

1520

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПАРТНЕРСТВО

VI Международный железнодорожный бизнес-форум
“Стратегическое Партнерство 1520”

ДАЙДЖЕСТ СМИ

СОЧИ
31 мая - 2 июня 2011
Рэдиссон Лазурная

ПУБЛИКАЦИИ ПЕЧАТНЫХ СМИ

 **РОССИЙСКАЯ**
ГАЗЕТА**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА****На две колени**
02.06.2011

В Сочи открылся VI Международный железнодорожный форум

Вчера в Сочи открылся очередной форум «Стратегическое партнерство 1520». Главной темой международного съезда железнодорожников значится интеграция «пространств 1520 и 1435», другими словами, улучшение взаимодействия между железнодорожными сетями российского и европейско-азиатского стандартов колее.

Как известно, 1520 миллиметров - это ширина колее железных дорог, которая применяется на всем бывшем постсоветском пространстве, а также в Монголии и Финляндии. Это огромная сеть, составляющая более 150 тысяч километров путей. В странах Западной Европы, на американском континенте и в Китае колея поуже - 1435 миллиметров. Уже не первый год совместными усилиями железнодорожников разных стран выстраиваются отношения, выгодные обеим «колеям». Этой же цели служит и ежегодный сочинский форум.

- За год, прошедший с нашей предыдущей встречи в Сочи, условия для ведения бизнеса существенным образом изменились, экономика постепенно выходит из кризиса, - сказал, открывая форум, президент РЖД Владимир Якунин. - В этих условиях необходимо не только скорейшее возвращение на докризисный уровень, но и выход на новый вектор развития с учетом стратегических задач и приобретенного опыта антикризисного управления.

По мнению Якунина, на этот раз участникам форума нужно направить свои усилия на повышение эффективности работы «Пространства 1520», привлекая сюда перспективные проекты, а также выработку единой стратегии сотрудничества и гармонизации технического регулирования. Главная задача - согласовать введение новой транспортно-логистической системы железных дорог обоих форматов, а заодно и устранить препятствия, мешающие более объемному передвижению товаров и пассажиров.

Стратегическая цель всех железнодорожников - создание транспортных коридоров через евразийское пространство. Ее вчера подробно обсуждали в ходе пленарной дискуссии. «Это возможность транспортной коммуникации основных центров производства и потребления тех продуктов, которые перевозятся железнодорожным транспортом, - заявил в этой связи Якунин. - По оценкам экспертов, предполагается, что с 2050 года растущая экономика Китая должна превзойти экономику США. В масштабах истории 35 лет - ничтожно малая цифра. Уже сегодня мы должны планировать, что произойдет в 2030 и 2050 годах, потому что не может быть роста экономики без опережающего развития инфраструктуры».

Тут, как высказались участники дискуссии, необходим серьезный прорыв: модернизация, инновационные технологии, развитие транспортного машиностроения и железнодорожной инфраструктуры, радикальное улучшение менеджмента и сервисных услуг. Без всего этого транзитные потоки не увеличишь и прибыль не повысишь. Тут мы еще, можно сказать, в начале пути: Россия возобновила сотрудничество с Международным союзом железных дорог всего три года назад. А до этого был полувековой перерыв, когда не было ни сотрудничества, ни интеграции, а пространства форматов 1520 и 1435 развивались не глядя друг на друга, абсолютно автономно.

Теперь, к счастью, ситуация меняется. Как докладывали на форуме, сейчас в зарубежных железнодорожных структурах «серьезно разговаривают о необходимости не просто сотрудничества, а геоинтеграционных подходов с точки зрения стандартов унификации подвижного состава, которые могли бы использоваться и в одной системе, и в другой, а также с точки зрения требований к качеству перевозки. Это свидетельствует о том, что из области политической интеграции мы перешли в плоскость практической интеграции».

Об интересе к этой тематике свидетельствует и широкое представительство железнодорожных и связанных с ними компаний: на форум приехало более тысячи участников из 26 стран. Здесь уже началось подписание соглашений о сотрудничестве и поставках и лицензионном производстве техники. Например, вчера РЖД заключило соглашение о поставке в Россию 1200 вагонов электропоездов типа Desiro. Стоимость контракта - более 2 миллиардов евро. В его рамках будут поставляться электропоезда из пяти вагонов стоимостью около 9 миллионов евро. Затем поезда начнут производить на совместном предприятии, причем значительную часть изготовят на локомотивном заводе в Свердловской области. Сейчас речь идет о производстве 240 электропоездов. В российском варианте они получают название «Ласточка» и будут использоваться также и для перевозки гостей и участников сочинской зимней Олимпиады-2014.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА

Свердловская область будет производить скоростные электрички для всей России

02.06.11

Пригородные электропоезда "Desiro" ("Ласточка") будет производить завод "Уральские локомотивы" - совместное предприятие группы "Синара" и концерна "Siemens". Электрички принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. Планируется, что в России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами.

Впервые об этом проекте заговорили более года назад, однако регион, где будет локализовано производство, определили не так давно. Основным конкурентом уральцев был воронежский «Вагонреммаш», однако Свердловская область выиграла за счет наличия необходимой инфраструктуры производства, уже знакомой немецким специалистам. Как отметил губернатор Свердловской области Александр Мишарин, запуск производства новых электропоездов - это лишь один из системных проектов по развитию скоростного транспорта и созданию новых условий для экономической, социальной и культурной интеграции.

Соответствующее соглашение о поставке электропоездов подписали президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, президент ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский и президент департамента "Мобильность" Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн. Подписание документа прошло в рамках форума железнодорожников "Стратегическое партнерство 1520", проходящем в Сочи.

С 2014 по 2020 год для РЖД планируется произвести 1,2 тысячи вагонов. В частности, 16 новых поездов будут обслуживать олимпиаду в Сочи. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро. Также в рамках проекта будет создан специальный инжиниринговый центр. Его главной функцией будет внесение изменений в конструкцию базового электропоезда согласно пожеланиям заказчиков - РЖД и других перевозчиков.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА

В одной колее

06.06.2011

Владимир Путин обсудил будущее российской железной дороги и европейских огурцов

Премьер-министр Владимир Путин приехал на несколько дней в Краснодарский край, чтобы посмотреть на то, как приводят в порядок железнодорожную инфраструктуру.

В Сочи он вступил и в заочный диалог с Еврокомиссией, заявив, что Россия не может травить людей ради духа ВТО.

«Все больше и больше набирает обороты скандал, не связанный с железнодорожным транспортом, а касающийся обычной продукции, производимой в Евроне», - заявил премьер. «Все страны Евроне уже переругались насмерть из-за этих огурцов, теперь еще нас втягивают», - возмутился он. Но сейчас не осень и перекрытый ввоз овощей из ЕС России не выгоден.

При этом представители Еврокомиссии заявляют, что такое решение противоречит духу ВТО, продолжил глава правительства. «Я, откровенно говоря, не знаю, какому духу это противоречит, но огурцы, после которых люди умирают, действительно дурно пахнут. Мы ждем, чтобы наши партнеры нам хотя бы назвали источник этой заразы, - без обиняков ответил европейцам Владимир Путин. - Мы не можем ради какого-то духа людей травить наших!» Пообещав проверить обоснованность решения санитарных служб, он добавил, что будет ждать разъяснений и от ЕС.

Это заявление премьер сделал на встрече с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство -1520». Уже несколько лет они пытаются добиться колейного единообразия: ширина железнодорожной колеи в России, бывших советских республиках и в Финляндии поистине царская - 1520 мм. А в Европе, Северной Америке и Китае гораздо скромнее - 1435 мм.

Интеграция «пространств 1520 и 1435» и на этот раз обсуждалась весьма активно. Но Владимир Путин говорил не об этом, а о скоростном движении и будущей модернизации. «Вы выбрали подходящее место для вашего профессионального собрания не потому, что здесь пройдут Олимпийские игры, а потому, что здесь осуществляется один из самых крупных, может быть, самый крупный в сегодняшней России инфраструктурный проект», - заявил премьер. К Олимпиаде город получит 200 км новых железнодорожных путей, десятки современных объектов профильной инфраструктуры, а скоростное сообщение между Москвой и Сочи вдвое сократит время в пути.

Для коренной модернизации железной дороги, перечислил Путин, требуется серьезно обновить всю сеть, ликвидировать узкие места на ключевых магистралях, расширить подходы к портам, максимально использовать транзитный потенциал, развивать высокоскоростное сообщение. Быстрые дороги Москва - Санкт-Петербург, Москва - Нижний Новгород и Санкт-Петербург - Хельсинки не самые скоростные в мире, честно признал премьер и пообещал, что правительство будет работать над созданием инфраструктуры под новое поколение подвижного состава.

В болезненном вопросе тарифов премьер призвал к балансу. «Отрасли нужны ресурсы, - заметил он. - Но и чрезмерно задирать тарифы тоже очень опасная вещь». У главы РЖД Владимира Якунина были и свои соображения насчет тарифов на транзит грузов в контейнерах: он предложил уйти от их госрегулирования. «Здесь ведется очень серьезная конкуренция с автомобилистами, представителями глубоководного транспорта, то есть с морскими». Еще он рассказал об идее создания международного

логистического оператора транзитных перевозок, потому что пока, например, через дальневосточные порты грузов не везут вообще.

После Сочи премьер отправился в Новороссийск, чтобы поучаствовать в открытии реконструированного железнодорожного тоннеля, пробитого 123 года назад в толще Кавказского хребта. Там, под лучами знойного солнца, на небольшой территории, обнесенной проволокой, его ожидали ремонтники. Немногочисленные стенды, расставленные по земле и служившие главным образом тенью, рассказывали, как проходили восстановительные работы. На одной из картинок можно было увидеть красноречивую надпись: «Кипит работа в тоннеле ярким пламенем». Теперь же, когда пламя работы успешно затухло, все ожидали главу правительства.

Путин начал издавека - с далекого 1888 года, когда был построен тоннель. Он решил сопоставить те времена и нынешние - не в пользу первых, естественно. «В XIX веке тоннель строился силами заключенных и был закончен в рекордные сроки. Большинство из тех, кто участвовал в его строительстве, погибли. Традиции использования подневольного труда начались в нашей стране, к сожалению, не со сталинских времен, а еще с дореволюционных», - привел историческую справку премьер. Можно было перебрасывать мостик к нынешним временам: «Сегодня строительство тоннелей ведется с использованием современных методов и технологий. То, что мы видим, это даже не реконструкция, а новое строительство».

Поблагодарив рабочих, Путин объявил начало движения. Из тоннеля выехал громко скрипевший состав со слегка ржавыми вагонами, который разорвал красную ленту. От него шел такой гул, что аплодисментов не было слышно вообще. Глава правительства тем временем удалился в шатер на телемост с рабочими других тоннелей - Кузнецовского в Хабаровском крае и Рокского, связывающего Россию с Южной Осетией. Там он поручил разработать проекты расширения инфраструктурных возможностей Транссиба и Восточного БАМа и ускорить реконструкцию Рокского тоннеля на год.

Те же рабочие, которые присутствовали при открытии Большого новороссийского тоннеля, с нетерпением ожидали главу правительства на выходе из шатра. Почти семичасовое пребывание под палящим солнцем, по-видимому, не сказалось на их энтузиазме. Путин попробовал было уехать, но его засыпали просьбами об автографе. Рабочие протягивали кепки, на которых премьер ставил свою подпись. Некоторые умудрялись совывать ему по три кепки. «А зачем так много-то?» - поинтересовался корреспондент «РГ» у одного из рабочих, тройне ошарашенного премьерским вниманием. «Ну как же? - изумился тот. - Для меня, жены и сына. Втроем будем носить и радоваться».

ВЕДОМОСТИ

ВЕДОМОСТИ

РЖД купит у «Трансмашхолдинга» 200 электровозов на 1 млрд евро 01.06.2011

РЖД и «Трансмашхолдинг» подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов, говорится в сообщении железнодорожной госмонополии. Электровозы были разработаны совместно с французской Alstom, недавно купившей блокпакет (25% плюс 1 акция) российского машиностроительного холдинга. Источник, близкий к одной из сторон, сообщил Reuters, что сумма контракта составит около 1 млрд евро.

Отдельно РЖД подписала предконтрактное соглашение об условиях поставки 240 электропоездов с Siemens и группой «Синара». Поезда будут выпускаться на мощностях завода «Уральские локомотивы», принадлежащего «Синаре». Сумма контракта должна составить более 2 млрд евро.

ВЕДОМОСТИ

«Сапсаны» авансом

06.06.2011

Siemens готова выпускать в России не только электрички Desiro, но и высокоскоростные «Сапсаны» - если на то будет политическая воля, заявил в пятницу на совещании с премьером Владимиром Путиным президент Siemens в России Дитрих Меллер. Сейчас компания договаривается о закупках РЖД еще восьми «Сапанов», но этого мало. Экономический смысл местной сборки появился бы при заказе свыше 60 поездов. Это возможно, но через несколько лет - Россия собирается строить высокоскоростные магистрали до Санкт-Петербурга, Екатеринбурга и Самары, по которым, как планируется, будут ходить экспрессы со скоростью до 400 км/ч. «Сапсаны» подходят - сейчас по существующей инфраструктуре они могут ездить со скоростью до 250 км/ч, но экспрессы Velaro, на основе которых построены «Сапсаны», могут ездить и быстрее. Правда, до закупок поездов на эти магистрали еще очень далеко - пока нет проекта по строительству даже первого участка между Москвой и Петербургом. Но Siemens уже заманивает будущего заказчика - ведь Alstom, основной ее конкурент, купившая 10 дней назад блокпакет «Трансмашхолдинга», уже наступает на пятки.

Коммерсант

КОММЕРСАНТЬ

Владимир Путин поднялся над собой на 1520 мм

04.06.2011

Андрей Колесников

Колея железнодорожного форума с его участием протянулась от Латвии до огурцов

Премьер России Владимир Путин вчера встретился с участниками VI международного бизнес-форума, выслушал их предложения о создании вертикали управления в железнодорожном сообществе, объединенном колеей 1520 мм, а под конец неожиданно заявил, что европейские огурцы дурно пахнут и что российское правительство не собирается травить родной народ -- даже в угоду духу ВТО. Со вкусными подробностями из Сочи -- специальный корреспондент «Ъ» Андрей Колесников.

Железнодорожный форум был международным, поэтому для журналистов и участников предусмотрели перевод и соответствующие пояснения: цифра «0» - «оригинал», цифра «1» -- «русский», цифра «2» -- «английский». Вопросы, кто такой «оригинал», лично для меня не существовало. Было очевидно, что речь идет о Владимире Путине.

Премьер открыл встречу с участниками форума, среди которых, кроме железнодорожников из разных стран, было много крупных отечественных и западных бизнесменов и банкиров. Очевидно, что их интерес к российским железным дорогам является не праздным.

-- Мы стремимся,-- сказал господин Путин,-- создать такие правила, чтобы вкладывать в российские железнодорожные проекты было выгодно.

Таким образом, пока таких правил нет. Впрочем, позже это стало ясно и из выступлений участников форума.

Премьер заявил, что предстоит «серьезно обновить всю железнодорожную сеть», «ликвидировать узкие места на БАМе и на Транссибе», «расширить железнодорожные подходы к важнейшим портам на Дальнем Востоке, Северо-Западе и Юге страны». Речь идет и о развитии высокоскоростного сообщения, и о «модернизации технической базы отрасли».

-- Долгосрочный, гарантированный спрос на железнодорожную технику обеспечен,-- заявил премьер.

Президент ОАО РЖД Владимир Якунин заявил, что «можно уже уходить от госрегулирования на транзитные перевозки грузов».

По-человечески это было, так сказать, понятно. Железнодорожники мечтают об этом так же сильно, как поставщики грузов о замораживании тарифов. Господин Путин в своей речи сказал про «разумный баланс». Придаться, увы, не к кому -- правы все. В этом залог того, что по поводу тарифов участники процесса не договорятся никогда. Просто кто-нибудь молча сглотнет обиду.

Кроме того, Владимир Якунин упомянул об интересах 34 средних и мелких грузовладельцев, которые пользуются услугами РЖД (интересы крупных, которые обеспечивают 80% перевозок, способны отстоять, видимо, сами эти грузовладельцы).

-- Они не могут выдержать рыночный подход,-- объяснил господин Якунин, заинтересованный, конечно, в том, чтобы сохранить этих грузовладельцев для нужд РЖД.

-- Дотировать мы их должны, что ли? -- нехорошо засмеялся господин Путин.

-- Либо совместно с субъектами федерации... То есть да, дотировать,-- подтвердил господин Якунин.

Идея, судя по всему, не произвела впечатления на премьера. Грузовладельцы, по его мнению, видимо, и сами в состоянии зарабатывать и платить.

Владимир Якунин рассказал, что инвестиции государства в железнодорожный бизнес составляют 179 млрд руб., а налоги -- 245 млрд.

-- Налог заплатили больше, чем вложило государство,-- с горечью произнес Владимир Якунин.

Владимир Путин настороженно посмотрел на него.

-- Так и есть,-- пожал плечами глава РЖД.-- И тут придумать ничего невозможно.

-- Возможно,-- насмешливо расстроил его премьер.

Угис Магонис, председатель правления Латвийских железных дорог, которые тоже входят в сообщество «1520» (по колее), рассказал, что в Латвии три порта и один вид бизнеса -- транзит. «Внутренних грузовых перевозок у нас в стране нет»,-- сделал он грустное латышское признание.

-- А кто же, меня все время спрашивают, ваши главные конкуренты? -- произнес Угис Магонис.-- Литовцы? Эстонцы?! Может быть, украинцы?! Нет, наши главные конкуренты -- автомобильный и морской транспорт!

То же, впрочем, мог бы сказать про Россию и Владимир Якунин. И кстати, сказал.

-- В Европе,-- продолжил Угис Магонис,-- колея -- 1435 мм. По бизнесу мы у себя работаем -- 1520. Но не надо перешивать дороги на 1435! Этот вопрос надо смотреть только с экономической точки зрения. Не с политической!

Я не ожидал такой горячности от простого на вид латышского парня. Впрочем, когда речь идет о бизнесе, люди, случается, теряют не только национальность, но и голову.

Господин Магонис вскользь сказал что-то про то, что он знает о планах расширения ОАО РЖД на Запад.

-- Что вы имеете в виду под расширением? -- переспросил его российский премьер.

-- Мы знаем, что у вас есть планы строить до Австрии колею 1520,-- пояснил господин Магонис.

-- И это чисто экономическое решение,-- прокомментировал господин Путин, тоже не очень спокойно.

-- А перестраивать в Латвии железные дороги на 1435...-- начал господин Магонис.

-- Ну да, смешно! -- поддержал его господин Путин.

Хотя в ЕС, куда входит Латвия, эта идея вряд ли кажется такой уж смешной.

Хартмут Медорн, бывший председатель правления Deutsche Bahn, впрочем, не согласился с собеседниками:

-- Я знаю, да, идут переговоры про новую ветку до Вены. И есть проблемы. И есть давление для российской экономики со стороны западных товаров. И только 1% товаров между Европой и Россией перевозится по железной дороге. Надо хотя бы 5%! От этого всем будет хорошо! Но нужно политическое давление!

Возможно, потому, что этот человек не только хорошо представляет себе экономическую и политическую реальности, но и говорит о них вслух, его в этих реальностях уже и не существует.

Прекрасен был председатель правления Barclays Capital Ханс Рудлофф со своей единственной мыслью:

-- Денег хватит на все!

Владимир Якунин поделился вопросом, который он задал представителям фирм Alstom и Siemens на железнодорожном форуме, два последних дня шедшем в Сочи:

-- Вы что, не читаете наших газет? Не знаете, что в России плохой инвестиционный климат?

За Siemens ответил сначала его партнер в России господин Пумпянский -- председатель совета директоров Трубной металлургической компании. Он рассказал, что подписан контракт на производство поезда нового типа «Ласточка», который будет обслуживать в том числе и Олимпийские игры в Сочи в 2014 году.

-- Мы надеемся,-- заявил Дмитрий Пумпянский,-- что закончится эра «зеленых электричек»!

Его контракт с Siemens на €2 млрд и строительство завода в России должен убедить в этом.

-- Хотелось бы попросить,-- обратился Дмитрий Пумпянский к российскому премьеру,-- чтобы такие встречи с вами стали традицией!

Интересно, на что он намекал еще до президентских выборов? Или он готов видеть господина Путина на железнодорожном форуме в любом качестве, в том числе и простого пассажира?

Вице-президент Siemens Дитрих Меллер был краток. Он только сказал, что его компания готова «к проектам типа North Stream («Северный поток».-- «Ъ»»).

-- Передаю вам бразды правления,-- торжественно сказал Владимир Якунин Владимиру Путину.

Так вот кто, оказывается, передает бразды правления! А мы насчет выборов до сих пор беспокоимся!

-- Спасибо за эти бразды,-- живо согласился премьер и предоставил слово Владимиру Якунину, который предложил, чтобы «сертификационные институты железнодорожного транспорта в пространстве «1520» стали наднациональными».

-- Участники форума поручили мне это предложить,-- пояснил он.

-- Попробуем обсудить это на правительственном уровне,-- согласился премьер.-- Только чтоб не политизировать!.. Что ж, инвестиционные проекты набирают обороты... Я лично доволен тем, как идет сотрудничество. С правительственного уровня будем поддерживать ваши проекты!.. Нам действительно иногда непросто их продвигать -- как проект железной дороги до Вены. Постоянно возникают сложности -- то на корпоративном, то на правительственном уровне. Но это только экономические сложности.

И тут премьер вдруг неожиданно сменил тему. Он рассказал, что сложности бывают не только экономическими. И вряд ли это был экспромт.

-- Уже все страны Европы переругались из-за этих огурцов! -- в сердцах воскликнул премьер.-- И нас втягивают!.. Да, сейчас не осень, у нас своих огурцов еще нет, мы заинтересованы в поставках из Европы... Но не такой ценой! В Еврокомиссии говорят, что наше решение запретить ввоз огурцов из Европы противоречит духу ВТО! Вот огурцы, из-за которых люди травятся, действительно дурно пахнут! И мы не можем из-за какого-то духа (ВТО.-- А. К.) травить наших людей! Я, конечно, проверю этот вопрос... (угроза, мягко говоря, нешуточная.-- А. К.).

На этом встреча закончилась, и премьер улетел в Новороссийск на открытие нового железнодорожного тоннеля.

И заметьте, никого на этот раз не пригласил в «Общероссийский народный фронт»!

А ведь встреча продолжалась полтора часа!

Не каждый бы на его месте удержался.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Российские рельсы до Вены доведут

02.06.2011

На несколько дней Сочи превратился в железнодорожную столицу Евразии. На бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» здесь собрались ведущие специалисты отрасли со всего континента.

Цифры 1520 в названии означают ширину железнодорожной колеи российского стандарта, в Китае и Европе она уже. И специалисты сейчас думают - как, учитывая эти технологические особенности, эффективно развивать транспортные коридоры на пути из Азии в Европу. Ведь тот же Китай стал мировой «фабрикой» по производству всевозможных товаров, грузопоток оттуда постоянно растет.

- По прогнозу экономистов, к 2050 году растущая экономика Китая должна превзойти экономику США, - напомнил президент РЖД Владимир Якунин. - В масштабах истории 35 лет - ничтожно малая цифра, поэтому уже сегодня мы должны планировать, что произойдет в 2030 и 2050 годах. Нужно думать о транспортной коммуникации основных центров производства и потребления продуктов. Не может быть роста экономики без опережающего развития инфраструктуры.

По сравнению с морским железнодорожный транспорт - наиболее быстрый и менее затратный, вот только как решить технологические нестыковки? Один из вариантов - продление широкой колеи российского стандарта до Вены.

- Практически все евразийское пространство поддерживает этот проект, потому что он позволит существенно ускорить товародвижение, - заявил журналистам замминистра транспорта России Андрей Недосеков.

На форуме прозвучало много новостей, которые касаются и непосредственно пассажиров. Так, накануне курортного сезона завершена реконструкция магистрали между Адлером и Сухуми, и скоро по ней, как в прежние времена, пойдут электрички. Также железнодорожники и администрация Сочи подписали соглашение о реконструкции вокзалов в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте.

Городские власти решили, что справиться с пробками здорово бы помогли электрички. Планируется, что в обозримом будущем они будут ходить каждые 15 минут, под этот ритм подгонят расписание маршруток и автобусов, а сами вокзалы станут современными и удобными пересадочными узлами.

Журналистам показали и строительство нового вокзала в Адлере, которое идет в рамках подготовки к Олимпиаде-2014. К концу года основной каркас будет готов, а полностью сдать новый терминал хотят уже в 2013 году. Это будет самый современный транспортный комплекс, пожалуй, не только в России, но и во всей Европе. На шести уровнях здесь разместятся паркинг, кафе и торговые галереи, а также кассы залы ожидания и прочие неперенные вокзальные атрибуты. А венчать здание будет атриум с зимним садом и фонтанами.

Пассажирский терминал в Адлере объединит все четыре вида транспорта - железнодорожный, автомобильный, авиационный и морской: тут же планируется построить причал, а железнодорожные экспрессы помчатся отсюда в аэропорт и к олимпийским объектам.

Что касается экспрессов - это будут электропоезда «Ласточка» производства немецкой компании Siemens. Первые 54 состава поступят из Германии. А в дальнейшем производство поездов наладят на заводе «Уральские локомотивы» (соответствующее соглашение подписано на форуме), это позволит снизить их стоимость на 20%.

В будущем «Ласточки» могут быть запущены не только в Сочи, но и на Малом кольце Москвы и в Казани. Вообще, в РЖД говорят, что в перспективе удобные и быстрые «Ласточки» должны прийти на смену пока привычным зеленым электричкам.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Якунин: Тарифы на грузоперевозки для малого и среднего бизнеса надо дотировать

03.06.2011

Глава ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин на встрече участников бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» с председателем правительства РФ Владимиром Путиным предложил выделять дотации на тарифы грузовых перевозок для малого и среднего бизнеса.

«Нужно совместно с субъектами РФ выработать механизмы поддержки малого и среднего бизнеса, в частности, дотирование тарифа», - подчеркнул глава РЖД.

Другая возможность поддержки малого бизнеса, по версии Якунина, - «механизм специального выделения вагонов». Однако это является отклонением от железнодорожной реформы, уверен глава РЖД.

«Нужно решать экономическими методами», - цитирует Якунина РИА «Новости».

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

«Ласточки» для России

03.06.2011

Железнодорожники решают, как объединить транспортную систему Европы и Азии

На несколько дней Сочи превратился в железнодорожную столицу Евразии. На бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» здесь собрались ведущие специалисты отрасли со всего континента.

Число 1520 в названии означает ширину железнодорожной колеи российского стандарта, в Китае и Европе она меньше. И специалисты сейчас думают, как, учитывая эти технологические особенности, эффективно развивать транспортные коридоры на пути из Азии в Европу. (Подробнее об этом - в материале рядом.) Ведь тот же Китай стал мировой фабрикой по производству всевозможных товаров, грузопоток оттуда постоянно растет.

- По прогнозу экономистов, к 2050 году растущая экономика Китая должна превзойти экономику США, - напомнил президент РЖД Владимир Якунин. - Нужно думать о транспортной коммуникации основных центров производства и потребления продуктов.

По сравнению с морским железнодорожный транспорт - наиболее быстрый и менее затратный, вот только как решить технологические нестыковки? Один из вариантов - продление широкой колеи российского стандарта до Вены. Речь идет о грузовых перевозках.

На форуме прозвучало много новостей, которые касаются и непосредственно пассажиров. Так, накануне курортного сезона завершена реконструкция магистрали между Адлером и Сухумом, и скоро по ней, как в прежние времена, пойдут электрички.

Также железнодорожники и администрация Сочи подписали соглашение о реконструкции вокзалов в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте. Городские власти решили, что справиться с пробками здорово бы помогли электрички. Планируется, что они будут ходить каждые 15 минут.

Журналистам показали и строительство нового вокзала в Адлере, которое идет в рамках подготовки к Олимпиаде-2014. Он объединит все четыре вида транспорта - железнодорожный, автомобильный, авиационный и морской: тут же планируется построить причал, а железнодорожные экспрессы помчатся отсюда в аэропорт и к олимпийским объектам.

Что касается экспрессов - это будут электропоезда «Ласточка» производства немецкой компании Siemens. Первые 54 состава поступят из Германии. А в дальнейшем производство поездов наладят на заводе «Уральские локомотивы» (соответствующее соглашение подписано на форуме), это позволит снизить их стоимость на 20%.

В будущем «Ласточки» могут быть запущены не только в Сочи, но и на Малом кольце Москвы, и в Казани. Вообще в РЖД говорят, что в перспективе удобные и быстрые «Ласточки» должны прийти на смену пока привычным зеленым электричкам.

НЕЗАВИСИМАЯ**НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА****РЖД купит у компании Siemens вагоны электропоездов****01.06.11**

Компания "Российские железные дороги" подписала соглашение с немецкой компанией Siemens и группой "Синара" о поставке 1,2 тысячи вагонов электропоездов Desiro, получивших в России название "Ласточка", на сумму более 2 миллиардов евро.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд - 8,6 миллиона евро. Это на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим

контрактам РЖД и Siemens. Прочие условия договора-поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров, сообщает ВВС.

ЭКСПЕРТ

ЭКСПЕРТ**06.06.2011**

«Ласточка» несет прогресс

На днях ОАО РЖД, российский монополист на рынке железнодорожных перевозок, подписало два серьезных соглашения на поставку железнодорожной техники до 2020 года. Предварительные договоры заключены с двумя крупными российско-европейскими машиностроительными альянсами, сформировавшимися на отечественном рынке: Группой «Синара» и германским концерном Siemens, а также с французской корпорацией Alstom и «Трансмашхолдингом» (ТМХ). Эти альянсы уже вступили в прямую конкуренцию за заказы железнодорожников, а их иностранные участники для получения выгодных контрактов вынуждены подтягивать инновации и технологии в Россию. Так, с Siemens и Группой «Синара» удалось договориться о принципиальных условиях поставки 1,2 тыс. вагонов пригородных электропоездов Desiro, развивающих скорость до 160 км/час (в России — «Ласточка»), локализации их производства и основных технических характеристиках. Общая стоимость контракта превышает 2 млрд евро. Это уже второе соглашение, подписанное РЖД и Siemens. В 2009 году Siemens получил от РЖД контракт на поставку 54 поездов (в одном поезде — пять вагонов) на 580 млн евро. Первые составы будут поставлены в Сочи осенью 2013 года перед зимней Олимпиадой-2014. Контракт обязывает Siemens на 20% локализовать производство электропоездов на мощностях «Уральских локомотивов» — совместном предприятии Группы «Синара» и Siemens в городе Верхняя Пышма Свердловской области. По новому соглашению немцы обязуются локализовать производство уже на 80%.

До сих пор РЖД ежегодно закупали по 500 вагонов электропоездов у их единственного производителя в России — компании «Трансмашхолдинг». Появление нового игрока — альянса Siemens и Группы «Синара» — в сегменте пассажирских электропоездов для ТМХ означает дополнительный стимул к совершенствованию продукции и ценовой политики. Неудивительно, что один из крупнейших акционеров «Трансмашхолдинга», Alstom, помогает теперь своим русским партнерам создавать новые электрички. Прототип от альянса Alstom-ТМХ будет выпущен в конце 2012 года и тоже сможет развивать скорость до 160 км/час.

«Российские железные дороги» подогревают конкуренцию и в сегменте локомотивов. На прошлой неделе ТМХ и РЖД заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов: в период с 2013-го по 2020 год РЖД получают 200 таких электровозов. Контракт оценивается в 1 млрд евро. Между тем в соответствии с подписанным в 2009 году соглашением до 2016 года РЖД обязались приобрести 221 электровоз «Гранит» производства Группы «Синара». В этот электровоз интегрированы новейшее ноу-хау Siemens в области техники приводов и управления.

Начал работу VI Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520»

01.06.2011

В Сочи начал свою работу VI Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», сообщила пресс-служба ОАО «РЖД».

Свои приветствия участникам форума направили председатель Правительства РФ Владимир Путин, министр транспорта РФ Игорь Левитин, председатель комитета по транспорту Государственной думы РФ Сергей Шишкарев.

«С каждым годом форум все увереннее заявляет о себе как о главном деловом событии в жизни профессионального сообщества. Он неизменно расширяет географию своих участников и сегодня объединяет не только страны, входящие в «пространство 1520», но и многие другие государства. Об этом свидетельствует и тема нынешней встречи – «Стратегия интеграции пространств 1520 и 1435. Будущее Евроазиатской транспортной системы», – говорится в приветствии В. Путина.

По словам И. Левитина, организация мероприятия столь высокого уровня свидетельствует о возрастающем интересе представителей государственных органов власти и мирового бизнес-сообщества к развитию железнодорожной отрасли государств с шириной колеи 1520 мм, процессами ее интеграции в мировую транспортную сеть и, как следствие, расширению сотрудничества между государствами Европы и Азии.

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520» – главное событие года в железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии. Форум проходит в Сочи 31 мая – 2 июня 2011 года.

Ключевая тема мероприятия – «Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества». Организатор форума – компания «Бизнес Диалог», генеральный партнер – ОАО «РЖД».

На форуме зарегистрировалось около 1,3 тыс. участников из 32 стран. Среди них – руководители национальных железнодорожных компаний, частных железнодорожных операторов, грузовладельцы, производители техники и технологий для железнодорожного транспорта, представители органов государственной власти, международных организаций, финансовых институтов, владельцы транспортной инфраструктуры, представители научных отраслей, смежных организаций и др.

Журнал «РЖД-Партнер» является генеральным информационным партнером мероприятия.

РЖД-ПАРТНЕР

Рост ж/д транспорта заключается в развитии системы транспортных коридоров – В. Якунин

01.06.2011

Рост железнодорожного транспорта заключается в развитии системы железнодорожных транспортных коридоров, заявил на пленарной дискуссии в Сочи в среду в рамках VI Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

«Это возможность транспортной коммуникации основных центров производства и потребления тех продуктов, которые перевозятся железнодорожным транспортом», – пояснил он.

По оценкам экспертов, предполагается, что с 2050 года растущая экономика Китая должна превзойти экономику США. В масштабах истории 35 лет –

ничтожно малая цифра. «Уже сегодня мы должны планировать, что произойдет в 2030-м и 2050 годах, потому что не может быть роста экономики без опережающего развития инфраструктуры», – отметил В. Якунин.

По его словам, тема развития транспортных коридоров стала не только актуальной, она стала технологически необходимой. Сама идея интеграции возникла после того как ОАО «РЖД» восстановило свое участие в Международном союзе железных дорог (МСЖД) три года назад. 49 лет до этого обе системы развивались совершенно независимо.

«Сегодня впервые в МСЖД и в органах управления в области транспорта Европейского союза серьезно разговаривают о необходимости не просто сотрудничества, а геоинтерграционных подходов, с точки зрения стандартов, которые могли бы использоваться и в одной системе и в другой унификации подвижного состава, требований к качеству перевозки. Это свидетельствует, что из области политической интеграции мы перешли в плоскость практической интеграции», – резюмировал глава РЖД.

РЖД-ПАРТНЕР

РЖД и ТМХ подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов 2ЭС5

01.06.2011

ЗАО «Трансмашхолдинг» и ОАО «РЖД» заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5, сообщили в департаменте по связям с общественностью ТМХ.

Контракт подписан президентом РЖД Владимиром Якуниным и председателем совета директоров «Трансмашхолдинга» Андреем Бокаревым в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи. В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5.

Работы по созданию этого электровоза ведутся в рамках меморандума, подписанного ТМХ, французской компанией Alstom Transport и ОАО «РЖД» 21 сентября 2010 года в Берлине, на выставке Innotrans.

Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport – компании «ТРТранс». Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

Электровозы будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

РЖД-ПАРТНЕР

«Қазтеміртранс» и «Русагротранс» создадут СП по перевозке зерновых грузов

01.06.2011

АО «Қазтеміртранс» («дочка» АО «НК «Қазақстан темір жолы») и ЗАО «Русагротранс» подписали соглашение о создании совместного предприятия по перевозке зерновых грузов.

Как сообщила пресс-служба КТЖ, документ был подписан сегодня в Сочи в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое Партнерство 1520».

Согласно документу, общий вагонный парк СП составит порядка 10 тыс. вагонов-зерновозов. Величина капитализации проекта превысит \$90 млн. Таким образом, данный проект станет одним из первых крупных проектов в

области логистики и транспорта, реализованных исходя из концепции Таможенного союза.

Стороны отмечают, что ключевой предпосылкой создания совместного предприятия является организация ТС, который значительно упрощает процедуру перемещения товарных партий, в том числе зерновых грузов. Возможность консолидации вагонных парков стран-участниц Таможенного союза создаст условия для повышения эффективности транспортной логистики, говорится в сообщении.

Также отмечается, что Казахстан является крупным производителем зерна и входит в десятку мировых экспортеров пшеницы. Вместе с тем экспортный потенциал республики ограничивается дефицитом вагонного парка. Так, при текущей потребности вагонного парка в пиковый период перевозок – на уровне 8,7 тыс. единиц, располагаемый парк АО «Қазтеміртранс» составляет порядка 5,2 тыс. единиц, которые простаивают в период спада перевозок. В этот период вагоны-зерновозы могут быть использованы для перевозок взаимозаменяемых грузов России и Казахстана, добавили в КТЖ.

По мнению сторон, создание совместного предприятия является необходимым и важным шагом в образовании Единого экономического пространства в рамках ТС. Реализация проекта придаст дополнительный импульс для развития железнодорожного транспорта Казахстана и России, говорится в сообщении.

РЖД-ПАРТНЕР

«ТрансКонтейнер» и КТЖ подписали соглашение о логистическом обслуживании в сфере грузовых перевозок

01.06.2011

ОАО «ТрансКонтейнер» и АО Национальная Компания «Казакстан Темір Жолы» в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи подписали соглашение о совместном сотрудничестве по развитию комплексного логистического обслуживания в сфере грузовых перевозок на базе АО «Кедентранссервис».

Об этом сообщила пресс-служба российской компании.

Документ детализирует договоренности между компаниями по совместному развитию бизнеса "Кедентранссервиса", крупнейшего оператора сети железнодорожных терминалов в Республике Казахстан; устанавливает порядок и способ создания сторонами условий, необходимых для динамичного развития совместного проекта.

Наша справка:

"ТрансКонтейнер" оперирует крупнотоннажными контейнерами и фитинговыми платформами для их перевозки, а также имеет сеть терминалов в РФ и Словакии. РЖД принадлежит 50% + 1 акция оператора, группе FESCO - 12,5%, Европейскому банку реконструкции и развития 9,25%, у других владельцев, в том числе ТКБ и НПФ "Благосостояние" - еще 11,63% акций. Free-float составляет 16,63%.

РЖД-ПАРТНЕР

Решение вопроса безубыточности пригородных пассажирских перевозок может быть достигнуто уже в 2011 г.

02.06.11

Решение вопроса безубыточности пригородных пассажирских перевозок может быть достигнуто уже в 2011 году, заявил в четверг в Сочи начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД»

Максим Шнейдер, выступая на VI международном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».

«В начале года мы планировали убытки пригородных пассажирских компаний от осуществления перевозок на 2011 год в размере 41 млрд рублей. После решения правительства РФ о выделении компенсации инфраструктурой составляющей необходимые субсидии региональных бюджетов должны составить около 11 млрд рублей», – сказал М. Шнейдер, добавив, что ОАО «РЖД» в свою очередь сократило расходы на пригородные перевозки на 8 млрд рублей.

При этом М. Шнейдер подчеркнул, что потенциал роста тарифов на пригородные перевозки исчерпан, так как в последние годы тариф рос быстрее уровня доходов населения.

«Мы искренне надеемся, что регионы откликнутся на инициативу правительства и перевозки станут безубыточными уже в 2011 году», – сказал он.

РЖД-ПАРТНЕР

Необходим поиск новых методов управления парком на сети железных дорог – С. Бабаев

02.06.11

Сегодня в условиях отсутствия инвентарного для повышения эффективности перевозочного процесса необходим поиск новых методов управления парком на сети железных дорог.

Об этом заявил вице-президент РЖД Салман Бабаев на VI Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи в ходе круглого стола, посвященного грузовым перевозкам.

По его словам, ОАО «РЖД» проводит активную работу по изучению потребностей рынка в новых услугах и транспортных продуктах. В настоящее время на сети железных дорог России реализуется проект по предоставлению грузовладельцам подвижного состава третьих лиц (не принадлежащего перевозчику) по договорным ценам.

Цель такого взаимодействия с заказчиками – максимально возможное обеспечение потребностей заказчиков в порожнем подвижном составе, направленное на долгосрочное стабильное сотрудничество и прогнозируемость перевозочного процесса на выгодных для сторон условиях.

«Без организации технологического взаимодействия в новых условиях железная дорога не сможет обеспечить своевременный вывоз грузов. Предлагаемые нами технологии позволяют оптимально распределять погрузочные ресурсы на сети железных дорог, что будет способствовать увеличению грузооборота и минимизации порожних пробегов грузовых вагонов, а, следовательно, и нагрузки на инфраструктуру», – отметила в свою очередь генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» Елена Кунаева.

С. Бабаев подчеркнул, что инвентарный парк постепенно исчезает и на «пространстве 1520». Поэтому для организации перевозок в межгосударственном сообщении предполагается создание определенного пула грузовых вагонов, который будет предоставляться операторами в аренду железнодорожным администрациям.

В ходе круглого стола также отмечалось, что одним из наиболее эффективных механизмов организации технологического взаимодействия является электронная торговая площадка в Интернете, где грузовладельцы и операторские компании могут разместить информацию о своей грузовой базе и погрузочных ресурсах.

Кроме того, РЖД внедряют услугу комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания, которая предполагает доставку груза от пункта отправления до пункта назначения вне зависимости от государственной территории, по которой проходит участок транспортного коридора, и способа транспортировки (морем, железной дорогой или автомобильным транспортом).

С целью реализации данной услуги компанией разработана и применяется в отношении заинтересованных клиентов примерная форма договора, основанная на принципе агентирования и предусматривающая согласование коммерческих условий перевозок в рамках договоров с организациями смежных видов транспорта.

В рамках транспортно-экспедиторского обслуживания ЦФТО оказывает услуги мониторинга перевозки грузов с информированием грузоотправителя (грузополучателя), оплату перевозок грузов по железным дорогам государств – участников СНГ и стран Балтии и другие. Для собственников и операторов подвижного состава оказываются услуги по перемещению порожних вагонов по инфраструктуре с оформлением перевозочных документов.

РЖД-ПАРТНЕР

РЖД к 2015 г. не смогут перевезти около 230 млн тонн грузов – прогноз

02.06.11

При сохранении существующих объемов инвестпрограммы, ОАО «РЖД» к 2015 году не сможет перевезти около 230 млн тонн грузов, заявил в четверг в Сочи старший вице-президент компании Вадим Михайлов, открывая круглый стол по инвестициям в железнодорожную инфраструктуру в рамках VI Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

«Единственным решением может стать увеличение финансирования развития инфраструктуры железных дорог, – отметил В. Михайлов.

