным транспортом в январе-мае этого года было перевезено 9,2 млн. тонн грузов против 9,1 млн. тонн в январе-мае 2012 г. В среднем за сутки количество загруженных вагонов составило 674, разгруженных - 548. Среднесуточная загрузка вагонов в Северном направлении железной дороги составляет 25,8 тыс. тонн, Западном - 6,3 и Южном - 5,7 тыс. тонн.

01.07.2013

Совет исполнительных директоров Всемирного банка (ВБ) на прошедшем в Вашингтоне заседании одобрил выделение дополнительного финансирования на реализацию железнодорожного проекта (Rail Trade and Transport Facilitation Project) в размере \$220 млн. Проект поддерживает реализацию программы развития азербайджанских железных дорог, направленной на улучшение железнодорожных услуг в стране, развитие торговли и привлечение транзитных грузов между Европой и Центральной Азией.

Грузовые операторы и собственники локомотивов Fesco (M&A)

22.07.2013

Совет директоров Fesco 18 июля проголосовал против покупки государственных 20% Новороссийского морско-

го торгового порта (НМТП) и Национальной контейнерной компании (НКК). Росимущество планировало продать госпакет НМТП до конца года. Среди претендентов были: группа «Дело» Сергея Шишкарева, «Нефтегазидустрия» Владимира Когана, арабский фонд Invest AD, United Capital Partners (UCP) Ильи Щербовича, украинская группа терминалов ТИС, международный трейдер Noble Group, стивидорный холдинг International Container Terminal Services (Филиппины), Macquarie Renaissance Infrastructure Fund.

Globaltrans

10.07.2013

"Новая перевозочная компания" (входит в Globaltrans) не стала размещать дополнительный выпуск обыкновенных акций номинальным объемом 250 млн. руб. По закрытой подписке НПК планировала разместить 250 тыс. акций номиналом 1 тыс. руб. Выпуск был зарегистрирован 31 мая 2012 г. Согласно законодательству, эмитент должен разместить бумаги в течение года. Однако НПК этого не сделала и Федеральная служба по финансовым рынкам России признала выпуск несостоявшимся, аннулировав его госрегистрацию. Globaltrans планировал потратить до 15 млрд. руб. на выкуп доэмиссии НПК в рамках внутренней казначейской операции, направленной на оптимизацию структуры капитала.

10.07.2013

Инвестбанки понизили оценку бумаг "Глобалтранса", но по-прежнему рекомендуют их покупать. JPMorgan понизил прогнозную стоимость GDR "Глобалтранса" с \$23,01 до \$22,03, рекомендация "покупать" не изменилась. Bank of America понизил прогнозную стоимость GDR "Глобалтранса" с \$18,8 до \$16,8, рекомендация "покупать" не изменилась. "ВТБ Капитал" понизил прогнозную стоимость глобальных депозитарных расписок (GDR) Globaltrans с \$17,8 до \$17 за штуку, сообщается в обзоре инвесткомпаний, рекомендация для бумаг была повышена с "держать" до "покупать". UBS повысил рекомендацию для глобальных депозитарных расписок (GDR) Globaltrans с "держать" до "покупать". Трансойл 15.07.2013 "Трансойл" по итогам проведенного тендера подписал с ЗАО "РН-Транс" ("дочка" НК "Роснефть") договоры на перевозки нефтеналивных грузов. По условиям контрактов, "Трансойл" будет с июля 2013 г. по апрель 2014 г. перевозить продукцию Ачинского НПЗ и Ангарского НПЗ. Суммарный объем, заявленный в контрактах, составляет около 5,2 млн. тонн, из них 70% будет перевезено уже во втором полугодии 2013 г. Всего за девять месяцев в цистернах "Трансойла" будет перевезено 3,6 млн. тонн продукции Ачинского НПЗ и 1,6 млн. тонн – Ангарского НПЗ. Ремонт и сервис

Крюковский вагоностроительный завод

31.07.2013

"Крюковский вагоностроительный завод" (Кременчуг, Полтавская обл.) занялся ремонтом скоростных поездов Hyundai. КВСЗ является единственным в СНГ предприятием, имеющим налаженное и действующее произ-

водство двух видов вагонов - пассажирских и грузовых. Завод выпускает вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны, пассажирские вагоны, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, вагоны метро, эскалаторы и запчасти к ним. В течение двух зимних месяцев скоростные поезда Hyundai, которые обошлись Украине в \$307 млн., ломались около 70 раз. Составы останавливались в поле, не могли покинуть вокзалы. Между станциями их волокли тепловозы. Всего в рамках подготовки к Евро-2012 Украина купила 10 межрегиональных электропоездов в девятивагонной комплектации производства Hyundai Corporation.

"Укрзализныця"

10.07.2013

"Укрзализныця" заказала услуги восстановления и оснащения железнодорожных локомотивов, трамвайных моторных вагонов и подвижного состава на 29 млн. грн. Заказ получило ЗАО "Киевский электровагоноремонтный завод им. Январского восстания 1918 г."

Другие новости

Уралвагонзавод

13.07.2013

УВЗ не собирается выходить на IPO. Приватизация ОАО «Научно-производственная корпорация „Уралвагонзавод“», скорее всего, будет нацелена на привлечение стратегических партнеров. По словам генерального директора компании потенциальными стратегическими партнерами могут стать банки, испытывающие избыток ликвидности, инвестиционные компании или фонды. Основным мотивом приватизации является программа пополнения бюджета за счет продажи активов. Согласно прогнозному плану приватизации федерального имущества на конец 2016 г. доля государства в НПК «Уралвагонзавод» должна составлять 75% + 1 акция. В настоящее время владельцем 100% акций компании является Росимущество. 17.07.2013 Вместе с Caterpillar корпорация хочет выпускать локомотивы, топливом для которых может быть как дизель, так и газ. Объединение производителей железнодорожной техники сообщило, что американская Caterpillar и УВЗ планируют собирать в России локомотивы, адаптированные для эксплуатации в местных климатических условиях и "с возможностью работы на сжиженном природном газе". Речь идет о модели локомотива SD70Acе, которая была представлена в 2012 г. Заместитель гендиректора УВЗ Андрей Шленский уточнил, что сборка может быть начата на мощностях челябинского "ЧТЗ-Уралтрака".

17.07.2013

Уралвагонзавод, крупнейший в России производитель танков и вагонов, займется выпуском одежды, обуви, сувенирной продукции и аксессуаров под своим брендом. УВЗ планирует продавать под своим брендом мужскую, женскую и даже детскую одежду. Целесообразность выхода на новый рынок аргументируется успешным опытом западных производителей военной и дорожно-



строительной техники (Caterpillar, JCB и Boeing), которым данные направления приносят большие доходы. Ж/д Китая 15.07.2013 После реорганизации Министерства железных дорог КНР, коммерческое подразделение Министерства транспорта - Китайская железнодорожная корпорация - решило провести реформу на рынке логистических услуг. По мнению представителей корпорации, основной задачей на ближайшее время должно стать увеличение грузопотока и, как следствие, получение большей прибыли на рынке логистики и грузоперевозок. Организация планирует упростить процедуру транспортировки от погрузки до доставки, наладив эффективную схему по перемещению груза «от двери до двери».

