

Скоро нам 5 лет!

ДЕПО

4 (49) 2013

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

апрель

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

стр. 2-8

стр. 10-16

стр. 18-21

стр. 21

стр. 23-24

стр. 26-31, 33, 35-36



ELHIM-ISKRA JSC

elhim-iskra.ru, iskra-trade@yandex.ru

117570 г.Москва, ул. Красного Маяка, д. 24, ЦПРБ
Тел/факс: + 7 495 726 58 08 , Моб.Тел: + 7 906 087 90 60
Болгария: + 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg

Железные дорожники
о себе и реформах

стр. 26-31

Международный стандарт
железнодорожной
промышленности IRIS

стр. 33

**Одно из ведущих предприятий в ЕС по производству стартерных ,
тяговых, стационарных и железнодорожных аккумуляторных батарей**



16+

Гарантией высокого качества
является наличие сертификатов
качества ISO 9001:2000, ССЖТ



**18-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

**23-26 АПРЕЛЯ 2013
МОСКВА, ВВЦ, павильон №75**

**ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru**



Организатор:



При поддержке:



Генеральный спонсор:



Скоро нам 5 лет!

Уважаемые читатели!

Прошло уже почти 5 лет с того дня как начал свою деятельность железнодорожный журнал «ДЕПО».

Конечно же, мы не могли обойти вниманием ЮБИЛЕЙНЫЙ, 50-ый номер и приурочили к его выходу сразу ДВЕ АКЦИИ.

1. При заказе персональных электронных рассылок до 26 апреля, публикация в ЮБИЛЕЙНОМ номере журнала 5(50) май'13 предоставляется БЕСПЛАТНО!

1 рассылка + 1/8 полосы = 44-600	6 600
2 рассылки + 1/4 полосы = 22-000	13 200
3 рассылки + 1/2 полосы = 35-200	19 800
4 рассылки + полоса = 51-700	26 400
5 рассылок + разворот = 83-600	33 000

- + создание модульной рекламы за наш счет
- + создание и продвижение персональной страницы в каталоге компаний на сайте издания
- + участие в еженедельных электронных рассылках (с момента оплаты и до конца мая)
- + дополнительный тираж будет представлен на следующих мероприятиях:
 - 7-й международной выставке «Электроника-Транспорт 2013», которая пройдет 22-24 мая 2013 года на ВВЦ, павильон №69
 - ДВЕНАДЦАТОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ Интер-ТРАНСПОРТ 2013, Украина, г. Одесса, 29-31 мая 2013 года

2. При заказе публикаций в №№ 5(50) май'13, 6 (51) июнь-июль'13 и 7(52) август'13 вы получаете 10% скидку и персональную рассылку БЕСПЛАТНО!

- + создание и продвижение персональной страницы в каталоге компаний на сайте издания
- + участие в еженедельных электронных рассылках (с момента оплаты и до конца августа)
- + дополнительный тираж будет представлен на следующих мероприятиях:
 - 7-й международной выставке «Электроника-Транспорт 2013», которая пройдет 22-24 мая 2013 года на ВВЦ, павильон №69
 - ДВЕНАДЦАТОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ Интер-ТРАНСПОРТ 2013, Украина, г. Одесса, 29-31 мая 2013 года
 - TransCaspian 2012, 13-15 июня, Баку, Азербайджан
 - «Металлургия.Литмаш'2013», «Трубы. Россия'2013» и «Алюминий/Цветмет.2013», 25-28 июня 2013г. Москва, Экспоцентр на Красной Пресне

Приглашаем к сотрудничеству компании, заинтересованные в расширении бизнеса!

К Вашим услугам более 3 000 читателей журнала и более 70 000 подписчиков на электронную рассылку новостей.

Сокращение затрат на обслуживание стыков в 5-10 раз

Не имеет аналогов в мире!

Магнитометр для измерения намагниченности стыков рельс

Стык-ЗД

Используется на предприятиях РЖД

Особенности

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

Достоинства

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

Кнопки управления

Разъем mini-USB

Индикаторы работы

ПО для связи с компьютером по USB

ПУТЬ ПОД КОНТРОЛЕМ

www.decima.ru РАЗРАБОТЧИК И ПРОИЗВОДИТЕЛЬ:

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



Основные технические характеристики прибора «Стык-ЗД»:

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

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие-завод РТИ "Брянскрезинотехника".

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

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

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



БАЛТИКА
пивоваренная компания

ОБЪЯВЛЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ ТЕНДЕРА

ОАО "Пивоваренная компания "Балтика" объявляет о начале тендера по выбору контрагентов для ремонта грузовых вагонов, поставки запасных частей на вагоноремонтные предприятия.

В тендере могут принимать участие юридические лица, имеющие опыт в проведении плановых видов ремонта грузовых вагонов, а также поставке запасных частей на вагоноремонтные предприятия.

Для получения материалов, необходимых для участия в тендере, обращайтесь к Зарубину П.А. по тел. (812) 323-97-36 или электронной почте pavel.zarubin@baltika.ru начиная с 1 апреля по 26 апреля 2013 года.



ЖЕЛДОРСНАБ

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

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



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



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



Секционные радиаторы: бесперебойная работа тепловозов весь год

Кратко о предприятии.

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

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

Секционный радиатор как важная составная часть тепловоза

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

Секционные радиаторы имеют ряд преимуществ перед моноблочными:

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

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

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

Преимущества секционных радиаторов ООО «Завод теплообменного оборудования»:

- 1) применение новейших технологий в производстве;
- 2) использование высококачественных материалов;
- 3) меньший вес секций и минимальная цена за счет оптимизированного расхода сырья;
- 4) точность геометрии труб;
- 5) качественный материал пайки;
- 6) повышенная жесткость конструкции за счет припоя из твердого серебросодержащего сплава.

На сегодняшний день главные покупатели секционных радиаторов – предприятия железнодорожного комплекса в странах СНГ и Прибалтики, в Польше, Болгарии, Румынии, Германии, Молдове, Сирии, Ираке, Иране и т.д.

Исследования и испытания – гарант качества продукции

Служба ОТК завода внимательно следит за качеством производства на всех этапах: от поступления материалов и комплектующих до отгрузки готовой продукции потребителю.

В процессе изготовления каждый радиатор дважды проходит проверку на герметичность квалифицированным рабочим в присутствии контролера:

1. проверка остова радиатора;
2. проверка готового радиатора в сборе.

Особая роль отводится обследованию радиатора на протекание воды. Каждая десятая секция подвергается испытаниям на специальном стенде. Если показатели не соответствуют установленным требованиям, то на проверку отправляется вся партия секций.

Стенд гидравлических испытаний используется для периодической проверки прочности динамических испытаний. Давление жидкости в стенде изменяется с определенной частотой от 1 атмосфера до 3,5 атмосфер либо до другой величины. Предельный показатель во время испытаний – 10 атмосфер.

Секционные радиаторы сертифицированы ФБУ «РС РЖТ» (Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте).

Проводить высокопрофессиональные, фундаментальные прикладные исследования заводу позволяет сотрудничество с такими авторитетными исследовательскими центрами, как ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКТИ» в г. Коломна) и ОАО «Научно-исследовательский институт ж/д транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ» в г. Москва).

Стремление к постоянному совершенствованию подтверждается и таким фактами, как:

- в феврале 2012 года был проведен ряд встреч с техническими специалистами и руководством ХК «Лугансктепловоз» с целью обмена опытом. Предприятия планируют большую совместную работу по созданию оптимальной

холодильной шахты для всех типов тепловозов. Она будет отвечать всем требованиям эксплуатирующих организаций;

- выпуск новых типов радиаторов для тепловозов с начала марта 2012 года. Помимо производства были проведены серьезные работы по расчету и разработке шахт охлаждения модульного типа. Продукт создан при сотрудничестве с ООО «Сысертское локомотивное депо».

Регулярно проводимые испытания, анализ брака (менее 0,02 %), совершенствование технологии изготовления и внедрение инновационных технологий дает возможность выпускать качественную и долговечную продукцию. Для максимально тщательного контроля ведется номерной учет радиаторов.

Неправильная эксплуатация – враг долговечности

Однако как бы идеально не был произведен радиатор, его поломки неизбежны. Главная причина недолговечности качественно произведенного продукта – неправильная эксплуатация. Под этим понятием подразумевается:

1. Неправильные условия содержания тепловоза и радиаторов в холодный период.

В сильные морозы в радиаторах при охлаждении воды образуется лед. Это неизбежно приводит к образованию трещин и, как результат, нарушению герметичности и разрушению трубок. Чтобы избежать такого развития событий необходимо выполнить одно условие – всегда содержать тепловоз в тепле. Для этого можно проводить регулярное прогревание либо организовать хранение в ангаре.

2. Использование загрязненной воды.

Если в радиаторе применяется некачественная вода, то примеси, песок, всевозможные вредные вещества оседают на трубках и стенках радиатора, что неизбежно приводит к разнообразным поломкам.

Любая охлаждающая жидкость, будь то вода, масло либо другие варианты, должна быть очищена от взвесей и осадков, как например, песок и глина. Несоблюдение этого простого требования приводит к выходу радиатора из строя: охлаждающие трубки забиваются, теплоотдача секции ухудшается, повышается давление в системе, нарушается герметичность.

Помимо двух основных существуют и другие ошибки эксплуатации, менее распространенные, но не менее разрушающие. Например, неправильная эксплуатация тепловозов в жаркий период, некорректная транспортировка и монтаж оборудования и т.д.

Как продлить жизнь радиатору

Избежать серьезных последствий неправильной эксплуатации просто, для этого необходимо соблюдать несколько правил.

1) При транспортировке, монтаже и демонтаже секций исключить удары, которые могут повредить охлаждающие пластины и трубки, привести к разгерметизации и выходу из строя секции.

2) Использовать только очищенные жидкости.

3) Охлаждающие жидкости обязательно должны иметь в своем составе присадки, препятствующие образованию шлама.

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

5) Проводить визуальный осмотр для выявления течи жидкости.