РЖД-ПАРТНЕР

РЖД считают необходимым запустить механизм страхования ответственности производителей ж/д техники

02.06.11

ОАО «РЖД» как потребитель продукции транспортного машиностроения заинтересовано в страховании ответственности ее производителей.

Об этом заявил старший вице-президент компании Валентин Гапанович в ходе круглого стола на VI Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи.

Участники дискуссии обсудили вопросы качества продукции и комплектующих железнодорожного машиностроения. При этом была отмечена необходимость страхования ответственности производителей для возмещения ущерба, понесенного покупателем в случае отказа технических средств.

По словам В. Гапановича, для повышения надежности и снижения стоимости жизненного цикла машиностроительной продукции в текущем году планируется принять стандарт обеспечения функциональной безопасности на железнодорожном транспорте. В нем будут определены основные требования к продукции, в том числе показатели средней продолжительности технического обслуживания, трудоемкости ремонта, критерии контроля узлов и другие.

На первом этапе стандарт будет добровольным, в дальнейшем он должен быть взят за основу при производстве техники для железных дорог России, добавил старший вице-президент РЖД.

РЖД-ПАРТНЕР

Инвестиции в инфраструктуру – залог развития экономики

02.06.11

02.06.2011 (16:28)

При сохранении существующих объемов инвестпрограммы ОАО «РЖД» к 2015 году не сможет перевезти около 230 млн тонн грузов, заявил в сегодня в Сочи старший вице-президент компании Вадим Михайлов, открывая круглый стол по инвестициям в железнодорожную инфраструктуру в рамках VI Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

«Единственным решением может стать увеличение финансирования развития инфраструктуры железных дорог», – отметил В. Михайлов.

В работе круглого стола также приняли участие представители органов государственной власти, частных компаний и инвестиционных банков. В ходе дискуссии участники пришли к выводу, что увеличение инвестиций в железнодорожную инфраструктуру является необходимым залогом развития экономики России.

В частности, по оценке генерального директора Института проблем естественных монополий Юрия Саакяна, ВВП недосчитывается около 6 тыс. рублей с каждой тонны невывезенного груза. Если применить к цифре 230 млн тонн грузов, то ВВП недоберет до 2015-го около 1,5 трлн рублей, или 1,5%.

В свою очередь, начальник отдела перспективного развития железнодорожного транспорта ОАО «Институт экономики и развития транспорта» Юрий Федоров сообщил, что при существующем объеме инвестиций и прогнозируемом объеме перевозок до 2015 года в размере 325 млн тонн количество узких мест на железнодорожной сети увеличится более чем в два раза – с 5,4 тыс. до 13 тыс. км. Причем речь идет о ключевых направлениях, по которым осуществляется перевозочная работа.

Согласно расчетам ИЭРТ, инвестиции на развитие и расширение железнодорожной сети до 2015 года должны составить около 600 млрд рублей. Инвестиционные возможности ОАО «РЖД» на этот период – около 200 млрд. Таким образом, дефицит финансирования составляет около 400 млрд рублей до 2015-го.

«В условиях дефицита финансовых ресурсов РЖД предпринимают ряд мероприятий по увеличению базы погрузки, сокращению расходов, повышению внутренней эффективности. В частности, компания увеличила инвестиционную программу в 2010 году с 270 млрд до 317 млрд рублей за счет собственных средств», – отметил В. Михайлов.

По его словам, полностью перекладывать на государство необходимость финансирования инфраструктуры неправильно. В этой связи ОАО «РЖД» привлекает заемное финансирование. В частности, в 2011 году компания разместила еврооблигации на сумму 350 млн фунтов стерлингов сроком на 20 лет.

«Мы готовы инвестировать в объекты инфраструктуры со сроком окупаемости до 20 лет. Более этого срока инвестиции возможны только с участием государства», – сказал В. Михайлов.

«Действительно, на сегодняшний день, если брать инвестпрограмму РЖД, есть необходимость вкладывать в железнодорожную инфраструктуру, и мы это понимаем», – заявил заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Леонид Бершанский, отметив высокий уровень проработки инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Гудок

ГУДОК**У наших дорог нет границ****01.06.2011**

Железнодорожники договариваются о работе в рамках ЕТС Одной из главных тем дискуссий на международном форуме «Стратегическое партнерство -1520, который проходит сегодня в Сочи, стало будущее евроазиатской транспортной системы, в том числе развитие международных транспортных коридоров и пространства колеи 1520.

Президент АО «Национальная компания «Казахстанские железные дороги» Аскар Мамин отметил, что Россия и Казахстан создали Единый Таможенный союз вместе с Белоруссией, и объем перевозок уже вырос на 25%. Интеграционные связи развиваются. Развивается и железнодорожная инфраструктура. В Казахстане реализуются проекты строительства нескольких железнодорожных линий, что, безусловно, увеличит транзитный потенциал в целом пространства колеи 1520.

В ближайшее время откроется и второй пограничный стык с Китаем, и это создаст дополнительный выход большой экономике Китая на европейский рынок. Так что можно сказать, что евроазиатское сотрудничество успешно развивается по всем направлениям.

Гудок**Воспользовались союзом****01.06.2011**

В рамках форума «Стратегическое партнерства 1520» «Русагротранс» подписал соглашение о создании совместного предприятия с казахской компанией «Казтемиртранс», дочкой «Казахстан термир жолы». Планируется, что оно будет совместно эксплуатировать парк как российских, так и казахских зерновозов.

«Это своевременный шаг в части транзита российского зерна на азиатские рынки, а также и казахского зерна в адрес российских черноморских портов», - сообщил Олег Рогачев. Он полагает, что это вполне соответствует стратегии создания Таможенного союза между Россией, Казахстаном и Белоруссией. Кроме того, такой подход позволяет создать условия, при которых бизнесмены двух стран могут воспользоваться преимуществами такого союза.

Гудок**Связать океаны****01.06.2011**

На форум 2011 года Европа привезет новые инициативы, как упростить перевозки на разных колеях. Ключевая тема мероприятия в этом году – "Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества".

"Предстоящий форум представляет особый интерес с точки зрения выстраивания партнерских отношений между государствами Европы и Азии на долгосрочной основе, – заявил президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин. – Я думаю, что в ходе предстоящего обсуждения будут выработаны единые подходы к развитию железнодорожной отрасли на евразийском пространстве".

"Благодаря интенсивному сотрудничеству компании "пространств 1520 и 1435" могут совместно реализовать стратегию модернизации. А интенсивный обмен накопленным опытом и понимание конкретных шагов по его реализации будут способствовать успешному развитию стратегического партнерства между

странами", – полагает исполнительный директор подразделения "Мобильность", вице-президент Siemens Ханс-Йорг Грундманн.

Председатель правления концерна Deutsche Bahn д-р Рюдигер Грубе, в свою очередь, выразил поддержку бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520": "Успехи и перспективность железнодорожного транспорта во многом зависят от места, которое займут железные дороги "пространств 1435 и 1520" в глобальных товаропотоках, причем совместно".

На протяжении двух дней форума более 1000 делегатов, среди которых руководители национальных железнодорожных компаний, частные железнодорожные операторы, грузовладельцы, производители техники и технологий для железной дороги, чиновники, будут обмениваться мнениями о том, как создать единое транспортное пространство от Португалии до Тихого океана. Это позволит укрепить международные связи и снизить временные и финансовые издержки при транспортировке товаров. На форуме выбраны три независимых директора. Институт независимых директоров был введен на форуме "Стратегическое партнерство 1520" в 2009 году с целью получения свежего взгляда на ход дискуссий и обсуждений и актуальность деловой программы форума.

В этом году в их состав избраны генеральный директор холдинга "Объединенные медиа" Михаил Бергер, президент фонда "Центр стратегических разработок" Михаил Дмитриев и директор франкфуртского офиса McKinsey&Company Карл-Штефан Нойманн.

Гудок

Встреча в Сочи: новые перспективы

31.05.11

Форум «Стратегическое партнёрство 1520» – традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии

Автор: Сергей Плетнёв

Ключевая тема мероприятия в этом году – «Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества».

«Предстоящий форум представляет особый интерес с точки зрения выстраивания партнёрских отношений между государствами Европы и Азии на долгосрочной основе, – заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. – Я думаю, что в ходе предстоящего обсуждения будут выработаны единые подходы к развитию железнодорожной отрасли на евразийском пространстве».

«Благодаря интенсивному сотрудничеству компании «пространств 1520 и 1435» могут совместно реализовать стратегию модернизации. А интенсивный обмен накопленным опытом и понимание конкретных шагов по его реализации будут способствовать успешному развитию стратегического партнёрства между странами», – полагает исполнительный директор подразделения «Мобильность», вице-президент Siemens Ханс-Йорг Грундманн.

Председатель правления концерна Deutsche Bahn д-р Рюдигер Грубе, в свою очередь, выразил поддержку бизнес-форуму «Стратегическое партнёрство 1520»: «Успехи и перспективность железнодорожного транспорта во многом зависят от места, которое займут железные дороги «пространств 1435 и 1520» в глобальных товаропотоках, причём совместно».

На протяжении двух дней форума более 1000 делегатов, среди которых руководители национальных железнодорожных компаний, частные железнодорожные операторы, грузовладельцы, производители техники и технологий для железной дороги, чиновники, будут обмениваться мнениями о том, как создать единое транспортное пространство от Португалии до Тихого

океана. Это позволит укрепить международные связи и снизить временные и финансовые издержки при транспортировке товаров.

На форуме выбраны три независимых директора. Институт независимых директоров был введён на форуме «Стратегическое партнёрство 1520» в 2009 году с целью получения свежего взгляда на ход дискуссий и обсуждений и актуальность деловой программы форума.

В этом году в их состав избраны генеральный директор холдинга «Объединённые медиа» Михаил Бергер, президент фонда «Центр стратегических разработок» Михаил Дмитриев и директор франкфуртского офиса McKinsey&Company Карл-Штефан Нойманн.

ГУДОК

Скоростное движение будет развиваться более быстрыми темпами

03.06.11

Необходимо ускорить ввод новых объектов скоростных железных дорог и предусмотреть дополнительные маршруты. Об этом заявил премьер Владимир Путин на Международном железнодорожном форуме в Сочи. Он напомнил, что сейчас высокоскоростное железнодорожное сообщение уже действует на направлениях Москва - Петербург, Москва - Нижний Новгород, Петербург - Хельсинки. "Думаем над тем, чтобы ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты", - сказал премьер. Путин также напомнил, что скоростное сообщение свяжет Москву и столицу Олимпиады-2014 года - Сочи.

ГУДОК

Малому бизнесу дотируют железнодорожные перевозки

03.06.11

Президент компании "РЖД" Владимир Якунин предложил правительству рассмотреть возможность дотирования предприятий малого и среднего бизнеса на грузовые железнодорожные перевозки.

Свое предложение он озвучил в ходе встречи главы кабинета министров Владимира Путина с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520". По словам Якунина, подобный механизм помощи

грузоотправителям мог бы заключаться в виде дотаций от регионов или же при помощи формирования так называемой "группы вагонов" для таких перевозок.

"Сейчас семь крупнейших компаний-грузоотправителей в стране осуществляют около 80% грузоперевозок по железной дороге, при этом для большинства грузоотправителей из сферы среднего и малого бизнеса такие "повагонные" отправки вне маршрутных поездов слишком дороги", - констатировал Якунин.

ГУДОК

По всем направлениям

05.06.11

В развитие инфраструктуры должны вкладываться и ОАО «РЖД», и грузоотправители, и государство

Автор: Сергей Плетнёв, Ольга Соломонова, Екатерина Крюкова

Фото: www.gudok.ru

В минувшую пятницу председатель Правительства России Владимир Путин вместе с министром транспорта Игорем Левитиным и президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным открыли Большой Новороссийский тоннель, наблюдали

за окончанием проходки Кузнецовского в Хабаровском крае и решали вопросы развития инфраструктуры.

«Создан новый, современный, отвечающий всем требованиям XXI века инфраструктурный объект – очень важный для развития Юга страны, для развития морского порта в Новороссийске, для развития всей инфраструктуры Юга России», – объявил с подиума, построенного прямо на горе, рядом с Большим Новороссийским тоннелем Владимир Путин.

В чём преимущество фактически нового тоннеля, «Гудку» пояснил замминистра транспорта Андрей Недосеков: «Если раньше Новороссийский пропускал 55 пар поездов, то теперь этот показатель увеличится почти в три раза».

Владимир Путин подчеркнул, что это далеко не последний инфраструктурный объект на Юге страны. Необходимо построить новый порт на Тамани, заняться развитием железнодорожного и автомобильного сообщения с Новороссийским портом.

Традиционную красную ленточку решили не перерезать: под мощный гудок её разорвал локомотив первого грузового состава. Проводив взглядом поезд на Новороссийск, Владимир Путин, Игорь Левитин и Владимир Якунин отправились при помощи телемоста смотреть, что происходит в Хабаровском крае на участке дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Здесь в час ночи по местному времени канадский проходческий щит Lovat разрушил последние сантиметры, отделявшие восточный портал нового Кузнецовского тоннеля от западного. Таким образом, два события в транспортной системе страны происходили синхронно.

Кузнецовский тоннель – основное звено в проекте реконструкции участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань северного широтного хода. «Раньше все подобные стройки называли всесоюзными. Такой тоннель можно было строить 15 лет. А сейчас техника позволяет работать намного быстрее», – рассказал оператор тоннелепроходческого комплекса Евгений Татарников, который пробивал последнюю преграду.

Открытие нового Кузнецовского тоннеля в 2012 году, а также завершение реконструкции участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань даст возможность перевозить ежегодно до 35,7 млн тонн грузов (сейчас провозная способность участка 16,5 млн тонн).

«Ещё три года назад говорили, что БАМ – это дорога в никуда, что эта великая магистраль не работает. Сегодня это прекрасное сооружение разворачивает перед БАМом новые перспективы», – отметил начальник Дальневосточной дороги Михаил Заиченко.

После открытия этого тоннеля на связь с Владимиром Путиным и Владимиром Якуниным вышел начальник Забайкальской дороги Сергей Иванов с докладом об электрификации ветки Карымская – Забайкальск – важного участка сопряжения с китайскими магистралями.

Он сообщил, что проект должны завершить в 2013 году. Сейчас построены 267 км вторых путей, реконструированы две станции. Завершены работы по электрификации участка Карымская – Оловянная длиной 148 км, и на 8 июня намечен запуск его в эксплуатацию. Владимир Путин подчеркнул, что товарооборот с Китаем будет и дальше расти. Уже сегодня объём перевозок на 23% больше, чем в середине 1980-х годов.

Однако инфраструктура сейчас с трудом справляется с существующими объёмами грузов. Поэтому премьер на совещании с участниками международного форума «Стратегическое партнёрство 1520» в Сочи поручил Минтрансу разработать проекты расширения возможностей Транссибирской магистрали и Восточного БАМа.

По расчётам РЖД, уже к 2015 году из-за недофинансирования компания не сможет вывезти 230 млн тонн предъявляемого груза, из-за чего ВВП страны потеряет 1,5%. Заниматься строительством нужно начинать уже сейчас, поскольку на то, чтобы проложить 2,7 тыс. км вторых путей на БАМе, нужно порядка 10 лет. Но ещё пока нет достаточных мощностей для производства такого количества рельсов.

На совещании президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин предложил отменить госрегулирование транзитных перевозок, создать единого международного оператора и дотировать из бюджета те малые и средние предприятия, которые сами не могут осилить тариф на более дорогие повагонные отправки.

Тарифные возможности для увеличения инвестиций незначительны, поскольку, по мнению Владимира Путина, стоимость перевозок должна стать компромиссом между нуждами железнодорожной отрасли и экономики страны в целом.

Поэтому участники форума «Стратегическое партнёрство 1520» решили, что без помощи государства не обойтись. Ряд проектов готовы софинансировать и сами грузоотправители. При инвестиционных возможностях самих РЖД порядка 200 млрд руб. в год потребности транспортных проектов оцениваются в 600 млрд. Поддержка государства может быть в различных вариантах: от налоговых льгот до проектов ГЧП и прямых дотаций. Но она нужна обязательно.

ГУДОК

Глава "РЖД" предложил создать международного оператора транзитных перевозок

03.06.11

Президент "РЖД" Владимир Якунин предлагает создать международную логистическую компанию-оператор по транзитным перевозкам.

Об этом он сказал сегодня, выступая в рамках встречи премьер-министра правительства Владимира Путина с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520". Якунин отметил, что на долю такого

оператора должны приходиться так называемые "сквозные перевозки" или перевозки сразу несколькими видами транспорта. Глава "РЖД" уверен, что подобного рода продукт станет востребованным и выгодным как для отправителей грузов, так и для их получателей, причем, не только в России, но и за рубежом.

ГУДОК

Форум «Стратегическое партнёрство 1520»

02.06.11

На шестом бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520» ОАО «РЖД» и его дочерние компании подписали семь соглашений.

ОАО «РЖД» и ЗАО «Группа Синара» подписали соглашение о производстве и поставке магистральных двухсекционных тепловозов с шириной колеи 1067 мм для эксплуатации на железных дорогах Сахалина. РЖД будет поставлено до 2015 года 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М. Соглашение подписали Владимир Якунин и президент группы «Синара» Дмитрий Пумпянский.

Цена каждого тепловоза, производство которых будет начато на Людиновском тепловозостроительном заводе, будет определена на основании расчётов стоимости жизненного цикла. Средний возраст тепловозов, которые эксплуатируются на Сахалине, составляет 40 лет. Использование схемы

жизненного цикла позволит «Синаре» создать реальный механизм возмещения инвестиционных средств, затраченных на разработку новой техники.

Кроме того, эти компании, а также немецкий концерн Siemens подписали документы об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов «Ласточка» (серия Desiro Rus), о локализации их производства и основных технических характеристиках. Производство будет осуществляться на мощностях ООО «Уральские локомотивы». При этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%, то есть поезда практически полностью будут производиться в России.

Сторонами согласована и базовая цена на электропоезд (5 вагонов) в размере 8,6 млн евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые сейчас по существующим контрактам ОАО «РЖД» и Siemens. Партнёры также создадут специализированный инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит ОАО «РЖД» или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкцию и комплектацию локализованных электропоездов.

Сотрудничать с Siemens будет и ведущий российский транспортный вуз – МИИТ.

Новые инновационные магистральные грузовые электровозы переменного тока 2ЭС5 поставит РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг». Соглашение подписали Владимир Якунин и председатель совета директоров Трансмашхолдинга Андрей Бокарев. С 2013 по 2020 год РЖД получают 200 электровозов, которые будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе. Они разработаны совместно инжиниринговыми центрами Трансмашхолдинга и Alstom Transport.

«Русагротранс» создал СП с казахстанской компанией «Казтемиртранс», которое будет управлять российскими и казахстанскими зерновозами. Соглашение пописали генеральный директор «Русагротранса» Константин Засов и президент казахстанской компании Шагдарбек Жайсанбаев.

Начальник Дирекции железнодорожных вокзалов Сергей Абрамов и глава Сочи Анатолий Пахомов заключили соглашение о сотрудничестве в области реализации проектов по реконструкции железнодорожных вокзалов Сочи, Лазаревского, Лоо и Хосты. При этом РЖД будут заботиться и о развитии на вокзалах в Сочи доступной среды для инвалидов и маломобильных граждан. Соответствующий документ подписан с Фондом содействия реализации Конвенции о правах инвалидов.

Дирекция железнодорожных вокзалов установит партнёрские и побратимские отношения с Администрацией железнодорожной инфраструктуры Испании (ADIF). Первыми вокзалами-побратимами станут от РЖД – Москва-Киевская, от ADIF – Мадрид-Аточа. После подписания соглашений начальники вокзалов обменяются памятными досками для установления их на фасадах зданий.

Как заявил на итоговой пресс-конференции по результатам подписаний президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, пока невозможно назвать точную стоимость соглашений. «Цены на локомотивы и подвижной состав ещё будут меняться, и результат мы узнаем только осенью», – говорит руководитель ОАО «РЖД». На бизнес-форуме, который прошёл в прошлом году, сумма контрактов оценивалась в 50 млрд руб.



МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ

Скоростные электрички концерна Siemens будут делать свердловчане 02.06.2011

«Уральские локомотивы» будут производить скоростные пригородные электропоезда Desiro («Ласточка»). Соглашение о том, что на совместном предприятии группы «Синара» и концерна Siemens локализуется производство этих электровозов, было подписано в Сочи шестом международном железнодорожном форуме «Стратегическое партнерство 1520».

Как известно, основным конкурентом уральцев был воронежский «Вагонреммаш». Средний Урал изначально был более удобен для Siemens, так как здесь уже создана вся необходимая инфраструктура для производства, хорошо знакомая специалистам немецкого концерна. Кроме того, свердловские власти рассчитывают в ближайшие годы реализовать в регионе проект развития скоростного железнодорожного движения. Перспективным направлением выбрана магистраль, связывающая Екатеринбург и Нижний Тагил.

Губернатор Александр Мишарин подчеркивает, что развитие скоростного транспорта – это создание нового качества жизни людей, формирование иных условий экономической, социальной и культурной интеграции. По мнению главы Свердловской области, решить эту задачу можно за счет реализации ряда системных проектов, одним из которых и является производство на Урале скоростных электропоездов «Ласточка».

В Сочи подписи под документом о поставке новых поездов и локализации их производства в России поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский и президент департамента «Мобильность» Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1,2 тысячи вагонов электропоездов типа Desiro RUS для РЖД с 2014 по 2020 год. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Пассажирыские электропоезда типа Desiro RUS используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. Планируется, что в России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами.



ВЗГЛЯД

РЖД: От разговоров по интеграции с ж/д ЕС переходим к действиям 01.06.2011

Президент компании «Российские железные дороги» Владимир Якунин перед открытием Международного отраслевого форума в среду заявил, что процесс интеграции стальных магистралей России и Европы перешел в плоскость технологической реализации.

Он напомнил также, что «сама идея интеграции железных дорог российского и европейского стандартов колеи (1520 и 1435 мм) возникла после того, как РЖД восстановила свое участие в Международном союзе железных дорог (МСЖД)».

«Произошло это три года назад, а 49 лет до этого наши транспортные системы развивались совершенно независимо друг от друга», - отметил Якунин.

По его словам, «сейчас, когда президент РЖД является членом исполкома МСЖД, я отвечаю за программы транспортных коридоров и эта тема стала не то что актуальна, а стала технологически необходимой».

«Сегодня впервые и в МСЖД, и в государственных органах управления в области транспорта ЕС, серьезно говорят о необходимости развития не только сотрудничества, но и некоего интеграционного подхода, единых стандартов для двух систем», - продолжил глава Якунин.

Все это, подчеркнул он, является «свидетельством того, что из фазы теоретического обсуждения необходимости интеграции мы перешли в область технологической реализации», передает ИТАР-ТАСС.

ВЗГЛЯД

РЖД и Siemens подписали контракт на поставку «Ласточек»

1 июня 2011

ОАО «РЖД» подписало соглашение с немецкой компанией Siemens и группой «Синара» о поставке 1,2 тыс. вагонов электропоездов Desiro, получивших в России название «Ласточка», на сумму более 2 млрд евро.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (пять вагонов) в размере 8,6 млн евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим контрактам РЖД и Siemens. Прочие условия договора-поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров, передает РИА «Новости».

Как сообщала газета ВЗГЛЯД, 26 апреля президент компании РЖД Владимир Якунин сообщил, что электрички нового поколения «Ласточка», производство которых началось во вторник на заводе Siemens, в будущем могут быть запущены на Малом кольце Москвы и в Казани.

Ранее глава РЖД Владимир Якунин сообщал, что в рамках контракта с компанией «Российские железные дороги» Siemens начал производство электричек «Ласточка» (Desiro).

По словам Якунина, контракт предусматривает выпуск 54 поездов, 38 из которых будут изготовлены в Германии на заводе Siemens, а производство остальных 16 поездов будет локализовано в России.

Поезда будут использоваться для перевозки пассажиров во время Олимпиады в Сочи, а после Олимпиады будут курсировать сначала на юге России, а затем и в других регионах страны.

ВЗГЛЯД

Путин встретится участниками железнодорожного бизнес-форума в Сочи

02.06.2011

Глава российского правительства Владимир Путин в пятницу в Сочи встретится участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума

«Стратегическое партнерство 1520», сообщает департамент пресс-службы и информации правительства России.

Ожидается, что в ходе встречи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки Зимней Олимпиады 2014 года в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества, передает «Интерфакс».

В тот же день Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Затем премьер проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн. тонн в год. А также - с Забайкальской железной дорогой - в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская - Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем «Забайкальск».

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проводится с 2006 г. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, в Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 мм (в отличие от «европейской» колеи 1435 мм, применяемой также в Северной Америке и Китае).

В ходе нынешнего, шестого Форума, состоявшегося в Сочи 31 мая - 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции «пространств 1520 и 1435», а также приоритетные направления сотрудничества (машиностроение, транспортный сервис, система управления). Кроме того, были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечением безопасности движения, повышения экологичности.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 г., со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля (сырье для производства цемента) конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 г. на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае 2010 г. закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был «встроен» новый - повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1628 метров.

ВЗГЛЯД

Путин проведет встречу с участниками железнодорожного форума 03.06.11

Председатель правительства РФ Владимир Путин 3 июня в рамках рабочей поездки в Южный федеральный округ проведет встречу с участниками шестого

Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», сообщает пресс-служба кабинета министров.

На встрече в Сочи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе, в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечение в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также вопросы интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 миллиметров (в отличие от «европейской» колеи 1435 миллиметров, применяемой также в Северной Америке и Китае).

В ходе нынешнего форума, проходившего в Сочи в период с 31 мая по 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции «пространств 1520 и 1435», а также приоритетные направления сотрудничества - машиностроение, транспортный сервис и система управления. Кроме того, были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечения безопасности движения, повышения экологичности.

В пятницу Путин прибудет также в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 году, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля (сырье для производства цемента) конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 года на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель, а в мае 2010 года Большой Новороссийский тоннель закрыли на реконструкцию. В результате проведенных работ в старый тоннель был «встроен» новый - повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1,628 тыс. метров.

Глава правительства также проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - в частности, по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн тонн грузов ежегодно. Интерактивные видеоконференции планируется провести и с Забайкальской железной дорогой - в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская - Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем «Забайкальск», передает РИА «Новости».

ВЗГЛЯД

**Якунин: Тарифы на грузоперевозки для бизнеса нужно дотировать
03.06.11**

Глава РЖД Владимир Якунин предлагает дотировать тарифы на грузоперевозки для малого и среднего бизнеса.

«Нужно совместно с субъектами РФ выработать механизмы поддержки малого и среднего бизнеса, в частности, дотирование тарифа», - сказал глава РЖД на встрече участников железнодорожного форума 1520 с премьер-министром РФ Владимиром Путиным.

В качестве другого варианта поддержки малого бизнеса Якунин назвал «механизм специального выделения вагонов», но это, по его мнению, было бы отходом от железнодорожной реформы.

«Нужно решать (проблему грузоперевозок) экономическими методами», - сказал он, передает РИА «Новости».

ВЗГЛЯД

Владимир Путин призвал развивать российскую железнодорожную сеть

06.06.2011

Обновить всю железнодорожную сеть России, развить высокоскоростное сообщение и модернизировать техническую базу – такие задачи поставил премьер-министр Владимир Путин в пятницу. РЖД в свою очередь просят у государства компенсаций за невысокие тарифы на грузоперевозки.

В пятницу в Сочи прошло совещание по вопросам железнодорожного транспорта с участием премьер-министра Владимира Путина в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

Задачи отрасли

Путин выделил три задачи, которые РЖД вместе с государством должны решить. Необходимо обновить всю железнодорожную сеть страны, развивать высокоскоростное сообщение и модернизировать техническую базу отрасли, считает глава правительства. Только за последние три года из федерального бюджета на это было выделено более 330 млрд рублей, отчитался премьер.

В рамках обновления железнодорожной сети Путин потребовал ликвидировать «узкие» места на ключевых магистралях страны, включая БАМ и Транссиб, а также расширить железнодорожные подходы к важнейшим портам на Дальнем Востоке, северо-западе и на юге страны.

Что касается развития высокоскоростного сообщения, то правительство будет думать, «как ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты», кроме имеющихся Москва – Петербург, Москва – Нижний Новгород и Петербург – Хельсинки, сказал Путин.

Модернизация технической базы отрасли означает, по его словам, что у России есть «долгосрочный гарантированный спрос на технику», а стратегической целью является обновление парка. Для решения этой задачи правительство рассматривает возможность применения так называемого «сетевого контракта». «Государство берет на себя часть расходов по развитию и модернизации инфраструктуры, а собственник обязуется обеспечить ее бесперебойную и безопасную эксплуатацию», - пояснил премьер.

Тарифная политика

Главной темой на совещании стал проблемный вопрос об индексации грузовых тарифов РЖД на следующий год. Справедливые тарифы являются одной из важнейших задач для развития железнодорожного бизнеса, заявил Владимир Путин. Он пообещал, что правительство будет придерживаться «разумного баланса» при регулировании тарифов.

«С одной стороны, железнодорожники должны иметь ресурсы для развития, для ремонта и вообще развития всей инфраструктуры. С другой, уровень цен

на перевозки не должен быть чрезмерным и подавлять общую деловую активность в стране», – цитирует Путина «Интерфакс».

Чтобы не просить денег у государства, рост тарифов, по подсчетам РЖД, в 2012 году должен составить 23%, в противном случае необходима компенсация выпадающих доходов в размере 147 млрд рублей. Это тот рост тарифов, который может обеспечить минимальную инвестпрограмму и программу капремонта, пояснял Владимир Якунин еще в декабре 2010 года.

Минэкономразвития предлагало увеличить эти тарифы на 7,4%, а Минтранс – на 11,4–11,6% за счет добавления инвестсоставляющей в 4%. Сами РЖД предлагали индексировать грузовые тарифы на 7,4% с компенсацией 40 млрд рублей в виде субсидий. Еще 40 млрд рублей монополия готова была привлечь самостоятельно.

Однако в апреле Путин потребовал от профильных ведомств в течение 1,5 месяцев уточнить параметры тарифов на услуги естественных монополий на ближайшие три года таким образом, чтобы они не превышали уровня запланированной инфляции. На 2012 год это в пределах 5–6%.

Источник в монополии говорил, что при индексации грузового тарифа в 2012 году на уровне инфляции компании дополнительно к 40 млрд рублей госсубсидий (при индексации на 7,4%) потребуется еще 15 млрд рублей, передавало РИА «Новости».

Оценки Минтранса оказались ниже. Как заявил в пятницу министр транспорта Игорь Левитин, если в 2012 году индексация грузовых тарифов будет на уровне инфляции на 5–6%, как ранее того просил Владимир Путин, то РЖД потребуется возместить выпадающие доходы в размере 45–46 млрд рублей (а не 55 млрд рублей).

Впрочем, вопрос о возмещении этих средств пока не решен. По словам Левитина, помимо выделения субсидий из федерального бюджета, эта сумма может быть компенсирована также за счет чистой прибыли РЖД (в 2011 году этот показатель по РСБУ прогнозируется на уровне 10 млрд рублей) и продажи активов.

Приватизация РЖД

Глава РЖД затронул также тему приватизации самой монополии. По плану правительства в 2013–2015 годах РЖД должны продать 25% минус одна акция. Как заявил в пятницу Якунин, на первом этапе отдавать блокпакет РЖД не собирается. По его словам, лучше начинать с продажи небольшого пакета в 10–15% стратегическому инвестору после 2013 года.

Минтранс поддержал позицию РЖД. Следует ли продать этот пакет на рынке или стратегическому инвестору, в ведомстве пока не решили, говорит Левитин.

Продажа этого пакета «была бы интересна для госкомпании с точки зрения инвестиционных ресурсов и прихода частных компаний в управление такой инфраструктуры, как РЖД», считает Левитин. Для этого, добавил министр транспорта, придется менять законодательство, поскольку в настоящее время приватизировать инфраструктурные компании нельзя.

Для малого и среднего бизнеса

Глава РЖД высказал свою обеспокоенность проблемами малого и среднего бизнеса в сфере железнодорожных грузоперевозок, предложив правительству рассмотреть вопрос о помощи им.

По словам Якунина, на данный момент около 80% грузоперевозок по железной дороге осуществляют семь крупнейших компаний. Для большинства грузоотправителей из числа среднего и малого бизнеса «повагонные» отправки вне маршрутных поездов слишком дороги. «Повагонные» поставки во всем мире вдвое дороже маршрутных, уточнил Якунин.

Чтобы сделать такие поставки более доступными для малого и среднего бизнеса, глава РЖД предлагает два варианта. Либо бизнесу помогают регионы в виде дотаций, либо надо сформировать отдельную группу вагонов для таких грузоперевозок. Якунин рекомендует склониться к экономическому механизму помощи – дотировать железнодорожные перевозки малому и среднему бизнесу, тогда как второй вариант считает отходом от принципов реформы ж/д транспорта.

Отмена госрегулирования

Владимир Якунин пожаловался на то, что на сквозных маршрутах в направлении Европа – Азия перевозчик испытывает серьезную конкуренцию, как с автомобилистами, так и с морским транспортом. Поэтому он предлагает правительству рассмотреть вопрос об уходе от государственного регулирования транзитных тарифов. «Рынок транзитных перевозок развит, и можно уходить от госрегулирования тарифов на транзитные перевозки», – цитирует главу монополии РИА «Новости». «Надеюсь, что решение будет принято», – добавил глава РЖД, обращаясь к председателю правительства.

Якунин также предлагает создать логистического оператора для сквозных транзитных перевозок грузов через Россию. На данный момент, по его словам, транзитные перевозки контейнеров через российские порты практически не ведутся, однако можно было бы создать «сквозной» продукт для транспортировки таких грузов. По мнению Якунина, это было бы выгодно как российской стороне, так и зарубежным партнерам-грузоотправителям.

ТВ И РАДИО

РОССИЯ 24

РОССИЯ 24

01 июня 2011, «Вести»**Интервью с главой ЗАО "Компания ТрансТелеКом" Артемом Кудрявцевым**

ВЕДУЩИЙ: И вновь Сочи. Сегодня там проходит международный железнодорожный форум, а у Ирины Росиус новый собеседник и сейчас узнаем, кто это.

ВЕДУЩИЙ: Здравствуйтесь, Марат, еще раз. Действительно мы в Сочи. Сейчас будем общаться с президентом компании "ТрансТелеКом" Кудрявцевым Артемом Владимировичем.

Артем Владимирович, добрый день. Завершилось только что пленарное заседание, наверняка вы там были. Что-то новое для себя услышали?

Артем Кудрявцев: Ну, это форум очень большой. Он объединяет все страны, которые используют колею 1520, а также закладывает основу взаимодействия со странами Европы для увеличения товарооборота и притока товарных грузов и экономического сотрудничества.

ВЕДУЩИЙ: Для "ТрансТелеКома" какие вы видите перспективы в связи с этим?

Артем Кудрявцев: "ТрансТелеКом" - это крупнейший российский оператор. Его основу составляет волоконно-оптическая сеть, лежащая вдоль железных дорог и она связывает Европу с Азией, Китай с Европой. И по нашей сети работает очень много операторов, которым требуется доступ из Европы в Китай и наоборот. Мы очень плотно работаем со всеми европейскими странами. У нас есть линии и в Европе: и до Лондона, до Франкфурта. Наше сотрудничество и сейчас очень большое. Мы его просто укрепляем, расширяем.

ВЕДУЩИЙ: Совет директоров РЖД одобрил новую стратегию развития "ТрансТелеКома". В чем ее суть?

Артем Кудрявцев: Да, действительно совет директоров одобрил в марте месяце новую стратегию развития. Ее акцент в том, что компания переходит с рынка "Би ту би", то есть услуги для бизнес, для крупных операторов связи к услугам частного сектора, то есть к населению. В части предоставления интернета в квартиру и телевидения в квартиру. Мы планируем к 15-му году довести объем услуг именно вот частному сектору до 40% выручки компании. То есть почти половина доходов компании будет с этого сегмента. И в первую очередь мы направляемся в те небольшие средние города, которые находятся вдоль магистрали, где сейчас практически люди испытывают огромный недостаток в услугах интернета и в услугах качественного телевидения.

ВЕДУЩИЙ: Как планирует конкурировать? В общем-то, рынок достаточно большой, с одной стороны, но с другой стороны, очень много участников.

Артем Кудрявцев: Участники в последние все годы концентрировались только на самых лакомых участках - на крупных городах, а вот та часть населения нашей страны, которая живет в малых городах, а это очень много людей. Это почти 30 миллионов наших сограждан, они находятся в ситуации цифрового неравенства. И ликвидировать эту проблему - мы ставим себе такую задачу. Прежде всего у нас есть магистраль, которая проходит через эти города. Поэтому нам подсоединить эти города небольшие к нашей магистрали и дать скорость даже больше, чем сейчас есть возможность в Москве или в крупных городах, мы имеем.

ВЕДУЩИЙ: Какие еще преимущества, то есть понятно, что у вас есть преимущества, что ваша магистраль проложена вдоль железнодорожных дорог, вот как будете его использовать в дальнейшем, кроме того, что вот это цифровое неравенство будете убирать в мелких городах?

Артем Кудрявцев: Кроме того, это большие объемы услуг для самой железной дороги и для тех, кто по ней перевозит грузы. То есть мы обеспечиваем электронный оборот и обмен электронными накладными. Для того, чтобы товаропотоки быстрее передвигались, перемещались через перегрузочные узлы, а также шли на экспорт и соответственно ввозились по импорту. И здесь мы обслуживаем как само РЖД, так и практически всех крупных владельцев вагонного парка, а также взаимодействуем с иностранными предприятиями железнодорожного транспорта, чтобы сделать этот документооборот электронный на всю территорию Европы и на все сопредельные государства.

ВЕДУЩИЙ: Когда компания выходит на новые региональные рынки, там существуют тоже свои компании. Планируете ли вы какие-то сделки, покупать кого-то?

Артем Кудрявцев: Мы все же заложили в больший объем инвестиций, а суммарно мы планируем на это направление инвестировать порядка 20 миллиардов, из них только 4 миллиарда мы планируем направить на приобретение компаний. Все же вот строительство в мелких городах с нуля, мы считаем приоритетом.

ВЕДУЩИЙ: Дмитрий Медведев говорил о том, что необходимо развивать систему 4G, знаю, что у вас есть такой интерес. Каким образом будете модернизировать свою сеть?

Артем Кудрявцев: Мы сейчас концентрируемся в основном все же на доступе по кабелю. То есть когда в дом к человеку в квартиру попадает кабель и кабель обеспечивает огромную скорость передачи. И он обеспечивает на долгое будущее и потребности все удовлетворяет. Но 4G - это тоже очень интересная тема. Особенно она интересна нам в местах с очень не плотной застройкой, там где идут одноэтажные строения, частный сектор, таких у нас тоже много в стране. Мы обратились в консорциум, который создается по решению государственной комиссии по радиочастотам в направлении и развитие и выработки решений по 4G и получили ответ, что когда консорциум будет создан, мы тоже получим возможность участвовать в его работе. И я уверен, что мы туда можем внести в эту работу ценный вклад.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо большое за интервью. Я напомню, что сейчас мы беседовали с президентом компании "ТрансТелеКом" Кудрявцевым Артемом.

Артем Кудрявцев: Спасибо.

ВЕДУЩИЙ: Да, Ирина, спасибо. Это была Ирина Росиус из Сочи. И там сегодня на международный форум собрались железнодорожники.

РОССИЯ 24

12:18, 01 июня 2011, «Экономика»

Бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи. Интервью с директором ОАО "Первая грузовая компания" Игорем Асатуровым

ВЕДУЩИЙ: Мы вновь в Сочи, где Ирина Росиус продолжает общаться с участниками международного железнодорожного форума. Кто станет следующим собеседником Ирины, узнаем прямо сейчас. Ирина, вам слово.

ВЕДУЩИЙ: Да, Марат, не буду скрывать, что рядом со мной сидит генеральный директор "Первой транспортной компании" Асатуров Игорь Альбертович. И сейчас собственно будем с ним общаться. Игорь Альбертович, как вам форум и какие впечатления от пленарного заседания?

Игорь Асатуров: Здравствуйте. Форум очень полезный, нужный. Поэтому на первой части были обсуждены основные вопросы. Основная работа, конечно, будет уже в сессиях, которые развернутся сегодня, завтра после пленарного заседания.

ВЕДУЩИЙ: Собственно рассуждали о точках роста, о том, что Россия будет присоединяться к ВТО, как от этого будет зависеть цена вагона, его качество. Вот как вы считаете, наверняка вам стоимость вагона нужна - он должен быть качественный, но примерно с хорошей ценой, это правильно? Сейчас вы какие вагоны покупаете?

Игорь Асатуров: ПГК покупает сейчас практически все рода подвижного состава. В первую очередь, это, конечно, полувагоны, в меньшей степени, крытый подвижной состав и цистерны. Цена вагона для нас является актуальной, потому что за последние два года она выросла более, чем в два раза. Поэтому сложно наверно прогнозировать, если Россия присоединится к ВТО, но мы надеемся даже на то, что цена вагона, в общем-то, пройдет больше вниз, чем вверх. Потому что появятся дополнительные поставщики вагонов, что, в общем-то, увеличит конкуренцию и снизит цену вагона.

ВЕДУЩИЙ: Что касается тарифной политики. Говорят, что транспортные компании не очень довольны.

Игорь Асатуров: Наверно грузоотправители не очень довольны. Касательно тарифной политики, я могу сказать, что цены ПГК на данный момент ниже, чем цены на вагоны инвентарного парка. Когда до реформы средняя себестоимость грузовладельцев определялась ценой вагона инвентарного парка, сейчас таких вагонов уже практически не осталась и действуют рыночные цены.

Вот если сравнивать цены ПГК с ценами вагонов инвентарного парка, то у нас в среднем на 2-3% цена дешевле. Если говорить в цифрах, я могу сказать, что за 9-10-ый год при перевозке в наших вагонах, грузоотправители сэкономили по 20 миллиардов рублей ежегодно в сравнении с вагонами инвентарного парка. Поэтому недовольство, наверно оно вызывается неумным желанием всегда возить дешевле, дешевле и дешевле. Но если сравнивать реформу 2007 года, это момент образования ПГК и сейчас, то цены подешевели.

ВЕДУЩИЙ: Как вы оцениваете вообще уровень инфраструктуры для транспортных компаний, если говорить о взаимодействии транспортных компаний с портами, многие жалуются, что собственно портятся вагоны, когда прибывают в порт? Это из дополнительных затрат.

Игорь Асатуров: Да, действительно. В ряде портов, например, в Мурманске порт пасет, выгрузка осуществляется, чтобы не вдаваться в технические детали, недолжным образом используются грейферная выгрузка, которая приводит к серьезнейшим повреждениям вагонов. Соответственно сокращает срок службы этих вагонов, требует дополнительные затраты на ремонт. Эта проблема есть, но она должна решаться комплексно со стороны как Минтранса, РЖД и частных операторов и соответственно самими портами.