Международные производители ж/д продукции

Alstom

09.07.2013

9 июля Alstom открыл новый завод по производству тележек в Квебеке (Канада). Основная цель завода – производство тележек для подвижного состава метро Монреаля в рамках \$1,2 млрд. контракта между консорциумом Bombardier-Alstom и Societe de transport de Montreal (STM) по поставке последнему 468 вагонов метро. 16.07.2013 Alstom успешно активировала станцию автоматизации и диспетчеризации движения поездов в Италии. Система позволит частному оператору Ferrotramviaria SpA получать информацию в режиме реального времени, а также эффективно и безопасно управлять 180 поездами в сутки, своевременно реагируя на возникающие проблемы. Завершившийся проект стартовал в 2011 г. и является самым обширным проектом в области модернизации ж/д Италии.

29.07.2013

Группа Alstom сообщила, что ее долевое участие в контракте на три линии метро Эр-Рияда, который она выиграла в составе консорциума, составит более €1,2 млрд. Французская группа будет строить автоматическое беспилотное метро, для ряда линий и обслуживать его в течение следующих 10 лет. Общая сумма контракта около €6 млрд. Контракт должен быть подписан в течение 2-3 месяцев. Siemens 06.07.2013 Siemens выходит из списков участников на контракт по поставке 600 вагонов для ж/д Англии, стоимостью в £1 млрд. Основным фаворитом остается канадский Bombardier, недавно проигравший Siemens £1.6 млрд. контракт в Соединенном Королевстве. Причиной отказа Siemens является боязнь компании столкнуться с дефицитом производственных мощностей и не выполнить обязательства перед другими партнерами.

03.07.2013

Консорциум Siemens, состоящий из Siemens Ltd и Siemens AG выиграл контракт Delhi Metro Rail Corporation стоимостью INR 2.48 млрд. по электрификации части транспортной системы Индии. От общей стоимости кон-

тракта на Siemens Ltd приходится INR 1.76 млрд., на Siemens AG – INR 720 млн. 23.07.2013 Siemens завершил поставку в Россию электропоездов "Ласточка" (Desiro). 17 июля в порт Усть-Луга был доставлен последний электропоезд "Ласточка" из 38, заказанных «РЖД» в 2009 г. Первый поезд был поставлен 5 марта 2012 г. Производство электропоездов "Ласточка" началось в апреле 2011 г на заводе Siemens в Крефельде. В настоящее время Desiro эксплуатируются в сообщениях Москва – Нижний Новгород, Санкт-Петербург – Чудово – Новгород-на-Волхове, Санкт-Петербург – Чудово – Бологое, Сочи – Аэропорт "Сочи", Казань – Аэропорт "Казань".

Bombardier

03.07.2013

Bombardier рассматривает возможность диверсификации деятельности и расширения на рынки Мексики и Латинской Америки с целью снижения зависимости от рынка Европы (63% выручки компании), находящегося в состоянии рецессии. На рынке Мексики компания уже идентифицировала шесть возможностей. Bombardier также активно рассматривает возможность участия в проектах в Чили, Перу, Колумбии и Панаме.

02.07.2013

Компания выиграла \$427 млн. контракт от немецкой S-Bahn GmbH на поставку 60 пригородных поездов для Гамбурга. Первые 8 поездов будут поставлены к концу 2016. Оставшиеся 52 поезда будут поставлены к концу 2018 г. Wabtec 31.07.2013 Wabtec приобрела производителя турбокомпрессоров Turbonetics Holdings Inc. Цена покупки не раскрывается, однако сообщается, что сделка окажет положительный эффект на прибыль компании в течение первого года. Turbonetics, с численностью персонала около 40 человек, разрабатывает и производит турбокомпрессоры и продукты регулирования и контроля давления для двигателей, используемых энергетической, аэрокосмической и морской промышленностью. 27.07.2013 Wabtec подписала \$21 млн. контракт с Национальной Промышленной и Горной Компанией Мавритании (НПГКМ) по обеспечению последней тележками для новых грузовых локомотивов. НПГКМ работает в сфере железнодорожного транспорта и горной добычи в Мавритании. Согласно контракту Wabtec поставит компании тележки и запасные части для локомотивов, что поможет заказчику значительно увеличить добычу и поставку железной руды в течение следующих трех лет. Wabtec планирует завершить поставки компонентов в 2014 году.

Progress Rail

12.07.2013

Бразильский грузовой оператор Latin American Logistics (ALL) и Progress Rail подписали соглашение об аренде 18 дизельных локомотивов EMD SD40-2. Согласно договору Progress Rail поставит локомотивы к середине октября 2013г.



ГАЛАКТИКА
Общество с ограниченной ответственностью

400050 г. Волгоград, ул. Пархоменко, 475
т/ф: (8442) 266014, 266015,
e-mail: galactica@bk.ru, www.galactica34.com

ООО «Галактика» г. Волгоград (образовано в 2004г.) является официальным дилером ООО ПКФ «СтройтрансСнаб» г. Днепропетровск, Украина (образовано в 1991г.) - производителя комплектующих для тормозной системы ж/д транспорта (рукава Р17Б, кран концевой 190 и комплектующие) на всей территории РФ.

Ж/Д ЗАПЧАСТИ
-грузовые вагоны
-тепловозы
(8442)
26-60-14
26-60-15
e-mail: galactica@bk.ru



Дирекцией Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества в 2012г. предприятию ООО ПКФ «СтройтрансСнаб» присвоен условный номер клеймения 1411 (СЖА 1001 06 Условные коды предприятий, www.roszeldor.ru)

ООО «Галактика» гарантирует качество предлагаемой продукции согласно требованиям НТД (чертежа), действующим ГОСТам.

Продукция принята ОТК, подтверждается сертификатами и паспортами качества.
Гарантия на продукцию- 12 месяцев.

Комплектующие к рукаву соединительному для тормозов железнодорожного подвижного состава Р17Б (все элементы соответствуют ГОСТ 2593-2009):

Наименование	Обозначение	Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
Головка соединительная 1а	Р17.001	357,00	ООО "Галактика"	(8442) 26-60-14, 26-60-15
Хомутик 49 эмаль/оцинк	Р17.002	46,00	ООО "Галактика"	galactica@bk.ru
Наконечник 1а	Р17.003	188,00	ООО "Галактика"	(8442) 26-60-14, 26-60-15

Кран концевой 190 и комплектующие:

Кран концевой в сборе	190	1629,00	ООО "Галактика"	(8442) 26-60-14, 26-60-15
Корпус	190.01А	536,00	ООО "Галактика"	galactica@bk.ru
Штуцер	190.02А	224,00	ООО "Галактика"	(8442) 26-60-14, 26-60-15
Клапан	190.03А (4304.01.00)	454,00	ООО "Галактика"	galactica@bk.ru
Кривошип	190.04А	98,30	ООО "Галактика"	(8442) 26-60-14, 26-60-15
Втулка	190.05А	92,10	ООО "Галактика"	galactica@bk.ru
Ручка	190.06А (4304.00.15, -20)	90,20	ООО "Галактика"	(8442) 26-60-14, 26-60-15



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






RAILWAYMARKET.RU -
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

**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, БНБ, КЛУБ, системы учета топлива на все серии тепловозов. Модернизация электрической схемы ТГМ23 с установкой электронного скоростемера и приборов безопасности. Модернизация тепловозов серии ТГМ 4, ТГМ 6 для работы по системе двух единиц.		



