

ДЕПО

6 (41) 2012

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

июнь-июль

МНПП ТЕХНОПРИБОР



Поставка запасных частей, оборудования и подвижного состава для железной дороги

- ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ТЕПЛОВОЗОВ СЕРИЙ: ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, ТЭМ-18, ТЭМ-7, ТГМ40, ТГМ23, М62, А ТАКЖЕ ИХ МОДИФИКАЦИЯМ;
- ЗАПЧАСТИ К ДИЗЕЛЯМ СЕРИЙ: Д49, Д50, 6ЧН 21/21, 3А-6Д49, 1Д6, 1Д12;
- ЗАПЧАСТИ К КОМПРЕССОРАМ: КТ-6, КТ-7, ПК-5,25, ПК-35, ВУ-3,5-10;
- ЗАПЧАСТИ К ГИДРОПЕРЕДАЧАМ: УГП 750, УГП-1200, УГП 730, УГП 400 И ИХ МОДИФИКАЦИЯМ;
- ЗАПЧАСТИ К ТУРБОКОМПРЕССОРАМ: ТК-18, ТК-30, ТК-34 И ПР.;
- ТОПЛИВНАЯ АППАРАТУРА ТЕПЛОВОЗОВ - НАСОСЫ, ФОРСУНКИ, РАСПЫЛИТЕЛИ, ПЛУНЖЕРНЫЕ ПАРЫ И ПР.;
- ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ТЕПЛОВОЗОВ - ЛАМПЫ, КОНТАКТОРЫ, КОНТРОЛЕРЫ МАШИНИСТА И ПР.;
- ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ТЕПЛОВОЗОВ, ВАГОНОВ;
- РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ ДЛЯ Ж/Д ТЕХНИКИ (КОМПЛЕКТЫ РТИ ДЛЯ ДИЗЕЛЯ И ГИДРОПЕРЕДАЧИ, ДЮРИТЫ, РУКАВА, МАНЖЕТЫ И ПР.);
- ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВСП;
- ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ВАГОНОВ, ЦИСТЕРН.



Тел./Факс:(499)181-55-16, 181-18-50

E-mail: dorzay@mail.ru, <http://www.mnpp.ru>

стр. 1-6	Производители железнодорожной продукции и услуг
стр. 9-16	Подвижной состав, запчасти, ремонт
стр. 18-21	Материалы и оборудование для ВСП
стр. 24-26	Сопутствующие товары и услуги
стр. 28	Транспортно-логистические услуги
стр. 30-36	Справочная информация

И какие же русские не любили быстрой езды?

стр. 30-34

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

exporail 2012

7 – 9 ноября

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

В деловой программе выставки состоится Дискуссионный клуб
"Инновационное машиностроение в России: достижения,
проблемы и перспективы"

www.exporail.ru



exporail.ru

Организатор:

РЕСТЭК БРУКС

Россия, 197110, Санкт-Петербург,
Петрозаводская ул., 12
Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62
Факс: (812) 320-80-90
E-mail: exporail@restec.ru

Генеральный
информационный партнер:



ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД-партнер

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ

ПК-Альянс

запчасти для ж/д транспорта

Поставки резинотехнических изделий и запасных частей для подвижного состава железных дорог и метрополитена, вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий

Мы специализируемся на комплексных поставках железнодорожных запчастей, материалов и комплектующих для вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий.

Постоянно растущий ассортимент и неснижаемые остатки позволяют в кратчайшие сроки обеспечить потребность заказчика. Доставка до транспортных компаний Москвы – бесплатно.



125371 г.Москва, 3-й Тушинский проезд, д.2. Тел.: +7 (495) 995-11-45 (многоканальный). Факс: +7 (495) 995-25-62
E-mail: mto1520@mail.ru, <http://mto1520.ru>

Наименование	Ед. изм.	Цена со скидкой без НДС	Компания	Телефон
146-14 прокладка	шт	4,66 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-22 воротник	шт	86,63 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-22Б манжета	шт	96,08 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-23 прокладка	шт	13,89 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
188-45 уплотнение	шт	18,28 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-223 уплотнение	шт	5,62 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-242 манжета	шт	2,74 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-244-1 уплотнение	шт	0,96 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265-246 прокладка	шт	2,88 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
265А-269 уплотнение	шт	0,98 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
508-12А манжета	шт	55,98 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
511-06 воротник	шт	41,07 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
511-06А манжета	шт	40,29 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
519-06 манжета	шт	93,35 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
536-143 кольцо	шт	2,21 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
536А-114 кольцо	шт	1,92 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145
574Б-203-1 кольцо	шт	2,53 руб/шт	ООО "ПК-Альянс"	(495) 995-1 145

ЖЕЛДОРСНАБ



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

Производство и реализация запчастей
 для тепловозов ЧМЭ-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.



Наименование	Цена, руб	Чертеж российский	Ед. изм.	Компания	Телефон
Гидромеханический редуктор	450000		0-18-8300-076	шт.	428
Компрессор К-1, К-2-Loк 1	150000			шт.	285
Антивибратор	55000	Д 67.13.01.00	2-41-1-8160-005	к-т	134,7
Насос масляный	37000	Д 67.33.01.00	DS 119451	шт.	46
Насос водяной основной	35000	Д 67.39.01.00		шт.	16
Насос водяной дополнительный	27000	Т 328.12.01.00		шт.	12
Фланец антивибрат.	15000	Д 67.13.01.01	2-14-4117-007	шт.	36,6
Больш. пром. шестерня	15000	Д 27.14.01.02	3-14-3210	шт.	18,9
Вкладыш МОП стальной	12000	T463.62.77.00	3-36-810952	пара	49,8
Поршень ЧМЭ-3	12000	Д 67.08.41.00	05-134132/1	шт.	42
Конух зубчатой передачи	11000	Т 328.37.11.00	1-36-810370	шт.	48
Шестерня разъемная	10000	Д 27.14.01.01	2 HIS 3407-01	шт.	16,3
Разъемный круг	10000	Д 27.48.02.121	2-14-3933-002	к-т	3,25
Гильза цилиндра	10000	Д 27.03.01.14	DS 123010	шт.	95
Вклад. опуп. бр-баббит	9500	Д67.02.13/14.00.1	DS 126727/2	пара	14,63
Это не весь номенклатурный перечень, здесь указаны основные позиции. Остальное по запросу. При наличии объема возможны скидки.					

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



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

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

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



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ"

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



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

ЗАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

● NEW!!! блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В).

● блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА).

● блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;

● вентили электропневматические ВВ, ЗВ, ВВ-1

● реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВЛ).

● дифференциальные РД, перехода РК;

● датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;

- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПБК);
- резисторы тита СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители РВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А, выключатели педальные ВП;
- колодки клеммные КЛ (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электролиты ЭПЧ, арматура светосигнальная АС-1П (аналог АС-4302), АС-1МП (на светодиодах) и др.

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Блок регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В)	шт.	7500	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная АС-1П (ан. АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Арматура светосигнальная на светодиодах АС-1МП (ан АС-4302)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок включения тормоза унифицированный БВТ-У	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования и защиты генератора БРЗГ-П (ан. БРЗГ)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения тона БРНТ (ан. YRN3)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Катушка удерживающая	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Соппротивление ленточное Т509.73.01.01	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Соппротивление БС, ПП, ЦС	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор ТИ 123	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор постоянного тона ТПТ-0153Т	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тона ТТ-30М-П	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный ШУ-5АП	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки 0145.917.00.00.000, 0145.845.00.00.000	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36

ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС» Оборудование для вагоноремонтных депо и ВКМ



603003 г. Нижний Новгород, ул. Свободы, 63.
Тел./факс 8-831-430-09-64, 8-904-391-28-17
e-mail: post@tekhprom.ru; apls2011@mail.ru

- Стенды контрольно-диагностические:
 - вибродиагностика буксовых узлов колесных пар;
 - дефектоскопия осей, колесных пар;
 - холодная напрессовка буксовых узлов;
 - измерение геометрических параметров колес, осей.
- Подъемно-транспортное оборудование:
 - по дъемник вагонов;
 - подъемник-опускатель осей, колес, колесных пар;
 - подъемно-поворотное устройство колесной пары;
 - поворотный круг вагонной тележки, колесной пары;
 - вращатель колесной пары;
 - транспортер осей, колес, колесных пар, букс;
- Накопительно-складское оборудование:
 - накопители осей, колес, колесных пар, букс;
 - склады сортировщики.
- Комплекс безотцепочного ремонта грузовых вагонов.
- Изготовление, ремонт, модернизация гидравлического, пневматического, электрического оборудования.
- Изготовление металлоконструкций, в том числе крупнотоннажных.
- Проектные работы.

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Стенд холодной напрессовки буксового узла	шт.	2 700 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Стенд диагностики буксового узла	шт.	от 750 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Стенд магнитопорошковой диагностики оси	шт.	480 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Позиция диагностики колесной пары	шт.	630 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Круг поворотный вагонной тележки/колесной пары	шт.	630 тыс.руб. / 520 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Подъемно-поворотное устройство колесной пары (ПГУ)	шт.	220 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Подъемник вагонов	шт.	1270 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Комплект оборудования для безотцепочного ремонта вагонов	шт.	2150 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Накопители осей, колес	шт.	от 300 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Транспортеры колесных пар, осей, букс	шт.	от 50 тыс. руб. / пог.м.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17

МАШПРОЕКТСЕРВИС

ООО «Машпроектсервис» существует с 2000 года и на протяжении многих лет вносит свой вклад в жизнеспособность железнодорожной техники и эффективность ее работы на предприятиях различных отраслей России, стран СНГ и Европы

Основной сферой деятельности является:

- поставка качественных запасных частей, комплектующих и агрегатов для маневровых тепловозов типа ТЭМ, ТТМ, ЧМЭ;
- поставка специализированного инструмента для ремонта дизелей типа Д50 и Д49
- ремонт маневровых тепловозов типа ТЭМ, в объемах ТР-3, СР, КР и их сервисное обслуживание;
- капитальный ремонт дизелей и дизель-генераторов ПДГ1М, 1-ПДГ4А;
- замена электропроводки на маневровых тепловозах типа ТЭМ, в т.ч. с выездом к Заказчику по месту приписки;
- капитальный ремонт, в т.м. числе капитально-восстановительный с продлением срока службы железнодорожных кранов типа КДЭ, КЖДЭ, КЖ грузоподъемностью 16 и 25 тонн
- капитальный и средний ремонт дрезин и автомотрис ДГКу, АДМ, АРВ, АГВ;
- капитальный ремонт снегоуборочной техники марок СМ, СДПМ;
- капитальный ремонт дизелей типа ЯМЗ-236М2, ЯМЗ-238М2, ЯМЗ-238Б14;
- капитальный ремонт гидропередач УТП 230/300;
- капитальный ремонт немецких кранов типа ЕДК грузоподъемностью 60, 80, 125, 250 тонн.

Надеемся на взаимовыгодное сотрудничество

РФ, 440015, г. Пенза, ул. Аустрин д. 63 корп. 8.
 Тел. (8412) 49 59 99, 49 57 77, 49 89 59, 49 66 02. Тел. представительства в Москве (499) 188 59 71
 E-mail: asgpn@sura.ru, info@mps-penza.ru
 www.mps-penza.ru



Представляем неполный перечень поставляемых запасных частей по вопросам приобретения обращаться: тел.: (8412) 49-59-99, 49-57-77, 49-89-59, 49-66-02. Тел. представительства в Москве: (499) 188-59-71

Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ2.10.60.002сб	Трубы ТНВД Д50.23.115/120	Ключ торцовый 27Х32 Д50.40.033
Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ2.10.61.002сб	Фильтр Д50.34.101-1А	Головка S=17 для крепления индикаторного крана ЭД50.40.058
Диск фреонный ТЭМ2.85.10.046	Привод 2Д50.34.001	Головка S=19 для крепления пускового клапана ЭД50.40.059-02
Вал ведущий ТЭМ2.85.10.260	Ключ гаечный S=22 Д50.40.034	Головка S=46 для регулировки зазора в клапанах ЭД50.40.060
Винтовая стяжка ТЭМ1.40.60.020	Ключ 55Х60 Д50.40.054	Ключ S=60 для гаек крышки цилиндра ЭД50.40.062
Гайка ТЭМ1.35.30.133 (ТЭ2.14.013)	Приспособление для выпрессовки заглушки поршня Д50С.40.3-1	Ключ для гаек подвесок 4Д49.181.02
Валик ТЭМ2У.35.30.102-02 (ТЭ3.14.1295)	Приспособление для отворачивания гаек коренных подшипников Д50М.40.7	Приспособление для подъема комплекта Д49.181.14спч
Валик ТЭМ2У.35.30.102-01 (ТЭМ2.35.30.1103)	Ключ динамометрический (сборка) Д50М.40.15	Приспособление для заводки поршня с кольцами в цилиндр 4Д49.181.14спч-1
Валик ТЭМ2У.35.30.101 (ТЭ10.35.30.120)	Ключ S=80 для гаек анкерных шпилек ЭД50.40.15	Ключ для гаек крышки цилиндра Д49.181.22сб
Валик ТЭМ2У.35.30.102 (ТЭ3.14.1294)	Приспособление для запрессовки втулок Д50.40.18	Ключ для крепления топливного насоса Д49.181.35-1
Втулка ТЭМ1.35.30.128 (ТЭ3.14.1290)	Приспособление для выпрессовки гильз Д50С.40.5-1	Ключ динамометрический Д49.181.47спч
Втулка ТЭМ1.35.30.128-01 (ТЭ3.14.1291)	Приспособление для опрессовки форсунок ЭД50.40.25	Приспособление для постановки и снятия рубашки цилиндра Д49.181.57спч
Втулка ТЭМ2.35.30.139 (ТЭ10.35.30.126)	Ключ торцовый S=27 Д50.40.004	Ключ для крепления болтов прицепных шатунов Д49.181.75-1
Опора рессоры ТЭМ1.35.30.017 (ТЭ30.35.30.132)	Ключ торцовый 11Х14 Д50.40.006	Ключ-трещетка Д49.181.94спч
Опора балансира ТЭМ2.35.40.205 (ТЭ3.13.016)	Ключ торцевой 17Х22 Д50.40.007	Обечайка для замера зазора в замке Д49.181.108
Агрегат топливоподкачивающий ТЭМ2.20.55.000	Ключ S=50 (сборка) ЭД50.40.08	Приспособление для установки наконечника распылителя форсунок Д49.181.119спч
Палец поршневой ПД2.04.100	Ключ торцевой для сменных головок (сборка) ЭД50.40.09	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.146
Коллектор выхлопной 1-ПД4.18-1	Приспособление для замера раскола коленвала Д50.40.015-1	Ключ для гаек шатунных болтов Д49.181.147