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

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

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

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

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

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

Телефоны в Минске:

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

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

Факс: + 375 (17) 299-99-54

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

Телефоны в Брянске:

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

Телефон в Москве:

+7 (499) 963-53-52

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

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

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

Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!



ООО "ЛенПромБетон"

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

Производство железобетонных изделий для строительства железных дорог

Лотки междушпальные МШЛ 035/07
 Лотки междупутные МПЛ 05/075/100/125/150
 Крышки лотков

(812) 947 6722 **www.lenprombeton.ru**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Междупутные лотки, крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки и крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки и крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки, крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междупутные лотки и крышки (МПЛ0,5/0,75/1,0/1,25/1,5/КрЛ)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междушпальные лотки, крышки (МШЛ0,35/0,7/Кр1)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междушпальные лотки, крышки (МШЛ0,35/0,7/Кр1)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междушпальные лотки, крышки (МШЛ0,35/0,7/Кр1)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междушпальные лотки, крышки (МШЛ0,35/0,7/Кр1)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101
Междушпальные лотки, крышки (МШЛ0,35/0,7/Кр1)	шт.	производителя	ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331 0101



**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.pf



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 (ПРС-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 (ПРС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ, переключатели П-330, рубильники Р-220А, выключатели педальные ВП;
- колодки клеммные КЛ (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИПЛ04-2), 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. YRNЭ)	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Катушка удерживающая	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопrotивление ленточное Т509.73.01.01	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Сопrotивление БС, ПП, ЦС	шт.	договорная	ЗАО «ПЗТП»	(8412) 34-69-82, 34-59-36

ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

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



Тел./факс: (8412) 35-40-15
 34-35-62

ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"

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

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

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



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

На все изделия установлена гарантия 2 года.

www.lokomotiv-penza.ru

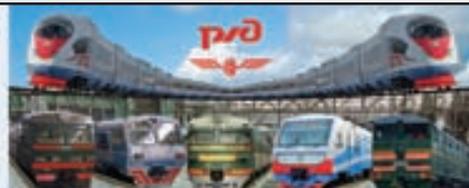
e-mail: post@lokomotiv-penza.ru

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



ELHIM-ISKRA JSC®

сайт : www.elhim-iskra.ru, эл. почта: iskra-trade@yandex.ru
 Адрес: 117570 г.Москва, ул. Красного Маяка, д. 24, ЦПРБ
 Контактное лицо: Парамонов И.Н.
 Тел/факс: + 7 495 726 58 08 , Моб.Тел: + 7 906 087 90 60
 Тел. для контактов в Болгарии: + 359 897 88 16 04
 Контактное лицо в Болгарии : Момчев Младен, эл. почта: mladen@polybet.bg



Вагонные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи

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

Тех. параметры батарей соответствуют всем требованиям ОАО РЖД:

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



Тепловозные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи

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

Стартерный ток: 2150 А

Гарантийный срок : 3 года

Средний срок службы – 8 лет



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

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

Товар Сертифицирован в ФБУ РСФЖТ

вагонные аккумуляторы:

Battery type	Аналог акб других производителей	ЦЕНА	Контактная информация	
28PzS(M)-350P	40 KL 300P или 40ВНЖ300	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60 , iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04 , mladen@polybet.bg
56PzS(M)-385P	90 KM 300 P или 90KL300P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60 , iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04 , mladen@polybet.bg
56PzS(M)-425P	90 KL 375 P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60 , iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04 , mladen@polybet.bg

тепловозные аккумуляторы:

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

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

СТАНКОСТРОЕНИЕ



15 - 18 октября 2013

МВЦ Крокус Экспо

При поддержке:

Торгово-промышленной Палаты Российской Федерации
Московской торгово-промышленной Палаты



Оборудование от ведущих компаний!

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

Официальный
спонсор:



ПРОМОЙЛ
Металлообрабатывающее оборудование

Организатор выставок:
Райт Солюшн

Генеральный информационный партнер:

СТАНОЧНЫЙ ПАРК

Партнер деловой программы:

РИТМ

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

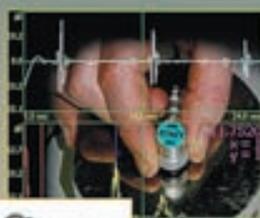
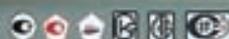
Votum®

УД4-Т "ТОМОГРАФИК"

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

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА:

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



Видеосканер

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ:

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



РобоСкоп ВТ 3000

РОБОТИЗИРОВАННЫЙ КОМПЛЕКС НК И ЛАЗЕРНОГО ОБМЕРА ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ

Поддерживает в полном объеме следующие технологии НК:

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

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



ООО «СТАНДАРТ»

Наша компания занимается комплексной поставкой запасных частей к тепловозам ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТГМ-4, ТГМ-6 и их дизельным двигателям: Д49 (ЧН 26/26), Д50 (ПД32/31), 211ДЗ, 211ДЗМ (6ЧН21/21), Д100, ЧМЗ, 14Д40.



- Большой ассортимент оригинальных запасных частей
- Оперативное обслуживание;
- Высокий уровень подготовки специалистов компании при обслуживании клиентов;
- Дополнительные скидки, либо льготные условия платежа при покупке товаров по спецпредложению;
- Гарантия качества продукции;

413093, Саратовская обл., г. Маркс, пр-т Ленина, д. 90 «А»
 Тел: 8-903-383-51-01, 8-903-381-71-34. Факс: (84567) 5-88-69
 E-mail: rostroy@mail.ru, standart64@bk.ru
 Сайт: <http://www.rostroyd.ru/>

PEON TECHNO

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

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

- контактные узлы 5ТХ.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 3Б-ХХХХ, 8 ТХ.551.ХХХ, БИЛТ, Т509.ХХ.ХХ.ХХ;
- катушки серий РЭВ 800, КПД, МК и др.;
- гибкие соединения серий КПД, КПП, 5ТХ.551.ХХХ.

А так же контактные узлы, катушки и гибкие соединения к:

- контакторам;
- контроллерам;
- пускателям;
- автоматическим выключателям;
- электропогрузчикам отечественного и болгарского производства;
- подъемным кранам.

Возможно производство запасных частей по Вашим эскизам и чертежам.

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



Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Компрессор поршневой воздушный	ВУ 3,5/10-1450	шт.	100 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Втулка цилиндра	Д100.01.101сб	шт.	22 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Регуляторы числа оборотов	Д50.36сб	шт.	43 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Кольца поршневые ко всем типам дизелей		шт.	договорная	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Вкладыши ко всем типам дизелей		шт.	договорная	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Ротор	3404.06.000	шт.	60 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Кран концевой	4314	шт.	1 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Щетка	ЭГ14	шт.	70	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Секция унифицированная	7317.000	шт.	12 800	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69
Тронк поршня	1-5Д49.22.02	шт.	8 000	ООО "Стандарт"	(84567) 5-88-69

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





ООО "ВагРемСервис"

Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 3Б-А,
тел.: +7 (987) 800-13-78 / 79

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

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

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

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

Цены ниже среднероссийских





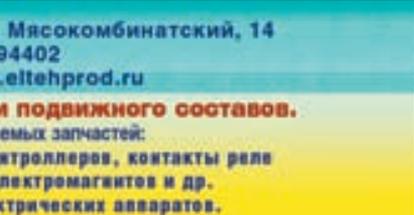
ЭлТехПрод

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

ЭлТехПрод - запасные части электрических аппаратов тягового и подвижного составов.

Каталог www.eltehproud.ru - более 1000 наименований выпускаемых запчастей:

- контакт контактора — главные и вспомогательные контакты контакторов, контроллеров, контакты реле
- катушка контактора — катушки контакторов, катушки реле, катушки электромагнитов и др.
- различные шунты, изоляторы, дугогасительные камеры, 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 X 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.eltehproud.ru.



ОАО «Минский вагоноремонтный завод»

Предлагаем к реализации:

- Ось чистовая вагонная РУ1Ш ч.12-16.83-А. Данная продукция сертифицирована на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ) и имеет сертификат соответствия, выданный ФБУ -РС ФЖТ-
- Борты грузовых железнодорожных платформ
- Аккумуляторные ящики
- Чека тормозной колодки



Республика Беларусь, 220014, г. Минск, ул. Железнодорожная, 5.
Тел. +375 17 225 18 38, e-mail: marketing@mvrz.by
www.mvrzd.ru

Производство

Калорифер

ТЭМ2.10.70.02

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



Всегда в наличии

Цена с НДС - 16 000 руб.

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



общество с ограниченной ответственностью
«СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»



Некоммерческое партнерство
 «Предприятий промышленного
 железнодорожного транспорта»

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛОКОМОТИВОВ

**КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И
 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
 ПРОМЫШЛЕННЫХ
 ЛОКОМОТИВОВ**

**ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА
 ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**



модернизированный тепловоз ТГМ-4,
 собственник ОАО «Уралпромпосттранс»

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

ООО «СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»

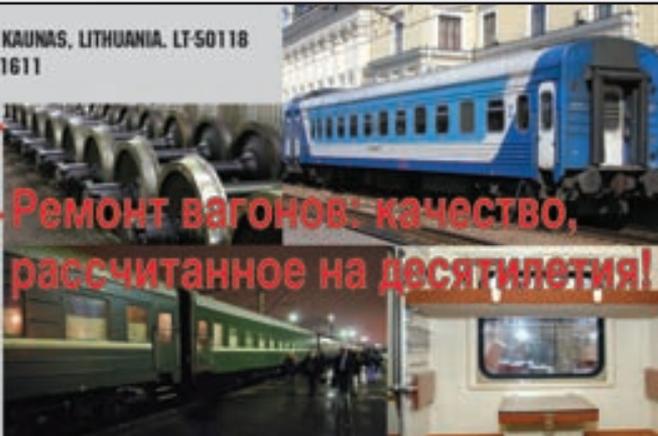
624021, Россия, Свердловская область, г. Сысерть, ул. Челюскинцев, д.16, стр.1
 Тел./факс: 8(343) 380-10-19(26, 27, 29), E-mail: sis-loc-depo@yandex.ru www.slrd.ru

Наименование услуги	Компания	Телефон
Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-6	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТГМ-4	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме ТР-3)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме НР)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт УГП 750/202	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт УГП1200/212	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 6ЧН 21/21 (211Д)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (ЗА6Д49)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 26/26 (7-6Д49)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля Д6	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля Д12	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 1ГД4 (ремонт на заводе-изготовителе)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-3	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ПК -5/25	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ПК 35	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ВП 3,5/9	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора КТ6	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТК-23С-01	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТК-18-02	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)



**VAGON
SERVICE LT**

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



Ремонт вагонов: качество, рассчитанное на десятилетия!