ЭлТехПрод

www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352)294402

Запасные части электрических аппаратов



ООО «ЭлТехПрод» предлагает запасные части электрических аппаратов тяговых и подвижных составов:

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 5ТЛ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, 3Б-ОХХХХ, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, 8ТР.568.ХХХ.
- Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
- катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилей электропневматических.
- гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, кулачковых контроллеров и многое другое.

на сайте **www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080. Имеем широкую дилерскую сеть.**



ФОРПОСТ
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

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





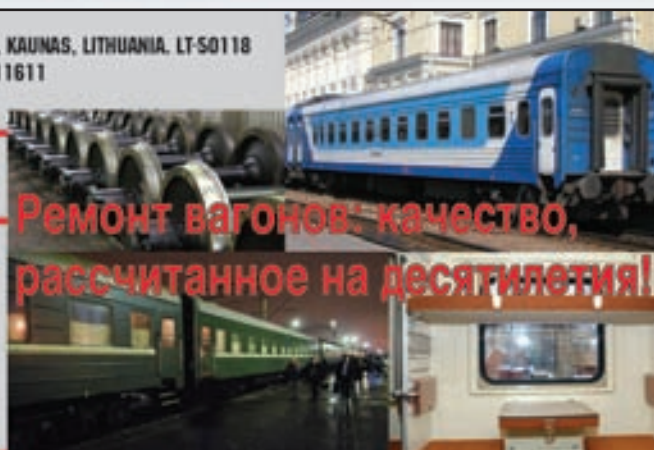
ОФИС В ЛИТВЕ: STATYBININKU ST. 7, KAUNAS, LITHUANIA. LT-50118
 TEL: +370 60933433, FAX: +370 37711611
 WWW.VAGONSERVICE.LT

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!

ООО «РЕМЛАВТО»
 Сертификат ИСО № РОСС RU.01.01.00.К00270

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

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

Поставка электрооборудования Рижского электромеханического завода

Адрес: 142560, Московская область, Орешковский р-н, г. Дрезно ул. Н.И. Зинина д.1
 E-mail: remelauto@narod.ru remelauto@mail.ru, www.remelauto.ru
 Тел. (495) 418-16-48 и (495) 707-71-08

WWW.GD-MARKET.COM

ТОКАРНЫЕ СТАНКИ ДЛЯ ОБТОЧКИ КОЛЕСНЫХ ПАР

Портативный станок с ЧПУ
 Токарная система с ЧПУ
 Подрельсовые колесотокарные станки
 Станки для обработки осей и колесных пар б/у

"ЖД-Маркет"
 Тел.: +38 (050) 4496753 (Украина)
 +7 (915) 5216280 (Россия)
 Факс: +38(06264)59432
 E-mail: gd.market@aol.com

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Катоподъемник винтовой ЭСПЛ-70М	шт.	договорная	ООО «ЖД-Маркет»	+79155216280
Станок колесотокарный КЖ1836М.10	шт.	договорная	ООО «ЖД-Маркет»	+79155216280
Пресс для запрессовки и распрессовки колесных пар	шт.	договорная	ООО «ЖД-Маркет»	+79155216280
Модернизация колесотокарных станков пр-ва КЗТС	шт.	договорная	ООО «ЖД-Маркет»	+79155216280

МНПП ТЕХНОПРИБОР

КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБОРУДОВАНИЕМ, ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ И ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ. КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВЗОВОВ И ДИЗЕЛЕЙ.



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



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

- 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.

125047, г. Москва,
 ул. Сельскохозяйственная, д. 12а
 Тел.: (499) 181-55-16
 (499) 181-18-50
 Факс.: (499) 761-36-70

e-mail: dorzay@mail.ru
 www.mnpp.ru

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

Организаторы

www.b-forum.ru

Бизнес-Форум

ПРОМЫШЛЕННЫЕ
ГРУЗЫ

IV ежегодная конференция

Рынок железнодорожного подвижного состава

15 ноября 2013,
Россия, Москва,
гостиница «Ренессанс Москва»

+38 056 794 33 94
+7 495 775 60 55

www.b-forum.ru

Узнайте мнение ключевых
экспертов о состоянии рынка
грузового вагоностроения

Генеральный
медиапартнер

Транспорт России

Стратегический
медиапартнер

РЖД ПАРТНЕР

Медиапартнеры

ОДЕТО
Транспорт

КОНТЕЙНЕРНЫЙ БИЗНЕС

КТО ИСТЬ КТО
СПЕЦТЕХНИКА

МЕДИАСОЮЗ

МеталлТрейд

PromPortal.ru

МЕТАПРОМ.РУ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ
ПРОЕКТЫ

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





Триллионы в транспорт

Андрей Никольский, Алексей Вязовский (Покровка Финанс)

Лето 2013 года запомнится россиянам масштабным стартом инфраструктурных проектов, стоимость которых впечатляет даже самых опытных отраслевых экспертов. Вслед за строительством высокоскоростной магистрали Москва-Казань ценой в 937 млрд. рублей и модернизацией БАМа/Транссиба в объеме 562 млрд. рублей, 12 августа на совещании по развитию транспортной инфраструктуры Москвы и Подмосковья президент Владимир Путин объявил об ускорении сроков строительства ЦКАДа¹ (300 млрд. рублей). Кроме того, зашла речь и о новых железнодорожных линиях, связывающих Москву и города Подмосковья. Само ОАО РЖД в проекте «Актуализации генеральной схемы развития московского железнодорожного узла до 2025 года» оценивает суммарный объем необходимых инвестиций в 1,431 трлн. рублей. Очевидно, что в России вот-вот начнутся крупные строительные проекты и в связи с этим возникает несколько закономерных вопросов.

Откуда деньги?

Структура финансирования вышеупомянутых инфраструктурных проектов довольно сложна. Часть денег дает государство напрямую из Фонда национального благосостояния, объем которого на 1 августа 2013 года составлял 2,858 трлн. руб., или \$86,9 млрд. Часть средств Правительство выделяет из другого своего кармана, например: Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) вместе с соинвесторами готов вложить до 60 млрд. рублей в проект строительства Центральной кольцевой автодороги. Это позволит привлечь к финансированию ЦКАДа крупные международные суверенные фонды на условиях концессии (т.е. фактически с гарантированным доходом). Третий уровень инвестиций в инфраструктурные объекты – региональный. Так из 1,431 трлн. рублей на модернизацию московского железнодорожного узла – 48,389 млрд. рублей даст Москва из своего бюджета, еще 36,134 млрд. рублей заложено в бюджете Московской области.

В основе структуры финансирования находятся государственные банки и гос.корпорации. Они в свою очередь также получают средства от Правительства (например, ОАО РЖД регулярно проводит доп.эмиссию акций в пользу государства), но кроме того монополии активно используют и различные рыночные механизмы – от размещения инфраструктурных облигаций (то же ОАО РЖД за последний год привлекло таким способом более 325 млрд.рублей) до выпуска специальных привилегированных акций. Любопытно, что Правительство планирует пересмотреть дивидендную политику госкомпаний и обязать их платить 25% чистой прибыли по МСФО, дабы гарантировать возвратность средств ФНБ и РФПИ по вложениям в подобные ценные бумаги.