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

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

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

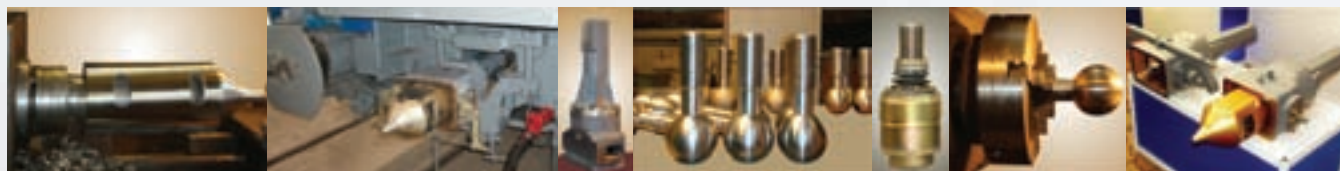
НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ

Благодарственное письмо исполнительному директору ОАО ФНПЦ «Станкомаш» В.Г. Синеглазову:

«По результатам поставок безазорного сцепного устройства БСУ-ТМ в настоящем году выражаю Вам, Вашему коллективу и лично заместителю исполнительного директора по производству В.В. Михайлову большую благодарность за своевременность и ритмичность поставок готовой продукции».

**Генеральный директор ООО «Транспортная техника»
В. К. Милованов.**

ТЕХНОЛОГИИ



Открытому акционерному обществу «Федеральный научно-производственный центр «Станкомаш», известному в прошлые годы под названием Челябинский станкостроительный завод имени Серго Орджоникидзе, завод №78 16 мая 2012 года исполнилось 77 лет.

В период конверсии пришлось почти полностью отказаться от изготовления специальной продукции. Квалифицированные кадровые работники и производственная мощь завода позволили начать поиск новых, востребованных видов продукции. Это нефтегазопромысловое и горношахтное оборудование, а также ещё одно интересное и новое направление производства – изготовление безазорного сцепного устройства для высокоскоростных пригородных поездов типа «Сокол».

До недавнего прошлого, практически единственным устройством, используемым на отечественных железных дорогах для соединения вагонов в пассажирском поезде, являлось автосцепное устройство со значительными недостатками – это интенсивные износы автосцепок и возможность саморасцепов, высокий уровень шума при движении поезда, значительная масса и, соответственно, оборудование буферами для ликвидации продольных зазоров. Увеличить скорость движения состава с такой автосцепкой невозможно. В середине 80-х годов ВНИИТрансмаш и ВНИИЖТ разработали принципиально новое облегчённое автосцепное устройство. Это автосцепное устройство получило своё новое имя – безазорное сцепное устройство. Серийное производство БСУ на заводах из-за перестройки и экономического кризиса было невозможным. Изготавливались только пробные партии, или сцепки закупались в Германии или Италии.

Серийное производство безазорного сцепного устройства в России для высокоскоростных поездов началось на ОАО ФНПЦ «Станкомаш» в 2003 году после внедрения конструкторских улучшений и выпуска пилотной партии модели БСУ-4 по заказу ЗАО «Спецремонт». После изготовления опытная партия БСУ в течение года прошла успешные испытания на пригородном маршруте «Москва – Домодедово».

Одно из наиболее перспективных, востребованных и принятых в производство на сегодняшний день автосцепных устройств нового поколения для пассажирского подвижного состава является БСУ-ТМ. Оно облегчённое и работает с меньшим износом, нежели детали стандартных устройств. Экономия массы позволяет повысить безопасность движения и снизить эксплуатационные расходы. Это БСУ получило соответствующую сертификацию, прошло все необходимые испытания и согласование с отраслевым институтом ОАО «ВНИИЖТ» и ОАО «РЖД».

В 2011 году объем производства пассажирских вагонов и подвижных составов железнодорожного транспорта, сориентированных на сцепное устройство БСУ-ТМ резко вырос так как оно было

включено в план модернизации РЖД и для установки на вновь изготавливаемые пригородные поезда «Москва – Тула», «Москва – Владимир», «Челябинск – Екатеринбург» и других. Основным заказчиком сцепного устройства является ООО «Транспортная техника». ОАО ФНПЦ «Станкомаш» поставляет комплекты БСУ для установки на новые вагоны и собранные высокоскоростные поезда в головное предприятие России по разработке и серийному производству электропоездов ОАО «Демидовский машиностроительный завод».

В 2012 году завод заключил контракт на поставку 400 комплектов БСУ-ТМ 120. За 4,5 месяца фактический выпуск составил 156 комплектов, что на 15% больше чем запланировано. В 2012г. планируются поставки поездов с новой сцепкой в страны СНГ. В апреле – месяце была отгружена первая серийная партия - 9 комплектов на Киевский электровагонремонтный завод.

Наш завод не входит в состав группы «Трансмашхолдинг» - крупнейшую в России компанию на рынке транспортного машиностроения, но взаимоотношения делового сотрудничества сложились крепкие и устойчивые. Вся техническая документация – это интеллектуальная собственность ООО «Транспортная техника», согласованная с «ВНИИЖТ» ОАО «РЖД», а наш завод – это единственный в России поставщик готового изделия, производящий механическую, термическую, гальваническую обработку, лакокрасочное покрытие и окончательную сборку БСУ, мы имеем право решать текущие конструкторские вопросы и совершенствовать технологический процесс. Управление технического контроля и метрологии проводит строгий входной контроль на все материалы, комплектующие детали, литьё и чёткое соответствие чертежу. В результате готовое изделие имеет высокую степень прочности и безопасности. Это гарантирует безаварийное движение пассажирских составов, достаточную защиту и удобство управления при маневровых действиях.

ОАО ФНПЦ «Станкомаш» провел большую работу по созданию новых рабочих мест на выделенных для этого производства площадях и обучение кадровых работников и вновь принятых рабочих и инженеров, профессиональный подход и компетенция которых способны решать производственные и финансовые проблемы. Завод никогда не подводит заказчика. За репутацией завода стоят реальные цифры и факты, иллюстрирующие высокий уровень производства и подготовки специалистов.

ОАО ФНПЦ «Станкомаш» в очередной раз подтвердил свою производственную прочность, ответственность и высокую квалификацию. Предприятие ОПК с большим опытом, высоким запасом прочности, гарантии качества может развивать и поддерживать дальнейшее совершенствование производства продукции для РЖД.

Заместитель исполнительного директора В.А. Дорофеев

(351) 259-36-48, 8-922-704-822-3
 E-mail: stankomash-rek@mail.ru



ПРЕСС-РЕЛИЗ

III Международной партнерской конференции «ПРОБЛЕМЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА: ПУТИ РЕШЕНИЯ ЧЕРЕЗ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО И ЧАСТНОГО СЕКТОРОВ»

21–25 мая 2012 года в городе Ялте (АРК Крым) состоялась III Международная партнерская конференция «Проблемы подвижного состава: пути решения через взаимодействие государственного и частного секторов».

Конференция организована специализированным Железнодорожным издательством «Подвижной состав» (корпорация «Техностандарт») по инициативе Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» при поддержке Научно-технического общества железнодорожников Украины и при содействии Ялтинского городского совета.

Весомую поддержку оказали Генеральные партнеры конференции: компании Drivettrain Sweden AB (Швеция), Zeppelin Power Systems GmbH & Co. KG (Германия), ЗАО «ТМНВ» (Литва), партнеры конференции: компании Progress Rail Services (США), CZ LOKO a.s. (Чехия), ОАО «ТРЗ», г. Полтава (Украина). Официальные информационные партнеры конференции: Международные информационные научно-технические журналы «Локомотив-информ» и «Вагонный парк» (Украина), Международный журнал Railvolution (Чехия), журнал «РЖД-Партнер» (РФ), журнал «Транспорт» (РФ), журнал «Депо» (РФ).

В Конференции приняли участие представители ГАНТ Украины «Укрзалізниця», Министерства инфраструктуры Украины, Министерства экономического развития и торговли Украины, представители Казахстана, России, Германии, Республики Беларусь, Словакии, Грузии, Эстонии, Латвии, Литвы, Молдовы, Венгрии, Чехии, Польши, Сербии, США, Франции, Канады, Великобритании и др., руководители предприятий железнодорожного машиностроения и частных предприятий смежных отраслей, ведущие научные работники образовательных и научно-исследовательских учреждений стран-участниц, ведущие отраслевые СМИ.

В Президиум Конференции вошли: первый заместитель Генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта

Украины «Укрзалізниця», к. т. н., председатель редакционного совета журналов «Вагонный парк» и «Локомотив-информ» Сергиенко Н. И.; заместитель начальника Белорусской железной дороги Балахонов В. В.; Сопредседатель Наблюдательного совета ОАО «ТРЗ», г. Полтава, Президент Корпорации «Техностандарт», г. Харьков, член редакционных советов журналов «Вагонный парк» и «Локомотив-информ» Павлюченко С. Н.; главный редактор издательства «Подвижной состав», к. т. н., доцент Сычев В. А.; Ялтинский городской голова Боярчук А. В.

Все страны активно поощряют прямое участие частного капитала как в развитии железнодорожной инфраструктуры, так и в реализации проектов обновления государственного ПС. Очевидным достоинством такого пути для государства является отсутствие необходимости отвлечения из бюджета значительных средств. В идеале частный сектор берет на себя обязательства по долгосрочному управлению вначале техническим состоянием, а затем и самим ПС (нетяговым, а потом — и тяговым), избавляя государство от затрат на его содержание.

Примеры успешного ГЧП (государственно-частного партнерства) в сфере железнодорожного транспорта свидетельствуют о том, что риски, доходы и права четко оговариваются и разделяются между государством и частным партнером. ГЧП — это наилучший вариант сотрудничества с государством для частного сектора и с точки зрения защищенности инвестиций. Преимущества такого партнерства состоят в эффективности и результативности проектов за счет максимального использования сильных сторон



каждого из секторов (государственного и частного), завершения проектов в установленные сроки и при разумных затратах, сокращения потребностей в государственных инвестициях, минимизации потерь и, в результате, улучшения для потребителя качества железнодорожных услуг.

В законодательных базах европейских государств, а в последние годы и в законах Украины появился ряд документов, определяющих порядок и правила государственно-частного партнерства, аренды, раздела про-



дукции, концессии. В частности, инновацией украинского Закона «О государственно-частном партнерстве» является возможность инициирования проекта ГЧП самим частным сектором. Именно этим правом и хотят воспользоваться собравшиеся на конференции представители коммерческих структур.

Таким образом, основной целью конференции стало формирование основных направлений возможного сотрудничества государственных железных дорог и коммерческих организаций (украинских и зарубежных), разработка предложений по улучшению регуляторной среды по реализации ГЧП и рассмотрение самих практических проектов партнерства государства и бизнеса в части решения проблем железнодорожного подвижного состава и смежных проблем.

Задачами конференции являются:

- повышение эффективности деятельности частного бизнеса, Министерства инфраструктуры, Министерства экономического развития и торговли, а также железнодорожных ведомств в сфере ГЧП;
- систематизация и распространение успешного опыта реализации проектов ГЧП в области поддержания требуемого качественного уровня ПС по результатам проведения круглых столов, обсуждений;
- создание конкурентной среды в привлечении частного сектора, в т. ч. иностранного, к реализации железнодорожных проектов общегосударственного значения, обеспечение прозрачности этих процессов.

Обсуждение участниками заявленных тем проводилось в шести секциях:

- Транспортное обеспечение Чемпионата Европы по фут-

болу Евро-2012. Обновление железнодорожного подвижного состава.

- Перспективы эксплуатации и текущего ремонта железнодорожного подвижного состава в рамках программы реформирования железнодорожной отрасли.
- Модернизация подвижного состава с участием частного капитала.
- Проблемы сотрудничества государственных и частных предприятий в процессе капитального ремонта подвижного состава.
- Инновационные технологии в железнодорожном транспорте, результаты внедрения.

Особое внимание уделено вопросам обновления и модернизации подвижного состава — проекты Zeppelin Power Systems GmbH & Co. KG, ЗАО «ТМНВ», Progress Rail Services, CZ LOKO a.s., ОАО «ТРЗ», ПАО «Крюковский вагоностроительный завод» и др., были представлены разработки ведущих компаний — производителей ж/д оборудования — Drivetrain Sweden AB, Cummins, Secheron, Railway Resistors, Центра инновационного развития Синара — Транспортные машины и проч. Представители железнодорожных администраций стран-участниц рассказали о перспективах развития и новых разработках в сфере подвижного состава Укрзализныци, ОАО «РЖД», Белорусских железных дорог и др. национальных железных дорог.