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

А также:

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



ФОРПОСТ
 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

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



Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6

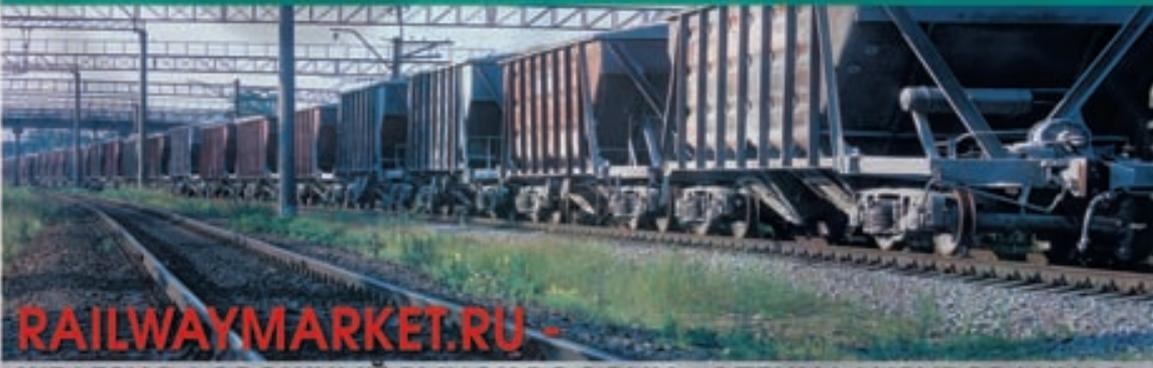


Предназначены для передачи крутящего момента. Их упругим элементом являются резинокордные оболочки (РКО 360*100, и 500*130)

Основные технические характеристики:

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

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



RAILWAYMARKET.RU -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ЛОКТРАНС СЕРВИС

Мы работаем с 1999 года. Гарантия качества - наш опыт
Замена электропроводки тепловозов
серии ТГМ-23, ТГМ-40, ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, ТЭМ-18, ТЭМ-7.
Установка приборов и систем безопасности.

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

г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 18, офис 311
Тел./факс +7 (495) 968-4762, +7 (903) 734-2689
E-mail: loktrans@mail.ru, 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, КЖДЭ, КЖ с продлением срока службы грузоподъемного механизма. Капитальный ремонт дрезин, автомотрис

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

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 ТЕПЛОВОЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.**

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



По вопросам приобретения поставляемой продукции обращаться: в ЗАО "МНПП "Техноприбор", тел. +7(499) 181-18-50, +7(499) 181-55-16. Весь товар в наличии, отгрузка со складов в Москве и Ижевске.		Цена с НДС (руб)
Головка кардана	A36-C2	1050
Диск фрикционный	TЭM2.85.10.046	1050
наличник	TЭ3.17.091-1 (TГM3.35.60.117) (TЭM1.35.05.124)	530
наличник	TЭ3.17.13.16 (TГM3.36.60.175)	155
наличник	TЭ.30.35.40.126 (TГM4.35.40.138)	240
наличник	TЭ.30.35.40.127 (TГM4.35.40.139)	160
наличник	TЭ.30.35.40.128 (TГM4.35.40.141)	160
Прокладка	Д50.34.055	60
Прокладка	6Д50.29.018	60
Прокладка	Д100.18.032-1	60
Прокладка	Д50.06.028	60
Прокладка	Д100.34.022	50
Прокладка	Д50.06.018	60
Прокладка	Д50.01.050	63
Чехол утеплительный верхний TЭM2	TЭM2У.10.55.011	6200
Чехол утеплительный боковой TЭM2	TЭM2У.10.55.012	6500
Чехол на опору TЭM2	TЭM1.35.50.014	1000
Чехол утеплительный TГM4	4.10.90.010 (4.10.90.020)	6500
Калорифер	TЭM2.10.70.020	16000
Валик	TЭ3.14.1295 (TЭM2У.35.30.102-02),(TЭM2.35.30.1004)	920
Валик	TЭM2.35.30.1003 (TЭM2У.35.30.102-01)	850
Валик	TЭ3.14.1294 (TЭM2У.35.30.102),(TЭM2У.35.30.102)	850
Вкладыш МОР (ЭД118А)	T584.62.02.00СБ (8ТХ.263.178/179)	18500
Вкладыш МОР (ЭД107)	8ТХ.112.011	13500
Стартер	ПС-У2	55000
Якорь стартера	ПС-У2	35000
Башмак горочный	87.39.00сб	800
Колодка тормозная тип М		500
Колодка тормозная тип С		180
Аккумуляторная батарея (заряженная)	32ТН-450	140000
Оболочка резинокордная	580*130	3500
Оболочка резинокордная	500*130	3500
Оболочка резинокордная	360*100	4000
Кран	395	10000
Рукав (2011 г.в.)	P17	720
Фильтр	Нарва 6-4 (АНП-6П)	245
Скоростемер (б.у.)	3СЛ-2М.150	25000
Скоростемер (2007 г.в.)	3СЛ-2М.150	40000
Скоростемер (2011 г.в.)	3СЛ-2М.150	45000
Вал гибкий	B124-26.00	4700
Комплект РТИ на дизель	6ЧН21/21	4700
Комплект РТИ на дизель	Д50	3500
Комплект РТИ на дизель	3А-6д49	13700
Комплект РТИ на дизель	7-6Д49	13700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-750	2700
Комплект РТИ на гидропередачу	УГП-1200	2700
Поршень	Д50 (старого образца)	15000
Поршень	Д50 (нового образца)	15000
Вентиль	ВВ-1315 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-1415 (110В)	1200
Вентиль	ВВ-32 (110В)	1200
Распылитель	Д50.17.101сб	750



12-15 ноября 2013

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75

19-я Международная промышленная выставка
Металл-Экспо'2013



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли

МеталлСтройФорум'2013



Международная выставка
оборудования и технологий
для металлургии и металлообработки

МеталлургМаш'2013



Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГК

МеталлТрансЛогистик'2013

www.metal-expo.ru



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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»



г. Нижний Тагил
 Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24
 www.relsy.biz
 E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru
 stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru

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



Внимание! В продаже появились трамвайные рельсы Т62

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



ВСЕГДА В НАЛИЧИИ
 РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

WWW.TRANSDETAL.RU
 INFO@TRANSDETAL.RU

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

Преимуществами нашей компании являются:

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

Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

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

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



ООО "МеталлТрансМаркет"

г. Москва, тел. (495) 796-89-18, сайт www.metalltm.ru

Сфера деятельности нашей компании продажа полного ассортимента деталей верхнего строения железнодорожных путей, комплектация строительных объектов трубным прокатом, сортовым и листовым металлопрокатом.

Рады предложить Вам: рельсы: новые, с износом, лежалые; шпалы, межрельсовые соединители, стрелочные переводы, противоугоны, шайбы, накладки, подкладки, костыли железнодорожные, шурупы путевые, болты путевые, гайки, клеммы промежуточные.

Всегда в наличии: весь ассортимент металлопроката, рельсы Р-50, Р-65, КР-70

Наши отличительные черты:
 Гибкая ценовая политика.
 Комплектация сложных заказов с большим количеством сортамента.
 Профессиональность, гибкость и оперативность работы персонала.

**Девиз нашей компании:
 БЫСТРОТА, КАЧЕСТВО,
 НАДЕЖНОСТЬ!**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы Р-18, Р-24, Р-33 1 гр./новые	т	от 22000/40000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-50, 1 группа износа	т	от 16000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-65, гос.резерв	т	от 28000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-65, 1 группа износа	т	от 15500	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы КР-70, новые	т	от 55000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы КР-100, новые	т	от 55000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Рельсы Р-43, без износа	т	от 19000	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Накладка 1Р-50, дем-ж	шт	900 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Накладка 2Р-65, дем-ж	шт	700 р. шт.	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18
Подкладка КБ 65, новая	шт	460 р. шт	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18



«СТРОЙПУТЬ»
 общество с ограниченной ответственностью
 Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5
 тел./факс: (495) 783-26-68; www.spra.ru
 e-mail: spr05@spra05.ru; spr05@inbox.ru

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

Компания «Стройпуть» 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».

ООО "РТС"
Продаем!

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

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

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО Стройпуть	(495)7832668
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка ДН65	т	35000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная (ТУ)	шт	750	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44



Общество с ограниченной ответственностью
«Компания «ГЕРТ»

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

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVII.
 Тел./факс: (495) 988-90-45, 978-79-58; моб.: 8-916-587-33-60.
 E-mail: gert171@yandex.ru, www.gert-td.ru

ООО «Транском Екатеринбург»
Поставляем

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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



Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельс Р-65 1гр. L=12,5м. (400тн)	тн	23 500	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-65 2гр. L=12,5м. (120тн)	тн	18 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-50 1гр. L=12,5м. (100тн)	тн	23 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 с/г (40тн)	тн	24 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 (60тн)	тн.	39 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельсы РП-65	тн.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Холодка вагонная и телловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95

Стоимость такого модуля всего 5000 руб. звоните



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

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



АСК
промышленная группа

192012, Санкт-Петербург,
пр. Обуховской Обороны, д. 120, лит. 3
Тел.: (812) 612-2314 (13)
e-mail: info@ask-pg.ru, www.ask-pg.ru

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

транспортно-логистические услуги

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

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

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



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



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

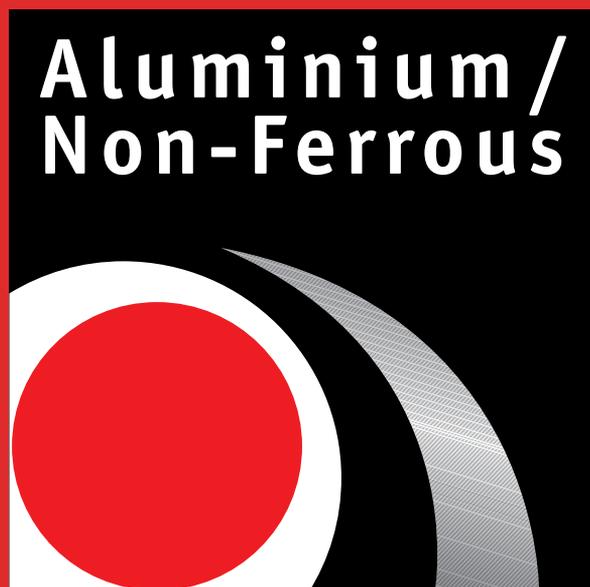


Международная выставка
производителей
труб и трубопроводов



25-28 июня 2013 г.