Наконец, последний уровень инвестиций (и по значимости, и по абсолютным цифрам) – частный бизнес. Как пример можно привести Тувинскую энергетическую промышленную корпорацию Руслана Байсарова, которая строит железную дорогу Кызыл – Нурагино, от ответвления от Транссиба, протяженностью 410 км за 195 млрд. рублей. ТЭПК готова самостоятельно финансировать лишь 25% стоимости проекта. Остальное – опять кредиты государственных банков (ВЭБа и Сбербанка).

В общем, внятной и прозрачной юридической схемы инвестиций в настоящий момент нет и, судя по всему, власти будут ее изобретать на ходу, форматируя под нужды тех или иных проектов.

Для кого деньги?

Государственные инвестиции в транспортную инфраструктуру официально осуществляются для целей ускорения перевозок (грузовых и пассажирских), а также «расшивки» узких мест, которые могут привести к дорожному коллапсу. Другая причина, по которой

Правительство жмет на финансовый газ, заключается в том, что с начала 2013 года рост экономики страны начал существенно замедляться. Этот процесс длится уже полтора года: в первом квартале 2012 года рост ВВП РФ составил 4,8%, во втором – 4,3%, в третьем – 3%, в четвертом – 2,1%, в первом квартале 2013 года, и того меньше – 1,6%. В Правительстве надеялись, что с середины 2013 года негативная тенденция будет переломлена, но прогноз не оправдался. Планы выйти на годовой показатель 2,4% становятся, похоже, нереальными. В этой ситуации у властей нет иного выхода, как начать стимулировать промышленный рост масштабными вливаниями в инфраструктуру. Так, например, различные экспертные центры утверждают, что каждый вложенный в инфраструктуру рубль возвращается в бюджет пятью рублями. Кроме того, на каждые 10% снижения совокупных транспортных издержек, приходится по разным оценкам от 0,12% до 0,25% роста ВВП. Влияют инфраструктурные проекты и на совокупный спрос в экономике. Так повышение скорости пригородного железнодорожного сообщения (о котором говорил Владимир Путин на совещании 12 августа) до уровня развитых стран способно дополнительно увеличить средние зарплаты в Московской области на 20-25%!

А как на Западе?

Очевидно, что Россия в своих масштабных инвестициях в инфраструктуру идет по проторенной дорожке, по которой уже давно следует Запад. Самый классический пример подобных проектов – строительство железнодорожного тоннеля под Ла-Маншем. Проект был структурирован в формате BOOT (от английского Build, Own, Operate, Transfer – Строить, Владеть, Управлять, Передать). Частная компания (65% принадлежит частным акционерам, 35% – правительствам Великобритании и Франции) строит и эксплуатирует в течение 55 лет объект, после чего передает его на баланс британских и французских властей. В итоге общая стоимость проекта тоннеля составила 14,9 млрд. долларов, при первоначальной смете в 5,5 млрд. Сроки проекта также пришлось увеличить почти в два раза – стрех до шести лет. Компания Eurotunnel была вынуждена пройти через процедуру банкротства, а первую прибыль она получила только в 2007 году спустя 20 лет после начала проекта.

Однако в той же Европе есть и другой, более успешный пример государственно-частного партнерства. Это высокоскоростные магистрали Испании, которые эксплуатируются по принципу контракта жизненного цикла. Всего в строительство испанских ВСМ было вложено почти 80 млрд. евро, причем структура финансирования, как и в России, оказалась весьма сложной. Около 18% средств дали фонды ЕС, 16% – займы банков, еще около 30% – капитальные вложения правительства (имуществом, сооружениями), оставшаяся часть – инвестиции частного капитала и общественных организаций (пенсионные фонды и проч.). На сегодняшний день скоростные магистрали Испании составляют 35% всех ВСМ Европы (второе место в мире после Китая) и уже принесли своим акционерам 2,5 евро на каждый евро инвестиций.

Впрочем, даже пример ла-маншского тоннеля убедительно показывает, что, хотя инфраструктурные проекты могут быть убыточными для конкретных операторов, но в целом государство и общество только выигрывают от масштабных инвестиций в железные и автомобильные дороги, мосты и скоростные магистрали. Но этот выигрыш возможен, только когда все плюсы и минусы той или иной формы государственно-частного партнерства тщательно взвешены и рассчитаны.

¹ Центральная кольцевая автодорога

К железнодорожная
компания
Комплекттранспец

позвоните
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	с мин. износом	12.45-12.5	25'000
Рельс Р-65	Iгр. (1-3 мм)	12.45-12.5	22'500
Рельс Р-65	Iгр. (3-4 мм)	12.45-12.5	21'000
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	17'600
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



WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ТРАНСДЕТАЛЬ

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

Преимущества 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 оплаты поставляемой продукции

Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

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

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



г. Нижний Тагил

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

www.relsy.biz

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

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

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



Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка СА3, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус бунсы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатанные, заготовка колёс	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: каркас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (острыки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98

ООО "РТС"
Продаем!

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

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

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

«СТРОЙПУТЬ»
 общество с ограниченной ответственностью
 Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5
 тел./факс: (495) 783-26-68; www.spra.ru
 e-mail: spr05@spra05.ru; spr05@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 из всей территории РФ. Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шайба 2х витровая	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
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

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

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. Королёв, ул. Лесная д.3, пом. XXVII.
 Тел./факс: (495) 988-90-45, 978-79-58, моб.: 8-916-587-33-60.
 E-mail: gert1771@yandex.ru, www.gert-td.ru

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

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
деревООбработывающее оборудование

Официальный
спонсор:



ПРОМОЙЛ
Металлообрабатывающее оборудование

Организатор выставок:
Райт Солюшн

Генеральный информационный партнер:

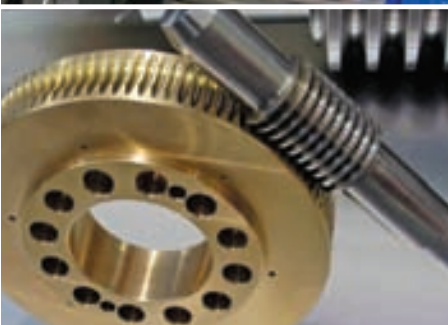
СТАНОЧНЫЙ ПАРК

Партнер деловой программы:

РИТМ



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





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



10-я Международная выставка

СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА

ufi
Approved
Event

POWER ELECTRONICS

26 – 28 ноября 2013

МЕСТО
ПРОВЕДЕНИЯ | МОСКВА, КРОКУС ЭКСПО

БУДЬ С ЛИДЕРАМИ!