В рамках Конференции состоялась выставка конструкторских и технологических решений, презентация стендовых докладов компаний ZTR Control Systems, Flaig + Hommel GmbH, ПКБ ЦТ ОАО «РЖД», Железнодорожного издательства «Подвижной состав».

В мероприятии приняли участие более 230 человек, сделано более 50 докладов более чем 100 авторов. Делегации представляют 27 внутригосударственных железных дорог, 14 национальных железнодорожных ведомств и более 150 коммерческих организаций. Тезисы докладов и информация об участниках вошли в изданный к началу работы Конференции официальный каталог.

Более подробную информацию о мероприятии — список участников и делегаций, Решение и др. документы можно найти на официальном сайте Железнодорожного издательства «Подвижной состав» www.railway-publish.com.

Контакты для СМИ:

Светлана Никитина, пресс-секретарь Конференции

моб.: + 38 063 764 37 21

раб.: + 38 057 715 94 40



29 марта 2012 года компанией ООО «РИМ Финанс» на ст. Серов Свердловской ж.д. был введен в эксплуатацию промывочно-пропарочный комплекс (ППК), оснащенный современным многофункциональным оборудованием.

Деятельность ППК направлена на подготовку вагонов (цистерн) сторонних собственников для перевозки нефтепродуктов в соответствии с ГОСТ 1510 и требованиям безопасности при подготовке цистерн к наливу и ремонту ОСТ 32.13-82ССБТ.

Контакты и телефоны: 624992, Свердловская область, г.Серов, ул.Ленина, 122, А/я 3
8(965) 529-91-33, 8 (34 385) 97-2-84 и 8 (34385) 97-2-54,
e-mail: timochin@rimfinans.ru, tyschuk@rimfinans.ru
В Москве: 125466, г. Москва, Куркинское шоссе, 30.
(495)637-92-95/97/88, e-mail: voznyak@rimfinans.ru
www.rimfinans.ru



Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 36-А,
т/ф +7-(48343)-5-24-90, мобильный +7-905-521-76-90

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

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

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

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

Цены ниже среднероссийских



ЭлТехПрод

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

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

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

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

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



Некоммерческое партнёрство
«Предприятий промышленного
железнодорожного транспорта»
(НП «ППЖТ»)



СМК сертифицирована МС ИСО 9001:2008

общество с ограниченной ответственностью
«СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»



Модернизированный тепловоз ТГМ-4,
собственник ОАО «Уралпромжелдортранс»

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

МОДЕРНИЗАЦИЯ
КР и ТР тепловозов с продлением срока службы
ТЕХНИЧЕСКИЙ АУДИТ И ЭКСПЕРТИЗА В СФЕРЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аккредитация Федеральной Службы по надзору в сфере транспорта (РОСТРАНСНАДЗОРa)
№03.3.5/5(акр) от 09.08.2011 г.

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

Наименование услуги

Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-6

ТР-3

Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-4

ТР-3

Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашины в объеме ТР-3)

Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашины в объеме КР)

ТР-3

Капитальный ремонт УГП 750/202

Капитальный ремонт УГП1200/212

Капитальный ремонт дизеля 6ЧН 21/21 (211Д)

Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (3А6Д49)

Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (7-6Д49)

Капитальный ремонт дизеля Д6

Капитальный ремонт дизеля Д12

Капитальный ремонт дизеля 1ПД4 (ремонт на заводе-изготовителе)

ТР-3

Капитальный ремонт компрессора ПК -5/25

Капитальный ремонт компрессора ПК 35

Капитальный ремонт компрессора ВП 3,5/9

Капитальный ремонт компрессора КТ6

Капитальный ремонт турбокомпрессора ТН-23С-01

Капитальный ремонт турбокомпрессора ТН-18-02

Полное освидетельствование к.п. ТГМ-4 (6) со сменой элементов без ремонта букс:

-Замена центров

-Замена центров и осевой шестерни

-Замена осевой шестерни со сменой подшипников

Капитальный ремонт экипажа ТГМ-4(6)

ТР-3

Капитальный ремонт экипажа ТЭМ-2 (ремонт ТЭД в объеме КР)

Капитальный ремонт экипажа ТЭМ-2 (ремонт ТЭД в объеме ТР-3)

ТР-3

Переформирование колесных пар ТЭМ-2 без ремонта букс:

-смена бандажей

-смена бандажей и осевой шестерни

-замена осевой шестерни

Капитальный ремонт ТЭД (ЭД-107А и ЭД118)

ТР-3 ТЭД (ЭД 107 и ЭД118)

Капитальный ремонт редуктора ТГМ-4(6)

Обточка одной колесной пары на станке 1836 (КЗТС)

-ТГМ-4 (ТО-4)

-ТЭМ-2 (ТО-4)

Обыкновенное освидетельствование колесной пары тепловоза

Замена электропроводки ТГМ-6

Замена электропроводки ТГМ-4

Замена электропроводки ТЭМ-2

Ревизия буксовых узлов одной колесной пары 1 объема

Ревизия буксовых узлов одной колесной пары 2 объема (с заменой подшипников)

ТО-3 тепловоза ТГМ-4(6)

ТО-3 тепловоза ТЭМ-2

ТР-1 тепловоза ТЭМ-2

ТР-1 тепловоза ТГМ-4(6)

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»

Тел.(343) 380-10-25(26,27), факс (343) 380-10-19(29)

**MASHMETSNAВ**

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

Мы поставляем:

втулки цилиндра
поршни ДВС
колесные пары
чистовые оси

зубчатые колеса трансмиссий

400006 г. Волгоград ул. Серпуховская 24

тел. (8442) 41-41-57

email: sales@mashmetsnab.com



Общество с ограниченной ответственностью
«Вагоноремонтное предприятие
«Новотранс»»

- производство капитального и депоовского ремонта полувагонов, крытых вагонов, универсальных платформ, платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров, платформ для перевозки леса, цистерн общего назначения, специальных цистерн, крытых вагонов-хопперов для перевозки цемента, крытых вагонов-хопперов для перевозки зерна, крытых вагонов-хопперов для перевозки минеральных удобрений в кратчайшие сроки;
- ремонт колесных пар грузовых вагонов со сменой элементов;
- покраска грузовых вагонов;
- проведение модернизации узлов и деталей грузовых вагонов:
 - 1) ремонт тележек модели 18-100 с установкой износостойких элементов в узлах трения;
 - 2) ремонт автосцепного устройства с установкой новой конструкции рычага расцепного привода валика подъемника, установка ограничителя вертикальных перемещений корпуса автосцепки;
 - 3) установка воздухопровода тормозного оборудования из безрезьбовых труб

Тел.: 8 (3952) 798-538, e-mail: vrp-office@mail.ru

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

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

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-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, loktrans@mtu-net.ru, WWW.LOKTRANS.RU



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

* 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, НЛУБ, 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.

КАСКАД

И Ж Е В С К

Работа:
Качественная и оперативная поставка запасных частей и оборудования для ж\д техники, ремонт тепловозов

Транспорт:
- транспортная компания
- контейнер
- вагон
- автотранспорт
- авиа

Производим:
Калорифер
ТЭМ2.10.70.020



Тепловозы:
ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-18,
ТГМ-4, ТГМ-6, М-62, ЧМЭ

Сертификация:
ISO 9000, ГОСТ Р
ИСО 9001-2001

Наши клиенты – это десятки предприятий промышленности и транспорта в Российской Федерации, Украине, Казахстане и других странах.

426039, г. Ижевск,
ул. Воткинское шоссе, д. 170, а/я 555
Тел\факс: (3412) 373-903, 376-919, 379-320

www.uralmat.ru
e-mail: uralmat@bk.ru

Работая с нами вы приобретаете надежного партнера!



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

«МАШХОЛДИНГ»

440600, г. Пенза, ул. Антонова, д. 1
 Т./Ф.: (8412) 69-04-09/01,
 E-MAIL: BTM5@RAMBLER.RU

Осуществляем комплексные поставки оборудования к ж. д. и судоходной технике.

Имеем возможность поставки запчастей к дизелям Д50, Д100, Д49 (шатуны, вкладыши, крышки цилиндров, поршневые кольца и др.); топливную аппаратуру (форсунки, распылители, регуляторы, топливные насосы и т.д.); резино-технические изделия (уплотнительные кольца, прокладки) как собственного производства, так и оригинальные запчасти заводов-изготовителей.

Проводим кап. ремонт двигателей Д50, турбокомпрессоров типа ТК как на месте у Заказчика сервисными бригадами, так и в стационарных условиях собственного депо в г. Пензе.



Вид ремонта	Наименование оборудования	Цена в тыс.руб. с учётом НДС
Капитальный ремонт дизелей	ПД1М, ПД4А	1900.00-2600.00
Капитальный ремонт турбокомпрессоров	ТК30Н-17	178.00-191.00
	ТК30Н-26	178.00-191.00
	ТК34Н-04С	186.00-208.00
	ТК30С-02/05	220.00-238.00
	4ТК	240.00-257.00
	ТК23С-01	180.00-192.00
	ТК 23С-44	157.00-176.00
	ТК18Н-01	117.00-132.00
	ТК18Н-02	117.00-132.00
Капитальный ремонт топливного насоса	1Д50.27сб.-2	50.00-120.00
Капитальный ремонт водяного насоса	Д50.11сб.	12.00-22.00
Капитальный ремонт привода масляного насоса дизеля	2Д50.34.001	25.00-31.00
Захлопка	3-6РНсб	37.00
ООО "Машхолдинг"		(8412) 69-04-01/09



МНПП ТЕХНОПРИБОР



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

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



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

- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередат УГП-230\300, УГП-750\1200 (МЛР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

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

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



RAILWAYMARKET.RU -

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

По вопросам приобретения поставляемой продукции обращаться: в ЗАО "МНПП "Техноприбор", тел. +7(499) 181-18-50, +7(499) 181-55-16. Весь товар в наличии, отгрузка со складов в Москве и Ижевске.		Цена с НДС (руб)
Головка кардана	A36-C2	1050
Диск фрикционный	ТЭМ2.85.10.046	1050
наличник	ТЭ3.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117) (ТЭМ1.35.05.124)	530
наличник	ТЭ3.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175)	155
наличник	ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138)	240
наличник	ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139)	160
наличник	ТЭ.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141)	160
Прокладка	Д50.34.055	60
Прокладка	6Д50.29.018	60
Прокладка	Д100.18.032-1	60
Прокладка	Д50.06.028	60
Прокладка	Д100.34.022	50
Прокладка	Д50.06.018	60
Прокладка	Д50.01.050	63
Чехол утеплительный верхний ТЭМ2	ТЭМ2У.10.55.011	6200
Чехол утеплительный боковой ТЭМ2	ТЭМ2У.10.55.012	6500
Чехол на опору ТЭМ2	ТЭМ1.35.50.014	1000
Чехол утеплительный ТГМ4	4.10.90.010 (4.10.90.020)	6500
Калорифер	ТЭМ2.10.70.020	16000
Валик	ТЭ3.14.1295 (ТЭМ2У.35.30.102-02),(ТЭМ2.35.30.1004)	920
Валик	ТЭМ2.35.30.1003 (ТЭМ2У.35.30.102-01)	850
Валик	ТЭ3.14.1294 (ТЭМ2У.35.30.102),(ТЭМ2У.35.30.102)	850
Вкладыш МОП (ЭД118А)	Т584.62.02.00СБ (8ТХ.263.178/179)	18500
Вкладыш МОП (ЭД107)	8ТХ.112.011	13500
Стартер	ПС-У2	55000
Якорь стартера	ПС-У2	35000
Башмак горочный	87.39.00сб	800
Колодка тормозная тип М		500
Колодка тормозная тип С		180
Аккумуляторная батарея (заряженная)	32ТН-450	140000
Оболочка резинокордная	580*130	3500
Оболочка резинокордная	500*130	3500
Оболочка резинокордная	360*100	4000
Кран	395	10000
Рукав (2011 г.в.)	P17	720
Фильтр	Нарва 6-4 (АНП-6П)	245
Скоростемер (б.у.)	ЗСЛ-2М.150	25000
Скоростемер (2007 г.в.)	ЗСЛ-2М.150	40000
Скоростемер (2011 г.в.)	ЗСЛ-2М.150	45000
Вал гибкий	В124-26.00	4700
Комплект РТИ на дизель	6ЧН21/21	4700
Комплект РТИ на дизель	Д50	3500
Комплект РТИ на дизель	ЗА-6д49	13700
Комплект РТИ на дизель	7-6Д49	13700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-750	2700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-1200	2700
Поршень	Д50 (старого образца)	15000
Поршень	Д50 (нового образца)	15000
Вентиль	ВВ-1315 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-1415 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-32 (110В)	1200
Распылитель	Д50.17.101сб	750

международная специализированная выставка

СТАНКОСТРОЕНИЕ STANKOSTROENIE



15-18 октября **2012**
october

МВЦ Крокус-Экспо

при поддержке Московской Торгово-Промышленной Палаты



Современное оборудование от ведущих компаний

металлообрабатывающие станки, инструмент, автоматические линии, робототехника, комплектующие изделия, литейное производство, сварочное оборудование, обработка листового металла, лазерные технологии, измерительные приборы, программное обеспечение, деревообрабатывающее оборудование

Организатор выставки:
ООО «Райт Солюшн»



+7 (495) 988-27-68
+7 (495) 767-35-97

СТАНОЧНЫЙ ПАРК

info@stankoexpo.com
www.stankoexpo.com

www.stankoexpo.com

КОМПАНИЯ «ЭКВИТЕК»
 Тел: +7 495 755-73-15, Тел/Факс: +7 495 649-89-12
 E-MAIL: INFO@EQUITECH.RU, WEB: WWW.EQUITECH.RU

**ЭЛЕКТРОАГРЕГАТЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.
 ГЕНЕРАТОРЫ И УНИВЕРСАЛЬНЫЕ
 СВАРОЧНЫЕ АГРЕГАТЫ
 230 В 3 Ф НА ПУТЕВЫХ
 КОЛЕСАХ.**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ
 НИЗКИЕ
 ЦЕНЫ
 КАЧЕСТВО**



ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевого инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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



Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Электростанция EQG 7000 230/3	шт	55 500	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15
Электростанция EQG 5000 230/3	шт	53 450	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15
Сварочный агрегат EQW 7220 230/3	шт	76 800	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15
Сварочный агрегат Н 200-1	шт	45 000	ООО "Эквитек"	(495) 755-73-15
Рельсы РГ-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
Холодильная вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95

WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ
 РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

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

Преимуществами нашей компании являются:

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

Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

- ▶ Шпалы
- ▶ Клеммы
- ▶ Гайки
- ▶ Изоляция
- ▶ Противобугоры
- ▶ Шуруп
- ▶ Стрелочные переводы
- ▶ Переводной брус
- ▶ Рельс
- ▶ 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



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

Отгрузка в кратчайшие сроки!