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр»,
павильон 3



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

При содействии
ЦВК «Экспоцентр»



О Р Г А Н И З А Т О Р Ы :



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



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

ЗАО «ЭНЕРСИ»

Комплексное снабжение предприятий спецодеждой, спецобувью, средствами индивидуальной защиты и обтирочными материалами



- перчатки спилковые комбинированные, усиленные
- перчатки спилковые комбинированные утепленные
- перчатки трикотажные с ПВХ 10-й класс
- перчатки трикотажные с ПВХ «Люкс»
- перчатки трикотажные с латексным покрытием
- перчатки с нитриловым покрытием
- Техник КП, КЧ, РП, РЧ
- перчатки КЩС тип 1, тип 2
- респиратор «Лепесток»
- респиратор «У2К»
- респиратор «Кама Бриз»
- респиратор «Бриз» 2201 (РПГ-67)
- Марки А1, В1, К1
- респиратор 3М 8101
- респиратор 3М 8102
- респиратор 3М 8812
- респиратор 3М 8822
- респиратор 3М 9312
- респиратор 3М 9322
- респиратор 3М 9332
- респиратор 3М 9914
- полумаска 3М 6200
- Ветошь «Стандарт»
- Ветошь х/б трикотаж

Россия, Удмуртская республика,
г. Ижевск, ул. 5-я Подлесная, 16
(3412) 37-38-80, 37-98-18, 37-69-19
E-mail: glant@bk.ru, maj-a@bk.ru



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



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ/ СНГ

2013

16 – 17 апреля • отель «Балчуг Кемпински» • Москва, Россия

Воспользуйтесь
нашим специальным
предложением и
зарегистрируйте 4
делегатов по цене 3.

www.rail-metro-russia.com

ФОРУМ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ / СНГ 2013 РАЗРАБОТАН В
СОТРУДНИЧЕСТВЕ С РУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ, МОСКОВСКИМ МЕТРОПОЛИТЕНОМ И
МИНИСТЕРСТВОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ



Цель: предоставление платформы для диалога более 200 высокопоставленным представителям железных дорог, метрополитена и правительства по всему региону для совместной работы над ключевыми проектами транспортной инфраструктуры.

Более 50 спикеров- новаторы железнодорожной индустрии, руководящие основными инфраструктурными проектами в регионе СНГ. операторы железнодорожных сетей, управляющие инфраструктурой и подвижным составом, представители государственных ведомств, а так же инвесторы, стоящие за крупнейшими проектами региона.

Включают:

- **Нигметов Айдар**, руководитель отдела закупок, **Казахстанские Железные Дороги**
- **Хусейнов Игбал**, заместитель председателя правления, **Азербайджанские Железные Дороги**
- **Сергиенко Александр**, директор по внешним связям, **Белорусские Железные Дороги**
- **Букин Олег**, генеральный директор, **Первая Грузовая Компания**
- **Денис Муратов**, генеральный директор, **ОАО «Скоростные магистрали»**
- **Лазарев Андрей Геннадиевич**, главный инженер **Управления объектов**
- **Максим Соколов**, министр, **Министерство Транспорта РФ**
- **Килыбай Нурдаулет**, председатель комитета транспорта и путей сообщения, **Министерство транспорта и коммуникаций республики Казахстан**
- **Ярмалчук Мария**, глава департамента государственно-частного партнерства и инвестиций, **Министерство Экономического Развития РФ**
- **Геннадий Бессонов**, генеральный секретарь, **Координационный Совет по Транссибирским Перевозкам**
- **Валерий Фильченко**, первый заместитель министра государственной экономики, **Правительство Москвы**

ИСПОЛЬЗУЙТЕ КОД RMR13MP1 И ПОЛУЧИТЕ 10% СКИДКУ

+44(0) 20 7045 0900

julia.bunger@globaltransportforum.com

www.rail-metro-russia.com



GLOBAL
TRANSPORT
FORUM

“ Прекрасная конференция, включающая в себя великолепную сессию по телекоммуникациям, и, естественно, отличных участников! ”

Александр Адавров, Директор по развитию, **ОАО «Российские Железные Дороги»**

Поддержка



Спонсоры:



Партнер:



Спонсорство и участие в выставке: В связи с комплексными планами по развитию железных дорог и метрополитена в регионе, организации находятся в поиске подходящих технологических решений .

Осветите Ваши знания и опыт, а так же налажьте бизнес-контакты с помощью наших эксклюзивных спонсорских предложений.

Андрей Гурьев

Железные дорожники о себе и реформах

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

От автора

Вскоре после того, как вышла моя книга «Из тупика», посвященная реформе железнодорожного транспорта России в постсоветский период, один консервативный профессор написал статью, где поставил вопрос: а из тупика ли выводит такое реформирование российские железные дороги или же, наоборот, заводит в тупик?

Самое интересное, что ответ на него не так уж прост и однозначен даже для истинных сторонников реформы. Если глубинным содержанием подобных преобразований считать вывод железнодорожного транспорта из состояния затратной модели экономики, то в каких-то сегментах это уже произошло, а в иных, напротив, ситуация принципиально не поменялась. А значит, и инвестиционные «тупики» на ряде направлений пока остаются.

После выхода той книжки я получил много откликов. Например, один ученый из Украины сообщил, что, по его мнению, работа написана в новом для этой сферы жанре – документального романа. А один железнодорожник из Челябинска заявил, что теперь всякий потомок будет доподлинно знать, как была «разрушена железная дорога в России». Другой представитель РЖД, наоборот, назвал книгу «путеводителем по железнодорожной реформе для неравнодушных»...

Но сегодня все уже спрашивают, когда же будет написано продолжение, поскольку действие там заканчивается в 2008 году. Мне и самому хотелось бы вернуться к этому исследованию, однако правильно сказано, что все великое нужно оценивать на расстоянии. То есть необходимо еще несколько выдержать паузу.

Тем не менее когда недавно я решил систематизировать накопленные за последние годы источники, то мне представилось целесообразным собрать в одном сборнике наиболее интересные интервью с теми, кто своими руками делал реформу или имел к этому некое отношение. Думаю, высказываемые в них мнения представляют собой богатую пищу для возможных ответов на данный сакраментальный вопрос: из тупика или в тупик?

Кроме того, люди, с которыми я встречался, интересны сами по себе и просто как личности. А некоторые материалы как раз и готовились в рубрику «Лидер» и поэтому содержат беседы не только на производственные, но и на приватные темы.

Интервью расположены в хронологическом порядке, согласно времени их опубликования. Это позволяет хорошо проследить, как развивались события, какие в тот или иной момент выдвигались первоочередные проблемы и каким образом герои моих публикаций предлагали их разрешать.

Реформа – это уникальный процесс

Весной этого года на одной из пресс-конференций министр путей сообщения России Николай Аксененко сказал: «Вот человек, один из немногих в стране, который знает о предстоящей реформе МПС все».

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

– Анна Григорьевна, какие основные задачи стоят сегодня перед созданным при МПС штабом реформирования железнодорожного транспорта?

– Прежде всего хотелось бы подчеркнуть, что структурная реформа железнодорожного транспорта – это, конечно, не только внутренний вопрос железнодорожников.

Она представляет непосредственный интерес практически для всех жителей нашей страны. Ведь МПС – это естественная монополия, системообразующее ядро экономики России. В этом контексте для нас чрезвычайно важно, чтобы все принимаемые штабом и правительственной комиссией шаги находили адекватное понимание со стороны общества. Мы готовы отвечать на все вопросы, обсуждать любые проблемы и освещать весь ход структурной реформы в режиме прямого диалога.

При разработке структуры и организации работы штаба мы исходили из того, что сама Программа структурной реформы определила план первоочередных мероприятий. Как известно, главной задачей первого этапа реформы является разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности МПС, создание открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Поэтому каждая из десяти рабочих групп штаба ориентирована на решение конкретной прикладной задачи, причем первоочередной является подготовка законопроектов и других нормативно-правовых актов. Как известно, основные из них – это законопроекты «О внесении изменений и дополнений в закон «О федеральном железнодорожном транспорте», «О внесении изменений и дополнений в закон «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации», «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях» и «Об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги». Мы с этой задачей справились, сейчас идет процесс согласований с министерствами и ведомствами.

– Как организационно штаб осуществляет свои функции?

– Что касается структуры штаба по вертикали, то здесь мы исходим из того, что успех реформы в первую очередь зависит от величины вклада каждого – насколько руководители всех

уровней железнодорожной иерархии управления будут вовлечены в процесс реформирования, насколько этот процесс станет каждодневным важным делом для них. Модель реализации структурных изменений в отрасли как органичные элементы включает в себя рабочие группы, созданные на каждой железной дороге. Именно здесь проводится очень важная работа с персоналом, с потребителями услуг и органами власти, с общественными организациями. Кстати, мы уже провели большую работу, связанную с организацией взаимодействия на региональном уровне по решению социальных вопросов. Этим занимается восьмая рабочая группа штаба.