FUJI ELECTRIC
e-From runners



Power and productivity
for a better world™

ABB



**IGBT
Electronics**

infineon

**MITSUBISHI
ELECTRIC**
Changes for the Better

NT TECHNOLOGIES
RESEARCH & INNOVATION

TDK-Lambda

**ZEZ
SILKO**



АНГСТРЕМ

LEM®



DIAL

**POWER
INTEGRATIONS, INC.**

DELTA

ВЕСТ-ЭЛ

SemiSouth



ММП-ИРБИС

PROSOFT® COMPONENTS

MT system
www.mt-system.ru

WE
WÜRTH ELEKTRONIK

ПРОТОН-ЭЛЕКТРОТЕКС
...история совершенства



SEMİKRON
innovation + service

Симметрон
ГРУППА КОМПАНИЙ



ЭТЕХ

ЮЕ-Интернейшнл

**МАКРО
ГРУПП**

FLUKE



landata

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC



ufi



Тел.: +7 (812) 380 6003/ 07,
факс: +7 (812) 380 6001/ 00,
e-mail: power@primexpo.ru

Условия участия
в выставке на сайте:

www.powerelectronics.ru

15-17
АПРЕЛЯ | 2014

МЕСТО
ПРОЖИТИИ МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
ПАВИЛЬОН 1, ЗАЛЫ 1, 2, 3

Е·Х·Р·О
ELECTRONICA

17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ЭЛЕКТРОННЫХ КОМПОНЕНТОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

electrontech
EXPO

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

LEDTECH
EXPO

4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
СВЕТОДИОДНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, МАТЕРИАЛОВ,
ЧИПОВ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ИХ ПРОИЗВОДСТВА

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC



ufi



т. (812) 380 6003/07/00, ф. (812) 380 6001



electron@primexpo.ru

Условия участия
в выставке на сайте

www.expoelectronica.ru

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)–7 (52))

Здесь, в министерстве, многое видно по-другому

Игорь Левитин, министр транспорта РФ

Схема корректна и целесообразна

– Игорь Евгеньевич, разрешите сначала, как говорится, перейти на личности.

Учитывая специфику нашего журнала, расскажите, пожалуйста, о своих экономических взглядах. Вы преимущественно «государственник» или «либерал»? Как, например, Вы оцениваете точку зрения, что к транспорту нужно относиться прежде всего как к бизнесу и тогда многие проблемы будут решены?

– Я считаю, что вовсе не обязательно эти понятия противопоставлять. Почему человек из бизнеса не может быть государственным? А если говорить о транспорте как объекте экономики, то в период моей работы в транспортной компании мне была близка следующая позиция: инфраструктура – это дело государства, а бизнес должен развивать то, что может подлежать конкуренции. На железной дороге – это вагоны и локомотивы, на воде – суда, в авиации – аэровокзальные комплексы, самолеты. Другое дело, что государство сегодня не может в полной мере обеспечить развитие инфраструктуры из-за ограниченности бюджетных средств.

И нам нужно активно думать о том, как частному бизнесу реально содействовать развитию инфраструктурных проектов, констатируя, что механизмов для этого у нас очень мало. В целом же я согласен с тем, что в транспорт может быть привлечен большой потенциал частных инвестиций. Однако надо четко разделять: где государево, а где частное.

– В одном из первых интервью Вы сказали, что в своей деятельности будете рассматривать весь транспорт страны как целостный организм, что нужно обязательно уходить от отраслевых подходов. Какие Вы сегодня видите наиболее проблемные стыковые места, требующие первоочередного внимания?

– Прежде всего научно-исследовательские работы – НИОКР. Он сегодня совершенно разбросан. Часть находится у Министерства образования и науки, часть у Минэкономразвития, другая – в Министерстве промышленности и энергетики и т. д. Речь в этой связи должна идти прежде

всего о том, что нам делать дальше. Или так и будет продолжаться – все разработки транспортного машиностроения останутся в разных ведомствах, или все-таки мы сможем их объединить и предложить стране продукт, который бы отвечал современным требованиям.

Поэтому сегодня мы хотим собрать НИОКР здесь – на площадке Министерства транспорта. И деньги будем выделять из Минтранса на перспективные разработки, которые нацелены в будущее. В частности, мы с министром науки и образования договорились, например, что объединим усилия по созданию поезда со скоростями до 300 км/час. Надо признать, что тот научный потенциал, который есть сегодня на транспорте, самостоятельно выдать необходимые качественные характеристики нового подвижного состава не сможет. Необходима интеграция. Второе – нестыковка инвестиционных планов развития разных отраслей. Каждая из них сама по себе формирует и реализует какие-то проекты, в частности региональные узлы. И когда такой узел начинает работать, «вдруг» оказывается, что там не хватает, например, железной дороги. Тогда мы через правительство выпускаем постановление, что надо эту магистраль построить. А у железнодорожников она там никогда не планировалась. И таких неувязок великое множество. Поэтому сегодня мы объединяем все инвестиции и будем корректировать инвестиционную программу ОАО «РЖД» так, чтобы компания учитывала интересы других видов транспорта. А приоритет будет отдан тем проектам, которые можно быстро реализовать и окупить. – Сформировалась ли уже структура Министерства транспорта в соответствии с требованиями административной реформы? Есть данные, что Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и даже отраслевые агентства хотели выйти из-под юрисдикции Минтранса, чтобы подчиняться непосредственно правительству. Правда ли это и урегулированы ли в настоящее время данные отношения?

– Ну, что тут сказать: всегда кто-то хочет выйти из чьего-либо подчинения, вырваться на свободу... Это у нас святое дело. Также сегодня, может быть, кто-то хотел бы вновь возродить министерства авиации, морского флота и так далее, но ведь все это мы уже проходили. Поэтому вряд ли надо опять разъединяться и каждому лоббировать свой кусочек территории. У нас на сегодняшний момент отработаны практически все основные организационные вопросы. Соответствующие положения были в целом при-



няты в правительстве и сегодня проходят юридическую доработку.

В ведении министерства пять агентств. Они на практике выполняют те наработки, которые мы вместе отработываем в правительстве. То есть мы от этих агентств получаем предложения по необходимым законам, постановлениям или ведомственным нормативным актам и ведем законодательную работу. Они сами этого сделать не могут, так же как и мы не можем применять правовые акты на местах. Агентства управляют имуществом, взаимодействуют в оперативном плане и так далее.

Я считаю, что такая схема корректна и целесообразна. Относительно Федеральной службы по надзору в сфере транспорта следует признать, что она получилась довольно громоздкой. В ней объединены все виды транспорта, поэтому ситуация, прямо скажем, непростая. В чем это заключается? Прежде всего в том, что менталитет у собранных специалистов разный: железнодорожники – со своими правилами безопасности, летчики – со своими и т. д.

При этом у каждого имеется своя законодательная база, им тяжело выступать единым механизмом. Мы это все учли в Положении о службе. Но понимая, что будут подобные проблемы, определили пять заместителей руководителя службы, чтобы каждый вид транспорта имел своего куратора. Сформирован центральный аппарат министерства. При этом заметьте: если в аппаратах двух изначальных министерств было около 2,5 тыс. человек, то у нас сегодня только 497 сотрудников.

Конечно, это меньше, может быть, чем хотелось бы, но я считаю, что такого количества все-таки достаточно для нормальной продуктивной работы. (Если, конечно, один человек работает за троих.)

– В транспортном сообществе есть некоторое недоумение по поводу того, что для такой огромной отрасли, как железнодорожная, в Минтрансе не нашлось места для отдельного департамента. Может, это следствие имеющегося лимита для департаментов всех министерств – не больше ста?

– Нет, это идеология. Когда формировалось объединенное министерство, у нас была идея (и я до сих пор в ней уверен), что в Минтрансе не должно быть отраслевых департаментов. Наша функция – государственная политика в области транспорта.