ВЕДУЩИЙ: Мы уже говорили с вами про производство вагонов, какие бы вы желали бы покупать и видеть. Вот новый тип вагонов в грузовом сегменте, мы сейчас обсуждаем высокоскоростной транспорт, будете покупать, будете пользоваться?

Игорь Асатуров: Для грузовых компаний, в первую очередь, это грузоподъемность вагона, не столько даже его скорость движения. Потому что грузовые поезда едут с ограниченной скоростью. А в первую очередь, имеет значение грузоподъемность вагонов. То есть большеобъемные вагоны. Мы вкладываем сейчас деньги в разработку таких вагонов. То есть мы даже приобретаем часть таких вагонов. Они, я бы сказал так, промежуточный этап -

вагоны, которые еще не достигли того максимума, к которому мы стремимся, но они уже лучше существующих. Однако есть серьезные сложности в обслуживании этих вагонов: наличие запчастей во всех вагоноремонтных депо. Это опять-таки комплексная задача, которая должна решаться совместно с нами и РЖД. Потому что мы готовы такой вагон получить, но нужно, чтобы была инфраструктура на ремонт этого вагона.

ВЕДУЩИЙ: Как вы оцениваете уровень конкуренции в грузовых перевозках Российской Федерации?

Игорь Асатуров: Сейчас конкуренция - она имеется, но она носит такой умеренный характер. Потому что вагоны в большей степени сейчас дефицитны, чем профициты. Если, я думаю, в ближайший год-два ситуация изменится, потому что сейчас очень много вагонов строятся, то конкуренция обострится и соответственно грузовладельцы будут получать более конкурентные, более дешевые тарифы.

ВЕДУЩИЙ: Вы сейчас рассматриваете для себя новые рынки?

Игорь Асатуров: Мы рассматривали и рассматриваем. У нас есть дочерняя компания в Украине. Называется "Первая грузовая компания в Украине". И вот сейчас уже буквально в течение месяца мы создаем дочернюю компанию в Казахстане, которая будет заниматься тем, чтобы перевозить грузы как в российско-казахском сообщении, так и внутри Казахстана. Поэтому тут два приоритетных рынка для нас Украина и Казахстан, мы планируем на них развиваться. И в общем-то уже это делаем.

ВЕДУЩИЙ: Известно, что РЖД будет продавать 75% акций "Первой грузовой компании", в связи с этим, что-нибудь изменится в стратегии и в тактике компании?

Игорь Асатуров: Ну, у компании ее приоритетные задачи - это эффективность, эффективность управления парком, это поддержание той доли на рынке, которая есть. У нас есть разработанная стратегия до 2020 года "Первой грузовой компании". Конечно новый владелец может внести какие-то коррективы в этом, но в целом, я думаю, каких-то существенных изменений не произойдет. Потому что компания достаточно эффективна. Поэтому не думаю, что будут какие-то серьезные изменения. Какие-то корректировки естественно возможны, и скорее всего, будут, но они будут касаться больше каких-то тактических задач.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо вам большое за интервью. Я напомню, что сейчас в Сочи мы общались с генеральным директором "Первой транспортной компании" Игорем Асатуровым.

РОССИЯ 24

12:09, 01 июня 2011, «Вести»

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи

ВЕДУЩИЙ: Сейчас мы возвращаемся в Сочи. Сегодня там открылся международный железнодорожный форум. И сейчас с нами на связи моя коллега Ирина Росиус. Ирина, вам слово. Здравствуйте.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо, Марат, здравствуйте. Рада всех приветствовать наших телезрителей. Мы находимся сейчас в Сочи в нашей студии "России-24". Я представлю своего гостя - это заместитель Министра транспорта Недосеков Андрей Николаевич.

Андрей Николаевич, только что завершилось пленарное заседание. И хотелось бы узнать, вы говорили про точки роста, про перспективы развития железнодорожного транспорта, и вообще, сам форум называется "Стратегия

развития 1520" и интеграция с той колеей 1435. Как вы вообще оцениваете эту интеграцию?

Андрей Недосеков: У нас получилось исторически, что было две на европейском пространстве основные системы - 1520 и 1435. Сегодня идет очень быстрыми темпами процесс международной интеграции, экономической интеграции, политической интеграции. Конечно, транспортное здесь сообщение принимает первейшее значение и именно только с развитием транспортной инфраструктуры, взаимодействии транспортной инфраструктурой можно решить вопрос дальнейшего развития международного сотрудничества. У нас на сегодняшний день есть отлаженная система технического, технологического и документального взаимодействия на пространстве 1520. И здесь у нас 17 стран входят в это пространство. В то же время всегда существовал определенный барьер - это переход с одной колеи на другую, переход из одних документов на другую. В последние годы очень большая работа проделана. Достаточно сказать, что мы с европейскими странами подписали три года назад и начали работать по единой транспортной накладной с НДС. Это очень важно. Год назад к нам присоединились Китай. И теперь у нас единая накладная может вестись на одном из 6 языков, в том числе на русском, на китайском, английском, немецком и так далее. Это очень важный процесс. Мы перестали при пересечении границы заново оформлять транспортную накладную и так далее, стали друг другу больше доверять. И поэтому это очень хороший процесс идет.

В то же время, интеграция - это еще и взаимодействие на уровне правовых документов. Сегодня готовим очень важный документ - это единое железнодорожное международное право, единая железнодорожная международная накладная. И здесь у нас предстоит большая работа.

Но и важный момент, это, конечно, технологическое взаимодействие. Сегодня на форуме очень много говорилось о взаимодействии разных видов технологий, о взаимодействии различных видов подвижного состава. Говорили сегодня о продлении нашей колеи 1520 до Вены. И очень приятно, что фактически все пространство евразийское поддерживает этот проект как проект, который позволит существенно ускорить товародвижение.

ВЕДУЩИЙ: Да, перед Россией сейчас стоят амбициозные задачи именно технологического развития. Мы сейчас говорим о модернизации. И в общем-то самая актуальная тема - это, скорее всего, локализация, да? То есть мы приглашаем иностранные компании, которые собственно совместно с нашими разрабатывают новые электровагоны, вагоны? Вот как вы оцениваете путь этого развития.

Андрей Недосеков: На сегодняшний день невозможно, ни одна сторона в мире не может закрыть свои границы и сказать, что я буду развиваться самостоятельно, самодостаточные. И, конечно, мы не являемся здесь исключением. А с учетом того, что страна находится в целом ряде климатических поясов, начиная с субтропиков, где мы находимся с вами в Сочи и заканчивая фактически Тундрой, где тоже у нас ходят наши железные дороги, нам обязательно нужно взаимодействие с очень широким кругом производителей, научных организаций всего мира для того, чтобы соответствовать требованиям нашего времени. Локализация, также как сегодня это идет процесс во всех сферах экономики, промышленности, железнодорожном транспорте она развиваться начинает все быстрее. Завод "Синара", который работает сегодня в Свердловской области, является очень хорошим примером локализации на железнодорожном транспорте. Выпуск там электровагонов на постоянном токе совместно с компанией "Сименс", это очень хороший пример. И все больше предприятий российских начинают

комплектовать выпуск этого электровоза. То же самое происходит в целом ряде областей: это и подшипниковая промышленность, это созданный в Саратове совместный завод; это и вопросы, связанные с выпуском вагонов сегодня; это привлечение новой тележки, которая для вагонов и совместная работа сегодня с компанией "Идальго". Я думаю, что локализация является обязательным условием не только для России, она взята на условия всего мира. И взаимное проникновение будет идти, мы будем поддерживать именно этот процесс.

ВЕДУЩИЙ: А в целом железнодорожная отрасль какую роль выполняет для внутреннего валового продукта?

Андрей Недосеков: Сегодня уже затрагивался на нашем форуме этот вопрос. Я бы хотел сказать, что даже отрасль имеет здесь прямой эффект. Когда это тот оборот, который происходит в самих "Российских железных дорогах" образование прибавочной стоимости и так далее, создание внутреннего валового продукта. Но самый важный, наверно, элемент - то, что оказывая услугу, транспорт создает предпосылки для создания валового продукта в других отраслях. Ведь без транспорта сегодня фактически мы бы разъединили отрасли. Каждая была бы индивидуальна и мы бы не смогли сегодня перемещать от одного производителя к другому, потребителю и так далее. Поэтому важнейшая наша задача не в том, чтобы большой валовый продукт создать, а создать предпосылки и возможности для создания валового продукта в других отраслях.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо вам большое за ваши комментарии.

Андрей Недосеков: Спасибо. Всего вам доброго. До свидания.

ВЕДУЩИЙ: Я напомню, что сейчас мы говорили с заместителем Министра транспорта Недосековым Андреем Николаевичем. Марат, вам слово.

ВЕДУЩИЙ: Ирина, спасибо вам и вашему собеседнику. И уже через несколько минут вернемся в Сочи и к гостям железнодорожного форума.

РОССИЯ 24

Россия-24, 09:11, 01 июня 2011, «Экономика»

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи

ВЕДУЩИЙ: На несколько дней Сочи стал железнодорожной столицей мира. В городе собрались ведущие российские и зарубежные специалисты отрасли, а также представители бизнеса и власти. Участники международного форума обсудят актуальные для транспортных систем Европы и Азии вопросы. Откроется форум менее чем через час. В Сочи работает наш корреспондент Николай Яковлев. Он на прямой связи со студией. Николай, доброе утро и вам слово.

КОРР: Да, Екатерина, здравствуйте. По моим личным наблюдениям, а также ощущением коллег, в ближайшие дни город-курорт Сочи вполне готов стать одним из главных поставщиков новостей. Сегодня первый день лета, а это значит, что на Черноморском побережья Кавказа в Сочи открывается пляжный сезон. И все эти дни была ясная, солнечная погода, сейчас налетели тучки, пошел дождь. Температура воздуха 26-27, а температура воды в Черном море только 16. Несмотря на то, что прохладно, мы с коллегами не удержались и все-таки уже искупались в Черном море.

Сейчас мы работает в зале, где уже через 50 минут откроется 6-ой международный бизнес-форум. Бесспорно, это одно из самых главных событий года для железнодорожной отрасли. И на этот раз речь пойдет о стратегическом сотрудничестве двух транспортных систем: 1520 и 1435. Но для всех железнодорожников во всем мире - это очень хорошо знакомые четырехзначные числа. Для наших телезрителей я поясню, что 1520

миллиметров и 1435 миллиметров - это два стандарта железнодорожной колеи, ширины железнодорожной колеи.

Так исторически сложилось, что в России, на всем постсоветском пространстве, также в Финляндии и Монголии, ширина колеи чуть более полутора метров - 1520 миллиметров. В большинстве стран Западной Европы ширина колеи чуть менее полутора метра - 1435 миллиметров.

И вот сегодня будут говорить о том, что необходимо сделать для того, чтобы разный стандарт железнодорожной колеи не был препятствием, барьером для развития международных транспортных коридоров на Евразийском пространстве.

Сюда приехало очень много гостей: из Америки, из Азии, Европы. И всего около 1200 участников примут участие в 6-ом международном бизнес-форуме из более, чем 40 стран. Планируется заключение соглашений, содержание которых, конечно, пока держатся в секрете. Но я напомню, что по итогам 5-го бизнес-форума в прошлом году было заключено около 11 соглашений на общую сумму 50 миллиардов рублей. Посмотрим, что мы получим по итогам 6-го международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

Но мы следим за развитием новостей и через уже 45 минут здесь откроется 6-ой международный бизнес-форум.

Екатерина.

ВЕДУЩИЙ: Николай, спасибо. Из Сочи, где менее чем через час начнется международный железнодорожный форум, наш корреспондент Николай Яковлев. На а прямую трансляцию торжественного открытия смотрите в нашем эфире в 10 часов.

РОССИЯ 24

01.06.2011

«Вести» 14:26

Ведущий не указан

ВЕДУЩИЙ: Ну, а сейчас мы возвращаемся в Сочи. Сегодня там открылся международный железнодорожный форум. Сейчас с нами на связи моя коллега Ирина Росиус и ее гость - президент РЖД Владимир Якунин. Ирина, здравствуйте.

ВЕДУЩИЙ: Здравствуйтесь, Екатерина. Мы действительно сейчас сидим здесь с Владимиром Ивановичем Якуниным. Владимир Иванович, только что Вы подписали соглашение с «Сименсом». Расскажите поподробнее, что это значит соглашение для России.

Владимир Якунин: Справедливости ради, не только с «Сименсом», но и с «Трансмашхолдингом». Это совместное предприятие с «Альстомом». Мы последовательно продолжаем линию на модернизацию, на инновационное развитие «Российских железных дорог». Для этого нам необходимы те технологии, которых пока у нас не было. Например, там, на протяжении 20 лет наши специалисты, ученые говорили об асинхронном двигателе. А сегодня уже локомотивы с асинхронными двигателями поехали по сети. И подписанные соглашения как раз знаменуют собой, ну по сути дела предпоследний этап, последний этап, когда все локомотивы будут поставлены, предпоследний этап развития этой работы - мы подписались на приобретение двухсот локомотивов. И там, и там приблизительно одинаковые цифры, которые должны прийти на смену тяговому подвижному составу «Российских железных дорог».

ВЕДУЩИЙ: Действительно, мы сейчас говорим о том, что в «Российскую железную дорогу» нужно вкладывать огромные средства, потому что идет реформа и модернизация. Вот, как вы оцениваете инвестиционный климат отрасли в целом?

Владимир Якунин: Вы знаете, сегодня и пленарное заседание и потом дискуссию, Вы присутствовали, Вы помните. Я неоднократно поднимал вопрос об инвестиционном климате с точки зрения восприятия на западе. И тот инвестиционный климат, который описывается на западе, он совершенно четко отличается от того, в каком климате работают наши партнеры. И они сами об этом говорят. С точки зрения инвестиционных интересов железнодорожной отрасли. Эти инвестиционные интересы сегодня характерны, как на западе, так и в России. И иностранные инвесторы хотят вкладывать деньги, о чем, например, свидетельствуют очень успешные размещения евробондов, еврооблигаций, прошу прощения, в Великобритании. О чем свидетельствуют суперуспешные размещения еврооблигаций в фунтах стерлингах. О чем свидетельствуют и вот эти совместные предприятия, которые мы создаем. Естественно, что очень многое зависит от политики правительства, государственной политики. Потому что любая железнодорожная отрасль в любой стране, она может развиваться только если правительство четко понимает стратегию развития и ограничивая рост тарифов оказывают финансовую поддержку развития отрасли.

ВЕДУЩИЙ: Что касается развития, стратегического партнерства и интеграции. Собственно, какую роль для себя Россия выделяет? 15:20, 14:35 – какие точки роста, какие направления?

Владимир Якунин: 3 года тому назад мы восстановили свое членство в международном союзе железных дорог. Железная дорога России расположена, как на азиатском континенте, так и на европейском. Я предполагаю, что мы должны сейчас говорить о Евразии в целом. И с этой точки зрения географическая позиция «Российских железных дорог» супер благоприятна с точки зрения выполнения роли сухопутного транзитного моста. Но не только поэтому. Еще и потому что мы и члены азиатской ассоциации международного союза железных дорог и европейской ассамблеи. Мы являемся интегрированной частью, как инфраструктуры азиатской, так и европейской. С этой точки зрения и это признается нашими западно-европейскими партнерами, другими зарубежными партнерами, «Российские железные дороги» они еще и дефакто выполняют такую интегрирующую.

ВЕДУЩИЙ: Возвращаясь к локализации, насколько мне известно, уровень локализации составит 20%, это не мало и вообще, на сколько нам это выгодно и как будет сам механизм производства вагонов происходить.

Владимир Якунин: Не знаю, откуда информация насчет 20% локализации, речь идет о самом первом этапе. А вообще говоря, по контракту уровень локализации поездов, которые будут производиться должен достигнуть не менее 80-85%. Это наша стратегическая линия. Об этом знают наши партнеры. В этом нас поддерживает правительство. Мы стремимся к тому, чтобы технологии приходили в Россию. И хотя мы сами не производим подвижной состав, мы своими техническими требованиями побуждаем и иностранных партнеров и наших производителей к тому, чтобы новейшие технологии локализовывались в России и производился по этим технологиям новый подвижной состав.

ВЕДУЩИЙ: С 2001 года идет реформа железнодорожной отрасли в России. Закончится должна в 2015, срок немножко передвинули. Каким Вы видите будущее. Вот уже с локализованными вот этими компаниями, с новыми вагонами, с новыми технологиями, совершенно другими вокзалами. Такими транспортными коридорами. Что это будет?

Владимир Якунин: Знаете, боюсь показаться консерватором, но хочу сказать, что немецкие железные дороги реформируются со времен второй мировой войны. До сих пор не закончили. Речь может идти о выполнении определенного

плана, правительственного плана реформирования, который действительно должен был быть завершён в прошлом году. Сейчас перенесён на 3 года дальше. С чем это связано? Это связано с тем, что мы действительно идем по пути, по которому до нас никто не ходил. У нас нет ни поводыря, ни проводника. У нас нету отлаженной технологии, я имею в виду у нас в стране. Потому что менеджмент РЖД выполняет те установки правительства, которые направлены на модернизацию и реформирование отрасли. С точки зрения видения будущего то с уверенностью могу сказать, что, не смотря на скепсис, не смотря на уколы, подчас не справедливые, подчас несправедливые, подчас иногда справедливые замечания. Все-таки, на мой взгляд сегодняшняя компания РЖД является в определенной степени лидером реформирования вот такой монополевой отрасли. Я это говорю не потому, что мне хочется самому себя похвалить, а потому что я с большим уважением отношусь к Владимиру Мао, который как-то в конце года сам инициативно подойдя ко мне, сказал, что в интервью какому-то изданию он назвал «Российские железные дороги» самым успешным примером, экономическим примером экономики Российской Федерации. Это приятно. Но это и накладывает большую ответственность, потому что мы знаем, и свои недостатки и знаем трудности, с которыми нам приходится сталкиваться. Но будущее совершенно очевидно не только в России, в мире. Будущее без массового транспорта перевозки невозможно. Возможно, изменятся традиционные системы взаимодействия колесо, рельс. Возможно, это будут в том числе и поезда на магнитной подушке. Но массовый транспорт для массовой перевозки, он необходим. В ближайшее время, в ближайшие там 10 лет уверенно могу сказать, а то и 20, железнодорожный транспорт будет по-прежнему самым основным видом транспорта для Российской Федерации. С точки зрения перевозки. И новые виды техники появятся. Я уверен, что появится техника, о которой мы сегодня можем только мечтать. Мы точно так же мечтали об асинхронном двигателе – он появился. Мы говорили о газотомбовозе – мы его создали. Мы говорили о новых электропоездах – с помощью иностранных партнеров мы их тоже создали. Мы говорили о необходимости реформирования ремонтной базы – у нас уже есть пример: мы создали локомотивное ДЕПО по обслуживанию «Сапсана», которое считается лучшим в Европе. Мы говорили о новейших технологиях, у нас сегодня здесь в Сочи завод по производству бетонных конструкций для туннелей считается лучшим в Европе. То есть у нас есть не только воля, у нас есть и технологии, которые позволяют говорить о будущем железнодорожного транспорта, как о будущем светлом.

ВЕДУЩИЙ: Владимир Иванович, все равно структура активов РЖД меняется. Вот Вы объявили о продаже 75% акций «Первой транспортной компании». В прошлом году, ну хотя я так понимаю, что сделка не до конца разрешена с ВТБ, да?

Владимир Якунин: Сделка, можно считать, что уже завершена.

ВЕДУЩИЙ: Уже завершена. Ну, то есть структура активов меняется. Почему такое происходит?

Владимир Якунин: Вы знаете, здесь есть и положительные объективные причины, то есть необходимость, но есть и некоторое субъективное ощущение того, что скажем, железнодорожный транспорт не должен быть столь диверсифицирован, как другие виды транспорта. Посмотрите на наших конкурентов. Они активно работают, как в сфере перевозки, они работают же и в сфере производства полезных ископаемых, добычи полезных ископаемых. Они работают в сфере приобретения активов за рубежом не связанным напрямую с этой деятельностью. Диверсификация, сегодняшний день. То, что касается ОАО РЖД, вы помните, какой был шум, гам, тарарам, когда мы

сказали, что мы хотим приобретать активы в портер. Сегодня совершенно очевидно, что препятствия, которые были поставлены на этом пути, они не позволяют нам развивать транзитный потенциал страны, не РЖД. Поэтому, когда мы говорим о том, что уходят активы, которые считаются не профильными или которые необходимо отдать, продать, передать в свете реформирования, то вы должны понимать, что продавая 75% Первой грузовой компании, мы ведь не только избавляемся от эксплуатационных расходов, но мы избавляемся и от очень хорошего источника доходов. Тогда чем это должно замещаться с точки зрения модернизации инфраструктуры, с помощью правительства. Вот эти обстоятельства, конечно, требуют очень взвешенного подхода с точки зрения определения, что нужно в компании иметь, а что не нужно иметь. Мы идем по пути создания рынка, рынка грузовых, пассажирских перевозок, мы идем по пути создания рынка ремонтных предприятий. Мы выполняем то, что предписано программой реформирования железнодорожного транспорта. Но это не означает, что наша задача распродав все остаться железнодорожными путями. Потому что перевозчик сегодня ОАО РЖД должен обеспечить комплексную услугу для грузовладельца и для пассажиров.

ВЕДУЩИЙ: Да, вот как раз проблема инфраструктуры, она стоит достаточно остро, да, нужно приводить в хорошее состояние подъездные пути и к границам Октябрьской железной дорогой, например. Да, нужно работать и с вокзалами, производить, покупать, или Вы уже не будете покупать вагоны, подвижные составы, электровозы.

Владимир Якунин: Нет, вагоны уже точно покупать не будем, а вот тяговый подвижной состав, конечно, будем покупать потому что принята наша концепция о том, что тяговый подвижной состав является частью инфраструктуры, неотделим от инфраструктуры.

ВЕДУЩИЙ: Как реализуется инвестиционная программа, хватает ли тех заверстанных денег, которые собственно, или приходится приходиться в правительство и говорить, что необходимо увеличить эту инвестиционную программу?

Владимир Якунин: Вы знаете, мы не приходим в правительство за увеличением инвестиционной программы. После принятого решения наша инвестиционная программа должна соответствовать тем решениям, которые приняло правительство. И с точки зрения 11-го года, мы полагаем, что мы сможем выполнить те обязательства, которые на себя приняли и которые на нас возложило правительство. Значительно сложнее дело обстоит с 12-м и последующими годами, потому что только решение об удерживании роста тарифов железнодорожного транспорта на уровне инфляционной составляющей, не отвечает на вопрос, за счет каких ресурсов развивать сеть. У нас утверждена программа стратегия развития железнодорожного транспорта 2030 – до 30-го года. Это документ не ОАО РЖД. Это документ правительства. Там определены необходимые потребные ресурсы. Сегодня возникает вопрос источников. И именно этот вопрос является предметом обсуждения в правительстве. Мы рассчитываем, что правительство в ближайшее время даст полный ответ на этот вопрос.

ВЕДУЩИЙ: И последний вопрос к Вам. Касается того, что мы находимся на границе с Абхазией. Я знаю, что уже завтра там будет очень интересное хорошее значимое мероприятие, как для России, так и для Абхазии. Расскажите поподробнее, пожалуйста.

Владимир Якунин: Извини, я думаю, что тональность придется изменить. мы готовились к тому, чтобы завтра в Абхазии было хорошее значимое событие. К сожалению, безвременная кончина Сергея Васильевича Багапши сломала все эти планы. Мы действительно на границе с Абхазией находимся и я пользуюсь

случаем хочу еще раз выразить соболезнования от имени железнодорожников Российской Федерации. Мы лично знали Сергея Васильевича. Благодаря его энергии, благодаря его настойчивости было подписано межправительственное соглашение по выделению средств для модернизации Абхазской железной дороги. И, наверное, в память о нем могу сказать, что мы выполнили эти обязательства. В той части, которая касалась Российской железной дороги, мы выполнили все, мы сделали. Поезда пойдут. Я думаю, что абхазы сами пускай решают, но вот моя бы воля – я бы считал, что именно его именем Абхазская железная дорога и может быть названа. Без него бы, без его усилий не было бы сегодняшней Абхазской железной дороги.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо Вам большое за интервью. Хорошего форума.

Владимир Якунин: Спасибо.

РОССИЯ 24

05 июня 2011, «Вести. Транспорт»

Международный региональный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи

ВЕДУЩИЙ: Более полутора тысяч участников из 32 стран мира. Форум "Стратегическое партнерство 1520" собрал в Сочи представителей ведущих транспортных компаний, инвесторов и ученых. По словам организаторов проблемы сотрудничества железнодорожников Европы и Азии в столь представительном формате обсуждается впервые. Из кулуаров форума мой коллега Николай Яковлев.

КОРР: Исторически сложилось, что в России на всем постсоветском пространстве, а так же в Финляндии и Монголии ширина железнодорожной колеи чуть более 1,5 метров - 1520 миллиметров. А в большинстве стран западной Европы она чуть меньше полутора метров - 1435 миллиметров. И если в 20 веке это не было такой уж большой проблемой, при необходимости просто меняли колесные пары на границе, то в 21 веке это стало сдерживающим фактором в развитии трансконтинентальных транспортных маршрутов.

В современном мире каждый час потери во времени доставки пассажиров или грузов из точки А в точку Б становится существенным недостатком железнодорожного транспорта. Именно поэтому 1350 участников, которые прибыли в Сочи на шестой международный форум из 32 стран в деталях обсуждали аспекты стратегического сотрудничества двух транспортных систем - 1520 и 1435.

Владимир Якунин: Сама идея возможности интеграции пространства 1435 и 1520, она возникла после того, как ОАО "РЖД" восстановило свое участие в международном союзе железных дорог. Произошло это 3 года тому назад. А 49 лет до этого наши транспортные системы развивались совершенно независимо друг от друга. Сегодня впервые и в международном союзе железных дорог и в органах государственного управления в области транспорта Европейского союза. Seriously разговаривают от необходимости развития не просто сотрудничества, а некоей интеграционной платформы. С точки зрения стандартов, которые могли бы использоваться и в одной системе и в другой, с точки зрения подвижного состава, с точки зрения требований к качеству нашей перевозки. Все это свидетельство того, что из фазы теоретического обсуждения вроде бы необходимости интеграции мы перешли в область технологической реализации.

КОРР: О том, что сближение двух стандартов ширины железнодорожной колеи неизбежно, стало понятно еще в конце 20-го века. Например, доставка грузов из Берлина во Владивосток по железной дороге занимает в полтора раза меньше времени, чем путь по морю. А именно морской железнодорожный

транспорт перевозит львиную долю грузов на планете. И в таком случае постсоветское пространство с шириной колеи в 1520 миллиметров это не много, не мало код нового сухопутного моста, который соединяет два крупнейших мировых рынка - европейский и азиатский. Ну, кроме развития евразийских транспортных коридоров есть второй аспект стратегического сотрудничества. В России жизненно важно модернизировать весь подвижной состав. И создание совместных предприятий российских машиностроителей с ведущими западными производителями локомотивов и вагонов уже превратилась в те, которое определяет развитие железнодорожного транспорта в нашей стране. В конце мая французский "Альстом" купил 25% акций крупнейшей российской машиностроительной компании "Трансмашхолдинга". И на форуме в Сочи подписано соглашение о производстве для "Российских железных дорог" 200 новейших магистральных локомотивов. В то же время немецкий "Сименс" постоянно наращивает сотрудничество с "Российскими железными дорогами".

Дитрих Меллер: Я вам могу рассказать маленький секрет. Мы надеемся, что прямо сегодня подпишем соглашение с РЖД и с нашим партнером "Синара" на производство еще 240 поездов и в рамках этого контракта локализация доходит до 80%.

КОРР: Стоимость поездов, которые будут собираться по технологии "Сименса" на Урале с 2013 года на 20% ниже, чем покупка точно таких же поездов в самой Германии. Еще одно соглашение подписали Россия и Казахстан. Совместное предприятие по перевозке зерна возьмет на себя доставку пшеницы из Казахстана, который является крупнейшим производителем зерна на планете. 10 тысяч вагонов-зерновозов решат проблему дефицита подвижного состава в Казахстане. Если в прошлом году в рамках международного бизнес-форума было заключено 11 соглашений на общую сумму 50 миллиардов рублей, то в этом году только 1 совместный контракт "Российских железных дорог" группы "Синары" и "Сименса" оценивается более, чем в 80 миллиардов рублей.

РОССИЯ 24

03 июня 2011, «Вести»

Владимир Путин встретился с участниками железнодорожного бизнес-форума в Сочи

ВЕДУЩИЙ: Ситуацию с распространением опасной инфекции сегодня прокомментировал Владимир Путин. Как бы дорого стране не обошелся отказ от импорта европейских овощей, здоровье россиян дороже, заявил премьер в Сочи, куда он приехал на железнодорожный бизнес-форум. А вот с его участниками глава российского правительства поднимал уже совсем другие темы - это модернизация дорог, новые маршруты и высокоскоростные линии. Обо все подробнее расскажет Александр Христенко.

КОРР: Свой слоган "Меняемся для вас!" в РЖД воплощают повсюду. Менеджмент в кулуарах в особой форменной одежде. Тип парадный, летний. В каждом узоре не только стиль, но и большой корпоративный смысл.

- Две звезды - это вице-резидент.
- Да, это старший вице-президент.
- А у Якунина?
- Маршальская.

КОРР: Цифры в названии форума "Стратегическое партнерство 1520" ширина российской колеи в миллиметров. У европейцев она уже. Отсюда немало сложностей. Впрочем, есть и искусственные барьеры - проект прокладки широкой колеи от Москвы до Вены выгоден всем, но, то и дело буксуют на уровне правительств. Политику, следовало из заявления премьера, вообще

часто примешивают туда, где ее быть не должно. В пример Путин привел запрет на ввоз в Россию овощей из ЕС.

Владимир Путин: Все страны еврозоны уже, по-моему, между собой переругались на смерть из-за этих огурцов, теперь еще нас втягивают в скандал. Да, наши санитарные службы закрыли ввоз овощной продукции из ЕС. Нам самим это не нравится, потому что сейчас не осень, когда у нас своей продукции достаточно. Сейчас только начало лета и мы в принципе заинтересованы в поступлении этой продукции. Но представители Еврокомиссии сейчас говорят о том, что такое решение России противоречит духу ВТО. Я откровенно говорю, не знаю, какому духу это противоречит, но огурцы, после употребления, которых люди умирают, они действительно дурно пахнут. И мы ждем, чтобы наши партнеры нам хотя бы назвали источник этой заразы. Они сами не могут понять и разобраться, что там происходит. Мы не можем ради какого-то духа, людей травить наших. Ведь там люди умирают от употребления этой продукции. Я, конечно, проверю обоснованность этого решения наших санитарных служб, но все-таки мы будем ждать соответствующей информации от наших коллег из Еврокомиссии.

КОРР: Показатель успешного бизнеса вне политики, сотрудничество РЖД и "Сименс", высокоскоростные поезда "Вилара", они же "Сапсан", курсируют уже по трем направлениям - Петербург, Нижний Новгород, Хельсинки. Появятся и новые маршруты.

На ежегодный железнодорожный форум большинство участников прилетают на самолетах и дело не только в статусе, поезд от Москвы до Сочи идет 30 часов. Впрочем, уже через три года к Олимпиаде время поездки должна сократиться вдвое, пустят скоростные поезда. И это только один из примеров масштабных замыслов РЖД.

За "Сапсаном" последует "Ласточка". Так называется новая модель электрички, которой сначала свяжут Олимпийские объекты, а затем такие составы появятся и в других городах, заменив устаревшие зеленые электропоезда, которые в народе еще прозвали "собаками".

Производство уже стартовало в Германии, затем ласточки будут выпускать уже в Свердловской области.

Владимир Путин: Предстоит серьезно обновить всю железнодорожную сеть и ликвидировать, как у нас говорят, узкие места на ключевых магистралях страны. Прежде всего я имею в виду восточное направление. Это Байкальская магистраль, БАМ, и Транссиб, всем вам хорошо известный. Нам нужно расширить железнодорожные подходы к нашим важнейшим портам на Дальнем Востоке, на северо-западе страны и здесь, на юге России.

Конечно, намерены максимально использовать транзитный потенциал России.

КОРР: Большой Новороссийский тоннель до сегодняшнего дня был как раз таким "узким" местом. Сооружение 1888 года. Теперь после реконструкции отвечает всем современным требованиям, а главное транспортной нагрузке.

Там же в Новороссийске премьер в режиме видеоконференции связался со стройобъектами БАМа, где расширяют Кузнецовский тоннель и Транссиба, там электрифицировали участок дороги ведущий к Забайкальску, крупнейшему погранпункту пропуска между Россией и Китаем.

РОССИЯ 24

02.06.2011

«Экономика»

ВЕДУЩИЙ: В Сочи завершает работу международный железнодорожный форум «Стратегическое партнерство 1520». Участники обсудили

технологическое развитие отрасли и перспективу интеграции железных дорог России и Европы. Подробнее об основных бизнес-идеях, выдвинутых на форуме, в интервью нашему каналу рассказал президент компании «Русэнергосбыт» Михаил Андронов.

ВЕДУЩИЙ: Михаил Сергеевич, ваша компания «Русэнергосбыт» обеспечивает движение поездов «Российские железные дороги», вы обеспечиваете электроэнергией. Сейчас одним из основных трендов – это развитие высоких скоростей, по которым ходят высокоскоростные экспрессы. Каким образом ваша компания будет участвовать в развитии высокоскоростного движения в России?

Михаил Андронов: Ну, прежде всего, вы правильно отметили, что «Русэнергосбыт» обеспечивает движение. Движение обеспечивают конечно «Российские железные дороги», но мы поставляет электрическую энергию, которая позволяет двигаться большинству поездов на «Российских железных дорогах». В чем наша задача? С учетом роста скоростного движения повышаются требования к тому, как электрическая энергия должна покупаться для нужд РЖД. Все очень просто. Как вы знаете, вся железная дорога она оснащена тяговыми подстанциями, к которым подходит электричество. Чем выше движение поезда, чем чаще меняются те подстанции, от которой питается поезд. Потому что он двигается по рельсам. Поэтому к нам предъявляются повышенные требования по качеству планирования, расчету движения поездов совместно с РЖД и соответственно покупки энергии на всех тех сложных рынках, которые придумала энергетическая отрасль. Поэтому наша задача совместно с РЖД понять четко, где и сколько будет потребления и качественно в срок закупить эту энергию для нашего уважаемого клиента.

ВЕДУЩИЙ: Ваше участие на ежегодном форуме, это уже шестой по счету международный бизнес-форум. Какие задачи здесь стоят перед вами?

Михаил Андронов: Дело в том, что РЖД – это компания, которая развивается. И каждый год мы видим свою задачу развиваться также, как и РЖД. Быть им сопричастными во всех процессах, которые идут. То же самое скоростное движение, развитие аэроэкспрессов. Мы видим, что компания не стоит на месте, она идет к людям, к клиенту и мы, находясь здесь, пытаемся понять, что будет востребовано компании РЖД через год, через два, через три и пытаемся спланировать свои предложения, свой сервис для компании таким образом, чтобы всегда оставаться востребованными и всегда быть полезными для РЖД. Поэтому мы здесь, вы правильно сказали, шестой год.

ВЕДУЩИЙ: Увеличение скорости, допустим «Сапсан» сейчас развивает скорость в 250 километров в час. При появлении отдельной выделенной высокоскоростной железнодорожной магистрали скорость может быть 300 и даже выше. Потому в «Сапсане» эта скорость заложена – более 300 километров в час. Насколько потребление энергии для увеличения энергии для увеличения скорости от 250 до 300 оно возрастает? Насколько это вообще рентабельно становится?

Михаил Андронов: Вы знаете, я считаю, что, не могу сказать точные цифры. Конечно, оно возрастает, потому что законы физики, сопротивление воздуха мы с вами поменять не можем, но я считаю, что если смотреть с точки зрения самого железнодорожного транспорта, о котором я не могу говорить профессионально, я вижу следующее, что скоростное движение позволяет нашу страну, которая огромная по своим размерам, связать между собой. Также как в свое время американские дороги связали Северные Штаты Америки в единую систему, так я считаю, что РЖД, особенно скоростное движение, позволяет создать альтернативу и авиационным перевозкам и тем расстояниям, которые у нас есть. Ведь действительно это факт, что сейчас многие люди

летают из сибирского города в другой через Москву. И конечно развитие скоростного движения позволило бы это просто связать и сделать, у нас одна страна, одна железная дорога и мне кажется, что не только нельзя померить эффективность и неэффективность скоростного движения только скоростью перевозки. Это реально связывает страну и мы горды тем, что можем помогать в этом процессе.

ВЕДУЩИЙ: Здесь вы может быть в этом году нашли каких-то новых партнеров, подписали какие-то соглашения? Вот уже к концу подходит первый день форума, какой результат вашего пребывания?

Михаил Андронов: Знаете, пока результат не выразился в подписании документов, но что мы понимаем и активно двигаем и уже нашли понимание с партнерами, которыми мы встретились на форуме, что потребитель, обсуждая электроснабжение, хочет несколько вещей. Первое. Он хочет, конечно, купить дешевле, потому что тарифы сейчас очень высокие. Второе. Он хочет потребить меньше. И наша задача как национального оператора энергоснабжения дать не только возможность сэкономить на этой энергии, но и дать возможность купить меньше. Эта технология энергоэффективности, энергосбережения, какие-то альтернативные источники электроэнергии. Мы об этом обсуждали как с нашими партнерами, так и с коллегами из РЖД. Мы думаем, что к следующему году мы сможем прийти не просто с идеей, а уже с конкретными контрактами подписанными, предложениями и конкретными вкладами в энергоэффективность. Потому что, как вы правильно сказали, чем выше скорость, тем больше приходится тратить энергии. Но мы должны тратить ее вместе с дорогой эффективно. В этом наша задача.

ВЕДУЩИЙ: Высокая скорость на железной дороге бесспорно, да действительно связана с большим потреблением энергии, но тут еще важно, чтобы не было сбоев. Потому что иначе останавливается поезд. Каким образом, мы знаем, когда есть веерное отключение, вот в этом секторе в обеспечении электроэнергией работы «Российских железных дорог» вы делаете эту схему лишенной сбоев и обеспечиваете стабильно электроэнергией?

Михаил Андронов: Ну, вы знаете, как сказал кто-то из известных политиков, РЖД – это стальной хребет России, и, конечно, снабжение его – это задача даже не только «Русэнергосбыта», не только всех энергетиков, которые работают в стране, это задача в принципе всей страны. Здесь мы понимаем, что наша задача в следующем. В том, чтобы представляя РЖД на рынке электроэнергии выставлять его как надежного партнера, который предъявляет к поставщикам высокие требования: по качеству энергии, по объему и так далее. Но в то же время, является надежным партнером, который всегда вовремя оплачивает, согласовывает все необходимые регламентные работы, позволяет поддержать ту энергетическую сеть, которая пронизывает всю страну и питает железные дороги энергией и так далее, в этом смысле мы естественно являемся активным участником, согласовываем все эти графики ремонтов, инновации. Сейчас государство выделяет огромные средства, как за счет потребителей, так и за счет бюджета на реновацию сетей, на развитие сетевого хозяйства. И наша задача в данном случае совместно с РЖД следить, чтобы интересы РЖД были не только защищены, но и получали все больше и больше возможностей снабжать надежно, стабильно и перевозить всю нашу страну.

ВЕДУЩИЙ: Мы слышим о том, что происходят сбои у единой энергетической системы, отключения и так далее. Одна зима минувшая чего стоила. Как на железнодорожном транспорте, были у вас сбои или в общем работа идет без сучка и задоринки?

Михаил Андронов: Говорят, что не ошибается тот, кто ничего не делает. Учитывая огромный объем работы связанные на самой дороге и конечно без сбоев не обошлось. Но в целом совместно с нашими коллегами все сбои реализовывались достаточно конкретно и то, что вы нас спрашиваете, были ли сбои, означает, что они не сказались ни на перевозочном процессе, не на жизни людей в обществе. И значит, что РЖД, в том числе и с нашей помощью с этой работой справились и сделали это хорошо. С чем мы их, считаю, надо поздравить в связи с форумом.

РОССИЯ 24

«Вести»

01.06.2011

ВЕДУЩИЙ: 2 триллиона рублей – это та сумма инвестиций, которые необходимы для развития железнодорожной сети России до 2020 года. Где взять деньги и куда вкладывать, подобные вопросы обсуждают на крупном железнодорожном форуме «Стратегическое партнерство 1520». Он открылся сегодня, ну а транспортных перспективах и о том, что такое 1520, из Сочи наш корреспондент Антон Борисов.

КОРР: Сочи. Черное море. пляж. Форд. Город стал не только курортом, здесь везде стройка. Готовятся к Олимпиаде. Спортивными темпами развивают инфраструктуру и решают транспортные проблемы. Правильное место для железнодорожников со всего мира, приехавших на форум «Стратегическое партнерство 1520» и сотрудничество 1435.

Объяснять, почему в названии форума есть цифры 1520 и 1435, конечно, лучше не в комфортабельной гостинице, где он проходит. 1520 – это не год, не количество участников, а ширина железнодорожной колеи в России и странах СНГ в миллиметрах. 1435 соответственно в Европе, кстати, самый протяженный железной дороги в мире 720 тысяч километров. Россия на втором месте 150 тысяч и глобальное сотрудничество таких партнеров определяет развитие экономик многих стран.

Это Ханс Грундманн топ-менеджер «Сименс». Компания – пример перспективного сотрудничества с Россией. Она не только продает нам высокоскоростные поезда, европейцы делятся технологиями, по которым можно наладить производство на российской земле.

Ханс-Йорг Грундманн: РЖД является для нас очень важным партнером. У нас здесь очень много различных бизнес-проектов. Инвестиции в них превышают 400 миллионов евро. Это не малый процент от общей доли наших вложений в зарубежные проекты и мы всегда открыты для дальнейшего сотрудничества в России.

КОРР: Тема партнерства касается не только компаний, целых государств. Россия ключевое звено. Через страну из Европы в Азию идут крупные транспортные потоки, которые с помощью отмены границ таможенного союза и возможного вступления в ВТО будут только расти.

Карл-Фридрих Рауш: Еще год назад мы говорили о том, что нужно активизировать железнодорожное сообщение между западным Берлином и Москвой. И теперь у нас есть регулярный поезд, который ходит несколько раз в неделю в этом направлении. Мы также думаем о том, как организовать такое сообщение между Германией и Китаем через территорию России. В этом направлении «Дойчебан» ведет очень тесное сотрудничество с РЖД.

КОРР: Вечный вопрос: где взять деньги на развитие транспортной системы высокоскоростной? До 2020 года нужно 2 триллиона рублей и средств пока не достаточно. Ставка на крупные и привлекательные проекты: добыча сырья или,

например, Чемпионат мира по футболу 18-го года. Государство готово вложить триллион рублей, РЖД в этом году инвестирует почти 350 миллиардов.