Для нас чрезвычайно важно, чтобы все предпринимаемые штабом и правительственной комиссией шаги находили адекватное понимание со стороны общества

В начале сентября вопросы структурной реформы несколько дней обсуждались на ассамблее начальников дорог. 1 октября мы провели специальное селекторное совещание с начальниками железных дорог по вопросам реформы, где обсудили дальнейший формат работы дорожных рабочих групп, договорились о конкретных сроках и о необходимости регулярного проведения таких совещаний. Штаб систематически обсуждает с руководителями железных дорог те задачи и вопросы, которые возникают в рамках деятельности каждой магистрали, ищет совместные подходы к решению данных проблем.

В конце сентября мы провели семинар с руководителями дорожных рабочих групп, а впредь будем организовывать подобные учебные семинары и с представителями различных служб – например работниками экономических служб. Совершенно очевидно, что реализация реформы требует квалифицированных менеджеров, специалистов в области современных управленческих технологий.

– Как идет работа в группе комиссии правительства, которую Вы возглавляете?

– Это рабочая группа по законодательному обеспечению реформирования железнодорожного транспорта. На первом заседании комиссии 21 сентября в целом уже были одобрены шаги, предпринятые штабом реформирования отрасли.

Как я уже сказала, сейчас идет процесс согласования подготовленных нами законопроектов. Надо отметить, что ряд ведомств не спешит, к сожалению, представлять свои предложения. Мы, со своей стороны, ставим эти вопросы на заседаниях рабочей группы и пытаемся позитивно влиять на этот процесс. Для более конструктивной работы было принято решение включить в состав нашей группы представителей правового отдела аппарата правительства и государственного договорно-правового управления. В конце октября в рамках работы комиссии запланировано провести согласительное совещание по законопроектам с участием руководителей заинтересованных министерств и ведомств.

Очень важным шагом стало решение комиссии создать при ней общественный совет. Мы открыты для обсуждений и готовы рассматривать все его рекомендации. Это сделает процесс реформирования более гласным, позволит максимально учесть общественное мнение.

– Как известно, 9 октября в Торгово-промышленной палате состоялся круглый стол, где представители Ассоциации экспедиторов России выступили с целым рядом возражений по поводу отдельных формулировок законопроектов, и в частности – содержащихся в новой редакции Устава железнодорожного транспорта РФ.

– Это естественно. Для таких открытых обменов мнениями и устраиваются подобные встречи. Как я уже говорила, мы стремимся рассмотреть предложения всех заинтересованных сторон. Но надо работать в темпе. 29 ноября предполагается рассмотреть наши законопроекты на заседании правительства.

– Анна Григорьевна, при разработке Программы структурной реформы был ли изучен международный опыт акционирования железных дорог?

– Безусловно. Этому был посвящен почти год, и сегодня мы действуем именно с учетом международного опыта. Реформа – это уникальный процесс. Что-то по ходу приходится, конечно, и корректировать. Кстати, иностранные авторитетные эксперты дали высокую оценку нашим разработкам, после чего Всемирный банк и другие крупные финансовые институты стали проявлять к нашей реформе гораздо больший интерес.

– Когда можно ожидать создания ОАО «Российские железные дороги»?

– Даже если Государственная дума примет весь пакет новых законов, в частности закон «Об ОАО «Российские железные дороги», до окончания весенней сессии, все равно понадобится еще не менее полугодия, чтобы создать компанию. По всей видимости, это будет не ранее начала 2003 года. Мы будем делать все от нас зависящее, чтобы темп реформирования оставался достаточно энергичным. Затягивание процесса скажется на реформе только негативно.

Умеренно консервативная

Программа реформирования предполагала действие механизма постоянного мониторинга ситуации и анализа результатов на каждом этапе преобразований. На практике этого зачастую не было.

Анатолий Голомолзин, заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы, к. т. н.

– Анатолий Николаевич, Программа структурной реформы выработывалась в острых спорах. Как бы Вы прокомментировали сегодня, с высоты уже прошедших нескольких лет, эти дискуссии?

– Было несколько позиций, по которым мы расходились с нашими коллегами из МПС. При этом мы исходили прежде всего из требований антимонопольного законодательства.

Одно из них – это запрет на осуществление хозяйственных и властных функций, прописанный в законе «О конкуренции». Согласно первоначальному проекту Программы предполагалось, что такое разделение будет происходить на третьем этапе реформы. Однако мы полагали, что совмещение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности никак не может способствовать формированию конкурентных отношений, и выступали за то, чтобы такое разделение произошло уже на первом этапе. Данное предложение было поддержано.

Второе, о чем шла дискуссия, это вопрос, создавать ли единый хозяйствующий субъект или же сразу формировать холдинг. Мы настаивали на холдинге. При этом МАП не выступало за то, чтобы принимались какие-то революционные шаги о немедленном выделении, например, перевозочного бизнеса. Однако уже тогда в системе МПС существовали предприятия, имевшие статус юридических лиц, и мы полагали, что объединять их в единый хозяйствующий субъект и делать филиалами совершенно нецелесообразно. Здесь мы, опять-таки, основывались на антимонопольном законодательстве и на опыте рас-

смаатриваемых в МАП дел.

Ну, например, существовали Муромский и Новосибирский стрелочные заводы: первый как независимое предприятие, второй – в системе МПС со статусом юридического лица. Раньше имелась возможность сопоставлять условия их деятельности. Но после того как Новосибирский завод стал филиалом, у него уже не было отдельного самостоятельного баланса и мы не могли подсчитать затраты, выручку, доходность и т. д., то есть сопоставить условия конкуренции. И в этом смысле результаты уже всегда были predeterminedены, поскольку единый хозяйствующий субъект имеет возможность перераспределить у себя ресурсы и обеспечить программу развития какого-либо из филиалов за счет всей сети. Соответственно, говорить о рыночном ценообразовании или равных условиях конкуренции здесь нельзя. Плюс на то время уже был известен перечень субъектов, которые предполагалось затем выводить из состава ОАО «РЖД». Поэтому включать их в компанию, с тем чтобы вскоре принимать обратное решение об обособлении, по нашему пониманию, было непродуктивно и требовало дополнительных средств. Но наша позиция подержана не была, и в итоге было потеряно 5 лет на то, чтобы сначала объединять, а потом снова реструктурировать.

Еще один элемент дискуссии заключался в том, что мы настаивали на сохранении единой и неделимой инфраструктуры, выступая против того, чтобы реформа шла по пути создания самостоятельных железных дорог, которые могли бы между собой конкурировать. В результате вариант формирования конкуренции вертикально интегрированных компаний был оставлен на последующую дискуссию на третьем этапе реформы, хотя были иностранные консультанты, которые утверждали, что такая конкуренция возможна уже сегодня, приводя пример США.

И последнее, о чем мы еще говорили, это о необходимости постоянного анализа рынка и подведения итогов реализации принятых решений. Вышли на завершение, например, второго этапа – нужно сказать, что получилось, а что нет, какие рыночные механизмы хотели создать и какие создали, какие сферы реально могут предложить условия конкуренции, какие не могут, и т. д. Но если на первом этапе существовала правительственная комиссия по структурной реформе, то в 2004 году ее не стало. Она, возможно, была и недостаточно гибким инструментом, но тем не менее позволяла привлекать к обсуждению важнейших вопросов представителей всех сторон транспортного рынка. Впоследствии были созданы экспертные советы при ведомствах, но сказать, что у реформы осталась площадка, где в комплексе сходятся все точки зрения и идет обсуждение по совокупности всех вопросов, – нельзя. В отличие, например, от реформы электроэнергетики».

– То есть нельзя сказать, что документ формировался где-то в кулуарах в интересах прежде всего МПС?

– На этапе выработки Программы структурной реформы уровень публичности обсуждения ее основных положений был достаточно высок, проводились постоянные дискуссии с участием заинтересованных ведомств и привлеченных экспертов, где Программа формировалась и прорабатывалась шаг за шагом. При этом у МПС был, конечно, свой интерес, и они хотели, разумеется, сохранить все по максимуму.

Анна Григорьевна Белова выступала тогда еще как консультант, но способный для участия в публичных дискуссиях трансформировать понимание того, чего она консультирует.

– Каким у Вас в то время было видение механизма обособления не только ремонтных, строительных, машиностроительных и других побочных бизнесов, но и уже непосредственно пере-

возочных или операторских компаний?

– Было понятно, что в холдинге должна быть инфраструктурная компания, однако все-таки относительно вот этого водораздела между владельцем инфраструктуры и перевозчиком или перевозчиком и оператором, конечно, полной ясности еще не было. При этом главным образом не хватало правовой определенности относительно, например, статуса оператора подвижного состава. Но существовало много других бизнесов, которые уже тогда могли быть организационно обособленными. Мы записали в наших требованиях, что МПС, как минимум, должно было сформировать перечень компаний, которые следует организационно обособить уже на первом этапе. Это было бы не только совершенно безущербно для кого бы то ни было, но и дало бы повышение прозрачности и эффективности хозяйственной деятельности. А вот то, что юрлица вошли в единый хозяйствующий субъект, имело как раз отрицательный эффект. Это усложнило не только процесс реформирования, но и саму хозяйственную деятельность.

– Можно ли в таком случае полагать, что на этапе принятия Программы структурной реформы со стороны государственных органов власти не достало политической воли, для того чтобы направить реформу железнодорожного транспорта по более радикальному и целесообразному пути в смысле реструктуризации имущественного комплекса МПС?

Здесь надо вспомнить и последовавшую уже после принятия Программы совершенно непродуктивную дискуссию по поводу постановления правительства об операторах, результатом которой было не развитие, а, наоборот, сжатие этого потенциально как нельзя более плодотворного сегмента рынка

– Это, наверное, подходит под понятие «действие бездействию» органов власти. Реформирование могло пойти не обязательно по более радикальному пути, а я бы так сказал – по пути очевидных решений. Здесь надо вспомнить прежде всего и последовавшую уже после принятия Программы совершенно непродуктивную дискуссию по поводу постановления правительства об операторах, результатом которой было не развитие, а, наоборот, сжатие этого потенциально как нельзя более плодотворного сегмента рынка. Ведь в 2007 году признали, что именно это направление будет, по крайней мере в ближайшие годы, являться определяющим в формировании конкурентной среды в сфере перевозок. Но это могло быть признано и гораздо раньше. То есть с нормальным ходом реформирования здесь произошла задержка. И это, конечно, не та ситуация, когда хочется радоваться, что твой прогноз сбывается.