При системе же отраслевых департаментов каждый из них обязательно превращается в лоббиста своей отрасли. В результате мы не получим столь необходимого в работе взаимодействия и целостного подхода. Почему объединили железнодорожный, морской и речной транспорт в один департамент? Потому что по сути своей – это транспортные коридоры: железная дорога – порт – море или река – железная дорога – море и т. д. И теперь, когда мы распределяем инвестиции, департамент поддерживает не только морской, но и железнодорожный транспорт. То есть таким образом мы хотим устранить барьер, возникающий на пути к портам. А в будущем, мне кажется, необходимо двигаться еще дальше и выходить на департаменты, которые станут заниматься развитием грузовых перевозок и пассажирских.

К сожалению, из-за грузовых мы совсем упустили пассажирские. А о том, в каких автобусах и трамваях у нас сегодня ездят люди, рассказывать никому не надо. Поэтому в перспективе, думаю, мы совсем уйдем от отраслевых департаментов.

Эх, дороги...

– Вы уже упомянули о таком важнейшем вопросе, как инвестиции. Хотелось бы поговорить об этом подробнее, но сначала спросить: а у Вас есть в этой сфере какая-либо личная мечта? Чтобы, скажем, непременно осуществился во время Вашей работы министром какой-то крупный проект?

– Чем я более всего озабочен, так это автомобильными дорогами. Если в железнодорожной отрасли, на море, на реке или в авиации мы понимаем, куда идем до 2010-го и даже до 2020 года, то по поводу автодорог у нас сегодня нет полного видения отраслевой структуры. Наше дорожное хозяйство состоит из более чем 400 различных государственных предприятий.

Система их взаимоотношений совершенно неэффективна для государства, в то время как выделение средств на дороги в общем бюджете Минтранса составляет порядка 70%. И если мы далее так и будем в неизменном виде реализовывать этот бюджет, то нам не хватит ни дорог, ни пропускной способности, ни денег. Поэтому самая большая проблема Минтранса – это автомагистрали. А без них, как известно, не подъедешь ни к железной дороге, ни к аэропорту, ни к морскому порту. В связи с чем мы хотим полностью изменить концепцию формирования дорожного хозяйства. Видимо, впереди нас ждет создание акционерных обществ по строительству и ремонту автомобильных дорог. Мы каждый год закупает дорожную технику на миллиард рублей! Но бизнес может вложить в эту сферу гораздо больше и при этом более эффективно ее использовать. Поэтому мы хотим создать механизмы, чтобы дорога была не просто как какое-то полотно, на которое надо каждый день укладывать асфальт, а чтобы возник экономический комплекс, дающий полное понимание того, кто строит, на какие деньги, каков гарантийный срок и т. д. Сегодня этого у нас пока нет, но обязательно будет.

– Игорь Евгеньевич, Вы же взяли на себя великую ношу – ни много ни мало исправить одну из двух российских бед! Остается только сказать: помогай Вам бог!

– Спасибо! Так поэтому и выбрали в качестве приоритета...

Я согласен с тем, что в транспорт может быть привлечен большой потенциал частных инвестиций. Однако надо четко разделять: где государево, а где частное

– А как насчет железных дорог? Сегодня много говорится о государственно-частном партнерстве. Считаете ли Вы, что большим препятствием на пути частных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру является невозможность ее продажи или хотя бы сдачи в аренду?

Как можно решить так называемую проблему возврата капиталовложений?

– Если говорить именно об инфраструктуре, то механизмов, которые гарантируют возврат вложенных в нее средств, на сегодня, конечно, недостаточно, чтобы сюда мог прийти крупный инвестор. Поэтому мы поднимаем и в Государственной думе, и в Совете Федерации вопрос о том, что нам нужны механизмы, которые позволили бы частному бизнесу вложить деньги в инфраструктуру, ею пользоваться и потом (после того, как он окупит свои средства) передать ее опять государству. Проблема в том, что те

законы, которые обеспечивают данные бизнес-процессы и имеются в других странах, у нас до сих пор не приняты. В том числе – важнейший в этой связи закон «О концессиях». Но, тем не менее, я считаю, что сегодня хоть и немного, но есть все-таки определенные возможности, которые позволяют привлекать частный капитал. Например, создание совместных предприятий по ремонту и обслуживанию частного подвижного состава. И это уже работает.

– Будет ли государство каким-либо образом участвовать в инфраструктурных проектах?

– Мы в мае выпустили постановление правительства о строительстве железной дороги Беркабит – Томмот – Якутск. Вот и ответ на Ваш вопрос. Здесь участвуют деньги территорий, частные и государства. То есть как раз пример тому, что подобные вещи вполне могут быть реализованы. Как дальше эта магистраль будет работать, в чем проявится участие государства – посмотрим. Пока мы это видим в акциях, но дальше возможна их продажа инвесторам и дорога может стать частной.

– Недавно на одном из заседаний правления ОАО «РЖД» Вы произвели некоторую сенсацию сказав о том, что необходимо возобновить реализацию проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва. Нет надобности говорить, какое значение имело бы для России строительство ВСМ! Нельзя ли об этом поподробнее?

– Вы можете видеть, что в кабинете у министра появились изображения высокоскоростных поездов. Раньше их тут не было. Вот японские поезда, а вот – на магнитном подвесе, которые «Сименс» предлагает нам построить. Говоря в целом о строительстве в России высокоскоростных железных дорог, надо констатировать: нельзя этого не делать. Мы в данной сфере очень и очень отстали. ВСМ есть уже во всем мире, да и у нас это была бы не просто дорога, чтобы дать железнодорожникам, скажем, «поиграть» красивыми поездами. Высокоскоростная магистраль вытащит всю экономику России! Потому что тот подвижной состав, над которым мы будем работать, – это завтрашний день.

И если не станем этого делать, то многое потеряем и отстанем в развитии всей нашей промышленности. Возьмите тепловоз, который недавно презентовала Коломна. В его создании участвуют тысячи предприятий России! Какая-либо одна компания из этих тысяч очень часто не в состоянии выйти на экспорт, на большой рынок. Она может это сделать, только объединившись с другими и в рамках производства продукции именно такого рода.

В чем проблема высокоскоростной магистрали, которая была презентована в начале 90-х годов? Главное – проекту просто не повезло с историческим периодом. Тогда в экономике России фигурировали сплошные неплатежи и бартеры, сложилась непонятная система взаимоотношений, не было банковской системы. И вдруг такой сложный проект, да еще и со стоимостью билета в \$50! Тогда мы говорили: «Кто же такую цену сможет заплатить?» А сегодня уже \$100 готовы платить, но высокоскоростной поезд так и не появился.

Поэтому наша задача состоит в чем? На той земле, которая была отведена под проект РАО «Высокоскоростные магистрали» (а это предприятие, где государству принадлежит около 80% акций), мы хотим создать коридор, где пройдет новая автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург (и далее на Хельсинки), а рядом – высокоскорост-

ная железная дорога. Сами мы ее не осилим. Но у нас сегодня есть предложения от испанцев и немцев – в частности от компании «Сименс», с представителями которой мы уже встречались. При этом производство суперсовременного поезда мы должны организовать с участием иностранных фирм, но обязательно в России.

– Вы хотите продолжать работу над «Соколом»?