г. Нижний Тагил
Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, (912) 262-19-24
www.relsy.biz
E-mail: stanmet@e-sky.ru, staneks@e-sky.ru,
stanmet@2-u.ru

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

ЛСК
**ПРЕДЛАГАЕМ
 К ПОСТАВКЕ**

- РЕЛЬСЫ • ШПАЛЫ • НАКЛАДКИ
- ПОДКЛАДКИ • ПРОТИВОУГОНЫ
- КОСТЫЛЬ • БОЛТЫ • СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ
- БРУС ПЕРЕВОДНОЙ • Ж/Д ИНСТРУМЕНТ

Тел./факс: (49234) 9-11-87, 8-920-900-96-95
 www.ooolsk.ru, ooolsk@bk.ru

Общество с ограниченной ответственностью
«Компания «ГЕРТ»

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

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVIII.
 Тел./факс: (495) 988-90-45, 978-79-58; моб.: 8-916-587-33-60.
 E-mail: gert1771@yandex.ru, www.gert-td.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Комплект скрепления APC на шпалу	комплект	585	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Ручной переводной механизм.	шт.	31 000	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Подкладка СД-50 новая	тн.	45 000	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Ж/Б Шпала Ш1 новая	шт.	1 375	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Рельсы Р50-Р65 новые	тн.	От 38 000	ООО "ЛСК+"	8(49234) 9-11-87
Рельсы Р-65, Р-50 1 гр. 12.5 м	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельсы Р-24 с/г 8 м	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Накладка 1Р-50 нов. и с/г	тн	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
АРС	компл.	договорная	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58

ООО «Модус-транзит» предлагает

ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы Р65 магистральные;
- Рельсы промышленные РП65;
- Крановые рельсы;
- Рельсы остряковые;
- Рельсы контррельсовые;
- Рельсы трамвайные;
- Рельсы Р50, Р43;
- Рельсы узкой колеи Р33, Р24, Р18;
- Накладки;
- Подкладки.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ – мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб/тн	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы Р18 8м без отв Енакиевский МЗ	38,860	267	56000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь	63,700	322	56000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	94,500	349	46500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	84,000		59500	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д11,0м ДМЗ)	27,500		59000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (м/д11,0м+20%н/д ДМЗ)	68,000		58000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д11,0м нд ДМЗ)	45,000		59000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КБ50	45,000		36000	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка ДБ5	13,400		33900	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладка КД50	25,000		36400	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55, 41-25-69



ООО "РТС" (РосТехСтрой)

Срочно распродают!

- рельсы Р65 1 и 2 группы износ от 24000 р/т
- рельсы Р65 (2012г.в.) - 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением КБ 1510 р/шт
- накладка 1Р65 - 34000 р/т;
- накладка 2Р65 с/г - 26000р/т
- шуруп путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 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, rts@mail.ru, vspn.ru

Отгрузка со склада
в г. Нижний Новгород

АСК

ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА

- Комплексные поставки материалов ВСП (Рельсы, Шпалы, Крепления)

192012, Санкт-Петербург,
пр. Обуховской Обороны д.120,
лит.З, БЦ "ВАНТ" офис. 705
Тел./факс: (812) 612-23-14/15
E-mail: info@ask-pg.ru
Сайт: http://www.ask-pg.ru/

- Строительство, реконструкция и ремонт ж.д. путей

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы Р-65, с/г, 1 группы износа	т.	25 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
РШР Р-65 на ж/б шпалы, перебранная	км.	6 700 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Рельсы Р-65, 12,5 м., новые	т.	43 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Подкладка Д-65, с/г	т.	16 000	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Строительство, монтаж/демонтаж РШР, текущ. содержание, ремонт ж/д путей	-	Договорная	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка Д65	т	38000	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

Железные дороги Урала

- СЦБ • Ремонт и продажа тепловозов
- Рельсы • шпалы • брус • костыль
- стрелочные переводы • противоугоны
- накладки • подкладки • изоляция
- жд инструмент • плиты перекрытий на ЖД переезды • искробезопасные тормозные башмаки • скрепления
- автосцепка АУК • тормозные колодки

г. Екатеринбург, тел./факс (343) 218-31-52,
mohov@k66.ru, www.teplovoy.org

Материалы
новые и с/г.

«СТРОЙПУТЬ»

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

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

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Оборудование СЦБ и связи	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	(343) 218-31-52
Материалы ВСП	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	912-656-21-36
Ремонт тепловозов	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mohov@k66.ru
Продажа и покупка тепловозов	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	www.teplovoy.org
Продажа тормозных колодок	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	(343) 218-31-52
ПРОДАЕМ	Новые маневровые тягачи на комбинированном ходу на базе трактора ХТЗ. Цена 3 500 000 рублей.			
ПРИБРЕТЕМ	Тепловозы ТГМ-4 и ТЭМ-2 в хорошем состоянии Mohov@k66.ru			
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

ПРЕСС-РЕЛИЗ ПО ИТОГАМ ВЫСТАВКИ

17 мая 2012 года, Москва

Выставка и конференция «ТрансРоссия» показала перспективы развития транспортной системы России в условиях глобальной интеграции



С 24 по 27 апреля 2012 года в Москве проходила 17-я Международная выставка и конференция по транспорту и логистике «ТрансРоссия». Организатором этого мероприятия выступила Группа компаний ITE, лидирующая на российском рынке выставочных услуг.

Второй год подряд выставка по транспорту и логистике «ТрансРоссия» и выставка MIPS/ «Охрана, безопасность и противопожарная защита» проводятся одновременно на одной площадке. Объединение выставочных мероприятий транспортной отрасли и индустрии безопасности в полной мере соответствует требованиям современности. Синергетический эффект от подобного объединения был отмечен как в прошлом, так и в этом году участниками и посетителями.

В объединённой церемонии открытия принимали участие статс-секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту Михаил Брюханов, вице-канцлер Эстонии Эеро Пярмяке, государственный секретарь Министерства сообщения Латвийской Республики Анриис Матисс, вице-министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики Арунас Штарас, первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Вадим Морозов, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексей Цыденов, депутаты Московской городской Думы Инна Святенко и Иван Новицкий, президент Ассоциации российских экспедиторов Валерий Алисейчик, президент Гильдии Экспедиторов России Семён Резер и другие официальные лица и руководители транспортных ведомств России и стран Балтии.

Приветственное слово участникам и гостям выставки от имени министра транспорта российской Федерации Игоря Левитина огласил заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов. В нём, в частности, было отмечено, что новые технологии позволяют обеспечить обновление основных фондов, эффективную работу всех видов транспорта, способствуют улучшению связей между регионами. Ориентированная в первую очередь на услуги по грузоперевозкам, выставка «ТрансРоссия» демонстрирует полный комплекс отраслевых решений – от транспортно-экспедиторского обслуживания до программного обеспечения и оборудования для обработки грузов.

От имени Комитета Государственной Думы Российской

Федерации по транспорту и от имени председателя Комитета Евгения Москвичёва участников и гостей обеих выставок приветствовал первый заместитель председателя Комитета Михаил Брюханов.

Первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Вадим Морозов в своём выступлении отметил, что за все последние годы выставка и конференция «ТрансРоссия» стала значимым событием для транспортной отрасли и для железнодорожников в частности, и поздравил присутствующих со 150-летием Российских железных дорог, которое отмечается в этом году.

В 2012 году в выставке «ТрансРоссия» принимали участие 523 компании из 29 стран мира. 11 стран - Беларусь, Бельгия, Германия, Казахстан, Латвия, Литва, Нидерланды, Украина, Финляндия, Чехия и Эстония - были представлены национальными павильонами. Впервые с отдельной экспозицией выступили порты Франции.

За 4 дня работы выставку «ТрансРоссия» посетили 15 777 уникальных посетителей из 70 регионов России и 53 зарубежных стран, из них 98% - специалисты отрасли. По данным независимой аудиторской проверки, количество посещений за время работы выставки составило 24 233. Площадь выставки составила 10 440 кв.м. нетто и 20 149 кв.м. брутто, что на 24% больше, чем в прошлом году.

Генеральным спонсором выставки «ТрансРоссия» в 2012 году стала компания «Пласке», официальным спонсором – ОАО НПК «Уралвагонзавод».

Выставку также посетил министр транспорта Латвийской Республики Айвис Ронис. Особое внимание он уделит экспозиции латвийских компаний и стенду Национальной Контейнерной Компании (ННК). ННК - лидирующий оператор контейнерных терминалов в России и СНГ, с апреля этого года развивающий логистический центр и контейнерный терминал в Рижском свободном порту - Национальный Контейнерный Терминал.

На выставке «ТрансРоссия» был подписан ряд крупных контрактов и соглашений. Крупнейшая сервисно-логистическая компания Республики Казахстан АО «Недентранссервис» подписала контракт на перевозку запчастей из Праги с завода Volkswagen в Усть-Каменогорск, на единственный в Казахстане автомобильный завод. Муниципалитет города Чунцин (Китай), компания Chine Railway

International Multimodal Company Ltd, АО «Казтранссервис», ОАО «РНД Логистика» и DB Shenger заключили контракт о создании совместного предприятия для контейнерных перевозок ноутбуков компании HP из Чунцина в Дуйсбург.

24 апреля на официальном приеме, посвященном открытию выставки и конференции «ТрансРоссия», состоялась ежегодная церемония награждения участников в следующих номинациях:

Лучший дебют среди российских компаний – Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации (Росавтодор)

Лучший дебют среди иностранных компаний – «Interporto Bologna»

Лучший стратегический партнер – «Holland Ports»

Лучшее представление экспозиции – FESCO

Лучший стенд – компания «Пласке»

Актуальность экспозиции – ОАО НПК «Уралвагонзавод»

Лучший инновационный дизайн – ОАО «Российские Железные Дороги»

Лучшее представление национальной экспозиции – Национальный Стенд Беларуси

Лучший дизайн национальной экспозиции – UBIFRANCE

Стратегическая страна-партнер – German National Group

Самый эргономичный стенд – «Порт Бронка»

Лучшее событие на стенде – Национальный стенд Эстонии, выступление Анне Вески.

Деловая программа

В этом году мероприятия 17-я международная конференция по транспорту и логистике «ТрансРоссия» прошли в более насыщенном формате 24 и 25 апреля.

24 апреля работа деловой программы началась с пленарного заседания, в ходе которого были рассмотрены вопросы международного сотрудничества в сфере транспорта, развития транспортного комплекса России и вступление России в ВТО в аспекте влияния на транспортно-логистическую отрасль. С докладами выступили руководители транспортных ведомств, отраслевых ассоциаций России и стран Восточной Европы: заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов, вице-канцлер Эстонии Эеро Пярмяе, государственный секретарь Министерства сообщения Латвийской Республики Анриис Матисс, вице-министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики Арунас Штарас, заместитель министра транспорта, строительства и морского хозяйства Республики Польша Мацей Янковски, президент НП «Гильдия Экспедиторов» Семен Резер, первый вице-президент ОАО «РНД» Вадим Морозов и другие спикеры.



Во второй половине дня прошли заседания по темам «Транспорт Балтийских стран. Взаимодействие с транспортными системами Евразийского региона» и «Развитие транспортной системы. Проекты государственно-частного партнерства в транспортной отрасли». Соорганизаторами заседаний выступили BaltMarketConsult и ФКУ «Ространс-модернизация».

25 апреля заседания конференции были посвящены морским и железнодорожным перевозкам, логистике, управлению цепями поставок, новым правилам в таможенном законодательстве и практике таможенного оформления грузов. Соорганизаторами выступили Гильдия экспедиторов России и Ассоциация Европейского Бизнеса.

25 апреля в рамках программы конференции «ТрансРоссия 2012» впервые работал новый проект – столы переговоров «Взаимодействие грузоперевозчиков и грузоотправителей». В ходе проведения переговоров грузовладельцы имели возможность напрямую, без цепочки посредников, договориться с грузоперевозчиками об осуществлении контейнерных, рефрижераторных и других перевозок. В числе грузовладельцев, принявших участие во встрече, – компании Nissan, PepsiCo, «Вимм-Билль-Данн», «Меркурий Металл Групп», «Ростсельмаш», «Бондюэль Кубань», «Альбатрос Си Фуд», DeLonghi и другие. В числе грузоперевозчиков, принявших участие в переговорах, – ОАО «Трансконтейнер», ЗАО «Локотранс», ООО «Умные машины», Transimeksa, ОАО «РНД Логистика» и другие.