Владимир Якунин: Мы совершенно единодушны во мнении, что сегодняшнее довольно широкозаявленное по поводу инвестиционного климата в России, о невозможности работы в России, они реально противоречат тому, что на самом деле происходит в области совместной работы с иностранными компаниями. И вот это будет еще одним доказательным примером, который прозвучит здесь.

КОРР: И вот доказательство интереса. В прошлом году подписано 11 контрактов на 50 миллиардов рублей. В этом 12 – в научной сфере, производстве, строительстве инфраструктуры. Общую сумму еще предстоит подсчитать, но это миллиарды рублей, вложенные в перспективу. Россию ждет серьезное увеличение транспортных потоков, где разница между партнерами лишь в миллиметрах ширины колеи.

РОССИЯ 24

«Вести»

02.06.2011

ВЕДУЩИЙ: В Сочи завершил работу международный железнодорожный форум «Стратегическое партнерство 1520». Участники обсудили технологические развития отрасли и перспективы интеграции железных дорог России и Европы. Чем готовы помочь иностранные компании модернизации железнодорожного транспорта России и какие перспективы видит для себя российском рынке перевозок. Об этом в интервью нашему каналу рассказал директор департамента «Мобильность» вице-президент «Сименс» Ханс-Йорг Грудманн.

ВЕДУЩИЙ: Сегодня на форуме вы подписали несколько соглашений. Расскажите о них поподробнее, пожалуйста.

Ханс-Йорг Грудманн: Во-первых, мы подписали соглашение по исследовательским работам. Но что для нас очень значительно, это то, что подписали предварительное соглашение по подставке 1200 вагонов наших пригородных электропоездов. Объем этой сделки составляет больше 2-х миллиардов евро. Мы заключили это соглашение вместе с РЖД и «Синарой» и это для нас дальнейший шаг, чтобы действительно четко закрепиться на этом рынке. «Сименс» хочет стать самым крупным иностранным поставщиком на российском железнодорожном рынке. И если сложить все то, что мы подписали в прошлом году и с тем, что мы подписали в этом году, если посмотреть и то, что мы уже поставляем, а именно первые локомотивы, которые уже ходят по железным дорогам, и также «Сапсаны», которые уже ходят также в сообщении, то я думаю, что мы вполне справимся с нашей задачей стать крупнейшим иностранным поставщиком железнодорожной техники на российском рынке.

ВЕДУЩИЙ: В России сейчас остро стоит тема импорта замещения и идет разговор о локализации, как «Сименс» будет реализовываться в России?

Ханс-Йорг Грудманн: Ну, я начну просто с двух фактов. Первый из них это то, что локомотив, который мы вместе с «Синарой» строим для РЖД, это практически локомотив локализованный здесь на 91%. При поездах, которые мы сегодня подписали, мы говорим о цели достичь локализации 80%. Это конечно очень важно. Особенно в железнодорожном рынке. Ведь у нас речь идет о продукции, которая очень долго служит. И некоторая служит 30 лет, некоторые дольше. И здесь, конечно же, еще не только о передаче ноу-хау в эту страну, но и речь идет о том, чтобы в этой стране разрабатывалась тоже новая продукция. Собственно говоря, в этом и есть задача наших соглашений, которые мы сегодня подписали. И мы это так и реализуем. Мы здесь ни на чем

не остановимся. Мы здесь будем идти вплоть до того, чтобы локализовать всю эту конструкцию новых поездов. И мы не только передаем новые технологии и не только, например, технологию трехмерного конструирования, но здесь мы ее и действительно реализуем, уже применяем в наших инжиниринговых центрах в России. И таким образом мы обеспечиваем здесь локальное развитие, дальнейшее развитие нашей продукции.

Речь идет не только о том, чтобы здесь закупать и производить сталь, или алюминий, или двигатели, хотя это тоже важно, но прежде всего, важно использовать здесь те инженерные возможности, которые существуют в данной стране. И тем самым дальше развивать железнодорожный рынок здесь непосредственно в России.

ВЕДУЩИЙ: Сейчас в очень не хорошее время компания «Сименс» пришла в Россию, потому что существует дефицит в железнодорожной отрасли тех электровозов и вагонов, но, с другой стороны, приходят и другие компании и как вы оцениваете конкуренцию в будущем?

Ханс-Йорг Грудманн: Ну, конкуренция есть конкуренция. Ну и хорошо, что она есть. Потому что конкуренция позволяет нам технологически развиваться дальше. Но мы, конечно, будем участвовать и выступать в этой конкуренции. Ключевым значением при этом как раз играет и локализация. Потому что нам здесь как раз нужен опыт железнодорожных инженеров России, которые хорошо знают условия климата, например, этой страны. И нам нужно это для того, чтобы действительно развивать нашу продукцию здесь, применительно к данному рынку, но и для того, чтобы создавать эту продукцию на других рынках в других странах. И это как раз один из способов выступать успешно в конкурентной борьбе с другими компаниями.

И то, что вы сказали тоже правильно. Здесь конечно и фактор скорости тоже играет большое значение.

ВЕДУЩИЙ: Что касается качества продукции компании «Сименс», которая производится непосредственно в Германии, которая будет производиться в России, будет ли оно отличаться чем-либо?

Ханс-Йорг Грудманн: Различий здесь никаких не будет. Абсолютно оптимистично меня настраивает на то, что с этой локализацией мы справимся вполне. Потому что, выступая под маркой «Сименс», мы действительно предъявляем очень высокие требования по качеству продукции.

ВЕДУЩИЙ: И что касается непосредственно локализации, вы будете это делать только в Свердловской области или все-таки рассматривать другие какие-то рынки?

Ханс-Йорг Грудманн: Ну, прежде всего, как раз для той продукции, тех поездов, по которым мы подписали контракты, мы, конечно, выбрали Екатеринбург в качестве места производства. Это связано с тем, что там уже есть технологическая основа. Там есть университет железных путей и сообщения, который готовит техников и специалистов по железным дорогам. Таким образом, у нас есть там правильные кадры, у нас там есть необходимые инженеры, у нас там есть необходимые мастера. Но может быть через пару лет мы можем поговорить насчет новых мест размещения наших производств. Ведь «Сименс» здесь находится и представлен во многих городах России. Например, для нас очень важно наше совместное предприятие «Сименсэлектропривод» в Санкт-Петербурге. Потому что оттуда мы как раз получаем и двигатели и преобразователи для нашей продукции. Но надо подождать, посмотреть, что принесет нам будущее.

ВЕДУЩИЙ: И что касается стратегии развития «Российских железных дорог» интеграция 1520 и 1435. Как вы видите РЖД, как транснациональную компанию?

Ханс-Йорг Грудманн: Меня этот вопрос очень интересует. Потому что мне как раз на него хотелось бы ответить с позиции «Сименс». Здесь есть три элемента, на которые надо обратить особое внимание. Во-первых, нам надо технически, здесь нам надо действительно создать очень эффективные продукты и производства. Например, такие высокоэффективные устройства, где можно действительно очень эффективно сортировать большие количества вагонов и формировать большое количество составов. И причем, где эта сортировка вагонов может происходить на скоростях от 11 до 12 километров в час для того, чтобы вот эта пересортировка поездов происходила наиболее легким и простым способом. Во-вторых, надо следить за тем, чтобы мы действительно здесь взяли на вооружение правильную нормативную базу – нормы технические. Причем нормы, как по технике, так и нормы по качеству. В-третьих, для нас очень важно, что тот опыт, который мы получаем на этом пространстве, мы чтобы его свели с тем опытом, который мы накопили в другом пространстве. И чтобы из этого мы извлекали свои уроки особенно как раз в вопросах автоматизации инфраструктуры отслеживания движения поездов, направления движения поездов. По крайней мере, это вот то, что с нашей точки зрения больше всего нас интересует и волнует в вопросах этой интеграции.

РОССИЯ 24

03 июня 2011, «Репортаж»

Интервью с вице-президентом ОАО "РЖД" Олегом Тони

ВЕДУЩИЙ: Ну а сейчас эфир нашего канала продолжит интервью с вице-президентом открытого акционерного общества РЖД Олегом Тони.

ВЕДУЩИЙ: Добрый день. Мы присутствуем в Сочи на форуме. Собственно, какие именно для вас актуальны и интересны сегодня.

Олег Тони: Добрый день. Сочи - это всегда площадка, где обсуждаются вопросы модернизации инновационных технологий. Вот только что мы наблюдали панельную дискуссию о том, как высокоскоростное движение влияет на развитие. С одной стороны техническая база, технических каких-то решений, с другой стороны, какой эффект дает на развитие региона, на возможность людей перемещаться с иными условиями по скорости и по комфорту. Очень дискуссия - участвовали и производители подвижного состава и такие крупные фирмы, как проектные компании "Дойче Бан", немецкие железные дороги, "Сименс". Все, что здесь обсуждается, все, во-первых, может быть практически реализовано. Во-вторых, это все-таки перспектива развития любой железной дороги, в том числе и российской.

ВЕДУЩИЙ: Сейчас мы говорим о том, что нужно реализовывать много инфраструктурных объектов, чем вы именно и занимаетесь в РЖД. Сейчас идет большая стройка в Сочи, где мы сейчас находимся. Как вы оцениваете степень реализации этого проекта?

Олег Тони: Один из вопросов был сегодня задан, как стройкомплекс РЖД и вообще строители России готовы к реализации таких достаточно сложных объектов, как Сочинский или в будущем как перспектива - это строительство высокоскоростных магистралей. Что можно сказать, РЖД отвечает по Олимпийской программе за 6 объектов. Самая конечно крупная из них - это строительство совмещенной железной и автомобильной дороги Адлер - Сочи и Красная Поляна. Интереснейший проект, очень сложный. За четыре года нужно построить практически 29 километров тоннеля и 37 километров мостов и эстакад. И технически сложная задача и практически, потому что даже не в чистом поле работаем, а работаем в лесу, в горах. Не было ни электроэнергии, естественно не где было располагаться строителям. Сейчас все построено,

построены временные мосты, городки-строители. Работают 16 тысяч человек, 3 тысячи единиц техники. Реализация проекта идет по графику.

Проект интересный, сложный, очень сложная идеология. Привлекаем естественно консультантов зарубежных. На мой взгляд, очень хороший получается такой микс, опыт российских институтов, наши российские наработки и на это все накладывается самый современный зарубежный опыт, анализ зарубежных аналогов, зарубежные консультанты. И что немаловажно, все это идет под наблюдением экспертов международного Олимпийского комитета. То есть то, что мы делаем оценивается. При всем оценивается достаточно грамотными оппонентами. С одной стороны, это стимулирует нас, с другой стороны, это элементарно заставляет нас расти. Потому что старыми какими-то там понятными, назовем так дедовскими способами, такую стройку в эти сроки, конечно, было бы не осилить.

ВЕДУЩИЙ: Что касается технологий, технологии строительства. Чей мы опыт взаимисвуем и кто делал проект для Сочи?

Олег Тони: Хочу сразу сказать, чей блок вот мы не заимствовали. Проектируют наши российские проектные институты и работают наши российские строительные компании. Да, оборудование канадское и немецкое. И это понятно, потому что используется проходческая техника, которая практически страна не выпускает. Консультанты для того, чтобы, ну скажем так, очень жестко было со временем, те решения, которые проектировались, нужен был, на наш взгляд, технический арбитр. Для того, чтобы не потерять времени, не наделать каких-то ошибок, мы привлекали канадскую компанию "Лавалин" и она нам помогла на этапе раскрутки и становления проекта. С точки зрения тоннелей, мы привлекли швейцарскую компанию "Амет Инжиниринг" и она сопровождает проект. Дает практически раз в неделю заключения по рискам. Это компания с мировым именем и, конечно, тот опыт, который у нее уже наработан, его не надо недооценивать и он нам очень серьезно помогает.

ВЕДУЩИЙ: Еще один интересный проект, который существует в России - это Универсиада 2013 года. Сейчас речь идет о Казани. Можно ли сказать, что те же самые технологии, что и в Сочи, мы применяем непосредственно в Казани? Или там совершенно другая история?

Олег Тони: Конечно же. В этом и смысл, наверное - технологии и их внедрение. Не где-то сделать и забыть, а именно один раз что-то отработать, потом попробовать все это реализовать на других проектах. Здесь мы тоже строим интермодальное движение между Сочи, Адлером и аэропортом. Можно будет доехать за 20 минут.

ВЕДУЩИЙ: Простите, Адлер - Сочи?

Олег Тони: Сочи - Адлер, аэропорт - Адлер.

ВЕДУЩИЙ: Здесь, в Сочи?

Олег Тони: Здесь в Сочи, да. Интересный проект. Он не такой большой, но тем не менее, это наверное будет первый проект Олимпийский, который заработает до Олимпиады. Мы введем в эксплуатацию эту линию в декабре текущего года. Вы знаете какие сейчас пробки в Сочи, так вот после запуска этого проекта. доехать можно будет из Сочи до Аэропорта гарантированно за 20 минут. То есть человек может также, как и в Москве сдать багаж, зарегистрироваться и совершенно спокойно, комфортно приехать в аэропорт и улететь. Или наоборот, прилетает и спокойно в центр города. Такие же точно проекты сейчас реализуются во Владивостоке и в Казани. Конечно, те технические наработки, которые сделаны здесь в Сочи, они будут использованы при реализации тех проектов.

ВЕДУЩИЙ: Сейчас мы говорим о том, что мы должны обновить инфраструктуру во многих направлениях. Например, Октябрьская железная дорога. Вот вы ее обновляете или заново строите, реконструируете? Какой механизм здесь применяется?

Олег Тони: Это механизм, конечно, реконструкции или как сейчас принято говорить модернизация. То есть это старая николаевская дорога, которая работает совершенно на новых технических возможностях. И естественно мы знаем про поезд "Сапсан". Можно комфортно доехать за 3 с лишним часа из центра города, до центра города. Это уже реализованный проект. Он в эксплуатации. Очень хороший спрос на билеты. Я считаю, что это действительно комфортно и удобно для людей.

Следующий проект, который был реализован тоже с точки зрения модернизации - это Москва - Нижний Новгород. Теми же составами, тоже комфортно и тоже людям нравится. Что в перспективе? Ну, наверно это и Москва - Киев и в какой-то более дальней перспективе Москва - Сочи.

ВЕДУЩИЙ: Знаю, что "Российские железные дороги" - это транспортная артерия России и собственно очень многие пользуются услугами, особенно нефтяные компании. Что касается путей к месторождениям, занимаетесь ли вы этой проблематикой сейчас?

Олег Тони: Ну это скорее государственно-частное партнерство. В чем-то мы участвуем. Но в принципе, конечно, для нас основная задача - это улучшение и увеличение пропускных способностей существующей сети. Потому что все мы знаем о строительстве порта под Санкт-Петербургом услуга. И для того, чтобы этот порт работал совершенно четко, нужно было развивать дальние подходы железнодорожные к этому порту, так как объем грузов увеличивается с годами очень серьезно. И вот в этом, конечно, есть наша задача. Мы должны вовремя мониторить изменение грузопотоков и готовить инфраструктуру для того, чтобы она не являлась сдерживающим фактором для развития каких-то областей и в целом экономики России.

ВЕДУЩИЙ: Высокоскоростной транспорт, с одной стороны, это очень хорошо. Это увеличение пассажиропотока, уменьшение времени, то есть мы экономим время, но с другой стороны, это увеличение амортизации путей. Вы какую временную границу закладываете? Сколько те самые пути будут служить?

Олег Тони: Временную можно закладывать любую. Все зависит от стоимости технических решений. Сейчас на этой линии используются тоннели, которые построили при царе, сто лет назад. Мы строим сейчас новые тоннели. Нас уверяют, что у них срок службы будут лет 100-150, не меньше. А также точно мы подходим и к техническим решениям при проектировании высокоскоростных магистралей. С другой стороны, мы должны понимать, что сверхвысокая надежность - это большие капиталовложения. И вот здесь нужно определять грань. Основные критерии - это надежность и безопасность. Ну естественной разумный жизненный цикл этого объекта. Для того, чтобы деньги не были чрезмерно, потому что строительство инфраструктуры все-таки это достаточно дорогое удовольствие.

ВЕДУЩИЙ: Да, и последний вопрос. Новость форума Москва - Киев. Высокоскоростной транспорт. Когда начнем реализация этого проекта?

Олег Тони: Ну, не высокоскоростной, а все-таки скоростной. И я так понимаю, что в течение года, полутора лет этот проект тоже будет реализован.

РОССИЯ 24**03 июня 2011, «Экономика»****Интервью с председателем правления ГАО "Латвийская железная дорога" Угисом Магонисом**

ВЕДУЩИЙ: В Сочи завершился международный железнодорожный форум. Делегаты со всего континента обсуждали актуальные проблемы развития транспортной инфраструктуры Европы и Азии. Своим взглядом на развитие железнодорожных сетей с моей коллегой Ириной Росиус поделился директор Латвийской железной дороги.

ВЕДУЩИЙ: Здравствуйте. Сегодня на пленарном заседании мы говорили о стратегии развития, о интеграции колеи 1520 и колеи 1435. Как вы оцениваете это сотрудничество, эту интеграцию для России.

Угис Магонис: Она очень важна. Она важна в контексте не только в России по отдельности или для Латвии, но именно для Евроазиатского блока. Потому что у нас получается система, что в основном Европа работает на колее 1435, потом идет промежуток, бывший Советский Союз плюс Финляндия, которая работает по колее 1520 и потом опять идет уже Азия, Китай, где опять 1435. И конечно, чтобы выстраивать эффективные транспортные коридоры по железной дороге, чтобы они могли успешно конкурировать с автотранспортом и с морским транспортом, нужны общие понятия, общие стратегии интеграции этих дорог, чтобы получился хороший результат.

ВЕДУЩИЙ: Вы сегодня говорили о том, что Латвийские железные дороги перевозят 50 миллионов тонн грузов и в основном это российские грузы. Как вы видите дальнейшее развитие и вообще существуют ли точки роста именно с точки зрения партнерства с Россией.

Угис Магонис: Да, действительно Россия - наш основной партнер. Тенденция ясна. Если еще в 2005 году, примерно, действительно, вы правильно говорите, мы возим в среднем 50 миллионов, ну, чуть больше грузов, рекорд у нас был 56 миллионов. Прошлый год был чуть хуже, меньше 50 миллионов грузов, но все равно тенденция ясна. Если в 2005 году только 50% было привезено грузов было из России, то сейчас уже где-то около 70% выросло и грузопоток, особенно сейчас он увеличивается. И, конечно, наш основной партнер Россия и мы должны думать, как развивать наш транзитный коридор дальше. А это означает, что уже начинает не хватать пропускных способностей. И мы бы не хотели такого момента, чтобы именно железная дорога. Потому что железная дорога - одно только звено в транспортной цепочке между грузоотправителями и грузополучателем. И поэтому там еще есть и порты, есть и ведомые компании и каждый должен делать свою работу. Но мы не хотели быть теми, из-за которого что-нибудь сделано как надо. То есть поэтому надо увеличить пропускную способность. Сейчас она действительно она уже на грани. То есть очень трудно было бы увеличить еще грузопоток, потому что просто не вывезти этот груз. Плюс еще надо думать, как улучшить таможенную и пограничные процедуры на границе. Это тоже тормозит - долго. Эти вопросы надо решать, но мы их понимаем эти проблемы и совместно пытаемся решить. Я думаю, решим.

ВЕДУЩИЙ: Сегодня говорили о том, что Латвия находится, в общем-то, между Россией и ЕС. Вот как вы видите именно свою роль именно в интеграции?

Угис Магонис: Действительно, у нас очень большой опыт сейчас уже накопился с 2004 года, со времени вступления в Евросоюз. Можно сказать, мы дали Европейскому союзу понять, что без железной дороги на колее 1435, без тех традиций, без тех технологий есть и другие дороги. В Евросоюзе - это были

конечно Испания и Португалия, там тоже другая колея. Но именно наш пример, когда колея 1520 работает по законам Европейского союза.

Но бизнес у нас на пространстве 1520, у нас совсем другой менталитет можно сказать. Я бы сказал, мы больше открыты для грузовых перевозок. То есть у нас технологии больше отработаны, эффективность намного больше. Узкая колея 1435, у них технология больше рассчитана на пассажирские перевозки и скорости из-за этого они могут достичь очень высокие. И в принципе в основном-то это дело. Хотя они тоже перевозят грузы и все. И вот этот опыт надо перенимать. То есть опыт интеграции этой колеи между странами, разработки единых систем. Потому что если мы хотим ехать к друг другу, не обязательно строить, например, нашу колею в Европе или, наоборот, как некоторые наши политики хотят, выстраивать европейскую колею в Латвии, в Эстонии. Для этого хватает и других технологий. Надо просто улучшить качество нашей дороги и качество соединения. Что такое опять соединение? Это опять технологии, чтобы был быстрый переход с одной колеи на вторую. Есть уже такие технологии. Надо их теперь продолжать развивать.

Второе, это конечно обработка документов на границе, чтобы она была побыстрее. Есть у нас некоторые серьезные предложения. Перейти уже из бумажных документов на полностью электронные документы. Надо думать об электронной подписи, годной на всей системе. Конечно, опыт у нас есть и мы готовы им поделиться и развивать все то, чтобы наши две колеи могли совместно очень хорошо работать.

ВЕДУЩИЙ: Вы говорите о такой модернизации с точки зрения самого процесса, но не говорите именно о своем таком основном капитале, если так говорить, подвижные составы, электровозы. В каком состоянии сейчас находятся оборудование у Латвийский железных дорог? Требуется ли модернизация?

Угис Магонис: Да. В принципе где-то я бы мог охарактеризовать это, скажем, последнее 20-летие в двух этапах.

Первый этап был раздел всего имущества Советского Союза в отношении железной дороги. Поделили рельсы, вагоны, локомотивы. Потому поняли, как вместе работать, создали Совет по железной дороге, который поддерживает единую эту систему. То есть мы пошли вперед наших государств. То есть у нас между дорогами все в порядке во всех отношениях. Государства иногда ссорятся, иногда у них другие интересы. Но в принципе мы очень долго эксплуатировали этот багаж старый, который остался, скажем так, по наследству. И где-то пришла уже недавно та грань, когда вагоны старые, локомотивы старые. Как бы ты их там не чинил, не заботился о них, нужно уже думать что-то новое. И тут два пути. Ну, по вагонам это ясно, надо просто покупать подвижной состав новый. По локомотивам, модернизировать уже существующие и покупать новые. И тут, конечно, Латвия страна маленькая, она не производит ни вагонов грузовых, ни локомотивов. Поэтому наша задача принять правильное решение, оптимальное, чтобы эта бизнес-среда, где мы находимся, было обеспечено правильной техникой. И этим мы сейчас занимаемся. Немножко, честно могу признаться, затянули этот процесс. Потому что выбор есть, но мы еще не знаем оптимальный. Мы смотрим, покупаем новые вагоны, в основном платформы. Потому что мы больше всего грузим в контейнеры. И думаем уже, какие новые локомотивы приобретать

ВЕДУЩИЙ: Спасибо вам большое за интервью.

РОССИЯ 24**03 июня 2011, «Экономика»****Интервью с президентом компании Alstom Transport Филиппом Меллье**

ВЕДУЩИЙ: Добрый день. Рады приветствовать вас в России в Сочи. Что касается форума, какие у вас впечатления? Уже заканчивается первый день.

Филипп Меллье: Я уже пятый раз бываю на этом форуме. Форуму 6 лет существования.

С каждым годом форум становится более серьезным, более глубже обсуждают вопросы. И сегодня утром я выступал по теме партнерства, чтобы объяснить и показать, как можно интегрировать дальше две системы, две сети 1435 и 1520. Я, конечно, говорил о нашем партнерстве с ТМХ и наш вклад в этом партнерстве.

ВЕДУЩИЙ: Что касается "Трансмашхолдинга", известно, что "Альстом" купил 25% акций у РЖД. Есть члены Совета директоров уже в этой компании в российской. Будут ли меняться стратегии из-за этого?

Филипп Меллье: Да, мы действительно сегодня являемся акционером "Трансмашхолдинга". И я очень рад и горд быть сейчас членом Совета директоров этого "Трансмашхолдинга". Уже сейчас стратегия "Трансмашхолдинга" включает в себя какие-то принципы и направления от "Альстома" и поэтому дальше так будет развиваться. Мы уже три года сотрудничаем и работаем вместе с "Трансмашхолдинга", поэтому мы не стали ждать завершения нашей сделки, чтобы стратегию применять. То есть мы уже три года готовим будущее "Трансмашхолдинга".

ВЕДУЩИЙ: "Альстом" является крупнейшим производителем железнодорожного транспорта. Что касается России, каким образом вы передаете технологии свои?

Филипп Меллье: Мы помогаем "Трансмашхолдингу" модернизировать производственные мощности. Мы еще создали вместе с "Трансмашхолдингом" два совместных предприятия. Первое совместное предприятие в области инжиниринга, называется "Тертранскомпания". И мы создали второе совместное предприятие, "Рейконд" называется по производству ключевых комплектующих для железнодорожной отрасли. И в эти совместные предприятия мы принесли свое ноу-хау и свои знания.

Таким образом мы смогли объединить знание рынка "Трансмашхолдинга" наше ноу-хау для того, чтобы сделать российский продукт, российские поезда.

ВЕДУЩИЙ: Еще есть у вас проект со скоростными трамваями. Где это будет реализовываться и на какого покупателя вы рассчитываете?

Филипп Меллье: Два города в России кажутся самыми перспективными и интересными - это Москва и Санкт-Петербург. И мы сейчас совместно с нашим партнером "Трансмашхолдингом" работаем над конкурентоспособным предложением для этих городов. В отличие от поезда, трамвай является более местным продуктом. Поэтому для этих двух городов Москва и Петербург мы собираемся естественно производить трамваи поблизости от Москвы, поблизости от Петербурга. И у "Трансмашхолдинга" находятся заводы и в том и в другом месте.

ВЕДУЩИЙ: У "Альстома" уже есть хороший опыт, есть поезд "Аллегро" Санкт-Петербург - Хельсинки, и ходит он уже чуть более полугода. Анализировали ли вы как этот проект существует, нужно ли делать работу над ошибками?

Филипп Меллье: "Аллегро" начал свою службу, точнее эксплуатацию в декабре прошлого года в зимнее время, в зимних условиях, когда довольно сложные погодные условия. Поезда уже проехали больше 300 тысяч

километров. И утром мы встретились с господином Гапановичем и он мне сказал, что он очень доволен этими поездами, и поэтому я сам, конечно, тоже очень доволен.

ВЕДУЩИЙ: И последний вопрос, связанный с конкуренцией. Компания "Сименс" присутствует также на российском рынке и активно развивает свое сотрудничество. Как вы оцениваете эту конкуренцию?

Филипп Меллье: Я всегда уважаю своих конкурентов. Я вам скажу, будь то "Сименс" с "Синарой" или "Альстом" с "Трансмашхолдингом" мы сегодня все подписали контракты. Конечно, пусть лучший побеждает. Я вам только скажу, что буквально два дня назад, мы, "Альстом" подписали контракт на поставку скоростных поездов в Польшу и у меня есть такое ощущение, что может быть мы чуть-чуть впереди.

РОССИЯ 24

03 июня 2011, «Российские нанотехнологии»

Интервью с президентом компании Siemens AG в России и Центральной Азии Меллером Дитрихом

ВЕДУЩИЙ: Подготовка к Олимпийским играм в Сочи идет не только здесь, но и в Германии. Ведь уже там начато производство для России высокоскоростных поездов, которые будут курсировать по железным дорогам.

Меллер Дитрих: Президент РЖД господин Якунин дал старт производства этих "Ласточек". И первые поезда будут поставлены уже в 12-ом году. Они будут сертифицироваться, будут использованы для универсиады в Казани, потом Олимпиада и в дальнейшем мы ожидаем использование этих поездов как электрички в Москве и в других регионах России. Первые поезда уже будут поставлены в конце 11-го начало 12 года на испытания, на сертифицированные в России.

ВЕДУЩИЙ: После нескольких лет сотрудничества "Российских железных дорог" и "Сименса" в производстве подвижного состава наступает принципиально новый этап - локализация. То есть сейчас те поезда, которые раньше производились на территории Германии, будут производиться по немецким технологиям, по технологиям "Сименса" в России. Почему концерн "Сименс" пошел на это сотрудничество, ведь оно предполагает передачу технологий?

Меллер Дитрих: На самом "Сименс" глубоко понимает, что компания РЖД большая железнодорожная организация, она не может постоянно импортировать такие поезда. И если "Сименс" хочет поставить такие поезда в больших количествах, то надо просто локализовать производство, надо оптимизировать цены, надо в конечном итоге создать рабочие места в России. Так что мы, поскольку "Сименс" уже работает 160 лет в России, мы мигрируем в локальную экономику. Мы решили локализовать эти поезда и не только производство, но и НИОКР для этих поездов. Подход такой двухэтапный.

На самом деле мы в прошлом году тут с Сочи подписали контракт на не только 38 поездов, которые будут поставлены из Германии, но всего на 54 поезда. И первый этап как раз будет локализация вот этих 16-ти поездов. Уровень локализации еще не высокий. Это входит до 20%. Но я вам могу рассказать маленький секрет, мы надеемся, что все у нас получится. Так что тут сегодня наверно логичное продолжение того, что начато в прошлом году. Было сделано много работы, но сегодня это соглашение отличается тем, что на самом деле это большая промышленная программа, где практически полностью локализуется производство этих "Ласточек" в России, да и к этому еще локализуется производство комплектующих. Если я говорю о промышленной

программе, то это включает те сто поставщиков ключевых комплектующих, которые должны тоже инвестировать, модернизировать свои производства, чтобы достичь нужного уровня качества этих поездов.

ВЕДУЩИЙ: Известно ли уже место в России, где будут собирать электропоезда "Ласточка" и готова ли уже площадка под это производства?

Меллер Дитрих: Место известно. Мы вместе с группой "Синара" выбрали производственную площадку в Верхней Пышме недалеко от Екатеринбурга, где сегодня "Уральские локомотивы" СП производят электровозы. Конечно этот завод не готов на производство электропоездов. Тем более, что отличаются технологии. Например, технология алюминиевых кузовов. Так что мы с партнером "Синара" все-таки решили на этой площадке еще построить один большой завод. Вместе с "Синарой" придется инвестировать еще около 200 миллионов евро, создать хорошую большую современную базу для производства "Ласточек".

ВЕДУЩИЙ: На заводах "Синара" в Екатеринбурге уже собираются локомотивы по немецкой технологии, по технологии "Сименса". И я хотел у вас спросить, насколько качество сборки этих локомотивов отличаются, скажем, от сборки локомотивов в самой Германии на заводах в Крефельде?

Меллер Дитрих: Я могу сказать, что я крайне доволен сотрудничеству с "Синара". Потому что СП, который образовался и оперативно работает с 1 июля прошлого года, уже успел выпустить совершенно новый электровоз, которого не было ни в России, не в глобальном масштабе. Это самые последние технологии "Сименса". И этот электровоз уже показал, что выходит на совершенно новое качество, прошел сертификацию, прошел грузовыми поездами первый раз 7000 Уральский хребет, что в истории такого электровоза не было. Я могу сказать, что технари просто в восторге от качества этого электровоза. Так что за очень короткое время русско-немецкая команда сделала очень большой шаг вперед. Я надеюсь, что это будет не последний успех. Я думаю, что качество производство "Сименса" она в глобальном масштабе одинаковое. Поскольку уровень качества и в Германии и в России, или в Китае, или в Штатах, она оценивается по единой системе. И могу сказать, что даже наладили уже производство электрических комплектующих для этого электровоза в России. На самом деле после успешного сертифицирования, после успешной разработки, мы представили уже 18 ноября этот электровоз, премьеру Российской Федерации. Сейчас нужно выйти на нужное количество серийного производства. И поскольку наш заказчик РЖД действительно тоже в восторге от качества электровоза, мы ожидаем, конечно, новые заказы на электровозы.

ВЕДУЩИЙ: Интересно, а есть ли у "Сименса" какие-то идеи по дальнейшему сотрудничеству с Россией, кроме тех проектов, о которых вы только что уже рассказали?

Меллер Дитрих: У нас в Германии говорят, что аппетит приходит во время еды. И после успешных проектов "Сапсанов", электровозов, "Ласточек", мы видим довольно широкий круг новых проектов. Это может быть и высокоскоростное движение, это не только "Сапсаны", это и инфраструктура, электрификация, автоматизация, но речь идет и городском транспорте - о метро, о трамваях. То есть на самом деле у меня в голове еще масса идей и у "Сименса" есть, что предложить. Причем это следует, всегда принципу трансфера технологий, поскольку мы понимаем, что тут в России надо модернизировать основы сектора транспортного машиностроения. И "Сименс" в этом может интенсивно участвовать.

РОССИЯ 24**03 июня 2011, «Экономика»****Интервью с генеральным директором ОАО "Вторая грузовая компания" Виталием Евдокименко**

ВЕДУЩИЙ: Виталий Михайлович, здравствуйте. Итак, мы присутствуем на железнодорожном форуме. Уже 6-й год проводится. Ну, вот, Владимир Иванович сказал, что он более представительный, чем в другие года. Для Вас, в общем-то, что значит этот форум?

Виталий Евдокименко: Для нас это значит то же самое, что и для наших коллег - это новые возможности, кооперации с нашими коллегами на постсоветском пространстве. Железнодорожными компаниями, администрацией колеи 1520. Это возможность привлечения дополнительных объемов. Это дополнительные договоры, дополнительные договоры и соглашения с нашими партнерами по расширению и развитию нашего бизнеса.

ВЕДУЩИЙ: Вторая грузовая компания достаточно молодая. Вот, как формируется ваш уставный капитал?

Виталий Евдокименко: В соответствии с теми решениями, которые приняло правительство, по формированию уставного капитала, уставной капитал формируется поэтапно. Процесс формирования уставного капитала должен быть завершен в сентябре месяце. На сегодняшний день уже в уставной капитал внесено почти 120 тысяч подвижного состава. Планируем в те сроки, которые были обозначены правительством, завершить формирование уставного капитала.

ВЕДУЩИЙ: А расскажите про филиальную сеть. Я знаю, что у вас грандиозные планы по этому поводу.

Виталий Евдокименко: Не сказать, что грандиозные планы. Планы вполне у нас нормальные для того, чтобы реализовать ту бизнес-модель, которая принята за основу при создании "Второй грузовой компании". Мы планируем формирование филиальной сети. Планируем, что у нас будет 14 филиалов от Дальневосточной дороги от Хабаровска до Ростова на юге соответственно и до Санкт-Петербурга на северо-западе. Эти филиалы будут заниматься непосредственно сбытом услуг на региональном уровне компании, а также координации отдельных бизнес-процессов, связанных с основной операционной деятельностью компании.

ВЕДУЩИЙ: А как формируется ваша клиентская база, все-таки вы недавно на рынке?

Виталий Евдокименко: Мы недавно, но процесс формирования бизнес-моделей он происходит, соответственно мы самостоятельно оперируем парком подвижного состава. На сегодняшний день около 30 тысяч подвижного состава находятся в оперировании у "Второй грузовой компании". Соответственно мы формируем грузовую базу. Нашими клиентами являются крупнейшие компании промышленно-сырьевого сектора. Нашими клиентами является "Угольная компания", химические, металлургические компании и так далее. Если взять структуру наших перевозок, то примерно 64% - это перевозка строительных грузов, инертных грузов, примерно 16% - это перевозка угля, примерно 7% - это перевозка железорудного сырья, ну и остальное все.

ВЕДУЩИЙ: Мы сейчас говорим про единое экономическое пространство, про Таможенный союз. Вот на каких региональных рынках вы себя видите?

Виталий Евдокименко: Ну, надо иметь в виду, что уставной капитал "Второй грузовой компании" формируется на базе оставшейся части инвентарного парка компании "Российские железные дороги", который составлял основу общего парка подвижного состава, на которой работали железнодорожные администрации, железные дороги стран СНГ и Балтии. Поэтому примерно 13%

парка подвижного состава компании "Российские железные дороги" работало за пределами Российской Федерации. Теперь этот парк несет уставной капитал "Второй грузовой компании". Поэтому мы также планируем этим парком работать на инфраструктуре наших коллег, которые представлены, сегодня на бизнес-форуме.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо вам большое. Успехов.

РОССИЯ 24

«Репортаж»

02.06.2011

ВЕДУЩИЙ: Сегодня в Сочи завершается работа международного железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520». Цель форума – определить пути и приоритеты развития транспортной сети соединяющей Европу и Азию. Своим видением проблемы в интервью нашему каналу поделился генеральный директор перевозчика «НефтеТрансСервис» Александр Тертычный.

ВЕДУЩИЙ: Александр Николаевич, итак присутствие в Сочи на транспортном форуме, как вам форум, сами заявленные темы? И собственно наверняка вы уже пообщались с производителями вагонов, удалось ли о чем-либо договориться?

Александр Тертычный: Добрый день. Мы на форуме здесь присутствуем уже не первый год. Мне хотелось бы выразить благодарность компании РЖД за такую интересную площадку. На ней можно встретить и вагонопроизводителей и многих компаний грузовладельцев, с кем работаем. Мы эту площадку использовали для того, чтобы обсудить текущие проблемы, узнать как обстоят дела у партнеров. Контракты мы планируем заключать в дальнейшем в Москве и встречи проходят достаточно полезно и перспективно.

ВЕДУЩИЙ: Как вы считаете, какие законодательные решения сейчас необходимы отрасли, в том числе грузоперевозчикам, чтобы эффективно работать?

Александр Тертычный: Для эффективной работы сейчас в компании РЖД происходят изменения в свете реформ. Весь парк практически становятся на сегодняшний день собственниками. Но не решен вопрос, связанный с публичными перевозчиками. То есть на сегодняшний момент в соответствии с законодательством, РЖД является публичным перевозчиком и обязано обеспечивать все грузы, при этом статус оператора законодательством не определен. Но один из основных вопросов – необходимо привести законодательство, действующее в соответствии с ситуацией, которая сложилась на рынке.

ВЕДУЩИЙ: Сегодня мы говорим об интеграции колеи 1520 и 1435. Вы видите себя в этой интеграции?

Александр Тертычный: Если говорить по перевозкам грузов, то мы перевозим промышленные грузы: это нефтеналивные грузы, металлы, уголь, руда и достаточно интенсивно в последнее время, особенно в направлении Польши, Словакии перевозится российский уголь. Сейчас наши грузы доходят до колеи 1520 на границе Белоруссии и Украины и в дальнейшем они перегружаются. Наверно дальнейшая интеграция позволила российским вагонам заходить на территории европейских государств, тем самым оптимизировала логистические схемы и снижая издержки грузовладельцев.

ВЕДУЩИЙ: А какие сейчас актуальные вопросы стоят перед вами – новые вагоны, инфраструктура? Какие задачи нужно решать в первую очередь?

Александр Тертычный: Основные вопросы, которые стоят перед нашей компанией сегодня, мы достаточно выросли в количестве подвижного состава.

В настоящий момент у нашей компании находится парк в управлении более 50 тысяч вагонов. В том числе полувагонов более 35 тысяч. Наверно основные сегодня вопросы, стоящие перед нами, это улучшение эффективности работы парка полувагонов, оптимизация дорожных пробегов, управление эффективное для снижения простоев, соответственно себестоимости перевозки и в конечном итоге, улучшение пропускной системы на сети, что положительно скажется в целом на экономике России.

ВЕДУЩИЙ: А частные перевозчики они готовы вкладывать в модернизацию подвижного состава, в ремонт, и как это скажется на стоимости услуг?

Александр Тертычный: На сегодняшний момент все частные перевозки этим занимается, в частности наша компания приобрела 20 тысяч вагонов на участке в прошлом году в двух аукционов. Приобрели 20 тысяч вагонов, которые планировалось подписанию. В настоящий момент за прошедшие 8 месяцев мы практически весь подвижной состав совместно с СДРВ ОАО РЖД демонтировали. Этот подвижной состав сейчас используется в перевозках, что тоже в какой-то части закрывает потребности и в дефиците вагонов. Также наша компания рассматривает инвестиции, в инфраструктуру мы планируем развивать ремонтные депо. Мы на базе своего предприятия, приобретенного у РЖД в 2008 году в Самаре сейчас заканчиваем проект по сборке вагонов. В дальнейшем планируем на этом же предприятии осуществлять ремонт вагонов. Идем в направлении инвестиций именно в крупный проект.

ВЕДУЩИЙ: Сейчас активно обсуждается тарифная политика и участники рынка говорят, что такая политик их в общем-то не устраивает. Какой взгляд у вас на этот вопрос?

Александр Тертычный: Если говорить о тарифной политики, то можно сказать, что происходят изменения с учетом перехода с инвентарного парка на полностью приватный парк, также не малую роль играет стоимость вагона. Потому что там за последние два года вагоны подорожали в более чем два раз. Сейчас новый полувагон стоит более 2 миллионов рублей. Это отражается на стоимости естественно перевозок. Также существует у перевозчиков проблем с качеством вагонов. То есть нам в частности в этом году очень большая проблема с украинским производителем «Азовмаш», который выпустил бракованные вагоны и их забраковали. На сети стояло более 3 тысяч вагонов. Этот вопрос не решался больше двух месяцев. Все затраты несут операторы. Соответственно это тоже влияет на стоимость перевозчиков. Также наверное следует отметить, управление парком, то есть есть вопрос унификации тарифов. То есть на сегодняшний момент на стоимость влияет не только вагонная составляющая, но и самих тарифов. То есть если в целом тариф за перевозку стоит 1000 рублей, то, скажем, в нем грузенный непорожний тариф, который оплачивается непосредственно в РЖД, составляет 8%. Порядка 200 рублей стоит вагонная составляющая. Скажем, в целом вагонная составляющая при увеличении на 10%, в итоге тариф меняется на 20 рублей, что составляет всего лишь 2% общей стоимости перевозки. То есть нужно рассматривать стоимость перевозки в целом.

ВЕДУЩИЙ: Планирует ли компания совершать какие-то крупные покупки в ближайшее время?

Александр Тертычный: Наша компания в настоящий момент рассматривает приобретение парка новых вагонов. Также мы ведем с некоторыми компаниями переговоры по приобретению компаний, на которых есть уже действующий парк.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо вам большое.

**ПЕРВЫЙ КАНАЛ****«Новости» 15:13****В Сочи начал работу бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520"****01.06.2011**

Процесс интеграции железных дорог России и Европы перешел в практическую плоскость. Об этом заявил глава РЖД Владимир Якунин на открывшемся в Сочи бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Цифра в названии означает ширину железнодорожной колеи, принятую в нашей стране. В Европе она меньше, и специалисты сейчас думают над тем, как с учётом технологических особенностей, эффективно развивать транспортные коридоры на пространстве Евразии.

"Уже создано Единое таможенное пространство. Думаю, что эти тенденции будут продолжаться. Мы работаем в интегрированном пространстве. Но нам необходимо выстраивать отношения с новыми участниками, которые раньше были, например, в других странах СНГ просто неведомы - частные операторы. Поэтому вопрос интеграции внутри СНГ и вопросы интеграции пространства - одни из основных вопросов, которые будут рассматриваться на форуме", - сообщил Владимир Якунин.