– По всей видимости, это будет уже не «Сокол». Тот проект в целом не получился. Но в нем есть наработки, которые сегодня присутствуют в поезде «Спутник», используемом на пригородной скоростной линии Москва – Мытищи. Если к данным заделам добавить интеллектуальный потенциал западных компаний, то можно сделать высокоскоростной отечественный поезд. Мы пригласили иностранных партнеров, разработчиков «Спутника» и специалистов ВНИИЖТ, чтобы на его площадке собрать все необходимые силы и предложить новую конструкцию такого поезда. Но, повторяю, он должен производиться только в России. В создании высокоскоростной дороги и подвижного состава для нее будет принимать активное участие и РАО «ВСМ». Там остались люди, которые этой идее до сих пор безгранично преданы и многое сделали с точки зрения технической. Я встречался с ними и увидел, что специалисты до конца не реализовались.

– Финансирование строительства ВСМ будет частное?

– Прежде всего мы ориентируемся на западных инвесторов.

Авиация – для РЖД не пример

– Реформа. Когда происходило разделение функций государственного регулирования и хозяйственного ведения, предполагалось следующее: МПС возьмет на себя роль органа, проводящего преобразования дальше. Или, образно говоря, некоего арбитра, стоящего над рынком, формирующего последний и вырабатывающего правила игры в интересах всех его сторон, а не только какого-то одного, хотя бы и самого крупного хозяйствующего субъекта.

МПС упразднено. Готов ли Минтранс взять на себя данную работу?

– Это наша обязанность. С объединением двух министерств мы теперь как раз являемся тем органом, который отвечает за политику в области развития в том числе и железнодорожного транспорта, а также наделен полномочиями по его регулированию. Но в то же время орган, который непосредственно связан с развитием ОАО «РЖД» и должен осуществлять мониторинг этого процесса, – это совет директоров компании. Он полностью принадлежит государству, которое и назначает всех его членов. То есть совет выражает позицию правительства, но нормативной

Есть проблема в том, что может опять образоваться монополист по перевозкам и по инфраструктуре. Но здесь неизбежен определенный переходный период

базой при этом будет заниматься министерство.

– Недавно при обсуждении проекта Стратегической программы ОАО «РЖД» Вы, в частности, сказали о том, что реформу необходимо реализовывать так, как она была запланирована, предостерегая против неких новых шагов.



Что Вы имели в виду? Заметили какие-то отклонения?

– Реформа в целом движется в русле запланированных этапов. Но для того, чтобы в нее были вовлечены частные компании, нужно принять 15 постановлений правительства. Из них принято пока только 5, да и те еще недооформлены. То есть, по сути, без принятия дополнительных законодательных актов в эту реформу не могут быть вовлечены все те структуры, которые станут реально заниматься частными перевозками на железной дороге. Поэтому когда я говорил, что мы не должны предпринимать новые шаги, прежде всего имел в виду, что без этих постановлений нельзя заниматься, скажем так, самоуправством на местах. То есть видя, что правовых актов нет, давайте, дескать, что-нибудь сами придумаем и каким-то новым образом будем двигаться. Мы рассматривали этот вопрос на совете директоров ОАО «РЖД» и решили создать при Министерстве транспорта межведомственную комиссию, чтобы эти недостающие постановления срочно выработать и принять. В противном случае реформа может отклониться от запланированных этапов и сроков.

В СССР работали соответствующие структуры – Госплан, например. Хотя сегодня, может быть, это и выглядит как-то громоздко, однако мы должны прогнозировать свои тарифы на будущее

– Представители частных транспортных компаний и пользователей услуг неоднократно заявляли о необходимости создания некоего координационного совета. Не будет ли упомянутая Вами комиссия его аналогом? Кто туда войдет? Как Вы вообще относитесь к идее создания координационного органа из представителей всех сторон транспортного рынка?

– А он у нас уже есть. Это круглый стол, который мы раз в квартал будем проводить с представителями государства и бизнеса по различным актуальным вопросам. Уже прошло первое заседание, которое было посвящено контейнерным перевозкам. Нас здесь очень интересует вопрос о том, как планируется развитие компании «ТрансКонтейнер». Сегодня мы видим, что это – явно монопольный сектор. Поэтому бизнесу, конечно, безразлично, как будет дальше развиваться ситуация. Есть, разумеется, и множество других вопросов, требующих обсуждения. Поэтому раз в три месяца мы обязательно будем собираться с компаниями, которые участвуют в разных видах перевозок. Вот это и есть наш координационный орган – круглый стол. Кроме того, уже на первом заседании было принято решение рассмотреть вопрос создания специальной рабочей группы, которая бы вела всю подготовительную и исполнительную работу по этим встречам и дискуссиям.

Сейчас мы собираем предложения по составу и функциям группы. А межведомственная комиссия необходима потому, что те нормативные акты, которые до сих пор не приняты, зависли по разным министерствам. Комиссия призвана ускорить их прохождение, и в нее будут входить представители тех министерств, которые участвуют в принятии законов и постановлений.

– Вернемся к Стратегической программе ОАО «РЖД». Вы не считаете, что она ориентирована не столько на

формирование рынка, сколько на занятие в нем заведомо доминирующего положения? И хотя это корпоративная программа, но ведь корпорация сегодня представляет собой чуть ли не всю отрасль. Не нужно ли там прописать какие-то более четкие пути формирования конкретной конкурентной модели транспортного рынка?

– Есть проблема в том, что может опять образоваться монополист по перевозкам и по инфраструктуре. Но здесь неизбежен определенный переходный период, потому что подобную отрасль в мире нигде никогда не реформировали. Нет и аналога такой государственной компании, какую представляет собой ОАО «РЖД», стоимость активов которой составляет \$50 млрд! И поэтому очень важно делать правильные шаги, чтобы не сорвать весь тот объем перевозок, который мы планируем в перспективе.

С другой стороны – необходимо обеспечить допуск частного бизнеса в эту сферу. В принципе я не думаю, что мы можем создать опять монополиста. Почему? А уже нельзя остановить тот процесс, который пошел на железных дорогах. Но совершенно невозможно допустить, чтобы он был таким же хаотичным, как в авиации или в городском пассажирском транспорте, где сегодня практически государства нет и никакого регулятора, который мог бы оптимизировать эти отношения, тоже нет.

От частного – к общему

– О регуляторе самой «зарегулированной» на железнодорожном транспорте сфере – тарифной. В настоящее время формируется Федеральная служба по тарифам, в состав правления которой будет входить представитель Минтранса. Кстати, уже определились, кто это будет?

– Заместитель министра Александр Сергеевич Мишарин.

– Вас устраивает складывающаяся в ходе административной реформы система государственного регулирования железнодорожных тарифов или Вы хотели бы что-либо изменить?