26 апреля в рамках деловой программы выставки состоялся круглый стол на тему «Повышение эффективности работы частного парка грузовых вагонов на российских железных дорогах». Организатором мероприятия выступило Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) совместно с газетой «Транспорт России». В работе круглого стола приняли участие заместитель руководителя Росжелдора Владимир Чепец, вице-президент ОАО «РНД» Салман Бабаев, первый заместитель ОАО ПГК Алексей Шафранов, представители ФАС и ФСТ России, грузовладельцы, представители некоммерческих союзов и научного сообщества. Участники встречи обсудили стабилизирующие меры, направленные на организацию работы железнодорожного транспорта в новых условиях и проблемы, возникшие в ходе реформирования отрасли в части организации перевозочного процесса при вовлечении в него частного подвижного состава.

В 2013 году 18-я международная выставка и конференция «ТрансРоссия» будет проходить с 23 по 26 апреля в павильоне 75 на ВВЦ.

САМОГРУНТУЮЩИЕСЯ ПОКРЫТИЯ И ДРУГИЕ СОВРЕМЕННЫЕ КОМПЛЕКСЫ ДЛЯ ОКРАСКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Представляем Вашему вниманию новые разработки Ярославской лакокрасочной компании, современные высокотехнологичные лакокрасочные комплексы, применяемые в окраске железнодорожного подвижного состава

На сегодняшний момент ассортимент компании способен обеспечить самый требовательный спрос на качественные лакокрасочные покрытия. Компания предлагает различные комплексы в зависимости от условий использования ЛКМ, области применения окрашенных изделий, условий эксплуатации, требований к декоративным и защитным свойствам.

Есть одно общее, то что отличает любой продукт данной компании – высокий декоративный внешний вид и эффективная защита от агрессивных сред и атмосферной коррозии.

В зависимости от окрашиваемого изделия, его назначения и условий эксплуатации, требований к декоративным и стойкостным свойствам, Ярославская лакокрасочная компания готова предложить различные лакокрасочные комплексы. Вот некоторые из них:

- Серия модифицированных алкидных ЛКМ **«Яркор»** (грунтовка + эмаль), отличающаяся ускоренным временем сушки и высоким декоративным эффектом покрытия;
- Алкидно-акриловые комплексы быстросохнущих ЛКМ (грунтовки, эмали, грунт-эмали по ржавчине) серии **АС** с улучшенными антикоррозионными свойствами, применяемые в том числе при окраске изделий, подверженных коррозии;
- Комплексное лакокрасочное покрытие на основе эпоксифирной грунтовки и алкидно-уретановой эмали, характеризующееся высоким сроком службы покрытия в различных климатических зонах и высокими декоративными свойствами.
- Полиуретановые 2-х компонентные лакокрасочные материалы серии **АК** для высококачественной отделки подвижного и тягового состава. Обладают высокими декоративными свойствами (блеск, внешний вид,)



имеют широкую цветовую гамму, характеризуются повышенной твердостью, износостойкостью и длительным сроком эксплуатации покрытия (не менее 10 лет).

Одна из последних разработок специалистов компании – **алкидно-уретановая грунт-эмаль АУ-1285** – современный высокоэффективный комплекс для окраски грузового подвижного состава. Обладает высокими декоративными, защитными и эксплуатационными свойствами, обеспечивает получение лакокрасочного покрытия с длительным сроком эксплуатации при сохранении заявленных свойств, что подтверждается проведенными во ВНИИЖТ сертификационными испытаниями и выданным заключением. Грунт-эмаль АУ-1285 выпускается в соответствии с ТУ 2312-088-78179690-2012, успешно прошла испытания и опробования на ряде вагоноремонтных и вагоностроительных предприятий России, отвечает всем современным требованиям производителей и потребителей подвижного состава. **Использование грунт-эмалей АУ-1285 дает потребителю ряд неоспоримых преимуществ:**

- Сокращение затрат на окрашивание;
- Быстрое время сушки покрытия;
- Снижение трудоемкости и повышение производительности окрасочного комплекса;
- Получение высококачественного покрытия, исключение различных дефектов покрытия, связанных с многослойным нанесением.

Именно поэтому данная технология находит все большее применение при производстве и ремонте подвижного состава.



Компания реализует комплексный подход при внедрении продукта:

- Подбор комплекса лакокрасочных материалов в соответствии с требованиями потребителя и условиями применения;
- Выезд к потребителю для проведения опытных окрасочных работ;
- Выдача рекомендаций по повышению эффективности процесса окраски и подбор качественного, надежного и эффективного оборудования для нанесения ЛКМ;
- Техническое сопровождение договоров на поставку, оперативное реагирование на пожелания клиента.

О производителе:

Ярославская лакокрасочная компания – одно из крупнейших предприятий лакокрасочной отрасли России, современное многофункциональное производство по выпуску разнообразной продукции, хорошо известной и в

России и за рубежом. Среди клиентов компании – крупнейшие предприятия автомобильной промышленности, машиностроения, нефтехимической отрасли, производители железнодорожного подвижного состава и других отраслей промышленности. Стабильность качества производимой продукции, наличие собственных подразделений по разработке и испытанию лакокрасочных материалов, сертифицированная система менеджмента качества, техническое сопровождение продаж, направленное на удовлетворение требований потребителей, характеризуют данного производителя как надежного партнера и стабильного поставщика. Подробнее с ассортиментом и свойствами материалов можно ознакомиться на официальном сайте компании www.yarlk.ru.

Адрес компании:

150044, г. Ярославль, ул. Полушкина роща, д. 16

тел (4852) 73-31-23,

info@yarlk.ru, сайт: www.yarlk.ru

Наименование	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Щиток ВИЗИОН НБТ-1 Визион	224,55	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Щиток ПРЕМЬЕР 2 НН7 электросварщика	326,00	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Щиток сварщика с автоматическим затемнением НН12 CRYSTALINE -Универсал	6 852,94	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Очки газосварщика ЗНД2-Г2 АДМИРАЛ	153,52	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Очки защитные УНИВЕРСАЛ-ТИТАН	82,04	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Очки ЛЮЦЕРНА защитные	107,84	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Очки ЭТАЛОН ЗН4 защитные закрытые с непрямой вентиляцией	76,91	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Очки ПАНОРАМА ЗН11 защитные закрытые с непрямой вентиляцией	145,29	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Очки СУПЕР ПАНОРАМА ЗНГ1 защитные герметичные	297,52	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Беруши ЗМ 1100	7,60	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Беруши ЗМ 1110 со шнурком	16,68	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
Беруши ЗМ 1271 со шнурком в контейнере	89,02	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-69-19
Наушники СОМЗ-1 противозумные	111,97	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-38-80
Наушники СОМЗ-3 противозумные	135,69	ЗАО "Энерси"	(3412) 37-98-18
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



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 ЗМ 8101
- респиратор ЗМ 8102
- респиратор ЗМ 8812
- респиратор ЗМ 8822
- респиратор ЗМ 9312
- респиратор ЗМ 9322
- респиратор ЗМ 9332
- респиратор ЗМ 9914
- полумаска ЗМ 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

Пост-релиз

Выставки «ЭлектроТранс 2012»**В Москве прошли выставки по городскому общественному транспорту****С 14 по 16 мая 2012 года в Москве на ВВЦ прошли одновременно международная выставка технологий, продукции и услуг для предприятий городского электротранспорта «ЭлектроТранс 2012» и выставка перспективных автобусов для городского общественного транспорта CityBus-2012.**

Выставка «ЭлектроТранс» была организована Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Городской электрический транспорт» (ОООР «ГЭТ») и Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта при поддержке и участии Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту, Министерства транспорта РФ, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, ГУП «Мосгортранс», общественного движения «Город и транспорт», Международной ассоциации «Метро».

В выставки со стендом приняли участие 65 компаний и более 50 предприятий выступали в насыщенной деловой программе. В экспозиции участвовали ведущие производители подвижного состава: «УНВЗ», «Белкоммунмаш», «ТРОЛЗА», «Башкирский троллейбусный завод», «Уралтрансмаш», PESA (Польша), московские заводы «ТРЗ» и «СВАРЗ» (на едином стенде ГУП «Мосгортранс»), а также производители оборудования, систем, комплектующих для метро и наземного городского транспорта из России, Белоруссии, Украины, Голландии, Бельгии, Германии, Польши, Чехии. Компания «ЯАРК-Механическое производство», г.Ярославль, выступило спонсором экспозиции «ЭлектроТранс». Общее количество посетителей составило около 2000 специалистов.



Городским общественным транспортом пользуется в нашей стране 85% населения. Основная цель мероприятия - привлечь внимание городских властей на необходимость развития современного и экологичного вида транспорта - электротранспорта, способного в короткие сроки радикально улучшить транспортную обстановку в городах России. Поэтому в рамках конференции «Электротранспорт – здоровая альтернатива для российских городов!» была представлена Стратегия развития городского электротранспорта, предполагающая принятие закона с четкими едиными нормативами качества транспортного обслуживания городского населения, закрепление принципа научной обоснованности развития транспортной инфраструктуры агломераций и ответственности местных властей за соответствие уровня развития транспорта современным требованиям.

В рамках деловой программы также состоялись круглые столы по законодательным вопросам реформирования городского транспорта, новой схеме отношений сторон в процессе перевозок, по проблемам метростроения, перспективам рынка ав-



тобусной техники, опыту развития общественного транспорта в России и других странах, системам автоведения, транспортной светотехнике, вопросам обеспечения безопасности пассажиров и др. 16 мая при содействии ГУП «Мосгортранс» были организованы технические визиты в энергодиспетчерский центр ГУП «Мосгортранс», на заводы СВАРЗ и ТРЗ и Московскую монорельсовую систему (ММТС).

Выставка CityBus-2012 собрала перспективные транспортные средства для городского общественного автотранспорта: автобусы MAN A78, низкопольный A26 (премьера в Москве!), «Богдан» A30212, автобус с гибридным приводом «Богдан» A70522, совместный проект с российской фирмой «Русэлпром» (мировая премьера!), также автобусы A20111 (городской) и Богдан A20211 (пригородный). Наибольшее количество голосов посетителей с вручением приза «CityBus! Москва 2012» собрал белорусский автобус с гибридным приводом А-420. Новая машина УН «Белкоммунмаш» впервые была показана в Москве и порадовала специалистов целым рядом технологических новинок, а пассажиров комфортным салоном с низким уровнем пола.

На стендах выставки CityBus была представлена шинная продукция ведущих производителей – «Автошина», «Континентал Тайрс», TrekTure, системы смазки, механические комплектующие.

Кульминационным событием выставок стало награждение самых достойных предприятий общественного транспорта международной транспортной премией «Золотая Колесница». Тройку золоченых лошадей увезли с собой предприятия электротранспорта из Ижевска, Нижнекамска, Калуги, Тулы, Немерово, метрополитены городов Харькова и Алма-Аты, автотранспортное предприятие из Красноярск. Также путевку в жизнь получили новые разработки 7 компаний – участников экспозиции, получившие дипломы конкурса перспективных разработок «Зеленый Свет 2012».

Выставки «ЭлектроТранс» и CityBus являются ключевыми событиями в отрасли «городской общественный транспорт», площадкой для обсуждения инициатив по развитию транспортных систем, обмена опытом и технологиями, заключения деловых контрактов. Следующий форум пройдет через год, 14-16 мая 2013 года.

Веб-сайт выставки: <http://www.electrotrans-expo.ru>.

Оргкомитет форума: (495) 287-4412, 276-29-90

<< СВ ИНВЕСТ >> 141700, М.О., г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, д.4, офис 115
 Тел: (916) 170-11-10, (498) 744-67-39. E-mail: vysidorov@yandex.ru
<http://www.sfinvest.biz/>, <http://kcfinvest.pf/>

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

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

Группа компаний ООО "Хабаровскстеклотара", ООО "Хабаровсктранстерминал"
 680000, Россия, г. Хабаровск, ул. Истомина, д. 23, 1 этаж. Тел. (4212) 23-75-57, 23-79-86, e-mail: Train@khabtt.ru

Компания ООО "ХТТ" занимается перевозкой бутылки стеклянной пивной, а так же боя стеклянного в пределах различных дорог ОАО "РЖД", привлекая для этого собственные или арендованные крытые вагоны, полувагоны, контейнера (платформы), автомобили.



Перевозка боя стеклянного (груз 1 класса), ПС - полувагоны люковые.		
Станции отправления	Станции назначения	Объем (вагонов в месяц)
Магнитогорск-Грузовой	Станции ОАО «РЖД»	2-4
Перевозка бутылки стеклянной пивной (груз 2 класса), ПС - крытый вагон, 138-158 куб.		
Станции отправления	Станции назначения	Объем (вагонов в месяц)
ст. Ная (г. Иркутск)	ст. Хабаровск 1, 2	3-4
ст. Новые Полянки	ст. Хабаровск 1	15-20
Перевозка бутылки стеклянной пивной (груз 2 класса), ПС - 40ф контейнера.		
Станции отправления	Станции назначения	Объем (контейнеров в месяц)
г. Новочеркасск	Красная Речка (ДВЖД)	30
ст. Локомотивстрой	ст. Хабаровск 1	5-10
Перевозка бутылки стеклянной, автомобили фрэంచి 96-110 куб., 10-15- тонники.		
Пункт отправления	Пункт назначения	Объем (авто в месяц)
г. Артем	г. Хабаровск	6-8
г. Комсомольск	г. Хабаровск	2-3

МЕТАПРОМ.RU -
 КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



Итоги конференции «Системы мониторинга и управления как средство повышения эффективности и безопасности использования автотранспорта коммерческих и муниципальных предприятий»

14 мая 2012 г. в Москве на ВВЦ состоялась конференция «Системы мониторинга и управления как средство повышения эффективности и безопасности использования автотранспорта коммерческих и муниципальных предприятий», событие состоялось в рамках главного ежегодного события «Форум по спутниковой навигации» и деловой программы 6-й российской специализированной выставки по электронике и информационным технологиям для транспорта и транспортных коммуникаций «Электроника-Транспорт 2012».