ПЕРВЫЙ КАНАЛ**В России может быть ускорен ввод новых направлений высокоскоростного сообщения****03 июня 2011, «Время»**

Об этом Владимир Путин заявил в Сочи, где принял участие в работе Международного железнодорожного бизнес-форума.

Премьер отметил, что сейчас в стране суперсовременные магистрали связали Москву с Петербургом и Нижним Новгородом. Скоростная линия проложена до Хельсинки. И правительство обсуждает планы по запуску дополнительных объектов.

Ещё одна важная тема, которую затронул Путин - тарифы, от рационального начисления которых, по его словам, зависит развитие железнодорожной отрасли.

"Здесь мы будем ориентироваться на разумный баланс. Мы понимаем, что отрасли нужны ресурсы для развития, для ремонта, для поддержания существующего технического состояния, для приобретения новой техники, - сказал глава правительства. - Но и чрезмерно задирать тарифы - тоже очень опасная вещь для экономики в целом".

ПЕРВЫЙ КАНАЛ**Владимир Путин подтвердил необходимость модернизации железнодорожной инфраструктуры в России****03 июня 2011, «Время»**

ВЕДУЩИЙ: Вопросы развития железных дорог в России, в том числе новые скоростные маршруты, обсуждают в Краснодарском крае, на форуме "Стратегия 1520", куда приехал премьер. Название этой конференции связано с шириной колеи железных дорог, которую используют в России и ряде соседних государств.

Репортаж Сергея Гапонова.

КОРР: В ближайшие годы правительство намерено провести коренную модернизацию всего железнодорожного комплекса страны. Об этом премьер-министр Владимир Путин заявил на встрече с участниками международного бизнес-форума "Стратегия 1520", который в этом году проходил в Сочи уже в шестой раз.

Для успешной модернизации, по словам Путина, нужно выполнить несколько задач. Во-первых, необходимо создать здоровую конкурентную среду и условия для инвестиций. Во-вторых, следует обновить подвижной состав, нужны новые локомотивы и вагоны, причем их надо не просто закупать за границей, гораздо важнее создавать крупные совместные проекты. Особое внимание, по словам премьера, необходимо уделить строительству скоростных и высокоскоростных магистралей и техники для них.

Владимир Путин: Сейчас такие поезда уже курсируют на трех направлениях: Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород и Санкт-Петербург – Хельсинки. Думаем над тем, чтобы ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты. Мы будем работать и над тем, чтобы не только расширять на имеющейся сегодня базе, но и создавать совершенно новую инфраструктуру под новое поколение подвижного состава и локомотивов. Конечно, подумаем. Это дорого, но мы думаем над тем, как решать эту задачу и в рамках подготовки к чемпионату по футболу 2018 года, чтобы было удобно перевозить пассажиров к местам соревнований.

КОРР: Еще одна важная задача - грамотно выстроить тарифную политику железнодорожных перевозок.

Владимир Путин: Здесь мы будем ориентироваться на разумный баланс. Мы понимаем, что отрасли нужны ресурсы для развития, ремонтов, поддержания существующего технического состояния, приобретения новой техники, развития той же самой инфраструктуры.

КОРР: Но и чрезмерно задирают тарифы, по словам премьер-министра, - это тоже очень опасная вещь для экономики в целом, для других отраслей, тех, кто возит грузы.

КОРР: Как заявил Владимир Путин одной из основных задач для модернизации отрасли остается обновление железнодорожной сети, особенно на участках Байкало-Амурской магистрали и Транссиба. А также расширение подходов к крупнейшим морским портам на Дальнем Востоке, западе и юге России.

Один из примеров того, как эта задача уже выполняется, открытие реконструированного большого Новороссийского тоннеля.

Владимир Путин: Мы работали на этом очень важном для юга страны направлении инфраструктурном в плановом порядке, спокойно, но очень качественно, используя современные методы. И добились очень хорошего результата.

Сначала построили новый тоннель, создали условия для реконструкции старого. Фактически это даже не реконструкция, это новое строительство. Создан новый современный отвечающий всем требованиям 21-го века инфраструктурный объект. Очень важный для развития юга страны.

КОРР: Право перерезать, а вернее пересечь ленточку в честь открытия тоннеля предоставили локомотиву.

Большой Новороссийский тоннель, построенный более 120 лет назад на участке Верхнебаканский - Гайдук перестал справляться с грузопотоком. В мае прошлого года он был закрыт на реконструкцию. И вот теперь расширен и удлинен. В тоннеле усилена гидроизоляция, вместо двух путей остался один. Зато составы по нему теперь смогут идти гораздо быстрее, а перевозить можно крупногабаритные грузы. Параллельно этому тоннелю проходит еще один

открытый два года назад и это позволяет новороссийской ветке работать более эффективно.

Скоро более эффективно должна заработать и ветка Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань. Там на участке Ауно-Высокогорное строители закончили проходку Кузнецовского тоннеля. Владимиру Путину в режиме видеоконференции доложили о завершении этого этапа работы.

- Владимир Владимирович, прошу дать разрешение на сбойку тоннеля?

Владимир Путин: Начинайте.

- Главный инженер, запустить машину на продвиг.

КОРР: Теперь пропускная способность дороги к дальневосточным портам Ванино и Советская Гавань будет значительно повышена.

После видеоконференции с Хабаровском Владимир Путин снова вышел к новороссийским строителям и оставил несколько автографов на их кепках.

ПЕРВЫЙ КАНАЛ

Правительство намерено провести коренную модернизацию всего железнодорожного комплекса страны

03.06.2011, 21:20

Вопросы развития железных дорог в России, в том числе новые скоростные маршруты, обсуждают в Краснодарском крае, на форуме "Стратегия 1520", куда приехал премьер. Название этой конференции связано с шириной колеи железных дорог, которую используют в России и ряде соседних государств.

В ближайшие годы правительство намерено провести коренную модернизацию всего железнодорожного комплекса страны. Об этом премьер-министр Владимир Путин заявил на встрече с участниками международного бизнес-форума "Стратегия 1520", который в этом году проходил в Сочи уже в шестой раз.

Для успешной модернизации, по словам Путина, нужно выполнить несколько задач. Во-первых, необходимо создать здоровую конкурентную среду и условия для инвестиций. Во-вторых, следует обновить подвижной состав, нужны новые локомотивы и вагоны, причем их надо не просто закупать за границей, гораздо важнее создавать крупные совместные проекты. Особое внимание, по словам премьера, необходимо уделить строительству скоростных и высокоскоростных магистралей и техники для них.

"Сейчас такие поезда уже курсируют на трёх направлениях: Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород и Санкт-Петербург – Хельсинки. Думаем над тем, чтобы ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты. – сказал премьер. – Мы будем работать и над тем, чтобы не только расширять на имеющейся сегодня базе, но и создавать совершенно новую инфраструктуру под новое поколение подвижного состава и локомотивов. Конечно, подумаем. Это дорого, но мы думаем над тем, как решать эту задачу и в рамках подготовки к чемпионату по футболу 2018 года, чтобы было удобно перевозить пассажиров к местам соревнований".

Еще одна важная задача - грамотно выстроить тарифную политику железнодорожных перевозок.

"Здесь мы будем ориентироваться на разумный баланс, - сказал В. Путин. - Мы понимаем, что отрасли нужны ресурсы для развития, ремонтов, поддержания существующего технического состояния, приобретения новой техники, развития той же самой инфраструктуры".

Но и чрезмерно задира́ть тарифы, по словам премьер-министра, - это тоже очень опасная вещь для экономики в целом, для других отраслей, тех, кто возит грузы.

Как заявил Владимир Путин одной из основных задач для модернизации отрасли остается обновление железнодорожной сети, особенно на участках Байкало-Амурской магистрали и Транссиба. А также расширение подходов к крупнейшим морским портам на Дальнем Востоке, западе и юге России.

Один из примеров того, как эта задача уже выполняется, открытие реконструированного большого Новороссийского тоннеля.

"Создан новый современный, отвечающий всем требованиям 21 века инфраструктурный объект. Очень важный для развития юга страны", - отметил Путин.

Большой Новороссийский тоннель, построенный более 120 лет назад, перестал справляться с грузопотоком. В мае 2010 года он был закрыт на реконструкцию. Теперь расширен и удлинен. Установлена сильная гидроизоляция, вместо двух путей остался один. Зато составы по нему теперь смогут идти гораздо быстрее, а перевозить можно крупногабаритные грузы. Параллельно этому тоннелю проходит еще один открытый два года назад и это позволяет новороссийской ветке работать более эффективно.

Скоро более эффективно должна заработать и ветка Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань. Там на участке Ауно-Высокогорное строители закончили проходку Кузнецовского тоннеля. Владимиру Путину в режиме видеоконференции доложили о завершении этого этапа. Теперь пропускная способность дороги к дальневосточным портам Ванино и Советская Гавань будет значительно повышена.

После видеоконференции с Хабаровском Владимир Путин снова вышел к новороссийским строителям и оставил несколько автографов на их кепках.

**5 КАНАЛ****15:43, 03 июня 2011, «Сейчас»****Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи**

ВЕДУЩИЙ: Российские железные дороги серьезно обновят, а цены на перевозки останутся разумными - сообщил Владимир Путин сегодня в Сочи на международном железнодорожном бизнес-форуме. Одна из главных целей - сделать выгодным транзит грузов через Россию. Потенциал для этого огромный. А для удобства пассажиров заменят вагоны и локомотивы на современные. И раньше срока откроют новые скоростные маршруты. И хотя поезда пустят не самые быстрые в мире, путь до Сочи может сократиться вдвое.

Владимир Путин: Предстоит серьезно обновить всю железнодорожную сеть и ликвидировать, так называемые, как у нас говорят, узкие места на ключевых магистралях страны. Прежде всего я имею ввиду восточное направление - это Байкальская магистраль, БАМ и Транссиб. Всем вам хорошо известные. Нам нужно расширить железнодорожные подходы к нашим важнейшим портам на Дальнем Востоке, на северо-западе страны и здесь, на юге России.

ВЕДУЩИЙ: Качественный пример такого строительства - большой Новороссийский тоннель. Сегодня его откроют после реконструкции в присутствии премьер-министра.

**РБК****15:04, 03 июня 2011, «Новости»****Высокоскоростное железнодорожное сообщение ждет модернизация**

ВЕДУЩИЙ: Транспортное обновление. Власти страны намерены ускорить ввод новых направлений высокоскоростного железнодорожного сообщения. Правительство обещает создать удобные условия для инвесторов.

Владимир Путин: У нас действительно очень большие планы по развитию инфраструктуры и мы стремимся создать такие правила, чтобы вкладывать в "Российские железные дороги", в проекты, связанные с развитием железной дороги, было выгодно. Причем было выгодно как для отечественных предпринимателей, так и для наших зарубежных партнеров.

ВЕДУЩИЙ: В рамках модернизации транспортной инфраструктуры, будут построены новые объекты и введены новые маршруты. На рельсы встанут и новые поезда. По словам премьера, хоть и не самые быстрые в мире, но гораздо более скоростные, чем существующие. Новое поколение подвижного состава потребует создания совершенно новых железных дорог. Чтобы увеличить транзитный потенциал страны, нужно расширить железнодорожные подходы к важнейшим портам на Дальнем Востоке, Северо-Западе и юге России.

РБК**Более 1,5 тыс. участников собрал форум "Стратегическое партнерство — 1520" в Сочи.****01 июня 2011г.**

Более 1,5 тыс. участников из 32 стран собрал VI международный форум "Стратегическое партнерство — 1520", проходящий в Сочи 1-2 июня. Об этом сообщил находящийся на форуме корреспондент агентства.

По его словам, среди участников форума - представители крупных транспортных компаний России, СНГ и — Балтии. Впервые на форум прибыли эксперты из банковской и научной сфер.

Как сообщил президент ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин, работа форума будет посвящена развитию рынка перевозок и вопросам интеграции. В рамках форума запланировано подписание более 10 соглашений.

РБК**В.Путин совершит рабочую поездку в Южный федеральный округ.****02.06.11**

Председатель правительства РФ совершит рабочую поездку в Южный федеральный округ.

В рамках поездки 3 июня В.Путин проведет в Сочи встречу с участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

Ожидается, что в ходе встречи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки Зимней Олимпиады 2014г. в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а

также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

- Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" проводится с 2006 г. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, в Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии – 1520 мм (в отличие от "европейской" колеи 1435 мм, применяемой также в Северной Америке и Китае).

В тот же день В.В.Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля, построенного в 1888г.

Затем Председатель правительства проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн тонн в год. А также, с Забайкальской железной дорогой – в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская – Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем "Забайкальск".

РБК

В.Путин: Правительство намерено внедрять в РФ новые поколения высокоскоростного железнодорожного транспорта

03.06.2011

Правительство РФ намерено внедрять в России новые поколения высокоскоростного железнодорожного транспорта. Об этом сообщил сегодня премьер-министр РФ Владимир Путин в ходе встречи с лидерами российского и иностранного железнодорожного бизнеса в Сочи. Он напомнил, что скоростные поезда в РФ курсируют на трех направлениях Москва - Петербург, Москва - Нижний Новгород, Петербург - Хельсинки. "Думаем над тем, чтобы ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты", - отметил премьер. При этом он признал, что в России под высокоскоростным движением подразумеваются "не самые скоростные поезда, которые есть в мире, но гораздо более скоростные, чем те, которыми россияне пользуются сейчас". "Хотелось бы не только расширять имеющуюся инфраструктуру, но и создавать ее под новое поколение поездов. Конечно, это дорого, но будем думать, как это делать", - заключил В.Путин.

87,5 BUSINESS FM

первое деловое радио

BUSINESS FM

НОВОСТИ КОРПОРАЦИЙ, 01.06.2011

ВЕДУЩИЙ: Готовность проектов РЖД к Олимпиаде в Сочи составляет 60 процентов. Такое заявление на форуме в Сочи "Стратегическое партнерство 1520", где работает наш корреспондент, сделал вице-президент РЖД Олег Тони. Вот что он рассказал о прокладке трассы.

Олег ТОНИ: Сейчас мы получили тоннель 4600, фуршахту 4600, тоннель 3200 и вантовый мост. Вот смысл этих четырех вариантов был - скомпоновать так техническое решение, чтобы стоимость не стала выше, во всяком случае. Выше она не стала. В этом и была как бы задача. Да, потеряли время,

действительно. Могу сказать, что на взвешивании всех "за" и "против" потеряли где-то 3-4 месяца. Но это дает нам сейчас какую-то уверенность, что проект будет реализован.

ВЕДУЩИЙ: В Адлере уже строят новый железнодорожный вокзал, который свяжет между собой железнодорожные, морские, авто- и авиапути. Он станет первым подобным проектом в России. Цена вопроса - 3 миллиарда рублей. Об этом в эксклюзивном интервью "Бизнес FM" рассказал начальник Дирекции железнодорожных вокзалов РЖД Сергей Абрамов.

Сергей АБРАМОВ: Вокзал будет иметь функцию не только предоставления услуг железнодорожным перевозчикам, но и даст возможность предоставить транспортную услугу коллегам с водного транспорта (имею в виду выход к морю и строительство марины, которая свяжет железную дорогу и море), все один функциональный. И есть возможность выехать в аэропорт, интермодальное сообщение между вокзалом и аэропортом. Есть возможность использовать любую автомобильную услугу, будь то автобус, таксомотор, обычный транспорт, велосипед (нрзб.). И будет возможность использовать вертолет. То есть там будет вертолетная площадка. Поэтому на сегодняшний день это будет единственный проект, который даст возможность предоставить любую транспортную услугу, на сегодняшний день существующую у нас в стране. Ну, и не только в стране, но и в мире.

ВЕДУЩИЙ: О судьбе московских вокзалов - в продолжении эксклюзивного интервью с Сергеем Абрамовым в вечернем эфире на "Бизнес FM".

BUSINESS FM

НОВОСТИ, 01.06.2011

РЖД и Siemens запустят «Ласточку» в России

ВЕДУЩИЙ: РЖД и "Сименс" договорились о производстве в России скоростных электричек "Дезире". Первые поезда начнут курсировать на Сочинской Олимпиаде, сообщил президент "Сименс" в России Дитрих Меллер.

Дитрих МЕЛЛЕР: Это самая современная технология, это комфорт для пассажиров. Ну, сравнивать "Ласточки" с сегодняшними электричками, это как сравнивать современную легковую машину с "Запорожцем", например. Это все вопросы не только комфорта, но и безопасности, скорости, дохода(?) пассажиров, пассажирское пространство. Мы "Ласточки" не только видим в Сочи, но и в Москве, и в других регионах, где сегодня применяются электрички.

ВЕДУЩИЙ: Дитрих Меллер, президент "Сименс" в России. В будущем такие электрички могут быть пущены на Малом кольце Москвы и в Казани. В таком поезде пять вагонов, которые шире "Сапсана". Внутри комфортабельные разноцветные кресла и яркое освещение. "Ласточки" могут работать при экстремальных температурах - от минус 50 до плюс 50 градусов. Система автотормоза скорректирована с учетом эксплуатации в горной местности. Россия получит 240 таких поездов. Стоимость сделки - более 2 миллиардов евро. Из них 200 миллионов вкладывается в создание собственного производства на базе компании "Уральские локомотивы" в городе Пышма, сообщил председатель совета директоров "Трубной металлургической компании" Дмитрий Пумпянский.

Дмитрий ПУМПЯНСКИЙ: Первые 54 поезда закупаются "Российскими железными дорогами" для программы Олимпийских игр. Из них 38 поездов будет собрано на заводе "Сименса" в Германии, в городе Креффельде, и эта сборка уже началась. 16 из этих 54 уже будут собираться на этом нашем совместном предприятии в Верхней Пышме. Сборка начнется в конце 2012 года и в течение 2013-го закончится. Вот эти электропоезда - они развивают

скорость до 160 километров в час. Поезда будут однозначно адаптированы под существующее сегодня верхнее строение пути, которое используется на "Российских железных дорогах". Для этого будут применены отличные от Германии специальные марки стали для производства тележки, для производства колес.

Следующий шаг - это строительство скоростных поездов типа "Сапсан". То есть технология, которую мы закладываем, она позволяет это делать.

ВЕДУЩИЙ: Дмитрий Пумпянский, глава "Трубной металлургической компании".

К 2017-му году в России будет сосредоточено до 80 процентов производства поездов "Ласточка". Их стоимость будет на 20 процентов меньше, чем у сочинских составов, обещают в РЖД.

BUSINESS FM **НОВОСТИ, 01.06.2011**

ВЕДУЩИЙ: В Сочи завершился основной день форума "Стратегическое партнерство 15-20". Главные итоги - подписание контрактов между РЖД и компанией Siemens, а также заявление руководства РЖД о возможной приватизации компании. На форуме работает наш корреспондент Дмитрий Дризе, он сейчас на прямой связи с нашей студией. Дмитрий, приветствую, что удалось услышать в кулуарах? Что говорит бизнес?

Дмитрий ДРИЗЕ: Добрый вечер. Ну можно сказать про форум, что это своеобразная такая презентация РЖД и его руководства, лично Владимира Ивановича Якунина, который целый день прямо с утра начал делать какие-то важные заявления, комментировал острые вопросы. Один из таких вопросов - это вопрос тарифов. Мы знаем, что заявил премьер-министр страны о том, что тарифы могут быть приравнены к инфляции, то есть составят порядка 6 процентов. Это вопрос очень острый, об этом говорят в кулуарах, потому что мы все знаем, что бизнес сейчас, особенно после кризиса, восстанавливается объем перевозок. И высокие тарифы, конечно, многим не нравятся. Мы поговорили лично с Владимиром Якуниным, он дал ответ достаточно жесткий на все эти претензии. Сказал, что компания и так платит большие налоги, и компания выполняет свою государственную миссию. Ну подробности я раскрывать не буду. Будут даны, возможно будет услышать большое интервью с Владимиром Якуниным. Ну а в целом можно еще сказать, что было известно, в компанию РЖД, даже на пост совета директоров. Позже в беседе с нами господин Якунин сказал, что не знает ничего, потому что в списках вроде бы нет фамилии Андросова. Это известный реформатор, известен реформаторскими подходами, что в такой ситуации его приход в компанию может означать какую-то новую веху в ее развитии. Поэтому здесь, конечно, была определенная интрига. Ну как выясняется, как говорил сам Якунин, пока мы не видим фамилии Андросова в списке кандидатов совета директоров компании РЖД, хотя этот вопрос решается явно наверху. Ну и относительно приватизации, тоже такая тема, потому что сейчас, мы знаем, что бюджет дефицитный, что нужны деньги для пополнения государственной казны. Известны ряд подходов, в том числе реформаторских, что надо продать, возможно, стратегическому инвестору. Но Якунин собственно не изменил своей позиции. Он сказал, что после 13-го года можно 10 там, даже до 10 процентов пакета РЖД продать стратегическому инвестору. Ну а в целом мы также поговорили с многими бизнесменами относительно того, что приходят электрички "Ласточка" производства Германии на российский рынок. Это будет, сначала целиком и полностью придут электрички и будут курсировать в олимпийском Сочи, ну и потом они должны будут сменить уже наши. Такие

планы, по крайней мере, есть, наши зеленые знаменитые электрички, даже прийти в Московскую область. Ну тут есть много проблем, потому что сначала говорили сегодня о локализации производства, о том, что будет создаваться производство этих поездов здесь. Но мы знаем, что дорога изношена, что железнодорожное полотно изношено, оно нуждается в модернизации, и требуются большие инвестиции. Ну и собственно, как будет воспринят приход электричек иностранного производства в Россию отечественным производителем, здесь тоже много всяких интересных моментов. В том числе мы знаем, что на первом этапе будет так называемое отверточное производство вот этих электропоездов "Ласточка". Много, много всего интересного было действительно на форуме такого заявлено. Ну и в том числе про программу "Сапсанов", что Siemens хочет, очень хочет дружить с РЖД, и ставит такую задачу - расширение, захват практически российского рынка, ну при условии, конечно, если будут заказы. Ну а главное, один из главных проектов, помимо олимпийского Сочи, который, собственно, уже отыгран, очень большой интерес инвесторов, иностранцев особенно, к чемпионату мира по футболу 18-го года, очень хотят, не скрывают желаний залезть в этот проект и наши инвесторы, и иностранные инвесторы. Потому что огромный объем инвестиций, уже даже РЖД озвучивало сумму в триллион рублей, которые можно только со стороны Железных дорог потратить на этот проект. Поэтому Россия за счет этих мега-государственных проектов, можно такой осторожный вывод сделать, что даже привлекает инвесторов, в том числе иностранных. Правда, вот эти электрички, они будут курсировать между городами-участниками чемпионатов мира, олимпийских объектов. А что вот остальным, это вопрос. Вопрос, тире, интрига. Олег.

ВЕДУЩИЙ: Я благодарю Дмитрия Дризе, он работает на форуме "Стратегическое партнерство 15-20", и главные итоги - подписание контрактов между РЖД и компанией Siemens. Подробное интервью с Владимиром Якуниным слушайте в эфире "Бизнес-FM".

BUSINESS FM **НОВОСТИ, 01.06.2011**

ВЕДУЩИЙ: 10-15 процентов "Российских железных дорог" могут быть проданы стратегическому инвестору после 2013 года. Такую возможность не исключает глава РЖД Владимир Якунин. На форуме в Сочи он прокомментировал острые вопросы, связанные с функционированием и развитием железнодорожного транспорта в России, в частности, вопрос тарифов. Наш корреспондент Дмитрий Дризе лично пообщался с Якуниным.

Репортаж Дмитрия Дризе

КОРР.: Можно сказать про форум, что это своеобразная такая презентация РЖД и его руководства, лично Владимира Ивановича Якунина, который целый день прямо с утра начал делать какие-то важные заявления, комментировал острые вопросы. Один из таких вопросов - это вопрос тарифов. Мы знаем, что заявил премьер-министр страны о том, что тарифы могут быть приравнены к инфляции, то есть составят порядка 6 процентов. Это вопрос очень острый, об этом говорят в кулуарах, потому что мы все знаем, что бизнес сейчас, особенно после кризиса, восстанавливается объем перевозок. И высокие тарифы, конечно, многим не нравятся. Мы поговорили лично с Владимиром Якуниным, он дал ответ достаточно жесткий на все эти претензии. Сказал, что компания и так платит большие налоги, и компания выполняет свою государственную миссию. Ну а в целом говорили о том, что может Кирилл Андросов прийти в компанию РЖД, даже на пост совета директоров. Позже в беседе с нами господин Якунин сказал, что не знает ничего, потому что в списках вроде бы

нет фамилии Андросова. Это известный реформатор, его приход в компанию может означать какую-то новую веху в ее развитии. Ну и относительно приватизации, тоже такая тема, потому что сейчас, мы знаем, что бюджет дефицитный, что нужны деньги для пополнения государственной казны. Известны ряд подходов, в том числе реформаторских, что надо продать, возможно, стратегическому инвестору. Но Якунин не изменил своей позиции. Он сказал, что после 13-го года можно 10 там, даже до 10 процентов пакета РЖД продать стратегическому инвестору.

ВЕДУЩИЙ: Дмитрий Дризе, корреспондент "Бизнес-FM".

BUSINESS FM

02.06.2011

Тема

ВЕДУЩИЙ: Первые электрички «Дезире» от «Сименс» или, в российской версии, «Ласточка» появятся на Сочинской Олимпиаде. РЖД и германский концерн договорились о выпуске скоростных поездов в России. Появление немецких электричек обойдется более чем в 2 миллиарда рублей. С подробностями Мария Волкова.

Репортаж Марии Волковой

КОРР.: Электрички для Сочинской Олимпиады уже начали делать в Германии - там выпустят 38 составов, еще 16 соберут на Урале на новом совместном предприятии на базе компании «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме. В завод вкладывается 200 миллионов долларов, сообщил в интервью «Бизнес FM» президент «Сименс» в России Дитрих Меллер.

Дитрих МЕЛЛЕР: Это самая современная технология, это комфорт для пассажиров. Сравнивать «Ласточки» с сегодняшними электричками - это как сравнивать современную легковую машину с «Запорожцем», например. Это все вопросы не только комфорта, но и безопасности, скорости, дохода с пассажирского пространства. Мы «Ласточки» видим не только в Сочи, но и в Москве, в других регионах, где сегодня применяются электрички.

КОРР.: В будущем такие электрички могут быть запущены на малом кольце Москвы и в Казани. В таком поезде 5 вагонов, которые шире «Сапсана». Внутри комфортабельные разноцветные кресла и яркое освещение. «Ласточки» могут работать при экстремальных температурах от минус 50 до плюс 50 градусов. Система автотормоза и тяга спроектированы с учетом эксплуатации в горной местности. Россия получит 240 таких поездов. Перестройки магистрали они не потребуют, отмечает председатель Совета директоров «Трубной металлургической компании» Дмитрий Пумпянский.

Дмитрий ПУМПЯНСКИЙ: Вот эти электропоезда развивают скорость до 160 км/час. Поезда будут однозначно адаптированы под существующее сегодня верхнее строение пути, которое используется на российских железных дорогах. Для этого будут применены отличные от Германии специальные марки стали для производства тележки, для производства колес. Следующий шаг - это строительство высокоскоростных поездов типа «Сапсан», то есть технология, которую мы закладываем, она позволяет это делать.

КОРР.: Масштабно обновлять подвижной состав в РЖД начали 7 лет назад, но до сих пор, по словам главы компании Владимира Якунина, основные инвестиции РЖД идут на модернизацию рельс и прокладку новых трасс, а не на покупку поездов. Вот что Якунин рассказал в эксклюзивной интервью «Бизнес FM».

Владимир ЯКУНИН, глава ОАО «Российские железные дороги»: У нас основные инвестиционные ресурсы уходят на эксплуатацию и модернизацию путевого хозяйства, инфраструктуры. Задач очень много, но в отличие от

«Газпрома», у которого прибыль в этом году была показана в 1 триллион рублей, у нас прибыль в прошлом году в 200 раз меньше. Нам не хватает средств для того, чтобы сделать все. Необходимо, чтобы электрички ходили хорошие, чтобы в поездах были кондиционеры, чтобы они были опрятные и так далее. Пассажир, он как же, его уголь-то не очень волнует. Он сел в поезд, он хочет, чтобы все было из стекла, и бетона, и из золота. И он прав в своем желании, но при этом у нас есть локомотивы, которые ходят более 40 лет, и мы только сейчас, лет 7 тому назад, начали реально покупать новые локомотивы и реально стали покупать электрички.

КОРР.: К 2017 году в России будет сосредоточено до 80 процентов производства поездов «Ласточка». В РЖД обещают, что их стоимость будет на 20 процентов меньше, чем у сочинских составов.

BUSINESS FM

Репортаж

02.06.2011

ВЕДУЩИЙ: Сегодня в Сочи завершается форум «Стратегическое партнерство 15-20». Итоги мероприятия подвел наш корреспондент Дмитрий Дризе.

Дмитрий ДРИЗЕ: Касаясь основных итогов, можно сказать, что последний день, сегодняшней день был в основном посвящен круглым столам, где обсуждались в том числе всякие инновационные проекты. Сейчас никто не снимал задачу инновационного обновления, поэтому РЖД также должно отчитываться здесь и представлять различные проекты. Ну, главный из этих проектов был, конечно же, упомянутая модернизация железных дорог для олимпийского Сочи, и также пригородные поезда, которые будут ходить и по России, это знаменитый поезд «Ласточка», но и также указывали на проблемы и недостатки в работе. Собственно, это главный недостаток и главная проблема, как говорили участники форума в кулуарах, - это отсутствие инженерных кадров. Есть угроза того, что некому будет проводить ту самую модернизацию и переоснащение производства, потому что огромный дефицит кадров, в том числе инженерных кадров. И выпускники вузов не всегда соответствуют тому уровню, который сейчас нужен. И решения этой проблемы на сегодняшний день, по словам участников форума, никак не находится, - не приглашать же иностранцев для работы в России на огромные зарплаты, которые потребуют иностранные работники.

ВЕДУЩИЙ: Из Сочи передавал наш корреспондент Дмитрий Дризе.

BUSINESS FM

НОВОСТИ, 03.06.2011

ВЕДУЩИЙ: Премьер Путин сегодня в Сочи встретится с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство". Будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе в контексте подготовки Зимней Олимпиады 2014 года. Из Сочи Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции большого Новороссийского тоннеля.

BUSINESS FM

НОВОСТИ, 03.06.2011

ВЕДУЩИЙ: Владимир Путин считает одной из важнейших задач для развития железнодорожного бизнеса определение справедливых тарифов. Об этом он заявил в Сочи на встрече с лидерами российского и иностранного железнодорожного бизнеса.

BUSINESS FM**Новости, 03.06.2011**

ВЕДУЩИЙ: Накануне в Сочи завершился железнодорожный форум "Стратегическое Партнерство 1520". На нем руководство РЖД встретилось с представителями российского и зарубежного бизнеса, а также с руководителями западных железнодорожных компаний. Участники обсуждали развитие высокоскоростного сообщения, реализацию масштабных инфраструктурных проектов и целый ряд других вопросов. Подробнее об итогах форума в интервью обозревателю "Бизнес ФМ" Дмитрию ... (нрзб) рассказал глава РЖД Владимир Якунин.

КОРР.: Один из главных вопросов, который прозвучал в ходе общения, в том числе общения с бизнесом, все-таки тарифы, наверно. В кулуарах много говорят о тарифах, о перспективах их снижения. И иногда вас критикуют за то, что инвестиционная кампания ваша рассчитана на большие мегапроекты, но в меньшей степени рассчитана на то, чтобы провести какую-то оптимизацию своей работы с тем, чтобы тарифы все-таки снижались. Вот насколько упреки крупного бизнеса...

Владимир ЯКУНИН: Пускай этот бизнес покажет вам хотя бы еще одну компанию, которая в кризисный 9-й год дала рост производительности труда на десять процентов. Назовите мне хотя бы одну компанию. Или пускай этот же бизнес, который нас критикует за неэффективность, покажет такой же пример работы по антикризисной программе. Я считаю, что эта критика, мягко говоря, необоснованна. Как говорится, вот у соседа соринку в глазу видят, а у себя бревно не хотят замечать. Проблема заключается совершенно не в этом. И не в мегапроектах. Точно также те, кто сегодня купил право на разработку Эльгинского месторождений или углей, не согласятся с тем, чтобы мы марафетили, извините за выражение, дорогу у Санкт-Петербурга и у Москвы, потому что им нужно свои грузы с Эльги везти на Дальний Восток. И это тоже правильно, потому что это соответствует стратегии развития экономики страны. Верным является то, что уровень тарифов определяет составляющую расходов производителя, так называемая транспортная составляющая. Значит, мы доказательно показали всем, что за период реформирования железнодорожного транспорта транспортная составляющая в цене товара уменьшается, а не увеличивается. Жадность подчас застит глаза. Справедливой критики нас можно подвергнуть за то, что мы ориентируясь на основных грузоотправителей, грузовладельцев, подчас не способны предоставить высокого качества уровень повагонной отправки. Вот это правда. А у повагонной отправки во всем мире тариф значительно выше, потому что одно дело собрать поезд и повезти, а другое дело собирать по всей стране, я условно говорю, этот один вагон. Вот в этом есть проблема. Это было бы справедливо.

КОРР.: Есть один момент, что многие ваши критики (будем так их условно называть) говорят, что вы один из главных получателей государственной поддержки, в том числе и в кризис. Вы получаете дотации от государства и поэтому у вас есть преимущество, и вы можете провести какую-то работу, в том числе по снижению тарифов, или быть более участным к нужным перевозчикам.

Владимир ЯКУНИН: Не нужных перевозчиков, а нужным операторам. Послушайте, я в журнале "Forbes" не видел ни одной фамилии перевозчика. Вот у нас в России один перевозчик - это РЖД. В Европе много перевозчиков, их тоже в этом журнале нет. А вот количество клиентов журнала "Forbes" среди операторских компаний неуклонно растет. Это не является объективной оценкой того, как плохо или как хорошо они живут? И если там так плохо, то почему такое большое количество желающих купить вагоны и пойти работать

на перевозки грузов? Мне кажется, что это лукавство. Причем лукавство сознательное. А работа по принципу "давай сожрем сначала твое, потом каждый свое" у нас не проходит. Мы получили в прошлом году дотаций из государственного бюджета 176 миллиардов рублей. из коих на проекты, никак не связанные с программами ОАО "РЖД", мы получили около 70 миллиардов - это сочинские объекты. При этом только налогов мы в казну заплатили 246 миллиардов рублей. покажите мне такую эффективность вложений государственных средств еще где бы то ни было. Дискуссия должна строиться на объективных цифрах. Нельзя сказать: а, вот они железнодорожники, они там получили дотации. Вот я вам говорю: мы получили 176, только налогами отплатили 246. только налогами. А мы ведь еще покупаем товары, произведенные в регионах. Мы зарплату платим людям. Люди идут в магазины, они покупают товары другие. Если все на круг посчитать, то эффективность государственных вложений в инфраструктуру (а это доказано не нами, это по всему миру)... это одна из наиболее эффективных сфер вложений государственных денег.

BUSINESS FM

Новости, 03.06.2011

ВЕДУЩИЙ: Накануне в Сочи завершился железнодорожный форум "Стратегическое Партнерство 1520". На нем руководство РЖД встретилось с представителями российского и зарубежного бизнеса, а также с руководителями западных железнодорожных компаний. Участники обсуждали развитие высокоскоростного сообщения, реализацию масштабных инфраструктурных проектов и целый ряд других вопросов. Подробнее об итогах форума в интервью обозревателю "Бизнес ФМ" Дмитрию ... (нрзб) рассказал глава РЖД Владимир Якунин.

КОРР.: Вы сейчас закупаете новые составы. Вот "Сименс", ходят "Сапсаны" в Санкт-Петербург, в Нижний Новгород. Развивается локомотивная сеть. При этом рельсы в основном старые. Инфраструктурные проекты нуждаются, наверно, в большой модернизации. При этом говорят, что ваша инвестпрограмма, вот это сочинские объекты, предстоящий Чемпионат мира по футболу...

Владимир ЯКУНИН: Это неправильно. Это просто поверхностный взгляд людей, которые не знают о чем они говорят. У нас основные инвестиционные ресурсы уходят на эксплуатацию и модернизацию путевого хозяйства, инфраструктуры. У нас действительно большая беда связанная с тем, что задач много и эти задачи нужно решать.

КОРР.: Вот "Газпром" обвиняют в том, что у него изношены трубопроводы. Нужно сравнивать.

Владимир ЯКУНИН: Абсолютно. Это тоже транспортная система. Задач очень много. Но в отличие от "Газпрома", у которого прибыль в этом году была показана в один триллион рублей, у нас прибыль в прошлом году в двести раз меньше. И нам не хватает средств для того, чтобы сделать все. Необходимо все, да. Необходимо, чтобы электрички ходили хорошие. Необходимо, чтобы поезда ходили вовремя. Необходимо, чтобы в поездах были кондиционеры, чтобы они были опрятные и так далее. Пассажира же уголь не очень волнует. Он сел в поезд, он хочет, чтобы все было из стекла и бетона, и из золота. И он прав в своем желании. Но при этом у нас локомотивный парк, можете себе представить, у нас есть локомотивы, которые ходят более сорока лет. А у нас таких двадцать тысяч локомотивов. И мы только лет семь тому назад начали реально покупать новые локомотивы. Новый подвижной состав пассажирский. Реально с тали покупать электрички. Только тогда. То есть это проблемы,

накапливавшиеся десятилетия. И сейчас они в один прекрасный момент в одной точке времени, в одной точке пространства они все пришли к нам. Кто за это отвечает? Ответ очевиден - стрелочник. Кто стрелочник? РЖД. А там самый главный стрелочник кто? Якунин. Вынь, да положи, вот кровь из носа.

КОРР.: Мы провели параллели с "Газпромом", аналогию. "Газпром" много раз реформаторы разных времен говорили, что надо разделить на добычу и на транспортировку. Может быть РЖД тоже? Вот пути, путевое хозяйство - отдельная компания. Вот электровозы, локомотивный парк - другая компания. Может быть как-то здесь какое-то реформирование провести?

Владимир ЯКУНИН: Значит, у нас выделено пассажирское движение. У нас в этом году перестанут существовать вагоны. Операторская деятельность тоже выделена. Мы настояли на том, что локомотивы нельзя отделять от инфраструктуры. И думаю, что оказались правы, имея в виду опыт наших казахстанских коллег. Поэтому с этой точки зрения реформирование подразумевает выделение видов бизнеса, и мы это делаем. Это совершенно необязательно. Необходимо продавать. Потому что если бизнес приносит деньги, и не просит кушать, и на него не надо дотаций государственных, почему его отдавать? Пускай он приносит деньги. Мне нужно, чтобы ...(нрзб) было. Он сам работает. Так что в планах реформирования имеем в виду вот именно такие аспекты. И сейчас уже совершенно очевидно, что РЖД это будет холдингом. А в центральной компании будут сосредоточены задачи и средства по управлению движением, обеспечением безопасности, стратегическое планирование, финансовая, кадровая работа или управление персоналом, плюс инфраструктура и локомотивы.

КОРР.: По поводу возможного исхода чиновников из совета директоров. Говорили, что Кирилл Андросов может прийти к вам и в том числе возглавить совет директоров. Ваш комментарий.

Владимир ЯКУНИН: Значит, с удовольствием бы воспринял Кирилла, я его хорошо знаю. Но дело в том, что, похоже, нам не очень везет. Мне сегодня сказали, что его в другую компанию направляют. Лист предлагаемых членов совета директоров имеется. Там, к сожалению, я пока фамилии Андросова не вижу.

КОРР.: ...(нрзб) любого человека на этом посту?

Владимир ЯКУНИН: Нет. Я не восприму любого человека на этом посту, потому что для того, чтобы эффективно работала система, необходимо чтобы был контакт между советом директоров и менеджментом. Это значит между председателем совета директоров и председателем правления. С этой точки зрения мне далеко не безразлично кто придет. Но я не считаю возможным вмешиваться в этот процесс, потому что это решение в компетенции премьер-министра. И знаю, что эти вопросы согласуются с администрацией президента. Но точно могу сказать, что мне не все равно.

КОРР.: Впереди выборная кампания, большие политические изменения. Нет ли у вас каких-то планов стать политиком? Или сменить сферу деятельности? Или даже возглавить партию? Ну, по крайней мере более общественной деятельностью заниматься, может быть совмещая посты.

Владимир ЯКУНИН: Знаете, у меня есть одна, но пламенная страсть. Любой менеджер не может оставлять за собой недоделанный проект. Моим проектом является сегодня ОАО "РЖД на этапе реформирования. Поэтому я бы с удовольствием еще потрудился на этой ниве в соответствии с контрактом. А вот уж когда ...(нрзб), это будем смотреть.

КОРР.: Предложения не поступают, от которых нельзя отказаться?

Владимир ЯКУНИН: По счастью - нет.

**НТВ****В Сочи проходит железнодорожный форум
01.06.2011**

В Сочи сегодня открылся большой железнодорожный форум. Два дня РЖД и иностранные компании вроде немецкой «Сименс» (Siemens) и французской «Альстом» (Alstom) будут говорить о том, как лучше взаимодействовать двум стандартам — 1520 и 1435.

Цифры обозначают ширину железнодорожной колеи, принятую в разных странах. В России, Монголии и Финляндии используют ширину 1520 миллиметров, а в США, Европе и Китае — 1435 миллиметров. Это два самых распространенных стандарта в мире.

Владимир Якунин, президент ОАО «Российские железные дороги»: «Из фазы теоретического обсуждения необходимости интеграции (собственно говоря, что является политической линией нашего руководства), я думаю, мы перешли в область технологической реализации».

НТВ**19:15, 03 июня 2011, «Сегодня»****Железнодорожный бизнес-форум в Сочи**

КОРР: Эти цифры в названии форума "Стратегическое партнерство 1520" обозначают ширину железнодорожного полотна, которая принята в России, Финляндии, Монголии и в странах СНГ. В Европе, Китае и Америке она чуть уже и составляет 1435 миллиметров. Так вот с теми, кто ездит по широкой колее, сегодня и встретился Владимир Путин.

Премьер-министр отметил, что сегодняшняя встреча проходит в Сочи не случайно. Именно здесь сейчас реализуется один из самых крупных транспортных проектов — для проведения Олимпиады строят совмещенную автомобильную и железную дорогу.

Владимир Путин: И жители города, и гости Сочи смогут комфортно, быстро добираться до любых пунктов назначения. Кроме того, Москву и столицу Олимпийских игр 2014 года, Сочи, свяжет еще и скоростное сообщение. Время в пути из Москвы до Сочи сократится вдвое.

КОРР: В будущем скоростные поезда будут курсировать не только между Москвой и Сочи, заявил Путин. Ближе к 2018 году такие маршруты должны появиться и в направлении городов, где пройдут игры Чемпионата мира по футболу. И это лишь один из пунктов программы развития железных дорог.