– Как бы Вы в целом охарактеризовали Программу реформы в смысле ее продвинутости или консервативности?

– Как умеренно консервативную.

ОАО «РЖД» – это акционерное общество, оно не может быть убыточным

Операторы зачастую хотели бы работать по принципу: давай съедим твое, а потом – каждый свое

Владимир Якунин, первый заместитель министра путей сообщения РФ

– Владимир Иванович, как Вы оцениваете итоги прохождения законопроектов в Госдуме в первом чтении?

– Положительно. И дело не только в том, что именно мы в МПС это так оцениваем.

Объективно – когда более 60% депутатов проголосовали «за» – результат говорит сам за себя. Особенно на фоне тех сложностей, с которыми столкнулись наши коллеги-монополисты. Безусловно, этому предшествовала очень напряженная, я бы сказал – точно-ориентированная, хорошо спланированная работа. Хотел бы в этом смысле отдать должное своим коллегам – А. Г. Беловой и С. А. Аристову, которые в основном вели работу с законодателями, в частности в профильном комитете по энергетике, транспорту и связи. Надо сказать, что рассмотрение законопроектов в комитете стало для нас своеобразным чистилищем. Помимо этого, была очень напряженная и, скажем, далеко не всегда гладкая работа с Ассоциацией экспедиторов России, Торгово-промышленной палатой РФ, с руководителями мощных финансово-промышленных холдингов, которые являются потребителями услуг МПС. И, конечно, здесь сталкивались противоречивые интересы.

– По каким вопросам были наиболее острые разногласия?

– Основные дискуссии шли по двум направлениям. Первый аспект – это озабоченность тем, что железные дороги как государственное достояние могут оказаться в руках недобросовестных коммерсантов-приватизаторов. Второй – это вопрос справедливого, равного доступа к магистральным линиям, к инфраструктуре.

То есть развитие конкуренции и исключение диктата одного перевозчика, кановым становится ОАО «Российские железные дороги», по отношению ко всем остальным.

На этапе первого чтения выяснилось, что идеологически мы с большинством депутатов одинаково понимаем как неизбежность реформы (с грядущим образованием государственной акционерной железнодорожной компании), так и ее необходимость.

Ко второму чтению мы рассмотрим все замечания и дополнения заинтересованных организаций, проанализируем их и будем выходить на Государственную думу с консолидированной позицией.

– Как бы кратко Вы сформулировали, в чем заключается суть реформы на железнодорожном транспорте?

– МПС России – это единственное министерство, которое все еще совмещает функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности. Такой анахронизм очень мешает нормальному развитию отрасли. Поэтому первый аспект реформирования заключается в разделении этих функций, что должно быть отражено в законодательных нормативных актах. Их выработкой мы сегодня и занимаемся. Причем зачастую бытует мнение, что разделить функции очень просто: раз – и разрешили: здесь одна часть, там другая. На самом деле это самый сложный процесс. Тут и вопросы новых отношений с клиентурой, и формирование финансово-экономической модели отрасли, и разделение по видам деятельности, и выделение непрофильных производств, и многое другое.

Во-вторых – это принципиально новый подход в тарифной политике. Он должен давать возможность государству правильно регулировать в том числе и грузовые потоки. Например, разрабатывается топливно-энергетический баланс страны, согласно которому в следующем году мы должны увеличить потребление угля, допустим, на 20 млн т. Каким образом этот уголь придет на электростанции? Априори

ясно: по железным дорогам. Но тогда должен быть рассмотрен и вопрос об усилении железнодорожного хозяйства. А это развитие магистралей, их электрификация, расширение или строительство новых станций и т. д. Раз государство ставит те или иные задачи, то оно должно и определить, за счет чего отрасль эти задачи выполнит. Ведь именно государственные органы регулируют нам тарифы. Значит, это должны быть тарифы, определяемые рыночными механизмами и обоснованные государственной политикой в области экономического развития страны.

Третий аспект – кадры. Это и те люди, которые будут работать в обновленной отрасли и те, кто из нее высвобождается. Мы проводим подготовку и переподготовку своих кадров. Ни в коем случае нельзя допустить, чтобы в ходе преобразований огромное количество работников осталось не у дел. Да, есть отраслевая программа занятости. Но реформирование МПС – это не только задача отрасли, это общегосударственная задача. Поэтому и на заседании правительства в выступлении министра Г. М. Фадеева четко прозвучал тезис о том, что вопрос трудовых ресурсов и создания рабочих мест должен решаться в рамках государственной программы занятости населения. Для этого необходимо просто-напросто выделять деньги.

Но если выделять их должны именно мы, то возникает вопрос: откуда и за счет чего? Ведь мы должны их заработать, либо использовать те или иные налоговые освобождения. Больше-то взять неоткуда.

Еще один важнейший аспект – умение хозяйствовать и работать как бизнес-структура. ОАО «РЖД» – это акционерное общество. Оно не может быть убыточным.

Не забывайте, что с 2004 года мы переходим на международный стандарт бухгалтерского учета. Сегодня еще возможна такая парадоксальная ситуация, когда прибыль у нас минусовая, но при этом вроде как бы все нормально развивается. Поезда ходят, инвестиционные проекты реализуются, зарплату платим и т. д. Это же все гримасы – в том числе и нашего бухгалтерского учета. ОАО в таком режиме работать не сможет, что также является элементом реформирования.

Наконец, нельзя не сказать о таком чрезвычайно важном направлении, как модернизация и переоснащение отрасли. На сегодняшний день мы ездим на подвижном составе второго поколения, в то время как весь мир уже начинает переходить на пятое. За счет чего у нас такие перебои?

Беда в том, что в подобном состоянии промышленности, которая обеспечивает наши интересы, частично виноваты и мы сами. Ведь на протяжении шести лет фактически почти ничего не покупали! Из закромов выгребалось все, что было накоплено за предыдущие десятилетия. У нас до перестройки локомотивов закупалось практически по штуке в день! А в прошлом году было приобретено всего двенадцать...

Основные фонды стремительно стареют, технологически мы также отстали. Необходимо поддержать нашу отраслевую промышленность. Кроме того, мы ведем сегодня очень серьезные переговоры с иностранными партнерами, пытаемся побудить их перевести свои технологии в Россию и производить здесь современный подвижной состав. Это тоже элемент реформы.

– В чем Вам видятся наиболее острые дискуссионные моменты накануне второго чтения? Будут ли в законопроекты предварительно внесены какие-либо изменения?

– В ходе первоначальной подготовки к первому чтению некоторые законопроекты у нас претерпели изменения на 80%, за счет чего и был найден разумный компромисс. Работа перед вторым чтением проще не будет. Мы получили более 500 за-

мечаний и дополнений. Среди них есть и очень толковые, которые мы учитываем, но есть и такие, с которыми согласиться не можем. Прежде всего это касается идеологии реформы. Безусловно, должна быть государственная собственность на магистральную сеть и на основные средства. Здесь мы бескомпромиссны. Есть расхождения относительно того, что относится к основной производственной деятельности? Например, когда речь идет о диагностике поломки локомотива, все это воспринимают как эксплуатационные расходы и относят на себестоимость. А вот к тому, что управляющий этим локомотивом машинист тоже проходит предрейсовый осмотр, почему-то многие всерьез не относятся. У нас же действует целая система мер по контролю за физическим и психологическим состоянием работников.

То есть медицина на железнодорожном транспорте – это реальный технологический элемент. Кое-кто считает, что это не так, что это – непрофильные активы, которые надо убрать. А мы убеждены: этого делать нельзя. Но пока такие дискуссии еще идут. Или, например, относительно базы нового Прейскуранта № 10-01. Мы считаем, что инфраструктурная составляющая в тарифе должна быть 85%, а вагонная – 15%. Естественно, коллеги-операторы хотели бы вагонную часть увеличить, а магистральную сократить. Но, думаю, в таких бизнес-переговорах точку согласия мы все-таки найдем.

– А есть ли у МПС среди субъектов транспортного рынка непримиримые оппоненты?

– Говорить о непримиримости можно лишь в отношении фракций коммунистов и аграриев, голосовавших в первом чтении однозначно против. С остальными идет дискуссия, в том числе и по очень острым вопросам. Это связано прежде всего с поиском хозяйствующими субъектами способов извлечения наибольшей выгоды из того, что они делают. Вот мы говорим о конкурентном секторе и в принципе горды тем, что у нас есть 54 операторские компании, которые уже владеют значительным подвижным составом и перевозят порядка 10% грузов. Мы хотим, чтобы в перспективе соотношение вагонного парка было примерно 50 на 50. Однако пока по нашему законодательству на сегодняшний день есть только один перевозчик – МПС. Ведь название «перевозчик» влечет за собой юридическую ответственность за то, что ты делаешь.

Мы, например, не имеем права отказать клиенту в перевозке груза. А готовы ли операторы принять статус перевозчика со всеми вытекающими отсюда последствиями? Далеко не все.

– Каким Вам видится процесс эволюции операторов в перевозчики? Заинтересовано ли в этом МПС?

– Прежде всего должна существовать надлежащая нормативная база. (Ведь если я, например, назовусь царем, поверьте – ровно ничего не изменится.) Да, мы заинтересованы, чтобы этот бизнес развивался. Растет объем грузов, предъявляемых к перевозке. При этом доходная часть бюджета МПС не позволяет в необходимом количестве закупать или модернизировать подвижной состав, чтобы их перевозить. Поэтому операторские компании, покупающие вагоны и даже локомотивы, объективно являются нашими коллегами, с которыми мы делим тяготы обеспечения потребностей грузовладельцев. Надо отметить, что эти фирмы-операторы зарождались как реакция на неэффективность работы железнодорожного транспорта, как желание контролировать доставку своих грузов, обеспечивать их сохранность, безопасность и т. д. Но ведь операторы создавались на базе предприятий грузовладельцев для обслуживания какого-то конкретного груза, именно на него они ориентированы. А поэтому зачастую хотели бы рабо-

тать по принципу: давай съедим твое, а потом – каждый свое.