Основной целью конференции стало обсуждение актуальных проблем и новейших достижений в области создания, внедрения и эксплуатации систем мониторинга и управления автотранспортом компаний, работающих в различных отраслях российской экономики, а также муниципальным транспортом, обеспечивающим различные потребности населения, включая пассажирский транспорт, службы реагирования в чрезвычайных ситуациях и службы ЖНХ. Особое внимание на конференции было уделено использованию спутниковых (в первую очередь, отечественных) навигационных технологий и оборудования.

Модератор конференции Миронов Платон Кириллович - Руководитель проекта ОАО «НИС» выступил с докладом на тему «АСДУ-НГПТ. Автоматизированная система диспетчерского управления наземным городским пассажирским транспортом города Москвы на базе ГЛОНАСС». В своем докладе Платон Кириллович отметил основные проблемы, связанные с качеством работы НГПТ, выделил причины, не позволяющие применить существующие в мировой практике аналогичные технические решения, представил законодательные акты, обосновывающие выполнение работ. В докладе, так же был рассмотрен предлагаемый комплекс действий по созданию системы, описаны используемые аппаратные решения, представлены разработанная ОАО «НИС» архитектура АСДУ-НГПТ, состав системы и функции подсистем.

Серию докладов открыл Казаков Павел Александрович - начальник сектора взаимодействия с инновационными структурами Российской корпорации ракетно-космического приборостроения и информационных систем (ОАО «Российские космические системы») с докладом «Возможности Учебного центра ГЛОНАСС в подготовке специалистов по мониторингу автотранспорта». Он отметил, что спутниковые технологии являются одним из главных инструментов модернизации транспортной отрасли. Их массовое применение предусматривается, прежде всего, в сфере навигации и мониторинга транспорта. Однако существующая в стране система подготовки кадров не готова обеспечить данное направление специалистами. ОАО



«Российские космические системы» — головная организация по системе ГЛОНАСС и использованию данных дистанционного зондирования Земли, создаёт систему опережающей целевой подготовки специалистов по применению спутниковых технологий. Ключевым элементом этой системы является Учебный центр ГЛОНАСС (УЦ), созданный и оснащённый в рамках Федеральной целевой программы «Глобальная навигационная система». УЦ уже в настоящее время готов обеспечить непрерывную подготовку специалистов по мониторингу транспорта в соответствии с тенденциями развития транспортной отрасли.

С общим докладом «Платформа Windows Embedded для создания решений для транспорта. На примере решений от компаний АйТи и AXONIM Devices» выступила компания «Кварта Технологии» совместно со своими партнерами, компанией «AXONIM Devices» и компанией ООО «Передовые системы самообслуживания» (ГН АйТи). В докладе была представлена компонентная платформа Windows Embedded, позволяющая в сжатые сроки создать защищенные и надежные решения самого широкого профиля – от контроллеров и камер видеонаблюдения до платежных киосков и информационных панелей с поддержкой существующих приложений.

Руководитель департамента систем контроля перевозок опасных и специальных грузов ГН «М2М телематика» - Полторацкий Сергей Евгеньевич в докладе «Создание систем дистанционного контроля перевозок пассажиров и опасных грузов



с применением технологий ГЛОНАСС» рассмотрел актуальные вопросы навигационных технологий ГЛОНАСС/GPS, а также проблемные вопросы использования навигационных технологий ГЛОНАСС/GPS в интересах автоматизации контрольно-надзорных функций региональных органов исполнительной власти и подразделений и Ространснадзора в сфере перевозок опасных грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

В рамках отдельного доклада «Infinity Taxi X – инновационное решение для автоматизации служб такси», Ромашин Максим Васильевич - руководитель компании «ИнтелТелеком Софт» рассказал о новой версии отраслевого решения для автоматизации диспетчерских служб такси и транспортных компаний - Infinity TAXI X.

В конференции приняли участие представители государственных ведомств, руководители и специалисты транспортных организаций, представители проектных и научно-исследовательских транспортных организаций Российской Федерации.

Пресс-служба компании «Профессиональные конференции»

Посохова Татьяна

тел./факс: +7 (495) 66 324 66

e-mail: posokhova@proconf.ru

Андрей Гурьев

И какие же русские не любили быстрой езды?

История обреченного проекта

Книга первого заместителя главного редактора газеты "Гудок" и журнала "РЖД-Партнер", доцента кафедры истории ПГУПС, кандидата исторических наук Андрея Ипполитовича Гурьева в живом публицистическом жанре рассказывает о полной драматизма истории проекта строительства Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва и ее участниках, их качествах, мотивах действий или же, наоборот, бездействий. Автор, работавший в 1990-ые годы руководителем пресс-службы Октябрьской железной дороги и являвшийся непосредственным свидетелем событий, ставит себе цель показать, как все было на самом деле, развеяв целый ряд мифов, сложившихся вокруг проекта в те и последующие годы. Книга основана на документальных источниках, а также свидетельствах непосредственных героев этой эпопеи и призвана помочь широкому кругу читателей разобраться в сути вопроса, поскольку планы строительства ВСМ в России сегодня утверждены в государственных стратегических документах и обретают свое второе дыхание.

Продолжение, начало в № 5 (20)

В другом номере газеты читаем, что 25 апреля президент ОАО РЖД Геннадий Фадеев поставил задачу переноса ряда пассажирских поездов с линии Санкт-Петербург–Москва на параллельные ходы. Часть из них пойдет через Сонково и Будогощь, часть — через Ржев и Великие Луки. При этом ряд станций придется закрыть для грузовой работы, а Сонково может стать большой пассажирской станцией. В заметке отмечалось, что остается много вопросов, на которые никто не дает ответов. Например, сколько путей модернизировать под высокоскоростное движение — один или два? Кажется, со стороны Москвы количество путей до Крюково увеличат до четырех, а на участке до Клина — до трех. Дополнительные пути необходимо проложить и со стороны Санкт-Петербурга. Но никто пока не знает, до какой станции нужно продлить трехпутку — до Тосно или до Любани? Газета, в частности, писала: «Мимо Тосно высокоскоростные поезда будут проноситься со скоростью 200 км в час. При этом могут возникать сильные воздушные завихрения, опасные для стоящих на платформах пассажиров. Поэтому необходимо решать и новые вопросы безопасности. Возможно, будет принято решение, используемое на ряде станций Санкт-Петербургского метрополитена: защитная стена с раздвижными створками напротив дверей вагонов. Есть еще важный нюанс, связанный с электричками. Нужно так увязать движение пригородных и дальних поездов, чтобы они не мешали друг другу. Для этого планируется организация движения скоростных электричек, способных двигаться со скоростями до 160 километров в час». Трудно сказать, когда именно ситуация переросла бы в очевидное техническое и политическое фиаско, но к лету 2005 года в соответствующих инстанциях созрело кадровое решение. 14 июня 2005 года Геннадий Фадеев был отправлен в отставку, а президентом ОАО РЖД был назначен первый вице-президент Владимир Якунин. Став во главе компании, он практически сразу приостановил проект организации высокоскоростного движения на ОЖД.

28 июля на пресс-конференции в Санкт-Петербурге после совещания по развитию транспортной системы Северо-Запада РФ Якунин в частности заявил: «Высокоскоростное движение — это безусловный фактор технологического развития железных дорог во всех странах. Он с неизбежностью придет и к нам, и мы будем делать все от нас зависящее для того, чтобы он пришел. Другое дело — как мы это сделаем? Мы это сделаем по уму, на основании экономически обоснованных расчетов и технологически обоснованных решений. Мы сейчас исходим из того, что в ближайшее время будут окончательно доработаны наши технические

задания по этому проекту. Мы исходим из необходимости реализации проекта скоростного движения на линии Санкт-Петербург–Москва поэтапно.

То есть доведение скорости поездов до 250 км в час может быть реализовано с учетом некоторой модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры. Что же касается высокоскоростного движения со скоростью 250–350 км в час, то по этому поводу будут проведены соответствующие научные изыскания, даны экспертные оценки, и тогда мы совместно с руководящими министерствами и ведомствами будем вырабатывать окончательную конфигурацию этих проектов». А в августе того же года в одном из интервью Якунин сказал: «Своевременность, этапность реализации тех или иных проектов, а также партнерство с теми или иными компаниями должны строиться на основании глубокого анализа. К сожалению, ряд решений, которые были прежде продекларированы, не основывались на таком подходе». То есть Якунин однозначно признал, что проект Фадеева являлся попросту авантюрой, которая делается не «по уму» и без должной технической проработки. В сентябре 2005 года Валентин Гапанович на вопрос автора: что же теперь будет со скоростями 300 км в час и выше, ответил: «Ну, откровенно говоря, скорость в 300 км мы в этот проект, исходя прежде всего из-за системы энергоснабжения, и не закладывали, а 250 — да. Сегодня мы еще раз проверяем правильность ранее выбранных подходов и после этого будем принимать решения. Но то, что сегодняшние скорости до 200 км в час будут наращиваться — это несомненно. Вопрос состоит в том — какими темпами. При этом, разумеется, совершенно не исключается и тот вариант, за который высказывается Минтранс, — то есть строительство специализированной ВСМ. Здесь же, на Октябрьской дороге, мы реально можем поставить задачу достичь времени пребывания в пути 3 часа 55 минут за год-полтора».

По крайней мере ни о каких 300 км в час даже для красного словца речь уже не шла. «Нет ни одного железнодорожника, который сегодня говорит о возможности запустить движение со скоростями свыше 250 км в час на участке Москва–Петербург. Проект серьезно пересматривается. Скорости свыше 250 км/ч требуют выделенной линии, и без финансовой поддержки со стороны государства такой проект нежизнеспособен», — отмечал в это время Якунин.

Параллельно происходили некоторые переосмысления и в вопросе производства поездов ICE совместно с «Сименсом». «Мы ранее заключили договор на разработку эскизного проекта, по которому уже заплатили 20 млн евро. Но лично я бы никогда такой договор не пропустил. Потому что компания по нему не получает собственности на техническую докумен-



тацию. Сейчас мы работаем над внесением изменений в Соглашение. Немцы пообещали подготовить новый вариант до 30 сентября», — комментировал ситуацию глава ОАО РЖД.

Немцы, разумеется, были крайне недовольны. Пресс-секретарь профильного подразделения «Сименса» Дирк Эрат даже назвал подобные заявления «спекуляцией одной из сторон сделки», сказав: «Наше сотрудничество основано на Договоре о разработке высокоскоростного поезда. По его выполнению нашей целью является заключение Договора о поставке. До тех пор, пока он не будет подписан, мы не можем ничего комментировать. Но в любом случае речь не идет о том, что завтра мы соберем все документы в папку и они полетят в Москву. Мне неизвестно, чтобы срок 30 сентября был где-то как-то закреплён».

Однако новое руководство ОАО РЖД теперь уже давало понять, что «Сименс» — не единственный возможный партнер компании. «Я хочу возобновить сотрудничество с Финскими железными дорогами. Еще три года назад, когда мы обсуждали проект скоростного движения Петербург–Хельсинки, я высказал идею создания СП — финны в него могли бы внести свой скоростной поезд Pendolino, а РЖД адекватные по стоимости активы. Этот поезд адаптирован к зимним условиям эксплуатации и нашей колее. Сейчас мы получили информацию, что финская сторона готова вернуться к этой теме. В Pendolino нужно доработать только ряд систем безопасности. Это решаемая проблема», — заявил Якунин.

23 сентября делегация ОАО РЖД во главе с президентом посетила Италию, где приняла участие в поезде на высокоскоростном поезде по маршруту Рим–Флоренция, побывала на предприятиях компаний «Ансальдобреда» и «Альстом», а также объектах строительства высокоскоростной железнодорожной линии Турин–Новара. «Мы сегодня продолжаем оценивать возможности и рассматривать варианты реализации проекта по увеличению скорости движения пассажирских поездов между Москвой и Санкт-Петербургом до 250 км/ч. Целью проекта является увеличение доходов компании за счет привлечения дополнительного пассажиропотока», — комментировал ситуацию Якунин.

Однако выбор был сделан все-таки в пользу «Сименса». 25 ноября 2005 года в Москве президент ОАО РЖД Владимир Якунин и член центрального правления «Сименс АГ» Руди Лампрехт подписали стратегический пятилетний Меморандум о сотрудничестве в области разработки, эксплуатации и технического обслуживания оборудования и подвижного состава железных дорог и подготовке технических решений по различным проектам. А несколько позже, 18 мая 2006 года в г. Сочи в рамках международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» Якунин и президент подразделения «Транспортная техника» компании «Сименс» Ханс Шаберт подписали контракт о поставке высокоскоростных электропоездов стоимостью 276 млн евро.