Владимир Путин: Предстоит серьезно обновить всю железнодорожную сеть и ликвидировать, как у нас говорят, узкие места на ключевых магистралях страны. Прежде всего я имею в виду восточное направление. Это Байкальская магистраль, БАМ, и Транссиб, всем вам хорошо известный. Нам нужно расширить железнодорожные подходы к нашим важнейшим портам на Дальнем Востоке, на северо-западе страны и здесь, на юге России.

КОРР: Также Владимир Путин призвал модернизировать парк железных дорог. В частности, вместо того, чтобы закупать технику, необходимо перейти к ее производству на территории России.

В конце совещания Владимир Путин неожиданно высказался на тему, не касающуюся железных дорог, — прокомментировал так называемый «огуречный скандал». Накануне Россия запретила ввоз овощей из Европы.

Владимир Путин: Представители Еврокомиссии сейчас говорят о том, что такое решение России противоречит духу ВТО. Я, откровенно говоря, не знаю, какому духу это противоречит, но огурцы, после употребления, которых люди умирают, действительно дурно пахнут. И мы ждем, чтобы наши партнеры нам хотя бы назвали источник этой заразы. Они сами не могут понять и разобраться, что там происходит. Мы не можем ради какого-то духа травить наших людей.

КОРР: Как воплощаются в жизнь железнодорожные проекты, Владимиру Путину показали чуть позже. Сейчас премьер-министр находится в Новороссийске на открытии большого тоннеля и транспортной развязки. Там же проведут и видеоконференцию с регионами, в которых идут крупные железнодорожные стройки.

**РОССИЯ 1****03.06.2011****«Местное время. Вести Москва»****Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи**

- В Сочи премьер встретился с участниками международного железнодорожного бизнес-форума. Главной задачей Путин назвал модернизацию всей транспортной отрасли страны. За последние три года только из федерального бюджета на эти цели направлены свыше 330 миллиардов рублей.

Сеть железных дорог также нуждается в серьезном техническом обновлении. Необходимо развивать и новые маршруты высокоскоростного сообщения. Что касается тарифов на перевозки - правительство будет ориентироваться на разумный баланс при их определении.

**ФИНАМ FM****Путин примет участие в Международном железнодорожном бизнес-форуме в Сочи 03.06.2011**

ВЕДУЩИЙ: Премьер-министр Владимир Путин примет сегодня участие в Международном железнодорожном бизнес-форуме, он проходит в Сочи. Главной темой обсуждения станет развитие железнодорожного транспорта в стране, в том числе в свете подготовки к Зимней Олимпиаде 2014 года. Планируется поговорить о перспективах участия отечественных и зарубежных бизнесменов в реализации крупных проектов и о привлечении в нашу экономику инвестиций и современных технологий.

**АВТОРАДИО****НОВОСТИ, 03.06.2011**

ВЕДУЩИЙ: Премьер Владимир Путин примет сегодня участие в работе международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство" в Сочи. Ожидается, что в ходе встречи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе в контексте подготовки Зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечение в российскую экономику инвестиций и современных технологий. После этого Путин побывает на открытии после реконструкции большого тоннеля в Новороссийске и проведет видеоконференции с Дальневосточной и Забайкальской железными дорогами.

**ТЕЛЕРАДИОКОМПАНИЯ НТК****В Сочи стартует международный форум железнодорожников
31.05.11**

Во время проведения стратегического партнерства — а именно так называется этот ежегодный форум, сотрудники железных дорог Европы и Азии откроют, что называется, новые пути.

Устроители съезда в рамках конференции планируют запустить пригородную электричку Сочи-Сухум. своего рода, стратегическое партнерство уже в действии. Российские железные дороги так же будут представлены.

**РТВ****ПОДМОСКОВЬЕ****НОВОСТИ, 03.06.2011**

ВЕДУЩИЙ: Владимир Путин считает одной из важнейших задач для развития железнодорожного бизнеса определение справедливых тарифов. Выступая сегодня на встрече с лидерами российского и иностранного железнодорожного бизнеса, он сказал, что правительство России при этом "будет ориентироваться на разумный баланс". Как подчеркнул премьер, уровень цен на перевозки не должен быть чрезмерным и подавлять общую деловую активность в стране.

**ВЕСТИ FM****Форум железнодорожников в Сочи вошел в колею****01.06.2011**

Сегодня в Сочи открывается международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520". В нем участвуют несколько сотен представителей отрасли, бизнеса, власти. С подробностями - корреспондент "Вестей ФМ" Сергей Гололобов.

"Вести ФМ": Расскажите об основной тематике встречи железнодорожников и объясните, что означают цифры в названии форума?

Гололобов: Дело в том, что у нас железнодорожная колея 1520, а в Европе - 1435 миллиметров, то есть там уже, чем у нас. И тема форума - обсуждение стратегии сотрудничества двух этих систем. Например, обсуждается тема создания единой евроазиатской транспортной системы, начиная от Гонконга и до Великобритании, по которой можно безостановочно перевозить грузы, а большая часть пути при этом, естественно, пройдет по России. Правда, на границе СНГ вагонам придется поменять колею - это не просто, теряется много времени. Есть инновационное предложение, как сократить это время, в частности, может быть применен опыт Испании. Там колея тоже отличается от европейской. Но там есть любопытная машина, которая, насколько я понял, на быстром ходу, без остановки состава изменяет ширину колеи. Такие аппараты, скорее всего, будут закупаться в Испании или делаться у нас по лицензии.

Будет обсуждаться тема сотрудничества с ведущими западными производителями железнодорожной техники. В частности, бизнес-диалог компании Siemens будет посвящен перспективам развития высокоскоростных магистралей, а это следующая ступенька развития, по сравнению с нынешними поставляемыми Siemens в Россию поездами "Сапсан". Также будет обсуждаться продление нашей широкой колеи до Вены, что позволит значительно расширить географию перевозок; тема единого таможенного пространства. Но это касается не стран Запада, а наших партнеров по СНГ, но применительно к железнодорожным перевозкам.

"Вести ФМ": Из ваших слов, интеграция железных дорог - это главное. Тогда почему местом проведения крупной международной встречи выбран Сочи?

Гололобов: Потому что в Сочи сейчас хорошо, холоднее, чем в Москве, кстати. Там есть инфраструктура для таких форумов, а главное, Сочи - столица будущих олимпийских игр, а РЖД - один из основных строителей, что и будет продемонстрировано многочисленным гостям форума. Я кратко перечислю объекты, так как это будет интересно россиянам и после олимпиады: во-первых, увеличено число участков двухпутной колеи между Туапсе и Адлером. Там, если кто помнит, в основном была однопутная железнодорожная трасса, а увеличение до двух путей позволило резко увеличить пропускную способность линии и обеспечить бесперебойную подвозку грузов для олимпийских объектов, но и пассажирским поездам и электричкам тоже стало проще. Сейчас идет реконструкция вокзалов в Сочи, особенно Адлера. Оттуда будет сделан пересадочный узел на четыре вида транспорта - железнодорожный, авиа, автомобильный и даже морской, поскольку железнодорожный вокзал будет совмещен с портом.

ВЕСТИ FM

Вступление России в ВТО позитивно повлияет на грузовые перевозки 01.06.2011

Вступление России во Всемирную торговую организацию позитивно повлияет на грузовые перевозки. "С точки зрения перевозки грузов вступление в ВТО означает, что еще больше барьеров будет снято и будет еще больше возможностей для грузоперевозок", - сказал президент компании "Российские железные дороги" Владимир Якунин, вступая на первом пленарном заседании открывшегося сегодня в Сочи Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

По словам Якунина, "такие изменения станут позитивными". Однако, продолжил он, "если же говорить о влиянии на производителей железнодорожной техники, то им придется напрямую соревноваться с производителями такой же техники из-за рубежа".

"Возникает вопрос: от этого соревнования мы получим технику лучше и дешевле, либо мы получим технику такую же и дороже", - констатировал Якунин. В результате, продолжил он, "все зависит от конечного результата, к которому мы придем". "Вести ФМ" следят за развитием событий.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ АГЕНТСТВА**ИТАР-ТАСС****Вопросы интеграции стальных магистралей Евразии обсудят участники открывающегося в Сочи международного отраслевого форума****01. 06. 2011**

СОЧИ, 1 июня. /Спец.корр. Роман Ромишевский/. Вопросы интеграции стальных магистралей Евразии обсудят участники открывающегося сегодня в столице Олимпийских Игр - 2014 года международного форума "Стратегическое партнерство 1520". Он объединит несколько сотен представителей отрасли, бизнеса и власти.

"Проблематика сотрудничества стальных магистралей Евразии рассматривается в столь представительном масштабе впервые", - рассказали корр.ИТАР-ТАСС в оргкомитете. При этом, основной целью стартового на берегах Черного моря обсуждения станет "ускорение развития международных транспортных коридоров, увеличение транзитных потоков и расширение внедрения инновационных подходов на транспорте". Будет рассмотрено и применение передового международного опыта развития евро-азиатской железнодорожной системы. "Также не останутся без внимания и актуальные вопросы, связанные с развитием высокоскоростного сообщения и масштабными инфраструктурными проектами, как к примеру, строительство ширококолейной железной дороги до Вены", - пояснил собеседник агентства.

Российскую делегацию на форуме возглавит президент компании РЖД Владимир Якунин. Говоря о мероприятии, проходящем уже в шестой раз, он не раз подчеркивал, что за свою историю отраслевая дискуссионная площадка в Сочи "выросла не только по количеству участников, но и по перечню рассматриваемых вопросов". "Развиваются экономики наших стран, развивается конкуренция, как внутри отрасли, так и с другими видами транспорта, и все это формирует значимость форума и уважение к нему", - сказал он.

В этой связи Якунин особо отметил участие в мероприятии представителей зарубежных фирм-производителей железнодорожной техники. По его словам, "это подчеркивает внимание, существующее в Европе и в Америке, к развитию отрасли, особенно в России".

В подтверждение этих слов глава РЖД напомнил, что за пять лет работы сочинского форума на его площадке было заключено несколько десятков важнейших для отрасли документов с отечественными и зарубежными партнерами компании. Особое место заняло Соглашение о создании четырехстороннего совместного предприятия по проекту строительства ширококолейной магистрали до Братиславы и Вены, которое стало важным шагом в развитии железных дорог с колеей 1520 мм.

ИТАР-ТАСС**Процесс интеграции железных дорог России и Европы перешел в плоскость технологической реализации - глава РЖД****01 июня 2011 г**

Президент компании "Российские железные дороги" /РЖД/ уверен, что процесс интеграции стальных магистралей России и Европы перешел в плоскость технологической реализации.

Отвечая сегодня на вопросы журналистов перед открытием Международного отраслевого форума, он напомнил, что "сама идея интеграции железных дорог российского и европейского стандартов колеи /1520 и 1435 мм/ возникла после того, как РЖД восстановила свое участие в Международном союзе железных дорог /МСЖД/". "Произошло это три года назад, а 49 лет до этого наши транспортные системы развивались совершенно независимо друг от друга", - отметил Якунин.

По его словам, "сейчас, когда президент РЖД является членом исполкома МСЖД, я отвечаю за программы транспортных коридоров и эта тема стала не то что актуальна, а стала технологически необходимой". "Сегодня впервые и в МСЖД, и в государственных органах управления в области транспорта ЕС, серьезно говорят о необходимости развития не только сотрудничества, но и некоего интеграционного подхода, единых стандартов для двух систем", - продолжил глава Якунин.

Все это, подчеркнул он, является "свидетельством того, что из фазы теоретического обсуждения необходимости интеграции мы перешли в область технологической реализации".

ИТАР-ТАСС

Развитие железнодорожного транспорта зависит от международных транспортных коридоров - Якунин

01 июня 2011 г

Развитие железнодорожного транспорта зависит от развития международных транспортных коридоров. Такое мнение высказал сегодня президент компании РЖД Владимир Якунин в рамках открывшегося Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Сейчас становится понятно, что рост железнодорожного транспорта заключается в развитии системы железнодорожных транспортных коридоров", - сказал он, отметив, что речь идет "о возможности транспортной коммуникации основных центров производства и потребления продуктов", перевозящихся по стальным магистралям.

В этой связи Якунин напомнил об экспертных оценках, согласно которым с 2050 года растущая экономика Китая должна превзойти экономику США. "В масштабах истории 35 лет — ничтожно малая цифра, но уже сегодня мы должны планировать, что произойдет в 2030 и 2050 годах", - отметил Якунин.

Напомнив также о том, что "не может быть роста экономики без опережающего развития инфраструктуры", президент холдинга отметил, что "тема развития транспортных коридоров стала не только актуальной, но и технологически необходимой".

ИТАР-ТАСС

Вступление России в ВТО позитивно повлияет на грузоперевозки, считает глава РЖД

01 июня 2011 г

Вступление России во Всемирную торговую организацию /ВТО/ позитивно повлияет на грузовые перевозки.

"С точки зрения перевозки грузов вступление в ВТО означает, что еще больше барьеров будет снято и будет еще больше возможностей для грузоперевозок", - сказал президент компании "Российские железные дороги" /РЖД/ Владимир Якунин, вступая на первом пленарном заседании открывшегося сегодня в Сочи Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

По словам Якунина, "такие изменения станут позитивными". Однако, продолжил он, "если же говорить о влиянии на производителей железнодорожной техники, то им придется напрямую соревноваться с производителями такой же техники из-за рубежа".

"Возникает вопрос: от этого соревнования мы получим технику лучше и дешевле, либо мы получим технику такую же и дороже", - констатировал Якунин. В результате, продолжил он, "все зависит от конечного результата, к которому мы придем".

ИТАР-ТАСС

У железнодорожных вокзалов России появятся побратимы в Испании 01.06.2011

СОЧИ, 1 июня. /Спецкор. ИТАР-ТАСС Роман Ромишевский/. У российских железнодорожных вокзалов появятся побратимы в Испании. Соответствующее соглашение о намерениях подписано сегодня в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Специалисты вокзалов-побратимов будут обмениваться опытом и информацией в областях управления и эксплуатации, интермодального сообщения и информирования пассажиров, охраны окружающей среды и безопасности", - пояснил журналистам подписавший документ с российской стороны Сергей Абрамов - начальник дирекции вокзалов РЖД. Особое внимание планируется уделить применению современных технологий и выработке градостроительных, дизайнерских и архитектурных решений вокзальных комплексов.

Кроме того, отметил Абрамов, "стороны намерены проводить совместные акции и реализовывать взаимовыгодные проекты на одном или нескольких вокзалах-побратимах России и Испании".

В РЖД корр.ТАСС пояснили, что побратимство железнодорожных вокзалов будет оформлено специальными соглашениями о сотрудничестве в течение двух месяцев. Первыми должны стать Киевский вокзал Москвы и мадридский вокзал "Аточа". "На фасадах каждого из них в честь этого планируется установить памятные доски", - подчеркнули в РЖД.

С испанской стороны соглашение подписал начальник дирекции пассажирских железнодорожных вокзалов Карлос Вентура Сориано.

ИТАР-ТАСС

РЖД и "Трансмашхолдинг" договорились о поставке 200 грузовых электровозов

01 июня 2011 г

Компания "Российские железные дороги" /РЖД/ и "Трансмашхолдинг" договорились о поставке 200 грузовых электровозов типа 2ЭС5. Соответствующее соглашение подписано в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

Электровозы Новочеркасского электровагоностроительного завода будут поставлены в период с 2013 по 2020 год. "Электровоз типа 2ЭС5 разработан совместно с французской компанией "Альстом" и считается локомотивом пятого поколения", - пояснил корр.ИТАР-ТАСС представитель РЖД. В конструкции электровоза использованы самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями, безмасляные поршневые компрессоры и микропроцессорную систему управления и диагностики.

"Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность железных дорог России, повысить энергоэффективность

и снизить себестоимость перевозок", - отметил собеседник агентства. По его словам, заложенные в конструкцию локомотива многократно увеличенные межремонтные пробеги позволят снизить затраты на техническое обслуживание.

Соглашение подписали глава РЖД Владимир Якунин и председатель Совета директоров "Трансмашхолдинга" Андрей Бокарев.

ИТАР-ТАСС

Железнодорожники и власти Сочи будут совместно реконструировать вокзалы в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте

01 июня 2011 г

Железнодорожники и власти Сочи будут совместно реконструировать вокзалы в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте. Соответствующее соглашение о сотрудничестве подписано сегодня в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Документ подразумевает создание на базе вокзалов транспортно-пересадочных узлов, обустройство прилегающих к ним территорий, а также организацию автомобильных перевозок граждан", - пояснил корр.ТАСС представитель РЖД. Кроме того, совместными усилиями будет обеспечиваться и транспортная безопасность.

Администрация Сочи, в свою очередь, рассмотрит вопрос о передаче в аренду железнодорожникам прилегающие к вокзалам территории.

Подписи под документом поставили начальник дирекции вокзалов компании РЖД Сергей Абрамов и глава администрации Сочи Анатолий Пахомов.

ИТАР-ТАСС

Путин встретится в Сочи с участниками железнодорожного бизнес-форума и побывает в Новороссийске на открытии Большого тоннеля

02.06.2011

МОСКВА, 2 июня. /ИТАР-ТАСС/. Премьер-министр РФ Владимир Путин в пятницу во время рабочей поездки в Южный федеральный округ встретится в Сочи с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". Затем он отправится в Новороссийск, где побывает на открытии после реконструкции Большого тоннеля и проведет видеоконференции с Дальневосточной и Забайкальской железными дорогами.

Как сообщила сегодня пресс-служба правительства, ожидается, что в ходе встречи в Сочи "будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества".

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 мм /в отличие от "европейской" колеи 1435 мм, применяемой также в Северной Америке и Китае/.

В ходе нынешнего форума, состоявшегося в Сочи 31 мая - 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции "пространств 1520 и 1435", а также приоритетные направления сотрудничества /машиностроение, транспортный сервис, система управления/. Кроме того, были рассмотрены

актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечением безопасности движения, повышения экологичности.

Из Сочи Путин прибудет в пятницу в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 году, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля /сырье для производства цемента/ конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 года на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае 2010 года закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый – повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1628 метров.

Затем Путин проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн тонн в год, а также с Забайкальской железной дорогой – в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская–Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем "Забайкальск".

ИТАР-ТАСС

Железнодорожники предлагают отказаться от госрегулирования тарифов на транзитные грузоперевозки

2011-06-03

СОЧИ, 3 июня. /Спецкорр.ИТАР-ТАСС Роман Ромишевский, Михаил Щербаков/. Российские железнодорожники предлагают отказаться от государственного регулирования тарифов на транзитные перевозки грузов в контейнерах. Об этом сообщил сегодня президент компании РЖД Владимир Якунин в рамках встречи главы правительства РФ Владимира Путина с участниками Международного отраслевого бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

«Транзитный потенциал России на сегодня, к сожалению, не реализуется», - посетовал Якунин, отметив, что, к примеру, «через порты Дальнего Востока на сегодня транзитных контейнеров не везется вообще». «Через сухопутные погранпереходы грузы везутся, и мы считаем, что нужно создать новый сквозной продукт, который будет выгоден и промышленности, и грузоотправителям, и перевозчикам», - сказал глава РЖД.

В этой связи он напомнил, что железнодорожники «неоднократно выходили с предложением и считают, что рынок транзитных перевозок сегодня растет и на нем можно уходить от государственного регулирования тарифов на транзитные перевозки».

«В этом сегменте ведется очень серьезная конкуренция с автомобилистами и глубоководным транспортом, и мы надеемся, что такое решение /по уходу от госрегулирования тарифа/ будет принято», - заключил он.

ИТАР-ТАСС**Правительство может ускорить ввод новых направлений высокоскоростного железнодорожного сообщения - Путин****03.06.11**

СОЧИ, 3 июня. /Спец.корр.ИТАР-ТАСС Роман Ромишевский, Михаил Щербаков/. Правительство может ускорить ввод новых направлений высокоскоростного железнодорожного сообщения. Об этом сегодня сообщил премьер-министр РФ Владимир Путин на встрече с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Мы думаем над тем, чтобы ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты", - сказал он, напомнив, что сегодня высокоскоростное сообщение налажено на маршрутах Москва-Санкт-Петербург, Москва-Нижний Новгород и Петербург-Хельсинки.

"Правда, это не самые скоростные поезда, которые есть в мире, но они гораздо более скоростные, чем те, которыми мы сегодня пользуемся в основном", - отметил Путин. По его словам, будет создаваться инфраструктура и под более скоростные типы поездов. "Будем не только расширять на имеющейся сегодня базе, но и создавать совершенно новую инфраструктуру, под поколение подвижного состава", - пообещал он.

Эта задача будет решаться и в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года, сказал премьер.

Открывая встречу с железнодорожниками, Путин напомнил, что российское правительство оказывает значительную поддержку отрасли. "За последние три года только из федерального бюджета на эти цели было направлено свыше 330 млрд рублей", - уточнил он. Заверив, что Россия в этой сфере открыта для международного сотрудничества, Путин пообещал создать благоприятные условия как для иностранных инвесторов, так и для российских компаний, и рассказал о задачах, которые необходимо решить.

Помимо развития скоростного сообщения необходимо, по его словам, серьезно обновить всю железнодорожную сеть, ликвидировать узкие места на ключевых магистралях страны. "Нужно расширить железнодорожные подходы и к нашим важнейшим портам на Дальнем Востоке, Северо-Западе и Юге России", - добавил премьер. "Конечно, мы намерены максимально использовать транзитный потенциал России, чтобы маршруты, проходящие через нашу территорию были удобными и коммерчески привлекательными", - подчеркнул Путин.

Еще одним приоритетом является модернизация технической базы отрасли. Здесь, считает премьер, необходимо стимулировать использование инноваций и внедрять новые образцы техники. "Уверен, зарубежные партнеры по достоинству оценят перспективы и возможность прочно закрепиться на российском рынке", - сказал он, обращаясь к представителям компаний, которые также участвовали во встрече.

Напомнив, что сроки проведения структурной реформы на российском железнодорожном транспорте были продлены до 2015 года, Путин пообещал создать конкурентную среду в отрасли и активно использовать различные формы частно- государственного партнерства. "В том числе рассматриваем возможность применения так называемого сетевого контракта, которые предусматривает взаимные обязательства государства и владельца инфраструктуры. Государство берет на себя часть расходов по развитию и модернизации инфраструктуры, а собственник обязуется обеспечивать ее бесперебойную и безопасную эксплуатацию", - добавил Путин.

Остановился премьер также и на вопросе, который, пожалуй, интересует всех участников рынка, - тарифа на железнодорожные перевозки. "Здесь мы будем ориентироваться на разумный баланс. Мы понимаем, что отрасли нужны и ресурсы и для развития, для ремонта, для поддержания существующей среды, для приобретения новой техники, но и чрезмерно задиравать тарифы - тоже очень опасная вещь для экономики в целом, для других отраслей", - обозначил свою позицию Путин.

Обращаясь уже скорее к руководителям железных дорог стран постсоветского пространства, премьер отметил их роль в сохранении единого пространства. "После дезинтеграции Советского Союза железные дороги сыграли важнейшую роль в том, чтобы сохранить интеграцию в других отраслях экономики, отдельные сегменты которой подчас не могут существовать друг без друга", - сказал он. "И единые энергетические сети, газоснабжение, и железная дорога сыграли колоссальную роль в преодолении трудностей, связанных с дезинтеграцией, и продолжают такую позитивную роль и сегодня", - заключил российский премьер.



AK&M

РЖД и администрация Сочи договорились о совместной реконструкции вокзалов в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте

01.06.2011

ОАО "РЖД" и администрация Сочи в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520" договорились о совместной реконструкции вокзалов в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте. Об этом говорится в сообщении компании.

Документ подписали начальник Дирекции железнодорожных вокзалов (филиал РЖД) Сергей Абрамов и глава администрации муниципального образования город-курорт Сочи Анатолий Пахомов.

Соглашение предусматривает создание транспортных пересадочных узлов (ТПУ) на базе вокзалов, с обустройством прилегающих территорий, организацией услуг по перевозке населения автомобильным транспортом, с участием специализированных компаний ОАО "РЖД-Трансфер" и ОАО "РЖД-Такси", проведению организационных и инженерно-технических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Администрация Сочи обязуется рассмотреть вопросы о передаче в аренду РЖД прилегающих к вокзалам земельных участков в целях реализации проектов по обустройству, обеспечить организацию разработки проектов планировки прилегающих к вокзалам территорий, градостроительных планов земельных участков.

При создании ТПУ администрация будет содействовать компании в организации технических процессов взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, в предоставлении земельных участков для размещения перронов прибытия и отправления автобусов регулярных маршрутов и мест для стоянок легковых автомобилей.

РЖД со своей стороны обязуются обеспечить разработку и реализацию проектов реконструкции, определить границы земельных участков, предоставляемых на правах аренды для реализации данных проектов.

ОАО "Российские железные дороги" создано 1 октября 2003 года на базе Министерства путей сообщения. 100% акций компании, владеющей

железнодорожной сетью протяженностью 85.5 тыс. км, принадлежат государству.

По данным ИПС "ДатаКапитал", чистая прибыль РЖД за I квартал 2011 года сократилась на 22% до 29.57 млрд руб. с 38.239 млрд руб. в предыдущем периоде. Выручка увеличилась на 15.2% до 322.953 млрд руб. с 280.381 млрд руб. Прибыль до налогообложения снизилась на 10% до 45.164 млрд руб. с 50.253 млрд руб. Валовая прибыль выросла в 1.5 раза до 45.968 млрд руб. с 29.348 млрд руб.

Чистая прибыль РЖД по МСФО за I полугодие 2010 года выросла в 5 раз до 110.49 млрд руб.

AK&M

РЖД и испанская ADIF договорились о совместной реализации программы "Вокзалы-Побратимы"

01.06.2011

ОАО "Российские железные и Администрация железнодорожной инфраструктуры Испании (ADIF) в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" подписали соглашение о намерении установления партнёрских отношений в форме побратимства железнодорожных вокзалов. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Соглашение подписано начальником Дирекции железнодорожных вокзалов (филиал РЖД) Сергеем Абрамовым и начальником Дирекции железнодорожных пассажирских вокзалов ADIF Карлосом Вентурой Сориано.

В документе отмечено, что стороны, желая более эффективно использовать экономический, научно-технический и культурный потенциалы, а также исходя из намерений развивать более плодотворное, взаимовыгодное и разностороннее сотрудничество договорились о совместной реализации программы "Вокзалы - Побратимы".

Специалисты вокзалов-побратимов будут делиться опытом и информацией в областях управления, коммерческой эксплуатации, интермодальности с другими видами транспорта, информирования пассажиров, охраны окружающей среды, общественной безопасности, применения современных технологий, выработки градостроительных, дизайнерских и архитектурных решений, отметил С.Абрамов.

Стороны в рамках своей компетенции будут также способствовать проведению совместных акций и взаимовыгодных проектов на одном или нескольких железнодорожных вокзалах-побратимах.

Побратимство пар железнодорожных вокзалов будет оформлено специальными соглашениями о сотрудничестве, подписание которых руководителями вокзальных комплексов состоится в течение ближайших двух месяцев. Первыми вокзалами-побратимами станут от РЖД - Москва-Киевский, от ADIF - Мадрид-Аточа. После подписания соглашений начальники вокзалов обменяются памятными досками для установления их на фасадах зданий.

AK&M

РЖД и группа "Синара" подписали соглашение о поставке тепловозов

01.06.2011

ОАО "Российские железные дороги" и ЗАО "Группа Синара" в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" подписали соглашение о производстве и поставке магистральных двухсекционных тепловозов с шириной колеи 1067 мм для эксплуатации на железных дорогах Сахалина. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Свои подписи под документом поставили президент РЖД Владимир Якунин и президент группы "Синара" Дмитрий Пумпянский.

В соглашении содержится принципиальная договоренность о поставке до 2015 года 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М. Производство новых магистральных тепловозов будет организовано на ОАО "Людиновский тепловозостроительный завод".

Цена нового тепловоза ТГ16М будет определена на основании расчетов стоимости жизненного цикла согласно сложившейся международной практике. Таким образом, будет создан реальный финансовый механизм возмещения инвестиционных средств, затраченных на разработку новой подвижной техники.

Реализация проекта по производству локомотивов ТГ16М обеспечит замену устаревшего парка тепловозов на острове Сахалин, средний возраст эксплуатации которых уже составляет около 40 лет, что превышает установленный срок их службы.

В рамках соглашения также предусмотрен план организации технического обслуживания ТГ16М и подготовки работников РЖД к эксплуатации тепловозов с использованием обучающих программ и тренажерных комплексов.

AK&M

РЖД и Трансмашхолдинг подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов 2ЭС5 01.06.2011

ОАО "Российские железные дороги" и ЗАО "Трансмашхолдинг" в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Свои подписи под документом поставили президент РЖД Владимир Якунин и председатель Совета директоров ТМХ Андрей Бокарев.

В период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5, которые будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

Электровоз 2ЭС5 разработан совместным инжиниринговым центром Трансмашхолдинга и Alstom Transport - компании "ТРТранс" (филиал, расположенный в Новочеркасске Ростовской области). Работы по его созданию ведутся в рамках меморандума, подписанного РЖД, ТМХ и французской компанией Alstom Transport 21 сентября 2010 года в Берлине на выставке Innotrans. Это второй локомотив 5 поколения, разработанный в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорная система управления и диагностики.

Большое внимание в конструкции электровоза уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить

энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электровоза закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

ОАО "Российские железные дороги" создано 1 октября 2003 года на базе Министерства путей сообщения. 100% акций компании, владеющей железнодорожной сетью протяженностью 85.5 тыс. км, принадлежат государству.

По данным ИПС "ДатаКапитал", чистая прибыль РЖД за I квартал 2011 года сократилась на 22% до 29.57 млрд руб. с 38.239 млрд руб. в предыдущем периоде. Выручка увеличилась на 15.2% до 322.953 млрд руб. с 280.381 млрд руб. Прибыль до налогообложения снизилась на 10% до 45.164 млрд руб. с 50.253 млрд руб. Валовая прибыль выросла в 1.5 раза до 45.968 млрд руб. с 29.348 млрд руб.

Чистая прибыль РЖД по МСФО за I полугодие 2010 года выросла в 5 раз до 110.49 млрд руб.

ЗАО "Трансмашхолдинг" объединяет предприятия транспортного машиностроения, разрабатывающие и выпускающие электровозы, тепловозы, пассажирские и грузовые вагоны, тепловозные и судовые дизели, вагоны метро, электро- и дизель-поезда, вагонное литье, компоненты и оборудование для железнодорожного подвижного состава.

По данным ИПС "ДатаКапитал", чистая прибыль ТМХ по РСБУ за I квартал 2011 года увеличилась в 1.9 раза до 492.826 млн руб. с 255.525 млн руб. за январь-март 2010 года. Выручка увеличилась в 1.55 раза до 14.736 млрд руб. с 9.51 млрд руб., валовая прибыль - в 1.8 раза до 992.762 млн руб. с 566.093 млн руб., прибыль до налогообложения - в 1.92 раза до 616.286 млн руб. с 321.271 млн руб.

AK&M

РЖД, Siemens AG и "Синара" подписали соглашение о производстве в России поездов "Ласточка"

01.06.2011

ОАО "Российские железные дороги", компания Siemens AG и ЗАО "Группа Синара" в рамках VI Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" подписали соглашение об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов "Ласточка" (серия Desiro Rus), локализации их производства и основных технических характеристиках. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Документ подписали президент РЖД Владимир Якунин, исполнительный директор подразделения "Мобильность", вице-президент Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн, президент группы "Синара" Дмитрий Пумпянский.

Согласно подписанному документу производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы". При этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%, то есть поезда практически полностью будут производиться в России.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (5 вагонов) в размере 8.6 млн евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим контрактам РЖД и компанией Siemens AG. Прочие условия договора поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров.

Партнеры также создадут специализированный Инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который

позволит РЖД или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкции и комплектацию локализованных электропоездов.

Электропоезда серии Desiro Rus будут эксплуатироваться на сети железных дорог России на пригородных и мультимодальных маршрутах.

Напомним, что "Сименс АГ" также поставит РЖД 54 электропоезда "Ласточка". Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 года, контракт на поставку еще 16 электропоездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 года.

В 2014 году электропоезда "Ласточка" будут обеспечивать транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи.

Электропоезд "Ласточка" на платформе Desiro RUS разработан компанией "Сименс АГ" на основании технических требований, утвержденных РЖД.

Поезд предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах РФ, оборудованных высокими и низкими платформами. Максимальная эксплуатационная скорость электропоездов составит 160 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 5 вагонов.

Эксплуатация поезда возможна при температуре окружающей среды от +40 °С до -40 °С без ограничений, с учетом условий морского климата. Предельные рабочие температуры составляют от +50 °С до -55 °С. При производстве будут применяться специальные, пригодные для эксплуатации в данных температурных диапазонах, материалы.

При разработке было учтено, что эксплуатация поездов будет проходить в различных климатических зонах, поэтому конструкционные особенности поездов исключают скапливание льда, снега и конденсата в различных частях подвижного состава.

Нормативные требования по электромагнитной совместимости в России по сравнению с европейскими требованиями намного жестче. В связи с этим при производстве будут приняты многочисленные меры по снижению электромагнитного излучения: установка фильтров ЭМС, экранирование и т.д.

При проектировании были учтены требования российских норм к сопротивлению кузова, сцепке и ударной нагрузке.

На поезде будет установлена система видеонаблюдения как внутри пассажирских салонов, так и снаружи поезда для контроля пассажирского салона и процесса посадки и высадки пассажиров.

Группа "Синара" - диверсифицированная компания, объединяющая предприятия различной отраслевой направленности. Приоритетными бизнес-направлениями являются транспортное машиностроение, финансовые услуги, девелопмент. Центральный офис группы расположен в Екатеринбурге.

Siemens AG (Берлин и Мюнхен) - мировой лидер в области электроники и электротехники. Концерн действует в таких областях, как индустрия и энергетика, а также в сфере здравоохранения. Около 430 тыс. сотрудников разрабатывают и производят продукцию, проектируют и создают системы и оборудование, предлагают индивидуальные решения для конкретных заказчиков.

В России концерн работает по всем традиционным направлениям своей деятельности во всех семи федеральных округах и является одним из ведущих поставщиков продукции, услуг и комплексных решений для модернизации ключевых отраслей российской экономики и инфраструктуры. Объем заказов Siemens в России в 2008 финансовом году превысил 2.2 млрд евро, а оборот составил около 1.2 млрд евро.

Трансгарант потратит до \$100 млн на покупку железнодорожного оператора этим летом**01.06.2011**

Сочи. 1 июня. ИНТЕРФАКС - Компания "Трансгарант", входящий в транспортную группу FESCO, потратит до \$100 млн на покупку железнодорожного оператора этим летом, сообщил журналистам генеральный директор "Трансгаранта" Алексей Гром в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи в среду.

"(Потратим - ИФ) не более \$100 млн, далеко не больше", - сказал он, говоря о сумме сделки.

По его словам, в парке приобретаемого оператора находятся 1,5 тыс. вагонов разных типов.

Как ранее сообщил "Интерфаксу" источник в FESCO, компания планирует объявить о сделке в июне-июле.

Ранее председатель совета директоров управляющей компании "Транспортная группа FESCO" Кирилл Рубинский сообщил "Интерфаксу", что в числе потенциальных объектов для инвестиций компания видит кэптивные компании, которые принадлежат крупным производителям сырья, в том числе клиентам FESCO.

Как сообщалось, "Трансгарант" рассматривает в этом году покупку около 2 тыс. вагонов, преимущественно полувагонов и планирует инвестпрограмму на уровне \$145 млн.

"Трансгарант" предоставляет услуги по перевозке железнодорожным транспортом грузов промышленного назначения. 76,2% уставного капитала принадлежит ОАО "Дальневосточное морское пароходство" (материнская компания FESCO). В парке компании - 15,9 тыс. вагонов (85% - собственные), 5 магистральных и 2 маневровых тепловоза. Объем перевозок в 2010 г. составил 24,6 млн тонн, грузооборот - 35,3 млрд тонно-километров.

В состав группы "Трансгарант" входят компании "Трансгарант-Украина", "Трансгарант-Восток", SIA Tektrans (Рига) и складской комплекс "Стройоптторг" (Хабаровск). Филиалы и представительства расположены в 26 городах РФ, СНГ и Балтии.

ИНТЕРФАКС**FESCO планирует выпустить облигации на сумму от \$100 млн****01.06.2011**

1 июня. IFX-NEWS - Транспортная группа FESCO рассматривает возможность выпуска рублевых облигаций на сумму от \$100 млн, сообщил журналистам президент группы Сергей Генералов в среду в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

"Выпускать облигации собираемся. Наверное, с рублей начнем, объемом от \$100 млн", - сказал он.

В то же время, говоря о возможности задействовать другие инструменты заимствования средств, С.Генералов не исключил проведения SPO компании. Но в то же время он отметил, что эти намерения будут зависеть "от успехов в реализации стратегии компании", в том числе от покупки доли в ОАО "Трансконтейнер".

Чистый долг компании на конец первого квартала был отрицательным, свободные средства составляли около \$500 млн. Также группа располагает кредитной линией от Европейского банка реконструкции и развития на \$100

млн. До сентября этого года FESCO может разместить допэмиссию на 690,6 млн рублей - Федеральная служба по финансовым рынкам одобрила выпуск еще в 2010 году.

Ранее представители компании заявляли, что приоритетом FESCO является дальнейшая консолидация акций ОАО "Трансконтейнер" (сейчас группе принадлежат 12,5%). Также она планирует выкупить 50% акций ОАО "Владивостокский морской торговый порт" (ВМТП) у менеджмента порта, но не может договориться с ним о цене. Как сообщалось, FESCO присматривается к покупке еще одного железнодорожного оператора, однако не уточняет, что это за компания.

Группа планирует направить на капзатраты в 2011 году около \$300 млн, которые будут использованы для покупки вагонов-зерновозов и 4 судов для "Дальневосточного морского пароходства". Также компания рассматривает возможность строительства контейнерного терминала в Московской области пропускной способностью 300 тыс. 20-футовых контейнеров в год и увеличить мощности морского терминала во Владивостоке.

FESCO в 2010 году получила \$455,9 млн чистой прибыли по МСФО против убытка в \$217 млн годом ранее, выручка группы составила \$800 млн, EBITDA - \$173 млн.

Транспортная группа FESCO - интермодальный оператор, объединяющий возможности морского, железнодорожного, автомобильного транспорта и стивидорного обслуживания в собственных терминалах в портах России и СНГ. Флот группы состоит из 54 судов общим дедвейтом около 1,3 млн тонн.

В группу FESCO входят ОАО "Дальневосточное морское пароходство", ООО "Фирма "Трансгарант"; ООО "Русская Тройка", созданное на паритетных началах с ОАО "Российские железные дороги", FESCO ESF Ltd - фидерный контейнерный перевозчик на Балтике; "Дальрефтранс"; ОАО "Владивостокский морской торговый порт"; "Владивостокский контейнерный терминал"; "Феско интегрированный транспорт". Также группе принадлежат 12,5% ОАО "Трансконтейнер".

ИНТЕРФАКС

Globaltrans допускает возможность SPO для покупки 75% ПГК

01.06.2011

Сочи. 1 июня. ИНТЕРФАКС - Группа Globaltrans допускает возможность проведения SPO под покупку 75% минус 2 акции ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК), продаваемых ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), сообщил журналистам в среду генеральный директор Globaltrans Сергей Мальцев в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

"Пока у нас планов SPO нет, но если мы покупаем (контрольный пакет - ИФ) ПГК, то на нас повисает очень большой долг, и, естественно, мы проведем дополнительный выпуск акций и часть займа возместим", - сказал он.

"Мы можем после приобретения этого актива провести дополнительную эмиссию на \$1-1,2 млрд и моментально возместить треть затраченных денег", - уточнил топ-менеджер возможную схему финансирования сделки.

При этом С.Мальцев отметил, что компания считает приемлемой для себя стоимость пакета оператора на уровне \$6 млрд (начальную цену пакета совет директоров РЖД утвердил в размере 115,5 млрд рублей, составляет около \$4,1 млрд по текущему курсу).

"У нас в районе \$1,5-1,7 млрд может сам Globaltrans поднять. У него очень большой cash flow, и, в принципе, стоимость довольно серьезная", - заявил С.Мальцев.

Говоря о возможном заемном финансировании, он сказал, что соответствующие переговоры ведутся с госбанками, в частности, с ВЭБом, ВТБ и Сбербанком.

При этом топ-менеджер подчеркнул, что, по его информации, продажа именно 75% минус 2 акции ПГК согласована всеми ведомствами и, скорее всего, будет утверждена.

Ранее в кулуарах форума источник, знакомый с деятельностью ПГК, сообщал журналистам, что рассматривается возможность продажи 100% оператора.

По словам двух источников "Интерфакса" на рынке железнодорожных перевозок, директива правительства по продаже 75% минус 2 акции ПГК будет утверждена в конце июня - начале июля. По словам одного из собеседников агентства, теоретически ее может успеть рассмотреть на заседании 27 июня совет директоров РЖД. В дальнейшем совет должен окончательно утвердить параметры приватизации пакета, и ориентировочно его продажа состоится в последней декаде августа.

Как сообщалось, до конца III квартала планируется продать 75% минус 2 акции оператора стратегическому инвестору. Совет директоров РЖД утвердил сделку с оценкой пакета в 115,5 млрд рублей. К претендентам на него выставлен ряд условий: они не должны быть государственными, зарегистрированными вне РФ и должны работать безубыточно. Кроме того, претенденты должны иметь в своем парке не менее 10 тыс. собственных вагонов.

Ранее финансовый директор группы Globaltrans Александр Шенец сообщал, что компания не исключает возможности размещения рублевых облигаций во второй половине 2011 года - начале 2012 года. В то же время С.Мальцев подчеркивал, что планы заимствований будут определяться необходимостью их привлечения для инвестиций.

Кроме Globaltrans о своем интересе к ПГК заявляли "Нефтетранссервис", Владимир Лисин (владеет "Независимой транспортной компанией"), а также Геннадий Тимченко (контролирует "Трансойл").

Globaltrans специализируется на перевозках металлов, нефти, цемента и угля. 50,1% акций принадлежит Transportation Investments Holding (в равных долях контролируется топ-менеджерами "Н-Транса" Константином Николаевым, Никитой Мишиным и Андреем Филатовым), 14,45% - Envesta Investments (51% - у гендиректора Globaltrans Сергея Мальцева, 49% - у главы совета директоров Александра Елисеева). Free float составлял 35,31% от уставного капитала. Группа получила в 2010 году до \$225,9 млн чистой прибыли по МСФО. Скорректированная выручка составила \$903 млн, EBITDA - \$390,9 млн.

"Первая грузовая компания" - крупнейший в РФ оператор железнодорожных перевозок. Сейчас в собственности компании находится около 200 тыс. вагонов различных типов. В 2010 г. в вагонах оператора перевезено 302,3 млн тонн грузов.