Железнодорожникам как бы предлагают: вы вкладывайте в инфраструктуру, отдавайте нам подвижной состав по льготным ценам, сделайте льготные тарифы, а мы будем зарабатывать деньги. Притом что ответственность у нас отнюдь не равная – как за обеспечение перевозок, так и за выполнение государственных программ.

Тем не менее эволюция операторов в реальных перевозчиков, конкурирующих с ОАО «РЖД» и между собой, – процесс, по моему мнению, неизбежный. Для этого, помимо объективных условий, необходимы и субъективные. А именно: стремление самих компаний-операторов расширить сферу своей деятельности и заниматься уже не только обслуживанием своего монохозяина, но и перевозкой широкой номенклатуры предъявляемых грузов. А как же? Вот у нас сейчас большой бум по цистернам: потому что налив – это выгодный и успешно развивающийся бизнес. Зато желающих приобрести полувагоны для перевозки массовых грузов нет. Выходит так: МПС пусть этими грузами занимается, а мы возьмем что подороже, получше да поудобнее – и будем на этом поприще конкурировать. Так не получится.

– Этим летом был дан старт процессу выделения конкурентных сегментов рынка перевозок из монополярной сферы, прежде всего в перевозках контейнеров и так называемых навигационных грузов. Что делается в этом направлении?

– В принципе есть понимание, что уже существуют развитые секторы рынка, в которых действительно можно говорить о либерализации тарифной политики.

Далее ОАО «РЖД» будет вести себя так же, как любой хозяйствующий субъект: то есть стремиться максимально обезопасить свой бизнес и сделать его эффективным, словом – конкурировать на рынке.

Этому будут способствовать, в частности, уже сегодня проговариваемые варианты введения сезонных скидок. Когда летом мазуты уходят на реку, естественно на это нужно реагировать. В то же время мы полагаем, что методы тарифного регулирования – это не только способ снижать тарифы для конкретной номенклатуры грузов и конкретного направления. А если, к примеру, уже выбрано все, что только можно, и снижать больше некуда? Органы тарифного регулирования должны это понимать.

– Одна из задач реформы заключается в создании более привлекательного инвестиционного климата. За счет чего это произойдет, если учесть, что 100% капитала ОАО «РЖД» будет принадлежать государству без права отчуждения?

– Даже притом что ОАО «РЖД» будет являться 100%-ной государственной собственностью, это – акционерное общество, которое будет работать на рынке по его правилам. То есть ОАО «РЖД» должно быть эффективной и рентабельной компанией, с понятной и прозрачной отчетностью. Мы, собственно, никогда не говорили, что сразу после акционирования инвестиции хлынут к нам рекой. Но они пойдут тогда, когда финансовые институты увидят: им выгодно давать нам кредиты, ибо нам есть чем их возвращать. Причем будет создаваться это «чем» именно за счет кредитных ресурсов, которые мы станем получать.

К таким перспективным секторам относится, на мой взгляд, создание новых локомотивов и вагонов, другого современного оборудования, в том числе с использованием методов неразрушающего контроля.

У нас существует федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России». В частности, утверж-

дено, что необходимо закупать локомотивов чуть ли не по 400 единиц в год. Это огромные потребности, но мы действительно вынуждены будем это делать. Потому что иначе нечем будет возить грузы. Почему бы финансовым институтам не заинтересоваться инвестированием в эту область, если совершенно очевидно, что закупка непременно будет осуществляться? Более того, мы сегодня идем по пути заключения долгосрочных договоров с промышленностью на производство нужной нам продукции. Долгосрочный контракт – это достаточный документ для того, чтобы прийти в банк и под него взять кредит.

– Помимо активизации привлечения кредитов просматриваются ли еще какие-либо перспективные инвестиционные инструменты?

– Приведу пример. Министерство сейчас продолжает переговоры о создании совместных предприятий по производству асинхронных тяговых преобразователей. Есть западные партнеры, готовые нам такую продукцию продавать.

Мы говорим, что целесообразнее было бы перенести производство в Россию: здесь есть рабочая сила, металл... все, что нужно. Это тоже форма привлечения инвестиций.

– Как известно, сегодня одно из слабых мест мультимодальных перевозок – состояние железнодорожных подходов к пор-

Тем не менее эволюция операторов в реальных перевозчиков, конкурирующих с ОАО «РЖД» и между собой, – процесс, по моему мнению, неизбежный

там. Поможет ли, по Вашему мнению, создание ОАО «РЖД» притону частного капитала в развитие этого комплекса?

– Думаю, однозначно поможет. Это же будут организации, работающие на единых принципах, что несомненно станет способствовать налаживанию нормальных бизнес-отношений между РЖД и компаниями, заинтересованными в наращивании портовых мощностей. При строительстве нового терминала всегда необходимо определить, как сюда будет поступать груз.

Если по железной дороге, то давайте посчитаем, сколько мы должны вложить средств для усиления пропускной способности, обеспечения безопасности движения и т. д., каков для «РЖД» будет срок окупаемости проекта? Если лет пятьдесят, то в чем тогда заинтересованность? В том, чтобы помочь другому заработать как можно больше денег, а свой бизнес сделать не только непрофильным, но и убыточным?

Несправедливо. Должны выработаться новые механизмы, когда все участники транспортной цепочки работают как партнеры. А это подразумевает взаимную ответственность и взаимные расходы.

Сегодня в портах Оля и Усть-Луга мы разрабатываем ТЭО железнодорожных подходов совместно с администрациями регионов. Конечно, частный капитал никогда не будет активно вкладываться в развитие магистральной инфраструктуры, потому что это фондоемкие и длительно окупаемые проекты. Но участвовать в строительстве непосредственно припортовых железнодорожных обустройств частный капитал может и должен. При этом задача государства – обеспечить своим предпринимателям максимально выгодные условия, чтобы они были конкурентоспособны.

– Одним из приоритетов экономической политики государства является развитие международных транспортных коридоров. Какими соображениями будет руководствоваться ОАО «РЖД» в своих решениях по участию в том или ином проекте, связанном с МТК?

– Руководствоваться государственной целесообразностью и

выгодностью. Хотя, если быть точным, я бы расставил акценты так: прежде всего то, что выгодно, а далее то, что соответствует государственным приоритетам. А если правительство меняет для нас эту последовательность, то оно и определяет источники финансирования.

Такие механизмы должны заработать. Мы, со своей стороны, сегодня исходим из государственной политики по усилению отечественных портов. Это означает развитие железнодорожных подходов к ним.

В области перевозочных технологий – это контейнерные поезда. Важной задачей является привлечение транзитных грузов: прежде всего на Транссиб. Международные транспортные коридоры – это вариант оптимизации доставки грузов от производителя до потребителя, то есть возможность зарабатывания средств для перевозчика. С этой точки зрения мы прежде всего и рассматриваем наше участие.

– Как видно из Ваших слов, позиция ОАО «РЖД» по отношению к государству будет более жесткой, нежели сегодня у МПС.

– Я думаю, что говорить о жесткости в отношении к государству было бы некорректно. Речь идет не об этом, а об экономической целесообразности и уважении законов, которые принимаются в стране.

Не следует забывать, что владельцем ОАО «РЖД» будет государство, управляющее компанией через своих представителей в совете директоров. Там будут работать чиновники, определяющие стратегию бизнеса компании, управляющие ею и отвечающие за нее – в том числе и в соответствии с законодательством.

– Насколько целесообразно создавать ОАО «РЖД» как огромную вертикально интегрированную структуру в виде единого юридического лица с жесткой системой управления?

– Это осуществить сложно, однако необходимо. И в первую очередь в связи с обеспечением непрерывности перевозок и безопасности движения. Это диктуется исторически – от системы управления железными дорогами, когда любая расхлябанность или несогласованность чревата очень тяжелыми последствиями. Примером может являться Великобритания, где приватизировали все (включая магистральные пути) и навалились на серию тяжелейших крушений с большим количеством человеческих жертв. Потому что вкладывание денег в обеспечение безопасности, в системы СЦБ и т. д. – это нерентабельное дело с точки зрения коммерции. Вертикально интегрированная структура призвана обеспечить четкость, управляемость и прежде всего – безопасность перевозочного процесса.

– Вы были одним из руководителей Минтранса России. Как изменился Ваш взгляд на ситуацию на железнодорожном транспорте с переходом в МПС?

– Пожалуй, только эмоциональной окраской и более профессиональным изучением вопросов. Одно дело – взгляд со стороны, другое – когда ты за это отвечаешь, тем более когда, например, лично принимаешь участие в ликвидации последствий двух стихийных бедствий. Могу совершенно точно сказать: никакого дуализма я не испытываю, потому что привык выполнять возложенные на меня обязанности с максимальной эффективностью и ответственностью. И хотя у меня остаются некоторые поручения правительства, связанные с прежней работой, ничего ближе, чем МПС и его проблемы, для меня сегодня не существует.

Продолжение следует.

Электроника → Транспорт



22-24 мая 2013 г.
Москва, ВВЦ

VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

Информационные технологии для транспорта
и транспортной инфраструктуры

Тематика:

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

Конференция:

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

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

Одновременно с выставками:



ЭлектроТранс 2013

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



CityBus 2013

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



Оргкомитет:

+7(495) 287-4412

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

Поддержка:



ПроКонф

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ IRIS — INTERNATIONAL RAILWAY INDUSTRY STANDARD

Всеобщий стандарт качества для железнодорожной промышленности IRIS отвечает на одно из наиболее острых требований современного железнодорожного транспорта — сокращение стоимости за счет более эффективной и результативной обработки по всей цепи железнодорожных поставок. Окончание

Валидация процессов производства и обслуживания

Эти процессы часто упоминаются как «специальные» процессы и должны управляться согласно контрактным и / или внутренним требованиям.