Согласно этому договору, ОАО РЖД покупало 8 электропоездов Velaro RUS, произведенных на заводах Германии, поскольку, как сообщалось, это экономически выгоднее для обеих сторон. Заказанные поезда были рассчитаны на скорость 250 километров в час с возможностью ее увеличения до 330 км/ч после незначительной модернизации. В ноябре 2008 года первый Velaro RUS («Сапсан») прибыл в Санкт-Петербург для ходовых испытаний. Через год предполагалось запустить его в графиковую эксплуатацию.

Спустя три года после отставки Фадеева автор спросил его, действительно ли он верил в реальность планов по ор-

ганизации на действующей линии движения со скоростью 250–300 км в час? По мере развития диалога на эту тему Геннадий Матвеевич все более волновался, а под конец явно не смог скрыть того, что в его душе по этому поводу навсегда засела глубочайшая обида. На то, что он волею интриг оказался практически обманутым. Вот эта часть беседы автора с Фадеевым, состоявшейся в августе 2008 года.

— Геннадий Матвеевич, Вы и сегодня считаете, что Ваш план был вполне правильный и выполнимый?

— А что же, я, по-вашему, блефовал, что ли?! Да, я предлагал реальную модель. И Вы могли бы сегодня приехать ко мне на эту встречу из Питера уже на высокоскоростном поезде, если бы не было перечеркнуто то великолепное государственное решение, которое в 2005 году приняли в Германии и где было записано, что в первом квартале 2008 года мы уже должны поставить российский высокоскоростной поезд на рельсы Москва–Санкт-Петербург. Подчеркиваю, это была великолепная встреча двух лидеров: Путин, Шредер, 400 журналистов — и мы говорили, что это должен быть российский поезд. И когда мы подписали это соглашение, я знаю, что «Сименс» очень заперевживал, ему надо было провести очень большую работу по реорганизации. Они же здесь у нас все изучили. На каких предприятиях, с кем надо объединяться, какими силами создавать и так далее. Да, там много решений в первом поезде вышло бы оттуда готовых, а остальное — нарабатывалось. А сегодня я вашей братии журналистской делаю большой упрек — а чего же вы замолчали, а почему вы не проревизовали мои слова, сказанные в ответ западному корреспонденту в присутствии двух президентов? Он меня там спросил: «Господин Фадеев, а Вы не ошибаетесь, что успеете за три года сделать поезд»? Я сделал маленькую паузу, подумал и сказал: «Если мне не помешают, сделаем быстрее». Это вызвало огромное оживление в зале и в президиуме.

— То есть Вы уже тогда намекнули, что Вам могут помешать?

— Я не намекал, а я знал этих оппонентов. Знаете, такие контракты — они же много стоят, но только не для Фадеева. Представить себе, что потом заплатить 1,5 млрд евро за восемь поездов Вилара! Да что же это? И я сегодня абсолютно уверен: да, по этой инфраструктуре пойдут зарубежные поезда. Но нам только этого и не хватало.

— А Вы и сейчас уверены, что и инфраструктуру под высокоскоростное движение подготовили бы?

— Вы в курсе или не в курсе, что в то время сотни ученых сели за парты за разработки технических параметров?! Каждый метр, каждый километр линии Санкт-Петербург–Москва был взят за разработку по принципу: что надо здесь сделать, как надо сделать, чем надо сделать и так далее. Мне Беседин Иван в то время говорил, дескать, Геннадий Матвеевич, Вы зайдите, посмотрите, какой настрой, люди жаждут, ученые — они же много знают, много разрабатывали, что-то писали и вот вдруг — им реально оплачена работа, причем она же подконтрольна и т. д.

— И Вы считаете, что можно было, как Вы первоначально говорили, за 2 часа 40 минут доехать? Это же на многих участках нужно было под 300 км в час разгоняться.

— Реально надо было ехать 200 км в час. Вы поделите 650 на 200 — это получается три часа с чем-то, с копейками. Вот три часа для линии Санкт-Петербург–Москва и надо. Ну, лучше, конечно, 2 часа 59 минут. Но если и 3 часа 17 минут из

центра в центр приехать, от метро до метро — это решение вопроса. В 2008 году можно было бы ехать уже на многих участках свыше 250. 300 — пока нет. Там же вопрос на вопросе, понимаете, вопрос на вопросе. Это же, например, энергоснабжение, новый принцип подвески контактного провода. У нас сегодня КС-200 еще не везде стоит. А это 250.

— То есть Вы все-таки действительно убеждены, что все запланированное было реально.

— А почему бы Вам вопрос не задать так: а на чем Вы базировались, почему у Вас такая уверенность была? Было ли это Ваше личное, или коллегиальное решение? Вы с кем-то совместно это решили? То есть, на какой базе Вы стояли, принимая это решение? Или Вы можете спросить в личном плане: вот, дескать, Геннадий Матвеевич, мы проследили Вашу биографию, где Вы работали, и знаем, что вот это Вы в своей жизни могли, а это — не могли. И поэтому спрашиваем: почему это Вы подумали, что на сей раз смогли бы? Вот если бы Вы меня уличили таким образом, показали бы на примерах моей жизни, что мне это заведомо не суметь было сделать, тогда я бы, наверное, признал, что да, действительно слухавил. Но нет, я был убежден, что прав. У меня же перед глазами все перегоны этой линии как живые стоят. Все перегоны. Да и немцы, проехав на нашем ЭР-200, сказали, что лучшего в мире полигона для высокоскоростного движения просто нет. Какой смысл было строить планы по новой ВСМ в тех условиях, в которых мы оказались, и сочинять миф, что у нас много денег? Это миф, их много не бывает. разумное их направление на какие-то цели вполне возможно. Вообще говоря, когда кто-то заявляет, что вот эту линию надо опять отдать для грузового движения и тогда, дескать, кружность ликвидировать, тут, конечно, ничего нового нет. Много ума не надо, чтобы такую линию, куда столько уже вложено, дать под грузовое движение и расколошматить ее через два года. Наоборот, надо убирать из Санкт-Петербурга сортировочные станции, они же в центре города стоят! Кошмарные площади, стоимость земли какая! Дешевле вынести переработку грузопотоков, они не нужны там, поскольку это грузы не для города. Вычистить, обойти, расположить сортировку до Санкт-Петербурга, где-то, скажем, в Волховстрое. И раньше такие проработки были. Вот что надо делать, а Петербург отдать пассажирскому комплексу. Сделать действующую дорогу пассажирской — вот это ведущая идея для линии Санкт-Петербург–Москва. И тем более, что касается юга, то строить туда отдельную скоростную линию — это мало не покажется. Гигантские суммы. И то, что с моим проектом мы пережили траурный день, ну что ж, в жизни страны всякое бывает.

— Ну, это понятно...

— Одну секунду, что Вам понятно-то? Что создали в РЖД теперь уже акционерное общество «Скоростные магистрали», вошли туда с одним миллионом рублей уставного капитала и тремя работниками? И вот они сегодня будут реанимировать все то, что там до них похоронили, закопали? Что этим занимаются такие великие ученые, которые вообще к железнодорожному транспорту никакого отношения не имеют? И вот якобы все что-то делается... Вот это, что ли, понятно-то?

— Геннадий Матвеевич, а как так получилось, что в 2004 — первой половине 2005 года Правительство как бы поддерживало оба проекта — и строительство ВСМ, и реконструкцию действующей линии? Это же все-таки некое противоречие.

— А что вообще можно сказать про людей, которые тебе обещали — и не сделали? Про тех, которые успехов в жизни не своими мозолями достигают. А вот мне нигде появиться не стыдно, будь то Дальний Восток, Север или Калининград — и везде меня сразу узнают, подходят, здороваются, приветствуют. Для меня это всегда было самой высокой оценкой в жизни. А почему меня все знают? Я думаю, потому, что где бы я ни работал, я все делал для человека и всегда говорил правду. Вот — правда, правда и правда. Я всю страну прошел, жизнь прожил и нигде не наврал. Поэтому, отвечая на Ваш вопрос, я еще раз вспоминаю слово в слово то, что говорил в Ганновере. И в своей книге я так и написал: «На вопрос “А вы сделаете?” я ответил: “Сделаю, если не помешают”». А дальше написал: помешали.

— А Вы в данном случае что конкретно все-таки имеете в виду?

— А то, что вот были соглашения — и как будто этого не было. И вопроса мне никто не задал, дескать, прокомментируйте, пожалуйста, Вы что, ошиблись или тут что-то не так? Вот и все. Нет вопроса.

— Было сказано на официальном уровне, что принимались непродуманные технические решения. Я вот Вам тоже «слово в слово» говорю.

— Это можно было бы принять, если бы так сказал вышестоящий по отношению ко мне. Премьер или на Правительстве сказали. Это бывает, что допущена непродуманность. Вот Николай Емельянович ратовал в свое время за то, что надо строить мост на Сахалин. Он же выступил на Правительстве, подробно остановился на своих предложениях и сказал так, что вот это, дескать, проверка вас тут на вшивость, кто вы такие и насколько вы зря здесь сидите. Он вошел в эту тему и в эту роль, почувствовал, что надо туда строить мост. Но ему сказали, что это ошибка. И не только здесь в Москве сказали, а и там, где он пытался строить, в Хабаровском крае были категорически против. Я к чему это говорю — да, бывают ошибки. Но у меня же никто не нашел ошибок! И я же не один принимал это решение. Коллегия принимала! И я их пофамильно Вам могу назвать — и тот же Беседин, и Липидус, и Гапанович и другие, — они же упивались, что наконец-то, вот настоящее дело. Все те люди. Я никого не заставлял, боже упаси. Берем какое-то техническое решение, тот или иной узелок — его же всегда кто-то где-то разбирал, кто-то «да» сказал или особое мнение имел, но это же коллективная работа специалистов. Мы определяли шаги: первый шаг, второй и так далее. Экономисты, финансисты, технари и т. д. А если говорить конкретно о поезде, то ведь ответственность брала на себя та сторона за выполнение контракта. Причем на условиях российских. Я не покупал у них поезд, я его создавал вместе с ними. Я делал правильно.

— Мне все-таки не совсем понятна логика поведения в этом деле причастных. Президент страны поддержал тот контракт, который вы подписывали в Ганновере. Значит, была заранее проведена большая работа...

— Ну, о чем Вы говорите! Прежде чем вынести этот вопрос на встречу двух глав государств, в МИДе, в Минэкономике, в Минтрансе, в Правительстве — все это прошло.

— То есть все было проговорено, продумано, согласовано...

— Да, да, да.

— Ну а потом — вдруг все это как-то без особых проблем нивелировалось. Мне это не совсем понятно. Видимо, и Вам тоже.

— Нет, а мне понятно. Мне очень понятно. Я же сказал, что это — очень дорогой проект. Он очень дорого стоит. Больше я Вам к этому ничего не добавлю. Я все сказал.

— Но если поддержал президент страны...

— А президент что, должен отвечать за каждый наш шаг, что ли? Он поддержал идею. Он поддержал направление.

— Но потом скорректировал свою позицию.

— Значит, ему изложили другую точку зрения. Наверное, так, я же не знаю! Это уже вопрос к президенту. Почему Вы его ему не зададите? Президенту или премьеру задайте. Или министру транспорта. Вот у нас и жизнь поэтому такая. А почему? Потому что вот эти смены, непостоянство, не продуманность. Если мы вчера приняли решение, то завтра оно будет отменено, не глядя на то, что там стояли главы двух государств. Я вот, конечно, этого действительно не понимаю, это не укладывается в моем понимании жизни. И я Вам скажу, что я об этом президенту сказал. Он много для меня сделал, я его уважаю, но я ему сказал про это.

Нельзя этого не делать

В марте 2004 года Игоря Левитина назначили министром транспорта РФ, и уже 11 июня, выступая на заседании правления ОАО РЖД, он заявил буквально следующее: «Я все-таки думаю, надо вернуться к скоростному движению от Хельсинки не только до Санкт-Петербурга, но и до Москвы. Мы сегодня рассматриваем вопрос строительства платной автомобильной дороги от Москвы до Хельсинки и я думаю, что если в этом коридоре пойдет хорошая автомобильная дорога, то рядом с ней должна быть и Высокоскоростная железная дорога из Москвы».

Чуть позднее в большом концептуальном интервью, данном журналу «РЖД-Партнер», Левитин так пояснил свою позицию: «Вы можете видеть, что в кабинете у министра появились изображения высокоскоростных поездов. Раньше их тут не было. Вот японские поезда, а вот — на магнитной подвеске, 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! Накаля-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 долларов! Тогда мы говорили: кто же такую цену сможет заплатить? А сегодня уже 100 долларов готовы платить, но высокоскоростного поезда так и не появилось. Поэтому наша задача состоит в чем? На той земле, которая была отведена под проект ОАО «Высокоскоростные магистрали» (а это пред-

приятие, где государству принадлежит более 80 процентов акций), мы хотим создать коридор, где пройдут новая автомобильная дорога Москва–Санкт-Петербург (и далее на Хельсинки), а рядом — Высокоскоростная железная дорога. Сами мы ее не осилим. Но у нас есть сегодня 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. В создании Высокоскоростной дороги и подвижного состава для нее будет принимать активное участие и ОАО 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». Что же касается вопросов финансирования строительства ВСМ, то Левитин заявил: «Прежде всего мы ориентируемся на западных инвесторов». То есть нужно четко констатировать, что если по подвижному составу Левитин был в целом согласен с планами Фадеева делать его совместно с «Сименсом», то относительно самой магистрали придерживался иного мнения. Фадеев выступал за модернизацию главного хода Октябрьской железной дороги, а Левитин хотел строить специализированную ВСМ. В одном из последующих интервью автор специально задал Игорю Евгеньевичу уточняющий вопрос: «В июне прошлого года Вы объявили о необходимости строительства новой Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва. А в декабре ОАО РЖД выдвинуло проект организации высокоскоростного движения на действующей линии между столицами. Нет ли здесь противоречия?» Левитин ответил: «Это две совершенно разные темы. Есть железная дорога существующая, а я говорил о новой линии — Высокоскоростной железной дороге, где скорость движения поездов от 300 км в час и выше. На существующей линии, даже при условии ее реконструкции, мы такой скорости добиться не сможем. Сейчас ОАО РЖД совместно с «Сименсом» работает над созданием высокоскоростного поезда и занимается проектом реконструкции линии Санкт-Петербург–Москва. У ОАО РЖД есть своя позиция по скоростям движения и по этой концепции в целом. Когда мы увидим бизнес-план — сколько будут стоить создание подвижного состава и модернизация существующей инфраструктуры, — тогда и будем принимать комплексное решение. Высокоскоростная железная дорога — это кардинально новая идеология перевозок, строится на совершенно других принципах работы. Это новые технологии, которых в России пока, к сожалению, нет. Думаю, здесь можно было бы использовать те механизмы, которые недавно обсуждались на заседании Правительства. Я имею в виду создание особых экономических зон, где будут сформированы условия для развития новых технологий».