ИНТЕРФАКС

FESCO в будущем готово купить у РЖД 25% Трансконтейнера в обмен на свои акции 01.06.2011

Сочи. 1 июня. ИНТЕРФАКС - Транспортная группа FESCO после продажи 25% плюс одна акция "Трансконтейнера", намеченной на этот год, готова купить у ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) оставшийся у перевозчика блок-пакет оператора в обмен на свои акции, сообщил журналистам в Сочи в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" президент FESCO Сергей Генералов.

"Мы ко всему готовы. Главное, чтобы РЖД были готовы", - сказал он.

При этом С.Генералов отметил, что приветствует все идеи покупки активов в безденежной форме.

В то же время источник "Интерфакса" в FESCO отметил, что конкретные намерения будут зависеть от текущей ситуации с консолидацией пакета акций "Трансконтейнера".

Сейчас у FESCO 12,5% акций "Трансконтейнера", которые компания приобрела в ходе IPO оператора.

Совет директоров РЖД в апреле утвердил продажу 25% + 1 акции своей "дочки" с оценкой пакета в 10,7 млрд рублей, документы ушли на рассмотрение в правительство. Вице-президент перевозчика Валерий Решетников сообщал, что его компания рассчитывает продать этот пакет уже к осени.

Ранее С.Генералов заявлял, что FESCO не будет прибегать к банковскому финансированию и найдет собственные средства на покупку "Трансконтейнера". "У нас отрицательный чистый долг, а соотношение свободных денежных средств к общей задолженности остается примерно на уровне начала года (\$500 млн свободных и около \$400 млн задолженности - ИФ)", - сказал он.

FESCO уже заявляло, что нацелено на приобретение контрольного пакета "Трансконтейнера", и подтверждало намерения участвовать в аукционе по продаже 25% акций оператора.

Чистая прибыль группы "Трансконтейнера" по МСФО в 2010 году составила 935 млн рублей при выручке в 22,8 млрд рублей. FESCO в 2010 году получило \$455,9 млн чистой прибыли по МСФО против убытка в \$217 млн годом ранее, выручка группы составила \$800 млн, EBITDA - \$173 млн.

ИНТЕРФАКС

"Русагротранс" и "Казтемиртранс" будут совместно управлять 10 тыс. зерновозов

01.06.2011

Москва. 1 июня. ИНТЕРФАКС - ЗАО "Русагротранс" и АО "Казтемиртранс" объединят вагонные парки и будут совместно управлять около 10 тыс. вагонов-зерновозов.

Соответствующее соглашение стороны подписали в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Объем перевозок СП составит 8,9 млн тонн, говорится в сообщении российской компании. По прогнозам, капитализации проекта превысит \$90 млн.

"Ключевой предпосылкой создания совместного предприятия является организация Таможенного союза Российской Федерации, Казахстана и Беларуси, который значительно упрощает процедуру перемещения товарных партий, в том числе зерновых грузов. Возможность консолидации вагонных парков стран-участниц Таможенного союза создаст условия для повышения эффективности транспортной логистики", - говорится в сообщении компании.

Казахстан заинтересован в создании такого СП из-за дефицита вагонного парка. Потребность в пиковый период перевозок составляет 8,7 тыс. вагонов, тогда как "Казтемиртранс" оперирует только 5,2 тыс. единиц, которые простаивают с период спада перевозок, отмечается в сообщении "Русагротранса". "В этот период вагоны-зерновозы могут быть использованы для перевозок взаимозаменяемых грузов Казахстана и России", - сообщила компания.

Уже выработаны основные принципы тарифной политики СП, которые позволят обеспечить условия для финансирования полного обновления вагонного парка предприятия в течение 10 лет.

АО "Казтемиртранс" - крупнейший оператор грузового вагонного парка Казахстана. Наряду с основной деятельностью по обеспечению материнской компании грузовым подвижным составом, "Казтемиртранс" осуществляет ремонт и модернизацию вагонов, оказывает транспортно-экспедиторские услуги, оперирует грузовым вагонным парком.

"Русагротранс" занимается железнодорожными перевозками зерновых и схожих с ними сельскохозяйственных грузов. Сейчас в парке оператора - около 25 тыс. вагонов.

ИНТЕРФАКС

Стоимость поездов Talgo, покупаемых РЖД, может составить 84-120 млн евро

01.06.2011

Сочи. 1 июня. ИНТЕРФАКС - Стоимость шести поездов испанской компании Talgo с раздвижными колесными парами, которые планирует закупить ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), будет находиться в диапазоне от 84 млн евро до 120 млн евро, сообщил журналистам в среду в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович.

На переговорах обсуждается стоимость одного поезда в диапазоне от 14 млн евро до 20 млн евро. При этом топ-менеджер уточнил, что ценовая вилка определяется позицией российского перевозчика на снижение стоимости этого подвижного состава.

ИНТЕРФАКС

РЖД и Siemens согласовали стоимость поставки 240 Desiro на уровне 2,1 млрд евро

01 июня 2011 г

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и немецкий концерн Siemens согласовали стоимость поставки 240 поездов Desiro ("Ласточка") на уровне 2,1 млрд евро, сообщил корреспондент "Интерфакса" с церемонии подписания соглашения в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Соответствующее положение записано в соглашении о производстве в России этого подвижного состава, подписанном в среду в Сочи РЖД, Siemens и ЗАО "Группа Синара" в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520".

Согласно подписанному документу, выпуск составов будет осуществляться на мощностях СП Siemens и "Синары" - ООО "Уральские локомотивы". При этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%.

Старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович по окончании церемонии подчеркнул, что стоимость поездов на 20% меньше, чем 54 составов, которые будут поставляться РЖД для Олимпиады 2014 года. Прочие условия договора будут окончательно согласованы в рамках последующих переговоров, отмечает компания.

Партнеры также создадут специализированный инжиниринговый центр для разработки и модернизации подвижного состава, который позволит РЖД и другим перевозчикам заказывать электропоезда с изменениями базовой конструкции и комплектации.

Электропоезда серии будут эксплуатироваться на железных дорогах РФ пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

ИНТЕРФАКС

Реконструкция железнодорожной линии между Россией и Абхазией завершена - Якунин

01.06.11

Сочи. 1 июня. ИНТЕРФАКС-ЮГ - ОАО "Российские железные дороги" завершило реконструкцию путей на перегоне Веселое (Россия) - Сухум (Абхазия), сообщил глава ОАО "РЖД" Владимир Якунин на бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи в среду.

По информации пресс-службы РЖД, в рамках межправительственных соглашений между РФ и Абхазией ОАО "РЖД" и унитарное предприятие "Абхазская железная дорога" реализовали проект по капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры на участке Веселое - Сухум.

В ходе работ, которые начались в феврале, было отремонтировано свыше 130 км пути и более 160 комплектов стрелочных переводов. В Абхазию из России были отправлены 600 единиц специализированного подвижного состава, в том числе укладочные краны, машины по очистке щебня, выправочная и отделочная техника, техника для производства земляных работ и другое.

"Это та дорога, по которой планируется запустить электрички между Адлером и Сухумом", - сообщил "Интерфаксу" представитель ОАО "РЖД" Дмитрий Перцев. При этом он затруднился ответить на вопрос о том, когда будет открыто железнодорожное сообщение между Россией и Абхазией.

ИНТЕРФАКС

РЖД в 2011 году планирует продать 75% акций Первой нерудной компании

02.06.11

Сочи. 2 июня. ИНТЕРФАКС - ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) в 2011 году может продать 75% акций своей "дочки" - "Первой нерудной компании" (ПНК), сообщил журналистам в четверг в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи старший вице-президент РЖД Валерий Решетников.

Он уточнил, что приватизация пакета, скорее всего, пройдет в форме аукциона.

"Первая нерудная компания" создана в 2008 г. на базе имущества РЖД. Холдинг объединяет 18 щебеночных заводов, занимающихся добычей и переработкой нерудных полезных ископаемых. РЖД принадлежит 100% минус 1 акция компании. Компания поставляет перевозчику и его "дочкам" 61,8% продукции.

Инвестиционная программа ПНК, рассчитанная на 10 лет, превышает 5,5 млрд рублей. Также в ней предусматривается возможность строительства новых заводов стоимостью 5 млрд рублей, отмечается на официальном сайте компании.

Руководителем ПНК является экс - вице-президент по международным связям и внешнеэкономической деятельности РЖД Автандил Горгиладзе.

Международный форум "Стратегическое партнерство 1520" откроется в Сочи

01.06.2011

МОСКВА, 1 июн - РИА Новости. Шестой Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" открывается в среду в Сочи.

"Форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи - традиционная дискуссионная площадка для лидеров железнодорожного бизнеса евроазиатского пространства. В фокусе предстоящего форума - стратегическое

сотрудничество транспортных систем 1520 и 1435", - сообщили в пресс-службе ОАО "РЖД"

На форуме будут рассмотрены актуальные вопросы развития евроазиатского железнодорожного бизнеса: привлечение инвестиций, создание эффективной системы корпоративного управления, роль кадровых ресурсов, приоритеты развития высокоскоростного сообщения, модернизация существующей сети вокзалов и другие.

Мероприятие ежегодно собирает более тысячи делегатов, среди которых - руководители национальных железнодорожных компаний, частные железнодорожные операторы, грузовладельцы, производители техники и технологий для железной дороги, представители органов государственной власти, международных организаций, финансовых институтов России, европейских и других стран.

В рамках форума проходят пленарное заседание, дискуссии, сессии, пресс-конференции. По традиции в Сочи подписываются крупные соглашения. В прошлом году был подписан контракт на поставку РЖД 221 грузового электровоза 2ЭС10 разработки немецкого концерна Siemens и ЗАО "Группа "Синара" на 42 миллиарда рублей, 200 пассажирских электровозов ЭП20 совместной разработки ЗАО "Трансмашхолдинг" и французской компании Alstom на сумму 1 миллиард евро.

Тогда же РЖД, Siemens AG и "Аэроэкспресс" договорились о производстве электропоездов на платформе Desiro ("Ласточки") в РФ; РЖД, ЗАО "Русагротранс" и Абхазия - о строительстве перегрузочного комплекса по перевалке зерна; РЖД и испанская Talgo - о проработке проекта по испанской системе с автоматическим изменением ширины колесной пары с российского (1520 миллиметров) на европейский (1435 миллиметров) стандарт.

РИА НОВОСТИ

"Синара" поставит РЖД 40 тепловозов с шириной колеи 1067 мм для Сахалина

01.06.2011

СОЧИ, 1 июн - РИА Новости. ЗАО "Группа Синара" до 2015 года поставит ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) 40 магистральных двухсекционных тепловозов ТГ16М с шириной колеи 1067 миллиметров для эксплуатации на железных дорогах Сахалина. Соглашение о производстве и поставке тепловозов компании подписали в среду в Сочи в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"В соглашении содержится принципиальная договоренность о поставке 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М до 2015 года. Производство новых магистральных тепловозов будет организовано на ОАО "Людиновский тепловозостроительный завод", - говорится в сообщении РЖД.

Реализация проекта по производству локомотивов ТГ16М обеспечит замену устаревшего парка тепловозов на Сахалине. Сейчас их средний возраст которых уже составляет около 40 лет, что выше установленного срока службы.

Цена тепловоза ТГ16М, добавили в РЖД, будет определена на основании расчетов стоимости жизненного цикла, согласно сложившейся международной практике. Таким образом, будет создан реальный финансовый механизм возмещения инвестиций, затраченных на разработку нового подвижного состава.

В рамках соглашения предусмотрена разработка концепции организации технического обслуживания ТГ16М, а также подготовки работников РЖД к эксплуатации тепловозов с использованием обучающих программ и тренажерных комплексов.

РИА НОВОСТИ**"ТрансКонтейнер" и DB Schenker Rail создадут СП по логистике в Калужской области****01.06.2011**

МОСКВА, 1 июн - РИА Новости. Ведущий железнодорожный контейнерный оператор России ОАО "ТрансКонтейнер" и немецкая компания DB Schenker Rail подписали соглашение о создании совместного предприятия (СП) для оказания услуг по логистике поставщикам автокомплектующих и производителям автомобилей в Калужской области, сообщила пресс-служба российской компании.

Документ подписан в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

"Документ регламентирует действия сторон по проработке вопросов создания предприятия по предоставлению логистических услуг для удовлетворения спроса растущего числа поставщиков комплектующих и производителей автомобилей в Калужской области", - говорится в сообщении.

ОАО "ТрансКонтейнер" создано в марте 2006 года как дочернее общество ОАО "РЖД" и является ведущим железнодорожным контейнерным оператором в РФ. Компания эксплуатирует около 25,5 тысячи платформ, собственную сеть железнодорожных терминалов на 46 железнодорожных станциях в России - от Санкт-Петербурга до Владивостока - и управляет одним терминалом в Словакии. "ТрансКонтейнер" в 2010 году увеличил перевозки на 9,5% по сравнению с предыдущим годом - до 1,202 миллиона TEU. В настоящее время крупнейшими акционерами оператора являются: РЖД (50% плюс одна акция), группа FESCO (12,5%), ЕБРР (около 9%), доверительный управляющий резервами НПФ "Благосостояние" (5,2%).

РИА НОВОСТИ**РЖД займутся реконструкцией вокзалов в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте****01.06.2011**

СОЧИ, 1 июн - РИА Новости. ОАО "Российские железные дороги" и администрация города Сочи заключили соглашение о сотрудничестве в области реализации проектов по реконструкции железнодорожных вокзалов Сочи, Лазаревском, Лоо и Хоста.

Документ в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520" в Сочи подписали начальник дирекции железнодорожных вокзалов-филиала РЖД Сергей Абрамов и глава города Анатолий Пахомов.

Соглашение предусматривает создание транспортных пересадочных узлов (ТПУ) на базе вокзалов, с обустройством прилегающих территорий, организацией услуг по перевозке населения автотранспортом, с участием специализированных компаний ОАО "РЖД-Трансфер" и ОАО "РЖД-Такси", проведению организационных и инженерно-технических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

В свою очередь, администрация Сочи обязуется рассмотреть вопросы о передаче в аренду РЖД прилегающих к вокзалам земельных участков в целях реализации проектов по обустройству, обеспечить организацию разработки проектов планировки прилегающих к вокзалам территорий, градостроительных планов земельных участков.

При создании ТПУ администрация будет содействовать компании в организации технологических процессов взаимодействия автомобильного и

железнодорожного транспорта, в предоставлении земельных участков для размещения перронов прибытия и отправления автобусов регулярных маршрутов и мест для стоянок легковых автомобилей.

РЖД со своей стороны обязуется обеспечить разработку и реализацию проектов реконструкции, определить границы земельных участков, предоставляемых на правах аренды для реализации данных проектов.

РИА НОВОСТИ

Путин: нужно ускорить ввод новых объектов скоростных железных дорог

03.06.2011

СОЧИ, 3 июн - РИА Новости. Необходимо ускорить ввод новых объектов скоростных железных дорог и предусмотреть дополнительные маршруты, заявил премьер-министр РФ Владимир Путин в пятницу на Международном железнодорожном форуме в Сочи.

Он напомнил, что сейчас высокоскоростное железнодорожное сообщение уже действует на направлениях Москва-Санкт-Петербург, Москва-Нижний Новгород, Санкт-Петербург-Хельсинки.

"Думаем над тем, чтобы ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты", - сказал премьер.

При этом он пояснил, что когда речь идет о скоростном движении, "это не самое скоростное движение, которое есть в мире, но гораздо быстрее чем то, которое существует сейчас".

Путин также напомнил, что скоростное сообщение свяжет Москву и столицу Олимпиады-2014 года - Сочи.

"Время в пути сократится практически вдвое", - сказал Путин.

Всего к Олимпиаде город получит дополнительно свыше 200 километров новых железнодорожных путей, десятки современных объектов профильной инфраструктуры.

РИА НОВОСТИ

Путин встретится с участниками "Стратегического партнерства 1520"

03.06.11

МОСКВА, 3 июн - РИА Новости. Председатель правительства РФ Владимир Путин 3 июня в рамках рабочей поездки в Южный федеральный округ проведет встречу с участниками шестого Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520", сообщает пресс-служба кабинета министров.

На встрече в Сочи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе, в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечение в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также вопросы интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 миллиметров (в отличие от "европейской" колеи 1435 миллиметров, применяемой также в Северной Америке и Китае).

В ходе нынешнего форума, проходившего в Сочи в период с 31 мая по 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных

транспортных коридоров посредством интеграции "пространств 1520 и 1435", а также приоритетные направления сотрудничества - машиностроение, транспортный сервис и система управления. Кроме того, были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечения безопасности движения, повышения экологичности.

В пятницу Путин прибудет также в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 году, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля (сырье для производства цемента) конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 года на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель, а в мае 2010 года Большой Новороссийский тоннель закрыли на реконструкцию. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый - повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1,628 тысячи метров.

Глава правительства также проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - в частности, по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 миллионов тонн грузов ежегодно.

Интерактивные видеоконференции планируется провести и с Забайкальской железной дорогой - в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская - Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем "Забайкальск".

РИА НОВОСТИ

В Сочи о транспорте

06.06.2011

Участники форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи на этой неделе обсуждают развитие железнодорожного транспорта в России. В пятницу в мероприятии принял участие премьер-министр Владимир Путин, заявивший о необходимости ускорить ввод объектов скоростных железных дорог. По его словам, модернизацию железнодорожной инфраструктуры РФ будет увязывать с интеграцией в рамках ТС и ЕЭП.

Глава правительства заверил, что тарифы РЖД будут отражать баланс между нуждами отрасли и экономики в целом. Ранее глава Минтранса Игорь Левитин утверждал, что снижение тарифов на грузоперевозки в 2012 году почти с 12% до 5-6% заставит РЖД искать источники, из которых можно компенсировать 45-46 миллиардов рублей. Глава РЖД Владимир Якунин предложил дотировать тарифы на грузоперевозки для среднего и малого бизнеса.

Также он предлагает отказаться от госрегулирования тарифов на транзитные ж/д перевозки и создать международного оператора транзитных перевозок.

В рамках форума РЖД объявила о намерении доразместить евробонды на 200-300 миллионов фунтов стерлингов до конца августа. Основной выпуск еврооблигаций компания разместила в марте. Средства нужны, в том числе, на

обновление подвижного состава - РЖД закупит 1,2 тысячи вагонов электропоездов Desiro, получивших в России название "Ласточка", на сумму более 2 миллиардов евро.

Крупнейший российский частный железнодорожный оператор Globaltrans в рамках сделки по покупке у РЖД 75% минус две акции Первой грузовой компании (ПГК) может привлечь кредиты у ВЭБа, Сбербанк и ВТБ на общую сумму 1,7 миллиарда долларов. Стартовая цена ПГК, по независимой оценке, - 115,5 миллиарда рублей. В случае сделки Globaltrans рассматривает возможность проведения допэмиссии на 1,2 миллиарда долларов, чтобы сразу же возместить треть затраченных денег.

**ПРАЙМ-ТАСС**

"ТрансКонтейнер" создает логистическое СП с DB Schenker Rail Automotive для поставки автокомплектующих в Калужскую область
01.06.2011

МОСКВА, 1 июня. /ПРАЙМ-ТАСС/. ОАО "ТрансКонтейнер" (TRKN01) и DB Schenker Rail Automotive GmbH подписали соглашение по созданию СП для оказания услуг по логистике поставщикам автомобильных комплектующих и производителям автомобилей в Калужской области, говорится в сообщении российской компании.

Соглашение подписано на форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Документ регламентирует действия сторон по проработке вопросов создания предприятия по предоставлению логистических услуг для удовлетворения спроса растущего числа поставщиков комплектующих и производителей автомобилей в Калужской области.

Кроме того, на форуме "ТрансКонтейнер" подписал соглашение о совместном сотрудничестве по развитию комплексного логистического обслуживания в сфере грузовых перевозок на базе АО "Кедентранссервис".

Документ детализирует договоренности между компаниями по совместному развитию бизнеса АО "Кедентранссервис", крупнейшего оператора сети железнодорожных терминалов в Республике Казахстан; устанавливает порядок и способ создания сторонами условий, необходимых для динамичного развития совместного проекта.

ОАО "ТрансКонтейнер" – крупнейшая российская компания, работающая в сфере интермодальных контейнерных перевозок. Начала деятельность 1 июля 2006 г. Основными акционерами являются РЖД (RZHD03) /50 проц плюс 2 акции/, ЕБРР /9,25 проц/, FESCO /12,5 проц/, ОАО "Транскредитбанк" (TCBN) и НПФ "Благосостояние" /11,63 проц/. 16,6 проц бумаг находятся в свободном обращении.

ПРАЙМ-ТАСС**РЖД и Трансмашхолдинг подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов 2ЭС5**
01.06.2011

Москва, 01 июня 2011 г. ЗАО "Трансмашхолдинг" и ОАО "Российские железные дороги" заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5. Об этом сообщили в Департаменте по связям с общественностью холдинга.

Контракт подписан президентом ОАО "РЖД" Владимиром Якуниным и председателем совета директоров "Трансмашхолдинг" Андреем Бокаревым в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи. В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5.

Работы по созданию этого электровоза ведутся в рамках меморандума, подписанного ЗАО "Трансмашхолдинг", французской компанией Alstom Transport и ОАО "Российские железные дороги" 21 сентября 2010 года в Берлине, на выставке Innotrans.

Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport – компании "РТТранс". Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства /после двухсистемного пассажирского ЭП20/.

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорную систему управления и диагностики. Контракт предусматривает, что элементы электровоза, разработанные во Франции, должны быть локализованы на российской элементной базе, их производство будет развернуто на отечественных предприятиях.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электровоза закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

Большое внимание в конструкции электровоза уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях.

Электровозы будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

ПРАЙМ-ТАСС

ОАО "Российские железные дороги" и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение о поставке тепловозов 01.06.2011

Сегодня в Сочи в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги" и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение о производстве и поставке магистральных двухсекционных тепловозов с шириной колеи 1067 мм для эксплуатации на железных дорогах о. Сахалин.

Свои подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин и президент ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский.

В соглашении содержится принципиальная договоренность о поставке 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М до 2015 года. Производство новых магистральных тепловозов будет организовано на ОАО "Людиновский тепловозостроительный завод".

Цена нового тепловоза ТГ16М будет определена на основании расчетов стоимости жизненного цикла, согласно сложившейся международной практике. Таким образом, будет создан реальный финансовый механизм возмещения инвестиционных средств, затраченных на разработку новой подвижной техники.

Реализация проекта по производству локомотивов ТГ16М обеспечит замену устаревшего парка тепловозов на острове Сахалин, средний возраст эксплуатации которых уже составляет около 40 лет, что превышает установленный срок их службы.

В рамках соглашения предусмотрена разработка концепции организации технического обслуживания ТГ16М, а также подготовки работников ОАО "РЖД" к эксплуатации тепловозов с использованием обучающих программ и тренажерных комплексов.

ПРАЙМ-ТАСС

ОАО "РЖД", компания Siemens AG и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение о производстве в России поездов "Ласточка"

01.06.2011

Сегодня в Сочи в рамках VI Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги", компания Siemens AG и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов "Ласточка" (серия "Desiro Rus"), локализации их производства и основных технических характеристиках.

Документ подписали президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, исполнительный директор подразделения "Мобильность", вице-президент Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн, президент ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский.

Согласно подписанному документу производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы". При этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%, то есть поезда практически полностью будут производиться в России.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (5 вагонов) в размере 8,6 млн. евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим контрактам ОАО "РЖД" и компанией Siemens AG. Прочие условия договора поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров.

Партнеры также создадут специализированный Инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит ОАО "РЖД" или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкции и комплектацию локализованных электропоездов.

Электропоезда серии "Desiro Rus" будут эксплуатироваться на сети железных дорог России пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

Напомним, что "Сименс АГ" также поставит ОАО "РЖД" 54 электропоезда "Ласточка". Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 г., контракт на поставку еще 16 электропоездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 г.

В 2014 году электропоезда "Ласточка" будут обеспечивать транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в г. Сочи.

Электропоезд "Ласточка" на платформе Desiro RUS разработан компанией "Сименс АГ" на основании технических требований, утвержденных ОАО "РЖД".

Поезд предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах РФ, оборудованных высокими и низкими платформами. Максимальная эксплуатационная скорость электропоездов составит 160 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 5 вагонов.

Эксплуатация поезда возможна при температуре окружающей среды от +40 °С до -40 °С без ограничений, с учетом условий морского климата. Предельные рабочие температуры составляют от +50 °С до -55 °С. При производстве будут применяться специальные, пригодные для эксплуатации в данных температурных диапазонах, материалы.

При разработке было учтено, что эксплуатация поездов будет проходить в различных климатических зонах, поэтому конструкционные особенности поездов исключают скапливание льда, снега и конденсата в различных частях подвижного состава.

Нормативные требования по электромагнитной совместимости в России по сравнению с европейскими требованиями намного жестче. В связи с этим при производстве будут приняты многочисленные меры по снижению электромагнитного излучения: установка фильтров ЭМС, экранирование и т.д.

При проектировании были учтены требования российских норм к сопротивлению кузова, сцепке и ударной нагрузке.

На поезде будет установлена система видеонаблюдения как внутри пассажирских салонов, так и снаружи поезда для контроля пассажирского салона и процесса посадки и высадки пассажиров.

ПРАЙМ-ТАСС

В.Путин сегодня в Сочи проведет встречу с участниками международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520"

03.06.11

МОСКВА, 3 июня. /ПРАЙМ-ТАСС/. Председатель правительства РФ Владимир Путин сегодня в рамках рабочей поездки в Южный федеральный округ проведет в Сочи встречу с участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". Об этом сообщает правительственная пресс-служба.

Ожидается, что в ходе встречи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки Зимней Олимпиады 2014 г в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" проводится с 2006 г. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, в Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 мм /в отличие от "европейской" колеи 1435 мм, применяемой также в Северной Америке и Китае/.

В ходе нынешнего, шестого Форума, состоявшегося в Сочи 31 мая - 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции "пространств 1520 и 1435", а также приоритетные направления сотрудничества /машиностроение, транспортный сервис, система управления/. Кроме того, были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечением безопасности движения, повышения экологичности.

В тот же день В.Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 г, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля /сырье для производства цемента/ конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 г на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае 2010 г закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый – повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1628 метров.

Затем председатель правительства проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн т в год. А также с Забайкальской железной дорогой – в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская – Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем "Забайкальск".

REGNUM
ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО**REGNUM**

Интеграция пространств 1435 и 1520 стала технологически необходимой: президент РЖД

01.06.2011

Идея возможности интеграции пространств 1435 и 1520 возникла после того как ОАО РЖД восстановило своё участие в Международном Союзе железных дорог (МСЖД). Произошло это три года назад, до этого 49 лет наши железнодорожные системы развивались независимо друг от друга. Об этом 1 июня в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" заявил президент ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин, передаёт корреспондент ИА REGNUM.

"Сейчас, когда президент РЖД является председателем исполкома членов МСЖД, я отвечаю за программы транспортных коридоров, сама тема интеграции стала не просто актуальной, она стала технологически необходимой. И сегодня впервые и в МСЖД, и в органах финансового управления в сфере транспорта ЕС серьезно говорят о необходимости развития не просто сотрудничества, а некоей интеграционной платформы с точки зрения стандартов, которые могли бы использоваться в одной и другой системе, с точки зрения подвижного состава и качества перевозки", - подчеркнул Якунин.

Отметим, что в этом году основной темой форума станет стратегия сотрудничества транспортных систем "пространства 1520" и "1435". По словам президента ОАО РЖД, тематика форума представляет особый интерес с точки зрения выстраивания на долгосрочной основе партнерских отношений между государствами Европы и Азии.

В первый день работы форума, 1 июня участники обсудят, какие именно перспективы есть у модели эффективной интеграции двух пространств и что она может дать для развития российских, европейских и азиатских железнодорожных компаний. В дискуссиях, посвященных будущему евро-азиатской транспортной системы, стратегии сотрудничества и тактике взаимодействия в рамках данного направления, примут участие представители государственных органов и железнодорожных администраций стран "пространства 1520" и "1435", а также крупнейших транспортных компаний России, стран СНГ и Балтии. Добавим, среди участников VI международного железнодорожного бизнес-форума: председатель комитета по транспорту Государственной Думы РФ Сергей Шишкарёв, президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, управляющий директор "DB International" Нико Варбановф, вице-президент "Siemens AG" Ханс-Йорг Грундманн, председатель Международного совета по железнодорожным исследованиям при Международном союзе железных дорог Борис Лapidус, генеральный директор Международного союза железных дорог Жан-Пьер Лубину, начальник Белорусской железной дороги Анатолий Сивак, президент АО "Национальная компания "Казахстан темір жолы" Аскар Мамин и другие.

REGNUM

Железнодорожный форум в Сочи посвящён двум основным аспектам 01.06.2011

Каждый год привносит свои требования и в этом году работа международного форума "Стратегическое партнерство 1520", проходящая в Сочи, посвящена двум основным аспектам. Первое - это развитие рынка грузовых перевозок, взаимодействие перевозчиков, операторов, вторая - вопросы интеграции. Об этом заявил 1 июня президент компании ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

"Уже создано единое таможенное пространство, мы работаем в интегрированном пространстве 1520, но нам необходимо встраивать отношения с новыми участниками, которые ранее были в других странах СНГ. Например, те же частные операторы. Поэтому вопросы интеграции внутри СНГ, и вопросы интеграции пространств 1520 и 1435 также являются одними из основных вопросов, которые будут рассматриваться на форуме", - пояснил Якунин.

Напомним, форум "Стратегическое партнерство 1520" стартовал сегодня, 1 июня в столице Олимпиады 2014 года и продлится до 2 июня.

REGNUM

Оптимизация и локализация производства "Ласточек" в России позволила снизить их цену для РЖД

01.06.2011

Снижение цены на электропоезда "Ласточка" в рамках второго контракта с ОАО "РЖД", подписанного сегодня, 1 июня в Сочи, стало возможно за счёт оптимизации и локализации производства в России, а также за счёт увеличения количества поставки поездов. Об этом на пресс-конференции заявил президент компании Siemens в России и Центральной Азии, вице-президент Siemens AG Дитрих Меллер, передаёт корреспондент ИА REGNUM.

Он подчеркнул, что 1200 вагонов электропоездов "Ласточка" будут поставлены в Россию в течение 6 лет. Это составит 240 5-вагонных поездов, базовая цена каждого составит 8,6 млн евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по уже существующим контрактам. До 2017 года на 80% они будут российского производства.

Siemens ведёт переговоры с РЖД не только по пассажирскому транспорту, но и по крупным сортировочным станциям (например, Усть-Луга). "Нам есть что предложить по их инфраструктуре и обслуживанию", - заявил Меллер.

Добавим, что 1 июня в Сочи компания Siemens заключила очередное соглашение с Московским государственным университетом путей сообщения (МГУПС). Документ предполагает развитие сотрудничества в сфере подготовки кадров, в том числе по энергосберегательным технологиям, энергоаудиту и высокоскоростному движению. В частности, в рамках ранее заключенных соглашений с МГУПС стажировку в Германии уже прошло около 30 российских специалистов.

Напомним, что сегодня в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги", компания Siemens AG и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение об основных условиях поставки 1200 электропоездов "Ласточка", локализации их производства и основных технических характеристиках. Как ранее сообщало ИА REGNUM, производство будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы" (Верхняя Пышма, Свердловская область).

REGNUM

Глава БЖД: Мы не можем замыкаться на таможенном пространстве

01.06.2011

Глава Белорусской железной дороги Анатолий Спивак считает, что дальнейшее развитие железнодорожных отраслей в Белоруссии и России не может замыкаться на таможенном пространстве. Его эффективность связана со всем пространством 1520. Об этом он заявил 1 июня в ходе проходящего в Сочи бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520", передает корреспондент ИА REGNUM.

По словам Спивака, в дальнейшем на первом месте будет стоять тема технических стандартов.

Президент ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин, в свою очередь, подчеркнул, что Белорусская железная дорога является последней, которая сопрягается с европейскими, что заставляет обращать внимание на вопросы единого технического контроля.

Напомним, международный форум "Стратегическое партнерство 1520" стартовал сегодня, 1 июня и завершится 2 июня. В дискуссиях, посвященных будущему евро-азиатской транспортной системы, стратегии сотрудничества и тактике взаимодействия в рамках данного направления, примут участие представители государственных органов и железнодорожных администраций стран "пространства 1520" и "1435", а также крупнейших транспортных компаний России, стран СНГ и Балтии. В 2011 году впервые работу мероприятия курируют сразу три независимых директора: генеральный директор холдинга "Объединенные медиа" Михаил Бергер, президент Фонда "Центр стратегических разработок" Михаил Дмитриев и директор франкфуртского офиса "McKinsey & Company" Карл-Штефан Нойманн.

REGNUM

У участников форума "Стратегическое партнёрство 1520" есть вопросы к Владимиру Путину

03.06.11

3 июня премьер-министра Российской Федерации Владимира Путина встречают в Южном федеральном округе. В программу его визита включена встреча с участниками VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи. Как ожидается, основными темами обсуждения

станут вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе, в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

REGNUM

Форум "Стратегическое партнерство 1520" стал площадкой подписания контрактов РЖД

01.06.2011

В ходе бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи ОАО "Российские железные дороги" подписали ряд контрактов и соглашений, передаёт корреспондент ИА REGNUM. Первым стал контракт на поставку 200 грузовых электровозов 2ЭС5 с ЗАО "Трансмашхолдинг". В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год РЖД получит электровозы, в конструкции которых используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорная система управления и диагностики.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить эффективность и снизить себестоимость перевозок.

Также РЖД подписало соглашение о производстве и поставке магистральных двухсекционных тепловозов для эксплуатации на железных дорогах о. Сахалин с шириной колеи 1067 мм. Свои подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин и президент ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский.

Ещё одним документом, которое подписало 1 июня РЖД в рамках международного бизнес-форума, стало соглашение о производстве в России поездов "Ласточка" (серия "Desiro Rus"), которые как ранее сообщало ИА REGNUM, будут обслуживать Олимпиаду 2014 года в Сочи. Производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы", а их эксплуатация предусмотрена на сети железных дорог России пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

Напомним, бизнес-форум проходит 1-2 июня, его основной темой является стратегия сотрудничества транспортных систем "пространства 1520" и "1435". По словам президента РДЖ Владимира Якунина, тематика форума представляет особый интерес с точки зрения выстраивания на долгосрочной основе партнерских отношений между государствами Европы и Азии.

REGNUM

В РЖД возлагают надежды на развитие транспортных коридоров

02.06.11

Учитывая, что процессы глобализации ускоряются и усиливаются, создание единой транспортной цепочки, обеспечивающей доставку грузов из Юго-Восточной Азии в страны Европы и обратно - одна из серьезных задач, которая сейчас является актуальной. Об этом заявил старший вице-президент ОАО "Российские железные дороги" Валерий Решетников, выступая 2 июня на круглом столе, посвященном вопросам интеграции и развития пространства

1520, в рамках проходящего в Сочи бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520", сообщает корреспондент ИА REGNUM.

По его словам, внутри страны у железнодорожников перспективы слабы, а перспективными являются транспортные коридоры. "Много лет в различных общественных организациях, на железнодорожных совещаниях идёт речь о транспортных коридорах, о том, что именно они перспективны и над ними нужно работать, это наш потенциал", - подчеркнул Решетников.

Он отметил, что в условиях конкуренции с морским транспортом нужно предлагать качественную услугу. "Мы должны взять у морских перевозок хотя бы тот процент, для которого критичным является время (срок доставки - прим. ИА REGNUM) груза. Это будут миллиарды долларов для всех компаний", - пояснил вице-президент РЖД.

В странах ЕС уже создано единое экономическое пространство и транспортное, созданы все условия, чтобы пересечение границ было формальным и в этом смысле у них достижения существенные. Российской транспортной системе также предстоит включиться в систему единого экономического пространства. "Всем железнодорожным компаниям нужно работать над инфраструктурными проблемами создания условий для сквозных перевозок. Прежде всего, мы должны понимать, что это за коридоры, как их развивать. Наиболее перспективны коридоры, соединяющие Западную Европу и Юго-Восточную Азию", - заявил Валерий Решетников.

Он обратил внимание, чтобы эти коридоры работали, требуется предпринять усилия, инициативы должны будут подтверждаться на правительственном уровне. Также потребуются организации для продвижения услуг и система логистических центров. Наконец, важным этапом должна стать работа в области унификации транспортного права. Для продуктивной работы на международном транспортном рынке самое важное создание соответствующей инфраструктуры, подытожил Решетников.

Напомним, что VI Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнёрство 1520" проходит в Сочи 1-2 июня. Ключевая тема мероприятия - "Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества".

REGNUM

России и Казахстану нужен комплексный логистический продукт для железнодорожных грузоперевозок: мнение

02.06.11

В России и Казахстане не достаточно развита логистическая инфраструктура в сфере железнодорожных грузоперевозок, но если она будет создана, заказчик придёт. Об этом на форуме "Стратегическое партнёрство 1520" в Сочи 2 июня заявил президент АО "Кедентранссервис" Эдиль Искаков (Казахстан), сообщает корреспондент ИА REGNUM.

По его словам, сейчас после кризиса производители вынуждены наращивать объёмы за счёт оборотного капитала, они заинтересованы, чтобы их груз как можно быстрее доставлялся. "Значит мы должны им создать соответствующие условия. Остро стоит именно вопрос об увеличении скорости доставки грузов", - отметил Искаков.

Он подчёркивает, что сейчас на рынке грузоперевозок товар не идёт потому, что не предоставляется комплексный логистический продукт. "На море он есть. У них существует единый документ, который включает как транспортную накладную, так и документ таможенного сопровождения. А на железной дороге в разных странах разные условия, на территории каждого государства работает своё транспортное право, груз задерживается", - пояснил Искаков.

Напомним, VI Международный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи проходит 1-2 июня. В этом году он собрал 1250 участников из 32 стран. Приоритетной задачей форума является обсуждение вопросов развития бизнеса на "пространстве 1520" на основе реализации перспективных проектов.

ПУБЛИКАЦИИ ЭЛЕКТРОННЫХ СМИ



МАКС ПОРТАЛ

В Сочи соберутся ведущие российские и зарубежные железнодорожники

31.05.11

Сегодня в городе-курорте начинается VI бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520».

Как уже сообщал "Макс-Портал", на самом высоком уровне будет обсуждаться стратегия сотрудничества транспортных систем 1520 и 1435.

Планируется, что в форуме примут участие президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин, заместитель министра транспорта России Андрей Недосеков, председатель комитета по транспорту Госдумы Федерального Собрания России Сергей Шишкарёв, а также иностранные эксперты, в частности, независимый директор форума 2010 года, председатель FIPRA International Питер-Карло Лерелл.

В этом году в роли независимых директоров форума выступят генеральный директор холдинга «Объединенные медиа» Михаил Бергер, президент Фонда «Центр стратегических разработок» Михаил Дмитриев и директор франкфуртского офиса McKinsey & Company Карл-Штефан Нойманн.

На форуме «Стратегическое Партнерство 1520» проблематика сотрудничества железнодорожных систем государств Евразии рассматривается впервые, отмечают организаторы.

Основная цель мероприятия – ускорить развитие международных транспортных коридоров, увеличить транзитные потоки и расширить внедрение инновационных подходов на транспорте на основе передового международного опыта.

Анонсируется, что на форуме будут рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы, связанные с развитием высокоскоростного сообщения, реализацией масштабных инфраструктурных проектов, обеспечением безопасности движения и повышением экологичности транспорта.

МАКС ПОРТАЛ

Путин назвал строительство в Сочи наиболее масштабным в России

04.06.11

«Здесь осуществляется один из самых крупных, может быть, самый крупный в сегодняшней России инфраструктурный проект».

«Он касается развития автомобильных дорог, строительства мостов, тоннелей и, конечно, развития железнодорожных сообщений. Достаточно сказать, что город получит к Олимпиаде дополнительно 200 километров новых железнодорожных путей, десятки современных объектов профильной инфраструктуры. И жители города, и гости Сочи смогут комфортно, быстро добираться до любых пунктов назначения», - заявил Владимир Путин в обращении к участникам VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство –1520».

Также он напомнил, что Москву и столицу Олимпийских игр 2014 года свяжет скоростное сообщение, время в пути сократится вдвое.

«У нас действительно очень большие планы по развитию инфраструктуры, и мы стремимся создать такие правила, чтобы вкладывать в российские железные дороги, в проекты, связанные с развитием железной дороги, было выгодно, причем было выгодно как для отечественных предпринимателей, так и для наших зарубежных партнеров», - уточнил председатель правительства России.

МАКС ПОРТАЛ

Владимир Путин посетит форум железнодорожников в Сочи

03.06.11

3 июня председатель правительства России прибудет на курорт в рамках рабочей поездки в Южный федеральный округ.

Владимир Путин проведет встречу с участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». На мероприятии обсудят вопросы развития железнодорожного транспорта в

России, в том числе, в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года в Сочи, сообщают РИА Новости.

Участники встречи рассмотрят перспективы российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечение в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также моменты интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

В ходе нынешнего форума, проходившего в Сочи в период с 31 мая по 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции "пространств 1520 и 1435", а также приоритетные направления сотрудничества - машиностроение, транспортный сервис и система управления.

Как писал ранее «Макс Портал», в ходе форума участниками были подписаны ряд важных соглашений. В частности «Российские железные дороги», компания Siemens AG и «Группа Синара» заключили договор об основных условиях поставки электропоездов «Ласточка», которые будут курсировать в Сочи во время Олимпиады.

МАКС ПОРТАЛ

В Сочи подписали соглашение о поставках «Ласточек» для Олимпиады

02.06.11

1200 скоростных электропоездов произведут на промышленных предприятиях России.

в Сочи в рамках VI Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» «Российские железные дороги», компания Siemens AG и «Группа Синара» подписали соглашение об основных условиях поставки вагонов электропоездов «Ласточка» (серия «Desiro Rus»), локализации их производства и основных технических характеристиках. Свои подписи на документе поставили президент «РЖД» Владимир Якунин, исполнительный директор подразделения «Мобильность», вице-президент Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн и президент «Группы Синара» Дмитрий Пумпянский, сообщает пресс-служба РЖД.

Соглашение предусматривает поставки для РЖД 1200 вагонов электропоездов типа «Desiro RUS» в период с 2014 по 2020 годы. Производство новых электричек будет организовано на предприятии «Уральские локомотивы». Общая стоимость контракта составит более 2,5 миллиардов евро, говорится в официальном сообщении производителя.

Базовая цена на электропоезд из пяти вагонов - 8,6 миллионов евро. Прочие условия договора поставки стороны согласуют в рамках последующих переговоров.

По словам Дмитрия Пумпянского, первоначально глубина локализации составит 35%, по мере выполнения контракта уровень локализации будет доведен до 80%. В кооперационных поставках комплектующих компонентов будут участвовать более 80 предприятий российской промышленности.