Организация должна установить процесс управления специальными процессами, включая, по мере необходимости, оценку готовности и одобрение процесса перед использованием и соответствии его документированным спецификациям процесса и любым последующим вносимым изменениям.

Сохранение соответствия продукции

Поддержание соответствия продукции должно также включать, если применимо в соответствии со спецификациями изделия и / или действующими нормативами, условия для:

- очистки;
- специальной обработки для хрупких изделий;
- маркировки и проставления этикеток;
- управления сроком годности и хранения;
- специальной обработки для опасных материалов.

Организация должна гарантировать, что производственная документация, поставляемая в соответствии с условиями контракта / заказа вместе с продукцией, присутствует в поставке и защищена от потери и повреждений.

Примечание. Эти требования также относятся к изделиям, поставляемым организации, включая запасные части.

Ввод продукции в эксплуатацию и ее обслуживание

В том случае, если обслуживание продукции — обязательное требование, то процессы обслуживания должны предусматривать:

- действия в случае возникновения проблем после поставки продукции, включающие исследование, сообщения о предпринимаемых действиях и мероприятиях по информированию службы поставки;
- управление и обновление технической документации;
- утверждение, введение и использование различных схем ремонта.

Организация совместно с поставщиком, по мере необходимости, должна демонстрировать адекватную поддержку клиента в процессе ввода продукции в эксплуатацию, а также гарантировать полную валидацию продукции и заключительное принятие клиентом.

Должны быть доступны соответствующие ресурсы для обеспечения поддержки клиента в соответствии с согласованными требованиями для всех послепродажных действий, включая поставку запасных частей.

Надежность, готовность, ремонтпригодность и безопасность / стоимость жизненного цикла продукции (RAMS /LCC)

Организация должна использовать документированную процедуру, охватывающую все аспекты действий по обеспечению надежности, готовности, ремонтпригодности и безопасности (RAMS)

(например, вычисление, документирование, сбор данных, планирование улучшающих действий и т. д.). Кроме того, организация должна использовать процесс управления стоимостью жизненного цикла продукции (LCC).

Для выполнения требований RAMS / LCC должны быть выделены соответствующие ресурсы.

Сбор и анализ данных по выполнению требований RAMS / LCC должны приводить к накоплению опыта и непрерывному улучшению действий в послегарантийный период эксплуатации продукции.

Примечание. Процесс LCC может быть частью процесса управления расходами.

Управление устройствами для мониторинга и измерений

Организация должна вести официальный список устройств для мониторинга и измерений, использовать процесс для их калибровки, включая такие показатели как тип оборудования, его состав, местоположение, частоту проверок, метод проверки и критерии приемлемости.

Примечание. Устройства для мониторинга и измерений включают (но не ограничиваются этим перечнем): испытательное оборудование, программное обеспечение для испытаний, автоматизированное испытательное оборудование (Automated Test Equipment — ATE) и графопостроители, позволяющие графически представлять данные испытаний. К ним также относятся единичные устройства, которые были разработаны в организации и переданы клиенту для оценки соответствия продукции.

Организация должна гарантировать, что окружающие условия являются подходящими для осуществления калибровки, контроля, измерения и испытания.

Дополнительно к требованиям стандарта ISO 9001:2000 измерительное оборудование должно быть взаимозаменяемо в соответствии с оцениваемым процессом при условии его калибровки.

Измерение, анализ и улучшение

Внутренние аудиты

Организация должна проводить аудиты всех процессов своей системы менеджмента для проверки их соответствия всем требованиям (включая любые внешние требования).

Программа аудита должна учитывать все производственные изменения [1].

Литература

1 Международный стандарт железнодорожной промышленности IRIS — International Railway Industry Standard. Всеобщая система менеджмента бизнеса для железнодорожной промышленности: Брошюра для учебных целей для высшего руководства ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] / Перевод ЗАО «Центр Приоритет». — Режим доступа: <http://www.twirpx.com>.

Подготовил В. А. Сычев

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XII ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

29-31 мая 2013



ТЕМАТИКА

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

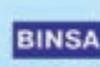
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ



ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

ООО "ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"

Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 786 05 91

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
Россия	Москва	ООО "Блеквуд Микс"	+7-495-726-58-08, +7-906-087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	1-я сторона обл., 8
18 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"				
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	2-я сторона обл.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 2 - 8)				
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл"	(4832) 59-91-51, (495) 637-60-12	3
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	4, 5
Россия	Москва	ООО "ДЕЦИМА"	(495) 988-48-58 (многоканальный)	2
		ООО "Блеквуд Микс"	+7-495-726-58-08, +7-906-087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	8
	Санкт-Петербург	ОАО "Пивоваренная компания Балтика"	(812) 323-97-36	3
		ООО "ЛенПромБетон"	(812) 331-01-01	6
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	(8412) 34-69-82, 34-59-36	6
Россия / Пензенская область	Пенза	ОАО "Пензенский завод "ЛОКОМОТИВ"	(8412) 35-40-15, 34-35-62	7
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	(47545) 2-07-25	3
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ"				
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	(495) 988 27 68 (многоканальный)	9
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 10 - 16)				
Литовская Республика	Каунас	UAB VagonService service LT	+370 60 933 433, +370 52 131 416	14
Республика Беларусь	Минск	ОАО "Минский вагоноремонтный завод"	(017) 200-98-46, 225-18-38/15-44	12
Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	11
		ООО "ЭлТехПрод"	(8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	12
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	(499) 181-55-16/18-50	15, 16
		ООО "Вотум"	(495) 225-99-60, 664-27-95, 518-94-32	10
		ООО "ЛокТрансСервис"	(495) 968-47-62, (903) 734-26-89	15
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	(48343) 5-24-90, 8-905-521-76-90	12
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41	14
Россия / Пермский край	Пермь	ООО "Форпост"	(342) 209 0160, 216 9385	14
Россия / Саратовская область	Маркс	ООО "Стандарт"	(903) 383-51-01, (903) 381-71-34, (84567) 5-88-69	11
Россия / Свердловская область	Сысерть	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-19/25/26/27	13
19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО 2013				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	17
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 18 - 21)				
Россия	Москва	ООО "МеталлТрансМаркет"	(495) 796-89-18	19
		ООО "Стройпуть"	(495) 783-26-68	20
	Санкт-Петербург	ООО "Промышленная группа "АСК"	812) 612-23-14/15	21
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	19
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	20
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	20
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	(343) 350-00-95/12-08/45-71	20
	Нижний Тагил	ООО "Стан-Мет"	(3435) 40-12-99, (912) 262-1924	18
Транспортно-логистические услуги (стр. 21)				
Россия / Немеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	(3843) 71-63-41	18
Россия / Московская область	Долгопрудный	ООО "СВ ИНВЕСТ"	(498) 744-67-39, (916) 170-11-10	18
«МЕТАЛЛУРГИЯ.ЛИТМАШ'2013»; «ТРУБЫ.РОССИЯ'2013»; «АЛЮМИНИЙ/ЦВЕТМЕТ.РОССИЯ'2013»				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	(495) 734-99-66	17
Сопутствующие товары и услуги (стр. 23, 24)				
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	(3412) 37-38-80/98-18	23, 24
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕН: РОССИЯ / СНГ 2013				
Великобритания	Лондон	GLOBAL TRANSPORT FORUM	+44 (0) 20 7045 0900	25
VII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	(495) 287-4412	32
12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2013				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	34
12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				
Азербайджан	Баку	Iteca Caspian LLC	+ 994 12 404 10 00/01/31	3-я сторона обл.
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "INTERLOGISTIKA - 2013"				
Россия	Москва	Компания MEDIA GLOBE	(495) 961-22-62 (многоканальный)	4-я сторона обл.

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

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

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

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

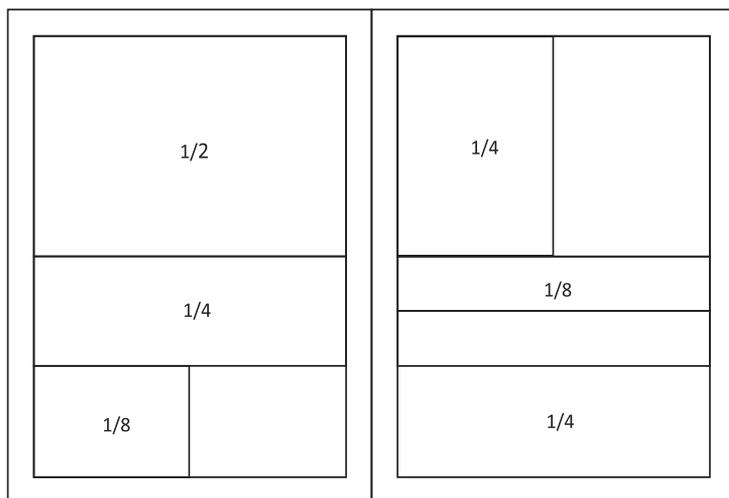
Строчная реклама		
Формат	Цена	Примечание
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)

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

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

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

Цены действительны с 01.11.2012г



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

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

TRANS CASPIAN

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

www.transcaspian.az

TRANSCASPIAN

13-15 ИЮНЯ 2013
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН



Организаторы



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

Место проведения

BAKU
EXPO CENTER



www.facebook.com/TransCaspian



МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

InterLogistika

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ В ТРАНСПОРТЕ И ЛОГИСТИКЕ

9 - 12 сентября 2013 года

Россия. Москва.

МВЦ "Крокус Экспо"



РЕКЛАМА



Транспорт.
Экспедирование.
Логистика.



Складская
логистика



Транспортно-
логистическая
инфраструктура



IT-технологии
в логистике



Городская
логистика



Логистика в
электронной
торговле



Логистика
в таможене
и ВЭД



Стандартизация.
Сертификация.
Услуги



Образование
в логистике

InterLogistika - ваш правильный выбор!

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

Организаторы:



Выставка проходит одновременно с **COMTRANS!**

При поддержке:



Минтранс России Российский автотранспортный союз



Стратегический партнер:



ЕвроАзиатская логистическая ассоциация EALA