Такая позиция министра транспорта вызвала к новой жизни устремления всех ранее причастных к ВСМ. «Строительство Высокоскоростной магистрали ВСМ Москва–Санкт-Петербург будет продолжено, и его никто не отменял», — заявил, например, 7 июля 2004 г. на совещании в Смольном председатель Комитета по инвестициям и стратегическим проектам Максим Соколов. «Мы намерены занимать достаточно последовательную и даже жесткую позицию в вопросе продолжения строительства магистрали», — подтверждала губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко.

В самом ОАО ВСМ летом 2004 года также царил достаточное оживление. В середине июля автор в кулуарах одного из транспортных круглых столов спросил у Владимира

Тулаева: «Для всех явилось достаточной неожиданностью то, что Левитин опять поднял вопрос о ВСМ. Или мы все неправильно поняли его слова?» Глава РАО ВСМ ответил: «Я убежден, что вы все правильно поняли, потому что сама объективная ситуация, которая сегодня складывается на транспорте, говорит о том, что строительство ВСМ Санкт-Петербург–Москва не то что является делом своевременным, а уже даже время упущено».

На вопрос, можно ли утверждать, что теперь для проекта начинается новая жизнь, Тулаев сказал: «А она ни на одну секунду и не кончалась. Мы все время вели эту работу. Продолжали работать над ТЭО и его корректировкой, над нормативной базой, проектированием первого участка, над созданием поезда “Сокол”. Кто-нибудь скажет, что мы хотя бы на один день остановились и не реализовывали проект? Никто так сказать не сможет. А то, что сегодня надо ускорить движение в сторону начала реального строительства, так это, я думаю, стало очевидным для руководства страны, когда к управлению пришли люди, очень хорошо понимающие государственные экономические интересы».

Один из следующих вопросов был таким: «Не секрет, что МПС и затем ОАО РЖД в целом негативно относились к проекту ВСМ. Как можно преодолеть этот негатив?» Тулаев сказал: «А просто жизнь все расставляет по своим местам. Если ОАО РЖД говорит о том, что “Сокол” не нужен, то на чем же тогда будут ездить пассажиры? На ЭР-200, на котором передвигаться уже опасно для жизни? Однако если понадобится “Сокол”, то ОАО РЖД вполне может принять участие в завершении этого проекта. Это же государственная компания!» И далее Тулаев неожиданно высказал очень любопытную сентенцию: «Иной раз приходится слышать абсолютно превратное мнение, что президент ОАО РЖД Геннадий Матвеевич Фадеев настроен однозначно против проекта. Но он же был инициатором и стоял у истоков всего этого дела еще в конце 1980-х годов! Фадеев, напротив, является глубоко заинтересованным человеком, и я уверен, что он лично будет принимать в проекте самое активное участие». (Наверное, Владимир Иванович в тот момент решил просто воспользоваться тем, что говорит с транспортным журналистом, и запустить Фадееву такое напоминание о его бывшей позиции по ВСМ. Мало ли, может быть, прочитает и поперхнется лишний раз).

20 июля РАО ВСМ официально обратилось к Президенту Путину с письмом, где изложило свои предложения о дальнейшем развитии проекта. В ответ тот дал поручение Председателю Правительства РФ М.Е. Фрадкову от 11 августа 2004 года № Пр-1339 об объединении усилий РАО ВСМ, заинтересованных министерств, ведомств и ОАО РЖД с последующим представлением согласованного мнения по существу вопроса.

Далее это поручение было разверстано премьером по нескольким причастным министерствам и началась работа, которая в одном из писем Контрольного управления Президента несколько позже была охарактеризована следующим образом: «Окончательное решение по данным вопросам Правительство РФ предполагает принять по результатам проведения независимого аудита технико-экономического обоснования проекта Высокоскоростной пассажирской магистрали, проработки схемы его финансового обеспечения, определения условий участия зарубежных и российских компаний, а также определения возможности дальнейшего использования инновационных технических решений, отработанных на

экспериментальном образце электропоезда “Сокол”».

В Минтрансе проект ВСМ было поручено курировать заместителю министра Александру Мишарину. В одном из интервью того периода он комментировал автору свою позицию следующим образом: «Сегодня происходит оценка того, что было сделано ранее. Идет экспертиза в части применения и возможности развития проекта. Имеется заинтересованность европейских компаний — прежде всего испанских и немецких. Проект предполагается как единый скоростной коридор, включающий автомобильную и железную дороги. Ведется его разработка. Все разумное, что было наработано РАО ВСМ, будет использовано».

Чуть позже в одной из статей Мишарин писал: «Сегодня в мире протяженность высокоскоростных железных дорог со скоростями движения от 300 километров в час превышает 6 тыс. км, а с учетом совместимости со скоростными участками обычных железных дорог эти поезда обращаются на полигоне протяженностью около 14 тыс. км. Завершается создание сети ВСМ в Японии, создается Единая высокоскоростная европейская сеть железных дорог. Кстати, линия Синкансен в Японии совсем недавно отметила свое сорокалетие, причем за 40 лет эксплуатации высокоскоростные экспрессы перевезли свыше 5 млрд пассажиров. Эксплуатация ВСМ обеспечивает большой экономический, социальный и экологический эффект, а сроки их окупаемости обычно составляют от 5 до 10 лет и, что не менее важно, на таких магистралях достигнут наивысший уровень безопасности. Исследования европейских ученых показали: при создании ВСМ в Европе число погибших в междугородном сообщении пассажиров снижается на 300 человек в год, а раненых — на 12 тыс. Именно этим объясняется переход пассажиропотока с авиации и автотранспорта на более безопасную сеть ВСМ. Как это ни парадоксально, Россия остается в числе тех немногих промышленно развитых государств мира, которые не имеют высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения. Даже при наличии практически всех необходимых для создания высокоскоростного транспорта факторов. Основной причиной, препятствующей созданию ВСМ, а также реализации других крупных инфраструктурных проектов на территории страны, является отсутствие практики применения в России механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП)». В ноябре Мишарин побывал с рабочей поездкой в Мадриде и встречался с руководителями ряда министерств и бизнес-кругов. В ходе этих переговоров было официально заявлено, что испанское правительство готово финансировать разработку технико-экономических обоснований и исследований по проектам развития транспортной инфраструктуры в России, в том числе по ВСМ Санкт-Петербург–Москва. В частности, сообщалось о предоставлении некоего «гранта для аудита проекта». При этом испанцы презентовали свою модель концессионных отношений, включая закон «О концессиях».

В декабре было объявлено, что Испания намерена выделить 1,3 млн евро на проведение проектно-изыскательских работ по ВСМ. Как сообщалось в прессе по итогам встречи Левитина с послом Испании в России, «в ближайшие три месяца планируется провести конкурс среди испанских инжиниринговых компаний по участию в данном проекте». Вместе с российской стороной они должны были провести технический аудит ТЭО проекта, подготовить современное обоснование инвестиций и инженерный проект.

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
VI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА СОВРЕМЕННОЙ ПРОДУКЦИИ, НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА EXPO-RAIL 2012				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО "ВО "РЕСТЭК"	(812) 320-80-90/94, 303-88-62	2-я сторона обложки
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 6)				
Россия	Москва	ООО "Машпроектсервис"	(499) 188-59-71	4
		ООО "ПН-Альянс"	(495) 995-11-45/25-62	1
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	8-831-430-09-64, 8-904-391-28-17	3
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36	3
		ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	5
		ООО "Машпроектсервис"	(8412) 49-59-99/57-77/89-59/66-02	6
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Каскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	2
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	2
Россия / Челябинская область	Челябинск	ОАО ФНПЦ "Станкомаш"	(351) 259-39-91	6
ПРЕСС-РЕЛИЗ III Международной партнерской конференции «ПРОБЛЕМЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА: ПУТИ РЕШЕНИЯ ЧЕРЕЗ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО И ЧАСТНОГО СЕКТОРОВ»				
Украина	Харьков	ИЗДАТЕЛЬСТВО «ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»	+38-057-715-94-40, 715-94-41	7, 8
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 9 - 16)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	1-я сторона обложки, 15, 16
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	13
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	(48343) 5-24-90, 8-905-521-76-90	9
Россия / Волгоградская область	Волгоград	ООО "Машметснаб"	(8442) 73-06-56	12
Россия / Иркутская область	пос. Тайтурна	ООО "Вагоноремонтное предприятие "Новотранс"	(3952) 27-06-27	12
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	12, 15
Россия / Пензенская область	Пенза	ООО "Машхолдинг"	(8412) 69-04-09/01	14
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Каскад"	(3412) 373-903, 376-919, 379-320	13
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	9
Россия / Свердловская область	Серов	ООО "РИМ Финанс"	8-965-529-91-33, (34385) 97-2-84/54, (495) 637-92-95/97	9
	Сысерть	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-19	10, 11
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ 2012"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	(495) 988-27-68 (Многоканальный), (495) 767-35-97	17
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСП (стр. 18 - 21)				
Россия	Москва	ООО "Эквитек"	(495) 649-89-12, 755-73-15	18
		ООО "Стройпуть"	(495) 783-26-68	21
	Санкт-Петербург	ООО "Промышленная группа "АСК"	(812) 612-23-14/15	21
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСК"	(49234) 9-19-60, (920) 900-96-25	20
		ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23, 2-26-08	18
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58, (916) 587-33-60	20
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	21
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	(343) 218-31-52	21
		ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	18
	Нижний Тагил	ООО "Модус-транзит"	(3435) 41-69-55/25-69	20
		ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924, (906) 855-25-50	19
ПРЕСС-РЕЛИЗ 17 МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"				
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	22, 23
Сопутствующие товары и услуги (стр. 24 - 26)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	25, 26
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Ярославская лакокрасочная компания"	(4852) 58-76-21, 73-31-23	24, 25
ПРЕСС-РЕЛИЗ VI МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ "Электроника-Транспорт 2012"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	(495) 287-4412	27
Транспортно-логистические услуги (стр. 27)				
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41, (906) 929-40-04	28
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СВ ИНВЕСТ"	(498) 744-67-39, (916) 170-11-10	28
Россия / Хабаровский край	Хабаровск	ООО "ХТТ"	(4212) 23-75-57, 8-914-206-14-82	28
Итоги конференции «Системы мониторинга и управления как средство повышения эффективности и безопасности использования автотранспорта коммерческих и муниципальных предприятий»				
Россия /	Москва	"Профессиональные конференции"	(495) 66-324-66	29
12-я Международная выставка и конференция "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Примэкспо"	(812) 380-60-00	3-я сторона обложки
18-я Международная промышленная выставка Металл-Экспо 2012				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	4-я сторона обложки

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	4 500	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	8 000	10	750
1/2 полосы	180*122	14 000	20	850
Полоса	180*250	23 000	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 53 000	Стоимость	6 600

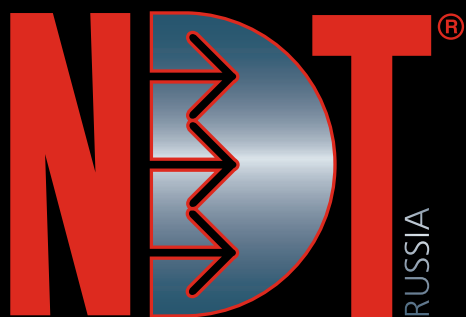
При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**
 При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**
 При единовременной предоплате 6-и публикаций в журнале – **СКИДКА 15%**
Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!

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-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

26–28 МАРТА 2013

МОСКВА, СК «ОЛИМПИЙСКИЙ»

**ВСЁ ПОД
КОНТРОЛЕМ!**

- Техногенная диагностика
- Экологическая диагностика
- Лабораторный контроль
- Антитеррористическая диагностика
- Измерения и испытания



www.ndt-russia.ru

Организаторы:



Генеральный партнер:



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



13-16 ноября 2012

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка металлопродукции
и металлоконструкций для строительной отрасли

МеталлСтройФорум'2012



Международная выставка оборудования
и технологий для металлургии и металлообработки

МеталлургМаш'2012



Международная выставка транспортных
и логистических услуг для предприятий ГК

МеталлТрансЛогистик'2012

18-я Международная промышленная выставка

Металл-Экспо'2012

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

Генеральный информационный партнер: специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»