– Во-первых, такая структура, как регулятор тарифов, должна быть независимой. Потому что если она будет в Минтрансе, то периодически начнет возникать желание «подрегулировать» тариф в ту или иную пользу. Поэтому решение, что ФСТ является независимым органом, правильное. И очень справедливо то, что он подчинен председателю правительства: чтобы никто из министров не мог самостоятельно регулировать эти вещи. Но что мне сегодня, тем не менее, не нравится? А то, что мы не рассматриваем тарифную политику хотя бы лет на пять вперед. Мы ее видим на год-два, но этого недостаточно для инвестиций в транспорт. Я считаю, что если мы хотим увеличить капиталовложения в транспортную инфраструктуру, то нам необходимо иметь тарифный прогноз лет на пять вперед. Мы обговаривали это на совете директоров ОАО «РЖД». У транспортных инфраструктурных проектов, как правило, большой срок строительства и окупаемости: ледокол мы строим три-четыре года, дорогу десять лет, а мост – двенадцать. Как можно приглашать инвестора в инфраструктурный бизнес, если мы долгосрочные тарифы не видим и не понимаем? Вот принята, например, Программа модернизации транспортной сети до 2010 года. А тариф, который будет через год-два, мы представляем, но даже и тут не вполне уверены, что он будет именно таким. Вот проблема в чем. Нужен долгосрочный прогноз.

– А кто его должен сделать?

– В бывшем Советском Союзе работали соответствующие структуры – Госплан, например. Он нам «рисовал» пятилетки и другие планы. Хотя сегодня, может быть, это и выглядит как-то громоздко, однако так или иначе, но мы должны прогнозировать свои тарифы на будущее.

– Наши читатели в очень значительной своей части – это Ваши бывшие коллеги по частному транспортному бизнесу. Вы хотели бы им что-нибудь сказать уже с новых позиций?

– В ходе реформы железнодорожного транспорта на разных площадках мы очень много говорили: вот если бы... вот тогда бы! Ну что ж, теперь такой шанс дан. Поменялось ли у меня что-то из того, как я видел и оценивал это раньше? Пожалуй, основное – с позиций министра по-новому понимаешь: нам нельзя лоббировать каждому «свой» кусочек работы. Здесь, в министерстве, многое видно по-другому...

Если мы что-то где-то сделали – это обязательно аукнется в другом месте. Поэтому я призываю моих коллег комплексно смотреть на эти вещи. Хочу также сказать, что я ни один инвестиционный проект (особенно с привлечением частных инвестиций) не согласую, пока не пойму механизма возврата этих средств. Поэтому здесь я могу быть в полной мере ответственен перед ними. Еще хотелось бы, чтобы на нашей переговорной площадке круглого стола, на который мы будем собираться ежеквартально, все-таки предлагались проекты, выходящие за рамки региональных. Нам нужны большие инфраструктурные проекты, а уже в их дополнение – региональные и локаль-

ные. Вот, например, план, который мы недавно озвучили, – создание логистического кольца вокруг Москвы. Он «вытаскивает» на себя очень много вопросов. Например, строительство контейнерных и грузовых логистических складов – то есть то, чем сегодня занимается весь мир и, в частности, наши соседи. Мы туда все возем, там растаможиваем, а уж только потом завозим в Россию. Сегодня предлагается это сделать в центральной части страны: в этом проекте будут, например, участвовать и те, кто занимается перевозкой строительных грузов.

У нас сегодня нет пока ни одного места в Москве и под Москвой, где можно на высокий путь принять вагоны с сыпучими грузами, высыпать и через два часа увезти состав. Мы возим туда-сюда каждый вагон... Короче, перейти от частного – к общему: вот тогда будет эффект. Хотел бы, пользуясь случаем, передать большой привет всем читателям журнала «РЖД-Партнер».

Я был всегда активным читателем издания, а также, когда предоставлялась такая возможность, выступал на его страницах. Мне журнал очень понятен по духу. Самое важное, что он не превратился в какой-то политический или ангажированный, а уверенно идет принятым курсом и проводит в жизнь идеи взаимодействия и партнерства. И читателям журнала, и всему редакционному коллективу желаю успехов и новых свершений.

Продолжение следует.

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



129226, г. Москва, ул.
 Сельскохозяйственная, д. 12А, стр. 6
 Телефоны: +7 (499) 181-19-88/97,
 +7 (495) 765-73-16/19
 E-mail: post@depo-magazine.ru

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 > 50 000.**

www.depo-magazine.ru



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
EXPORAIL 2014				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК»»	+7 (812) 320-8094	2-я сторона обл.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 11)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	4 - 6
Россия	Москва	ООО "Блеквуд Микс"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	1
		ООО "ДЕЦИМА"	+7 (495) 988-48-58 (многоканальный)	7
		ООО "НПП "Перспективные технологии машиностроения"	+7 (499) 922-44-02	2, 3
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, (495) 637-60-12	3
Россия / Кировская область	Киров	ООО "САЙТЕН"	+7 (8332) 227-077, 227-237	8, 9
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	+7 (8412) 34-69-82/34-59-36	10
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	+7 (8412) 35-40-15, 34-35-62	11
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	+7 (47545) 2-07-25	10
13-АЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	12
ОБЗОР ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ЛОКОМОТИВНОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЕЙ ЗА 01.07.2013 – 31.07.2013				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	13 - 19
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 20- 22)				
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Галактика"	+7 (8442) 26-60-14/15	20
Литовская Республика	Наунас	UAB VagonService service LT	+370 60 933 433, +370 52 131 416	22
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	22
		ООО "ЛокТрансСервис"	+7 (495) 968-47-62, (903) 734-26-89	21
		ООО "ВагРемСервис"	+7 (48343) 5-24-90, +7 905-521-76-90	20
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	20
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЗЛАВТО"	+7 (496) 418-16-49, (495) 647-03-69, (964) 705-98-09	22
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	+7 (342) 209-01-60/93-85	21
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	21
Украина / Донецкая область	Краматорск	ООО "ЖД маркет"	+38 (050) 4496753, +7 (915) 5216280	22
IV ЕЖЕГОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА				
Россия	Москва	ОАО "ВНИИЖТ"	+7 (499) 260-42-09	2 - 4
Украина / Днепропетровская область	Днепропетровск	ООО "Бизнес-Форум"	+38 (056) 794-33-94, +7 (495) 775-0-55	23
КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА» TRANSITKAZAKHSTAN 2013				
Казахстан	Астана	ПЕСА	+7 727 258 34 34	24
ТРИЛЛИОНЫ В ТРАНСПОРТ				
	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	25
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 26 - 28)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	28
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	+7 (49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	26
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	+7 (495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	28
		ООО "Комплекттранспец"	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	26
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	28
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	27
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	28
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	+7 (495) 988 27 68 (многоканальный)	29
Сопутствующие товары и услуги (стр. 30 - 31)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	30, 31
10 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	32
17 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА EXPO ELECTRONICA				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	33
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				
Россия	Москва	Андрей Гурьев		34 - 38
13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	3-я сторона обл.
19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2013				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	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 50 000	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.



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»

VII Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail 2014

28 – 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- Подвижной состав и комплектующие
- Технологии проектирования и строительства
- Железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, станции и вокзалы
- Электрификация и электроснабжение дорог
- Обеспечение перевозок, оплата проезда и информационные системы
- Диспетчерская централизация и управление движением поездов
- Системы безопасности и сигнальное оборудование
- Лизинг, страхование, консалтинг

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- Дискуссионный клуб

www.exporail.ru



Организатор:

РЕСТАЕК БРУКС

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62
Факс: (812) 320-80-90
E-mail: exporail@restec.ru

Генеральный
информационный партнер:

 **РЖД ПАРТНЕР**
ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
WWW.RZD-PARTNER.RU