Партнеры также создадут специализированный инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит заказывать внесение изменений в базовую конструкцию и комплектацию электричек.

Электропоезда серии Desiro Rus будут эксплуатироваться на сети железных дорог России пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

В 2014 году электропоезда «Ласточка» будут обеспечивать транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи.

Поезд предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах России, оборудованных высокими и низкими платформами. Максимальная эксплуатационная скорость электропоездов составит 160 километров в час. Эксплуатация поезда возможна при температуре окружающей среды от +40 до -40 градусов без ограничений, с учетом условий морского климата. Предельные рабочие температуры составляют от +50 до -55 градусов.



ЮГА

Форум железнодорожников "Стратегическое Партнерство 1520" открывается в Сочи

31.05.11

VI бизнес-форум "Стратегическое Партнерство 1520" пройдет в Сочи (Краснодарский край) с 31 мая по 2 июня, сообщает пресс-центр мероприятия.

В этом году основной темой форума станет стратегия сотрудничества транспортных систем "пространства 1520" и "1435".

"Основная цель мероприятия – ускорить развитие международных транспортных коридоров, увеличить транзитные потоки и расширить внедрение инновационных подходов на транспорте на основе передового международного опыта", – говорится в сообщении пресс-центра.

Участники мероприятия обсудят актуальные для евразийского пространства вопросы, связанные с развитием высокоскоростного сообщения, реализацией масштабных инфраструктурных проектов, обеспечением безопасности движения, повышением экологичности транспорта и многие другие.

VI международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое Партнерство 1520"

ЮГА

РЖД реконструирует вокзалы в Сочи, Лоо, Хосте и Лазаревском

1.06.11

Соглашение о сотрудничестве в области реализации проектов по реконструкции железнодорожных вокзалов Сочи, Лоо, Хосты и Лазаревского подписали администрация столицы Олимпийских игр-2014 и ОАО "Российские железные дороги".

Подписи под документом поставили начальник дирекции железнодорожных вокзалов – филиала РЖД Сергей Абрамов и глава города Анатолий Пахомов в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520", который проходит в Сочи.

Соглашением предусмотрено создание транспортных пересадочных узлов на базе вокзалов, обустройство прилегающих территорий, проведение организационных и инженерно-технических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

В то же время, как сообщает РИА Новости, администрация Сочи обязуется рассмотреть вопросы о передаче в аренду РЖД прилегающих к вокзалам земельных участков.

При создании транспортных пересадочных узлов администрация будет содействовать компании в организации технологических процессов взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта. Также власти Сочи будут предоставлять земельные участки для размещения перронов прибытия и отправления автобусов регулярных маршрутов и мест для стоянок легковых автомобилей.

РЖД обязуется обеспечить разработку и реализацию проектов реконструкции, определить границы земельных участков, предоставляемых на правах аренды для реализации данных проектов.

ЮГА

Путин поучаствует в церемонии открытия Большого тоннеля в Новороссийске

3.06.11

Премьер-министр РФ Владимир Путин в пятницу, 3 июня, совершит рабочую поездку в Краснодарский край, где встретится с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи и примет участие в церемонии открытия Большого тоннеля в Новороссийске.

Планируется, что в рамках встречи с главой правительства в Сочи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, а также перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов.

Кроме того, с участниками форума В. Путин поговорит о привлечении инвестиций в российскую экономику, интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Из Сочи, как сообщает ИТАР-ТАСС, В. Путин прибудет в Новороссийск на церемонию открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля. Тоннель был закрыт на реконструкцию в мае 2010 года. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый – повышенной габаритности.

После этого В. Путин проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой, где завершена проходка основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали, а также с Забайкальской железной дорогой – в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская – Оловянная.



ТАМОЖНЯ.РУ

ТАМОЖНЯ.РУ

Форум «Стратегическое партнёрство 1520» в Сочи

01.06.2011

Ключевая тема мероприятия в этом году – «Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества».

«Предстоящий форум представляет особый интерес с точки зрения выстраивания партнёрских отношений между государствами Европы и Азии на долгосрочной основе, – заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. – Я думаю, что в ходе предстоящего обсуждения будут выработаны единые подходы к развитию железнодорожной отрасли на евразийском пространстве».

«Благодаря интенсивному сотрудничеству компании «пространств 1520 и 1435» могут совместно реализовать стратегию модернизации. А интенсивный обмен накопленным опытом и понимание конкретных шагов по его реализации будут способствовать успешному развитию стратегического партнёрства между странами», – полагает исполнительный директор подразделения «Мобильность», вице-президент Siemens Ханс-Йорг Грундманн.

Председатель правления концерна Deutsche Bahn д-р Рюдигер Грубе, в свою очередь, выразил поддержку бизнес-форуму «Стратегическое партнёрство 1520»: «Успехи и перспективность железнодорожного транспорта во многом зависят от места, которое займут железные дороги «пространств 1435 и 1520» в глобальных товаропотоках, причём совместно».

На протяжении двух дней форума более 1000 делегатов, среди которых руководители национальных железнодорожных компаний, частные железнодорожные операторы, грузовладельцы, производители техники и технологий для железной дороги, чиновники, будут обмениваться мнениями о том, как создать единое транспортное пространство от Португалии до Тихого океана. Это позволит укрепить международные связи и снизить временные и финансовые издержки при транспортировке товаров.

На форуме выбраны три независимых директора. Институт независимых директоров был введён на форуме «Стратегическое партнёрство 1520» в 2009 году с целью получения свежего взгляда на ход дискуссий и обсуждений и актуальность деловой программы форума.

В этом году в их состав избраны генеральный директор холдинга «Объединённые медиа» Михаил Бергер, президент фонда «Центр стратегических разработок» Михаил Дмитриев и директор франкфуртского офиса McKinsey&Company Карл-Штефан Нойманн.

Справка:

Транспортная система — транспортная инфраструктура, транспортные предприятия, транспортные средства и управление в совокупности. Единая транспортная система обеспечивает согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах.

Согласно Федеральному закону N 16-ФЗ от 9 февраля 2007 года «О транспортной безопасности» инфраструктура включает используемые транспортные сети или пути сообщения (дороги, железнодорожные пути, воздушные коридоры, каналы, трубопроводы, мосты, тоннели, водные пути и т. д.), а также транспортные узлы или терминалы, где производится перегрузка груза или пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой (например, аэропорты, железнодорожные станции, автобусные остановки и порты).

В Москве уже пробуют новые технологии для контроля транспортной системы. Уже в текущем году в столице заработает первая очередь интеллектуальной транспортной системы, которая включает в себе с фото- и видеофиксацию.

По словам главы ГИБДД Москвы Александра Ильина, было «подписано техническое задание на проектирование». Он также заявил, что финансирование данного проекта уже предусмотрено столичной мэрией, и первый этап ИТС будет внедрен в текущем году...

**ВЕСТИ.RU****В Сочи открывается форум железнодорожников
01.06.2011**

Город Сочи на несколько дней стал железнодорожной столицей мира – здесь собрались ведущие российские и зарубежные специалисты отрасли, а также представители бизнеса и власти. Участники международного форума "Стратегическое партнерство 1520" обсудят актуальные для транспортных систем Европы и Азии вопросы. Мероприятие проходит уже в шестой раз.

"Проблематика сотрудничества стальных магистралей Евразии рассматривается в столь представительном масштабе впервые", - рассказали ИТАР-ТАСС в оргкомитете. При этом, основной целью обсуждения станет "ускорение развития международных транспортных коридоров, увеличение транзитных потоков и расширение внедрения инновационных подходов на транспорте". Будет рассмотрено и применение передового международного опыта развития евро-азиатской железнодорожной системы. "Также не останутся без внимания и актуальные вопросы, связанные с развитием высокоскоростного сообщения и масштабными инфраструктурными проектами, как, к примеру, строительство ширококолейной железной дороги до Вены", - пояснили в оргкомитете.

Российскую делегацию на форуме возглавит президент компании РЖД Владимир Якунин. Говоря о мероприятии, он отметил, что дискуссионная площадка в Сочи "выросла не только по количеству участников, но и по перечню рассматриваемых вопросов". В этой связи Якунин особо выделил участие в мероприятии представителей зарубежных фирм-производителей железнодорожной техники. По его словам, "это подчеркивает внимание, существующее в Европе и в Америке, к развитию отрасли, особенно в России".

ВЕСТИ.RU**РЖД приведет в порядок вокзалы Сочи****01.06.2011**

Российские железные дороги и администрация Сочи планируют реконструировать вокзалы в курортных городах Сочи - Лазаревское, Лоо и Хоста. Соглашение об этом было заключено на открывшемся сегодня в Сочи VI международном форуме "Стратегическое партнерство 1520".

На базе вокзалов планируется создать транспортно-пересадочные узлы, обустроить прилегающие территории, а также наладить работу такси специализированных компаний РЖД. В связи с этими планами администрация города Сочи должна будет передать в аренду компании "Российские железные дороги" прилегающие к вокзалам земельные участки, передает корреспондент Вестей.Ru.

Кроме того, накануне вице-президент компании РЖД Олег Тони заявил, что возведение каркаса железнодорожного вокзала станции Адлер, строящегося к Олимпиаде в Сочи, завершится до конца года. Ожидается, что этот вокзал станет транспортно-пересадочным узлом, объединяющим все виды пассажирского транспорта: железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской (при перспективном строительстве причалов).

Скоростные экспрессы свяжут вокзал с аэропортом Сочи. На шести уровнях терминала (общей площадью в 30 тысяч квадратных метров) будет располагаться все необходимое для функционирования терминала, а также

помещения для обслуживания пассажиров. Единовременно здесь смогут разместиться около 2 тысяч пассажиров, ежедневно вокзальный комплекс сможет обслуживать 56 пар поездов дальнего и пригородного сообщения, а также 4 поезда-аэроэкспресса в час.

На самом верхнем - шестом - уровне вокзального комплекса запроектирована рекреационная зона, атриум с зимним садом. Под светопрозрачными навесами разместятся зеленые насаждения и фонтаны.

При строительстве вокзала используются самые современные технологии, в том числе в области энергосбережения. На крыше здания смонтируют тонкопленочные модули солнечных батарей для обеспечения вокзала электроэнергией.

Также компания РЖД завершила реконструкцию Абхазской железной дороги на участке Веселое-Сухуми. Отвечая на вопрос корреспондента Вестей.Ru о сроках завершения реконструкции, президент РЖД Владимир Якунин выразил сожаления в связи с кончиной президента Абхазии Сергея Багапша и заявил, что реконструкция участка железной дороги до Сухуми завершена, поезда скоро пойдут. Однако в связи с печальными событиями в Абхазии торжественного открытия, как это планировалось ранее, не будет.

Работы по реконструкции участка железной дороги Веселое-Сухуми начались в феврале этого года и продолжались в течение трех месяцев. В Абхазию были направлены 600 единиц специализированного подвижного состава, в том числе укладочные краны, машины по очистке щебня, выправочная и отделочная техника, техника для производства земляных работ.

ВЕСТИ.RU

Замглавы Минтранса: предложение дотянуть российские рельсы до Вены встретило поддержку

01.06.2011

Практически все евразийское пространство поддерживает продление колеи 1520 до Вены. Об этом в кулуарах железнодорожного форума в Сочи в интервью "России-24" рассказал замминистра транспорта РФ Андрей Недосеков.

"Исторически на европейском пространстве было две основных системы железнодорожного транспорта, две колеи - 1520 и 1435, - говорит Недосеков. - Сегодня очень быстрыми темпами идет процесс международной интеграции - экономической и политической. И, конечно, транспортное сообщение имеет здесь первейшее значение. Именно с развитием транспортной инфраструктуры можно решить вопрос дальнейшего развития международного сотрудничества".

"На сегодняшний день у нас есть система технологического и документального взаимодействия на пространстве 1520. В это пространство входят 17 стран. В то же время всегда существовал барьер - в переходе с одной колеи на другую, с одних документов на другие", - отмечает замглавы Минтранса.

Но в последние годы, по словам Недосекова, проделана очень большая работа. С европейскими странами три года назад Россия начала работать по единой транспортной накладной. Год назад присоединился Китай. И теперь единая накладная может вестись на одном из шести языков - в том числе на русском, китайском, английском, немецком.

"Это очень важный процесс. Мы стали больше доверять друг другу, - подчеркивает Андрей Недосеков. - Сегодня на форуме говорили о продлении нашей колеи 1520 до Вены. И очень приятно, что практически все евразийское пространство поддерживает этот проект, потому что он позволит существенно ускорить товародвижение".

ВЕСТИ.RU**Чернышенко: в Сочи создаются новые "зеленые" стандарты строительства**
02.06.2011

Главными артериями транспортной инфраструктуры в столице Олимпиады 2014 года, Сочи, являются железнодорожные пути. О том, как идет развитие олимпийского железнодорожного строительства, в интервью "России-24" рассказал президент оргкомитета "Сочи-2014" Дмитрий Чернышенко, принявший участие в международном железнодорожном форуме.

По его словам, Сочи просто обречен стать мировой спортивной, культурной и образовательной столицей. "Тут будет регулярно проходить этап Кубка Формулы-1, много других интересных событий, один из этапов чемпионата мира по футболу 2018 года, и Сочи как никто другой нуждается, чтобы быть соединенным со всей страной", – отметил Чернышенко.

Он рассказал, что по расчетам во время критической нагрузки до 1,5 миллионов человек будет находиться одновременно в Большом Сочи. По мнению Дмитрия Чернышенко, это рекорд среди зимних Олимпийских игр. Благодаря продуманной транспортной инфраструктуре транспортная система города позволит справиться с этим вызовом, уверен он.

"В Сочи создаются новые стандарты для России. Здесь работает самая передовая управляющая команда, которая берет лучший мировой опыт, лучшие технологии, – продолжает Чернышенко. – Сочи работает как город-модель, он служит примером лучшей практики, которая будет применена по всей стране. У нас впереди еще более грандиозные задачи".

Железнодорожная инфраструктура, создающаяся в Сочи, станет частью большого наследия. "Благодаря РЖД во многом наш олимпийский проект на западе воспринимается как успешный проект. Все, что они обещают, они действительно делают", – подчеркнул Чернышенко.

По его словам, было бы неправильно говорить, что крупнейший в мире строительный, каковым является олимпийское строительство в Сочи, никак не влияет на окружающую среду. "Вопрос, как следить за этим воздействием, как управлять строительством и какие компенсирующие меры использовать, – отметил Чернышенко. – Все создается ради наследия. Временные неудобства должны быть компенсированы". В этом смысле ОАО "РЖД", по его мнению, может являться образцом для всей страны.

"Это признано экспертами, что компания использует передовые технологии, замкнутый цикл переработки материалов, и она делает совершенно революционные вещи с точки зрения компенсационных мер, – сказал Чернышенко. – Это претендует на то, чтобы быть новым стандартом, которого раньше не было в нашей стране. В России создаются "зеленые" стандарты строительства, которые станут обязательными для всей страны".

ВЕСТИ.RU**Глава "Русьэнергосбыта": мы качественно и в срок закупаем энергию для РЖД**
02.06.11

В Сочи завершает работу международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520". Подробнее об основных бизнес идеях, выдвинутых на форуме, в интервью "России-24" рассказал президент компании "Русьэнергосбыт" Михаил Андронов.

"Русьэнергосбыт", конечно, не обеспечивает движение – его обеспечивают железные дороги, – говорит Андронов. – Но мы поставляем электроэнергию, которая позволяет двигаться большинству поездов. В чем наша задача? С

учетом роста скоростного движения повышаются требования к тому, как электроэнергия должна покупаться для нужд РЖД".

Железная дорога оснащена тяговыми подстанциями, к которым подходит электричество. Чем быстрее движение поезда, тем чаще меняются подстанции, от которых питается поезд, поясняет глава "Русьэнергосбыта".

"Поэтому к нам предъявляются повышенные требования по качеству планирования, расчету движения поездов совместно с РЖД и покупке энергии на всех тех сложных рынках, которые придумала энергетическая отрасль. Наша задача – совместно с РЖД четко понять, где и в каком объеме будет потребление, чтобы качественно и в срок закупить эту энергию для нашего клиента", - заключает Михаил Андронов.

ВЕСТИ.RU

Эра зеленых электричек уходит в прошлое

02.06.11

Группа "Синара" и завод "Уральские локомотивы" подписали несколько знаковых соглашений с компанией "Российские железные дороги". Среди них контракт на поставку 1200 вагонов электропоездов, которые будут производиться "Уральскими локомотивами" с 2014 по 2020 год. Об этом в интервью каналу "Россия-24" рассказал председатель совета директоров группы "Синара" Дмитрий Пумпянский.

По его мнению, это существенный прорыв для российского транспортного машиностроения в целом. Впервые подписывается контракт такого объема для производства мотор-вагонного состава, то есть электричек.

Как уточнил Пумпянский, для реализации этого контракта на территории завода "Уральские локомотивы" будут построены новые корпуса общей площадью 90

тысяч квадратных метров. Это строительство начнется уже в июле, уточнил председатель совета директоров группы "Синара". Построен завод будет к 2013 году, после чего будет смонтировано оборудование и начнется выпуск новых электропоездов.

По словам Дмитрия Пумпянского, точно такие же поезда будут использоваться во время Олимпийских игр в Сочи. Для этого "Российские железные дороги" покупают 54 поезда. Из них 38 будет производиться в Германии, а 16 будут собраны на заводе "Уральские локомотивы". "Называться электропоезд будет "Ласточка". Название станет продолжением "птичьего" ряда, начавшегося с "Сапсана", - подчеркнул Пумпянский.

Он убежден, что с подписанием этого контракта эра зеленых электричек начнет уходить в прошлое. "Эти поезда будут комфортабельными, обустроенными сиденьями для инвалидов, с удобными платформами. Они будут развивать скорость до 160 километров в час. Думаю, у людей будет другое настроение, когда они будут их использовать", - уверен Дмитрий Пумпянский.

ВЕСТИ.RU

Тертычный: железнодорожники активно инвестируют в модернизацию

02.06.11

В Сочи завершается работа международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520". Видением проблем железнодорожной отрасли через призму конкретной компании в интервью "России-24" поделился гендиректор перевозчика "НефтеТрансСервис" Александр Тертычный.

"Мы достаточно выросли в количестве подвижного состава, - рассказывает Тертычный. - В настоящий момент в управлении нашей компании находится

более 50 тысяч вагонов. Основные вопросы, стоящие сегодня перед нами, - это повышение эффективности работы парка полувагонов, оптимизация порожних пробегов, эффективное управление для снижения простоев, себестоимости перевозки и в конечном итоге улучшение пропускной системы на сети, что положительно скажется в целом на экономике России".

По словам Тертычного, все перевозчики сейчас активно инвестируют в модернизацию инфраструктуры. "В прошлом году мы участвовали в двух аукционах. Приобрели 20 тысяч вагонов, - добавил гендиректор "НефтеТрансСервис". - За прошедшие 8 месяцев мы практически весь подвижной состав совместно с РЖД отремонтировали. Сейчас этот подвижной состав используется в перевозках, что в какой-то мере закрывает дефицит вагонов".

"НефтеТрансСервис" также рассматривает инвестиции в инфраструктуру. Планируется развивать ремонтные депо. На базе своего предприятия в Самаре компания заканчивает проект по сборке вагонов и в дальнейшем планирует осуществлять на этом предприятии ремонт вагонов, заключил Александр Тертычный.

ВЕСТИ.RU

Путин: необходимо разрабатывать новые направления для высокоскоростного транспорта

Правительство может ускорить ввод новых направлений высокоскоростного железнодорожного сообщения, сообщил сегодня премьер-министр РФ Владимир Путин на встрече с участниками Международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Открывая встречу, премьер напомнил, что правительство оказывает значительную поддержку отрасли. "За последние три года только из федерального бюджета на эти цели было направлено свыше 330 миллиардов рублей", - уточнил он. Заверив, что Россия в этой сфере открыта для международного сотрудничества, Путин пообещал создать благоприятные условия как для иностранных инвесторов, так и для российских компаний.

Глава правительства также рассказал и о задачах, которые необходимо решить. Помимо развития скоростного сообщения необходимо, по его словам, серьезно обновить всю железнодорожную сеть, ликвидировать узкие места на ключевых магистралях страны. "Нужно расширить железнодорожные подходы и к нашим важнейшим портам на Дальнем Востоке, Северо-Западе и Юге России", - добавил премьер. "Конечно, мы намерены максимально использовать транзитный потенциал России, чтобы маршруты, проходящие через нашу территорию были удобными и коммерчески привлекательными", - подчеркнул Путин.

Еще одним приоритетом является модернизация технической базы отрасли. Здесь, считает премьер, необходимо стимулировать использование инноваций и внедрять новые образцы техники. "Уверен, зарубежные партнеры по достоинству оценят перспективы и возможность прочно закрепиться на российском рынке", - сказал он, обращаясь к представителям компаний, которые также участвовали во встрече.

Напомнив, что сроки проведения структурной реформы на российском железнодорожном транспорте были продлены до 2015 года, Путин пообещал создать конкурентную среду в отрасли и активно использовать различные формы частно-государственного партнерства. "В том числе рассматриваем возможность применения так называемого сетевого контракта, который предусматривает взаимные обязательства государства и владельца инфраструктуры. Государство берет на себя часть расходов по развитию и

модернизации инфраструктуры, а собственник обязуется обеспечивать ее бесперебойную и безопасную эксплуатацию", - добавил Путин.

Премьер также коснулся и тарифов на железнодорожные перевозки. "Здесь мы будем ориентироваться на разумный баланс. Мы понимаем, что отрасли нужны и ресурсы и для развития, для ремонта, для поддержания существующей среды, для приобретения новой техники, но и чрезмерно задираТЬ тарифы - тоже очень опасная вещь для экономики в целом, для других отраслей", - обозначил свою позицию Путин, передает ИТАР-ТАСС.

ВЕСТИ.RU

Владимир Путин встретится с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума 03.03.2011

Премьер-министр РФ Владимир Путин во время рабочей поездки в Южный федеральный округ в пятницу, 3 мая, встретится в Сочи с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". После этого он побывает на открытии после реконструкции Большого тоннеля в Новороссийске и проведет видеоконференции с Дальневосточной и Забайкальской железными дорогами.

По данным пресс-службы правительства РФ, ожидается, что в ходе встречи в Сочи "будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе, в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества".

В ходе нынешнего форума, состоявшегося в Сочи 31 мая - 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции "пространств 1520 и 1435", а также приоритетные направления сотрудничества (машиностроение, транспортный сервис, система управления). Также были рассмотрены вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечения безопасности движения, повышения экологичности.

Из Сочи Владимир Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 году, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля (сырье для производства цемента) конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны. В мае 2009 года на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае минувшего года закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый, повышенной габаритности. Одновременно с этим усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1628 метров.

Затем премьер-министр проведет интерактивные видеоконференции с Дальневосточной железной дорогой по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 миллионов тонн в год. Также Владимир Путин

побеседует с представителями Забайкальской железной дорогой в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская-Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем "Забайкальск".

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 миллиметров (в отличие от "европейской" колеи 1435 миллиметров, применяемой также в Северной Америке и Китае).

ВЕСТИ.RU

Уралвагонзавод: мы идем в ногу с современными тенденциями

02.06.11

В Сочи проходит итоговый рабочий день форума "Стратегическое партнерство 1520". Делегаты решают, как преодолеть инфраструктурные барьеры при создании транспортного коридора между Европой и Азией. Как рассказал в интервью "России-24" гендиректор ОАО "Уралвагонзавод" Олег Сиенко, задачу можно решить, лишь создавая новые производства.

Он рассказал о задачах, которые стоят перед Уралвагонзаводом: "Есть одна стратегическая линия сегодня у участников форума на пространстве 1520 – это интеграция в колею 1435, это коридор "Европа – Азия". И, безусловно, что важно для нас – это создание того подвижного состава, который мы уже сегодня или завтра должны будем представить нашим потребителям, чтобы они могли перевозить грузы по данному коридору".

Олег Сиенко отметил, что Уралвагонзавод приобрел предприятие, клиентами которого являются такие компании, как Siemens. Оно производит подвижной состав не только для железных дорог, но и для метро, в частности – для лондонской и амстердамской подземки. "Приобретя эти технологии, мы идем в ногу с сегодняшними тенденциями на развитие транспортного коридора. Если они будут успешно испытаны на колее 1520, безусловно, мы будем создавать новые мощности, чтобы выпускать эту продукцию", – сказал Сиенко.

Сейчас на рынке ощущается дефицит вагонов, но в будущем и Тихвинский завод начнет выпускать вагоны по американской технологии, и Siemens будет локализовываться в России. В таких условиях на рынке возникнет конкуренция, и Уралвагонзавод ее выдержит, уверен Олег Сиенко. "Наши потребители считают, что наши вагоны по качеству являются лидерами. Это самые массовые вагоны", – отметил он.

Кроме того, по его словам, ряд производителей уйдет с рынка – а именно те, что являются лишь сборочными производствами. "Эти предприятия просто исчезнут, поскольку игроки на рынке будут стремиться к выпуску более качественной продукции, – считает Сиенко. – Если на рынке появятся производители качественной продукции, мы все будем вынуждены подтягиваться".

Он добавил, что пока Уралвагонзавод не рассматривает возможности экспорта своих вагонов – тем более, что Россия, Белоруссия и Казахстан объединяются в единое экономическое пространство. "Но относительно наших деталей – мы будем двигать их на экспорт. Мы начинаем это апробировать на нашей французской площадке, и понимаем, что эту продукцию мы делаем достаточно высокотехнологичной", – заключил Сиенко.



МЕТАЛЛОСНАБЖЕНИЕ И СБЫТ

Сименс, РЖД и Группа Синара подписали соглашение о производстве в России поездов

01 июня 2011 г.

В рамках VI международного железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520» (г. Сочи) ОАО «Российские железные дороги», «Сименс АГ» и ЗАО Группа Синара подписали соглашение об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов «Desiro RUS», локализации их производства и основных технических характеристиках. Общая стоимость контракта будет превышать 2 миллиарда евро. Прочие условия контракта будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров. В подписании приняли участие президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент департамента «Мобильность» «Сименс АГ» Ханс-Йорг Грундманн и президент ЗАО Группа Синара Дмитрий Пумпянский.

Начиная с 2013 года, на мощностях «Уральских Локомотивов» - совместном предприятии Группы Синары и «Сименс» в Верхней Пышме, будет организовано производство электропоездов. Первоначально совместное предприятие произведет 16 поездов из тех 54, заказ на которые «Сименс» получил от РЖД в 2009 году. Стоимость контракта на поставку 54 поездов составляет приблизительно 580 миллионов евро. Согласно данному контракту, РЖД и «Сименс» договорились о частичной локализации производства электропоездов в России. Завод «Сименс» в Крефельде недавно начал производство первых 38 поездов серии Desiro RUS в Германии. В настоящее время закладывается правовая база для производства оставшихся 16 поездов в России. Начиная с 2014 года, в Верхней Пышме будут выпускаться локализованные «Ласточки», в рамках соглашения по поставке 1200 вагонов.

Пригородные поезда серии Desiro могут развивать скорость до 160 км/час. В России они будут называться «Ласточками». Первые составы будут поставлены в Сочи осенью 2013 года.

«Россия представляет собой стратегически важный и очень перспективный рынок железнодорожных технологий. Обладая полным портфелем современных и экологичных транспортных технологий, мы занимаем прочные позиции в области производства подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры, и намерены оставаться для РЖД надежным партнером. Вот почему мы придаем большое значение локализации производства в России, которую намерены осуществлять и в будущем», - заявил Ханс-Йорг Грундманн.

МЕТАЛЛОСНАБЖЕНИЕ И СБЫТ

РЖД и Трансмашхолдинг подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов 2ЭС5

01.06.2011.

АО «Трансмашхолдинг» и ОАО «Российские железные дороги» заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5. Об этом сообщили в Департаменте по связям с общественностью холдинга.

Контракт подписан президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и председателем совета директоров «Трансмашхолдинг» Андреем Бокаревым в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи. В соответствии с

соглашением, в период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5.

Работы по созданию этого электровоза ведутся в рамках меморандума, подписанного ЗАО «Трансмашхолдинг», французской компанией Alstom Transport и ОАО «Российские железные дороги» 21 сентября 2010 года в Берлине, на выставке Innotrans.

Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport – компании «РТТранс». Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорную систему управления и диагностики. Контракт предусматривает, что элементы электровоза, разработанные во Франции, должны быть локализованы на российской элементной базе, их производство будет развернуто на отечественных предприятиях.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электровоза закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

Большое внимание в конструкции электровоза уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях.

Электровозы будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

МЕТАЛЛОСНАБЖЕНИЕ И СБЫТ

Машиностроительный холдинг Группы Синара будет выпускать тепловозы для Сахалина

01.06.2011

В рамках международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520" (г. Сочи) Президент ОАО "Российские железные дороги" В.Якунин и Президент ЗАО Группа Синара Д.Пумпянский подписали соглашение о производстве и поставке магистральных двухсекционных тепловозов для железных дорог Сахалина (ширина колеи 1067 мм).

Стороны пришли к принципиальным договоренностям о поставке 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М до 2015 г. Производство новых магистральных тепловозов будет организовано на ОАО "Людиновский тепловозостроительный завод" (входит в ОАО "Синара-Транспортные машины").

В рамках соглашения предусмотрено, что для РЖД будет разработана и представлена концепция организации технического обслуживания ТГ16М, а также организована подготовка работников РЖД к эксплуатации тепловозов с использованием обучающих программ и тренажерных комплексов.

Стороны согласились, что цена нового тепловоза ТГ16М будет определена на основании расчетов стоимости жизненного цикла, согласно сложившейся международной практике. Таким образом, будет создан реальный финансовый механизм возмещения инвестиционных средств, затраченных на разработку новой подвижной техники.

Реализация проекта по производству локомотивов ТГ16М обеспечит замену устаревшего парка тепловозов на острове Сахалин, средний возраст эксплуатации которых уже составляет около 40 лет, что превышает установленный срок их службы.

Конструкция нового тепловоза предусматривает применение более совершенной гидравлической передачи, унифицированной рамы тележки, что делает возможным его эксплуатацию на дорогах шириной колеи 1067 мм и на общесетевой колее 1520 мм. Локомотив будет оснащен микропроцессорной системой управления, которая позволит обеспечить оптимальную загрузку всех дизелей тепловоза и минимизировать расход топлива.

Как подчеркнул Дмитрий Пумпянский, соглашение является последовательным и логичным шагом в направлении создания подвижного состава для РЖД, отвечающего современным требованиям и инновационной направленности новых машин. Сотрудничество РЖД и Группы Синара позволило успешно реализовать ряд амбициозных проектов в локомотивостроении: грузовые электровозы СИНАРА, ГРАНИТ, маневровый тепловоз ТЭМ7А уже эксплуатируются на железных дорогах.

"До конца текущего года в планах компании представить опытные образцы инновационных машин: двухдизельный маневровый тепловоз ТЭМ14, а также первый российский тепловоз с гибридной силовой установкой ТЭМ9Н. Первые поставки локомотивов ТГ16М для железной дороги Сахалина компания намерена осуществить уже в 2012 г.", - сообщил Д. Пумпянский.



УТРО

РЖД закупит вагоны Desiro на два миллиарда евро 1 июня 2011

РЖД подписали соглашение с немецкой компанией Siemens и группой "Синара" о поставке 1,2 тыс. вагонов электропоездов Desiro, получивших в России название "Ласточка", на сумму более €2 миллиардов.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (пять вагонов) в размере €8,6 млн, что на 20% меньше, чем на поезд, поставляемые по существующим контрактам РЖД и Siemens. Прочие условия договора-поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров.



ТРАНСПОРТ СЕГОДНЯ

РЖД, Siemens и "Синара" подписали соглашение об условиях поставки 1,2 тыс. вагонов Desiro 01.06.2011

/Москва. 1 июня. Транспорт сегодня/ ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), компания Siemens AG и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение об основных условиях поставки 1,2 тыс. вагонов электропоездов "Ласточка"

(серия Desiro Rus), локализации их производства и основных технических характеристиках, сообщает пресс-служба РЖД.

Согласно подписанному документу производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы". При этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%, то есть поезда практически полностью будут производиться в России.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (5 вагонов) в размере 8,6 млн евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим контрактам РЖД и компанией Siemens AG. Прочие условия договора поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров.

Партнеры также создадут специализированный Инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит РЖД или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкции и комплектацию локализованных электропоездов.

Электропоезда серии Desiro Rus будут эксплуатироваться на сети железных дорог России пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

Напомним, что Siemens AG также поставит РЖД 54 электропоезда "Ласточка". Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 г., контракт на поставку еще 16 электропоездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 г.

В 2014 году электропоезда "Ласточка" будут обеспечивать транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи.

Поезд на платформе Desiro Rus предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах РФ, оборудованных высокими и низкими платформами. Максимальная эксплуатационная скорость электропоездов составит 160 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 5 вагонов.

Эксплуатация поезда возможна при температуре окружающей среды от +40 °С до -40 °С без ограничений, с учетом условий морского климата. Предельные рабочие температуры составляют от +50 °С до -55 °С.

На поезде будет установлена система видеонаблюдения как внутри пассажирских салонов, так и снаружи поезда для контроля пассажирского салона и процесса посадки и высадки пассажиров.

ТРАНСПОРТ СЕГОДНЯ

РЖД и "Трансмашхолдинг" подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов 2ЭС5

01.06.2011

/Москва. 1 июня. Транспорт сегодня/ ЗАО "Трансмашхолдинг" (ТМХ) и ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5, сообщили в департаменте по связям с общественностью холдинга.

Контракт подписан президентом РЖД Владимиром Якуниным и председателем совета директоров ТМХ Андреем Бокаревым. В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5.

Работы по созданию этого электровоза ведутся в рамках меморандума, подписанного ТМХ, французской компанией Alstom Transport и РЖД 21 сентября 2010 года в Берлине, на выставке Innotrans.

Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра ТМХ и Alstom Transport – компании "ТРТранс". Это

второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорную систему управления и диагностики.

Контракт предусматривает, что элементы электровоза, разработанные во Франции, должны быть локализованы на российской элементной базе, их производство будет развернуто на отечественных предприятиях.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электровоза закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

Большое внимание в конструкции электровоза уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях.

Forbes®

FORBES.RU

РЖД и Siemens договорились о поставках поездов Desiro на сумму €2 млрд

01 июня 2011 15:00

ОАО «РЖД» подписало соглашение с немецкой компанией Siemens и группой «Синара» о поставке 1 200 вагонов электропоездов Desiro, получивших в России название «Ласточка», на сумму более €2 млрд.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (пять вагонов) в размере €8,6 млн, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим контрактам РЖД и Siemens. Прочие условия договора-поставки будут окончательно согласованы в рамках последующих переговорах, передает РИА «Новости».

Согласно подписанному документу, производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область), при этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%, то есть поезда практически полностью будут производиться в России.

Партнеры также создадут специализированный инжиниринговый центр по разработке и модернизации мотор-вагонного подвижного состава, который позволит РЖД и другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовые конструкции и комплектацию локализованных электропоездов.

Электропоезда Desiro были выбраны РЖД для организации перевозок во время Олимпиады-2014 в Сочи. Стороны в декабре 2009 года заключили контракт на поставку 54 пригородных поездов Desiro. Первые 38 составов выпустит завод Siemens в Германии, остальные 16 будут частично произведены в России, на совместном предприятии Siemens, «Аэроэкспресса» и «Синары».

Объем инвестиций в СП, которое будет создано для выпуска «Ласточек» в РФ, оценивался ранее примерно в €200 млн.

РЖД и ADIF договорились о совместной реализации программы «Вокзалы-Побратимы»**01.06.2011**

Сегодня в Сочи в рамках VI международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» между ОАО «Российские железные и Администрацией железнодородной инфраструктуры Испании (ADIF) подписано Соглашение о намерении установления партнёрских отношений, в форме побратимства железнодородных вокзалов.

Соглашение подписано Сергеем Абрамовым – начальником Дирекции железнодородных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» и Карлосом Вентурой Сориано – начальником Дирекции железнодородных пассажирских вокзалов ADIF.

В документе отмечено, что стороны, желая более эффективно использовать экономический, научно-технический и культурный потенциалы, а также, исходя из намерений развивать более плодотворное, взаимовыгодное и разностороннее сотрудничество, договорились о совместной реализации программы «Вокзалы-Побратимы».

«Специалисты вокзалов-побратимов будут делиться опытом и информацией в областях управления, коммерческой эксплуатации, интермодальности с другими видами транспорта, информирования пассажиров, охраны окружающей среды, общественной безопасности, применения современных технологий, выработки градостроительных, дизайнерских и архитектурных решений», – отметил С. Абрамов.

Стороны в рамках своей компетенции будут также способствовать проведению совместных акций и взаимовыгодных проектов в одном или нескольких железнодородных вокзалах-побратимах.

Побратимство пар железнодородных вокзалов будет оформлено специальными соглашениями о сотрудничестве, подписание которых руководителями вокзальных комплексов состоится в течение ближайших двух месяцев. Первыми вокзалами-побратимами станут от «РЖД» – Москва-Киевский, от ADIF – Мадрид – Аточа. После подписания соглашений, начальники вокзалов обменяются памятными досками, для установления их на фасадах зданий.

GAZETASTRELA.RU**РЖД продолжают работу по созданию условий для инвалидов и маломобильных групп граждан на объектах ж/д транспорта****01.06.2011**

Сегодня в Сочи, в рамках Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», ОАО «РЖД» и Фонд содействия реализации Конвенции о правах инвалидов – «Доступная среда и универсальный дизайн» подписали соглашение о стратегическом партнерстве по созданию доступной среды для инвалидов и маломобильных групп граждан на железнодородных вокзалах и других объектах железнодородного транспорта.

Документ подписали начальник Дирекции железнодородных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» Сергей Абрамов и президент Фонда Валерий Селезнев

Согласно документу, ОАО «РЖД» привлекает Фонд для осуществления взаимодействия по следующим основным направлениям:

- Содействие в разработке методических рекомендаций по применению нормативных требований и стандартов по доступности для инвалидов и иных маломобильных групп граждан вокзалов Дирекции.

- Актуализация содержания методических рекомендаций по применению нормативных требований и стандартов по доступности для инвалидов и иных маломобильных групп граждан вокзалов Дирекции.

- Содействие в разработке методики обследования для паспортизации зданий и объектов Дирекции.

- Содействие в разработке концепции центра информационно-справочной поддержки служб ОАО «РЖД» по техническим средствам адаптационной и реабилитационной техники, используемой для создания безбарьерной среды жизнедеятельности людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата, слепых и слабовидящих, глухих и слабослышащих и иных маломобильных групп граждан.

- Создание и поддержание информационного электронного портала по доступности для инвалидов и иных маломобильных групп граждан объектов, находящихся на балансе ДЖВ, а также услуг, предоставляемых на этих объектах.

«Дирекция ежегодно устанавливает на вокзалах специализированное оборудование для маломобильных групп населения. Планируется, что к 2015 году все наши вокзальные комплексы будут соответствовать мировым нормам требований. Одним из успешных примеров наших действий в этом направлении является Курский вокзал в Москве. На его территории и привокзальной площади работают специальные лифты, оборудованы санитарные комнаты, действуют информационные терминалы, построены пологие спуски, установлены пандусы и специализированные турникеты», - отметил С. Абрамов.

Как сообщил президент ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин, работа форума будет посвящена развитию рынка перевозок и вопросам интеграции. В рамках форума запланировано подписание более 10 соглашений.

**НАКАНУНЕ.RU**

"Уральские локомотивы" запустят производство электропоездов "Ласточка" для РЖД на 2,5 млрд евро 01.06.2011

Соглашение о поставке электропоездов "Ласточка" и локализации их производства в России подписали ОАО "Российские железные дороги", ЗАО Группа Синара и концерн "Сименс АГ" на VI международном железнодорожном форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Как сообщили Накануне.RU в пресс-службе Группы "Синара", подписи поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, президент ЗАО Группа Синара Дмитрий Пумпянский и президент департамента "Мобильность" Сименс АГ Ханс-Йорг Грундманн.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1200 вагонов электропоездов типа "Desiro RUS" для РЖД с 2014 по 2020 гг. Производство новых электричек будет организовано на ООО "Уральские локомотивы"

(совместное предприятие Группы Синара и Сименс АГ в Верхней Пышме). Общая стоимость контракта составит более 2,5 млрд евро.

В рамках соглашения планируется, что на "Уральских локомотивах" начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Пассажирские электропоезда типа "Desiro RUS" используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. В России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами.

Как подчеркнул Дмитрий Пумпянский, первоначально глубина локализации составит 35%, по мере выполнения контракта уровень локализации будет доведен до 80%. "В кооперационных поставках комплектующих компонентов будут участвовать более 80 предприятий российской промышленности. Первый электропоезд "Ласточка" ("Desiro RUS") планируется выпустить на "Уральских локомотивах" в 2014 году", - сообщил Пумпянский.

НАКАНУНЕ.RU

Олег Сиенко: УВЗ уже сделал первые шаги на пути к модернизации российских железных дорог

02.06.11

Корпорация "Уралвагонзавод" принимает участие в VI бизнес-форуме "Стратегическое Партнерство 1520", который накануне открылся в Сочи.

Как сообщили Накануне.RU в пресс-службе компании, форум традиционно собрал руководителей крупнейших мировых компаний транспортной отрасли, представителей федеральных министерств и ведомств. В этом году основой программы форума стала проблематика сотрудничества железнодорожных систем государств Евразии.

Торжественную церемонию открытия VI бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520" провел президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин. Генеральный директор УВЗ Олег Сиенко принял участие в открытии форума, а также в главном событии первого дня – дискуссии на тему: "Будущее евроазиатской транспортной системы: тактика взаимодействия". Основными темами совещания стали: модернизация и интеграция инфраструктуры пространств 1520 и 1435, создание международных транспортных коридоров, продление "широкой" колеи до Вены и создание совместных производств и комплексная модернизация.

В интервью каналу "Россия 24" Олег Сиенко подчеркнул, что для реализации указанных задач и выхода российской продукции вагоностроения на международный рынок необходимо создание новых производственных мощностей, отвечающих европейским стандартам. УВЗ уже сделал шаг в этом направлении, приобретя французское предприятие Sambre et Meuse, имеющее технологии производства раздвижной тележки, подходящей для использования на колеях разной ширины.



MASHPORTAL.RU

"Сименс" и МИИТ подписали рамочное соглашение о сотрудничестве в области исследований и разработок

01.06.2011

Подписание состоялось в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". В нем приняли участие ректор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) Борис Лёвин, директор департамента "Мобильность", вице-президент "Сименс АГ" Ханс-Йорг Грундманн и коммерческий директор департамента "Мобильность" Михаэль Шульц-Дрост.

Соглашение предусматривает сотрудничество сторон в области исследований и разработок по таким направлениям, как энергосберегающие технологии, диагностика и энергоаудит; системы электроснабжения на железнодорожном транспорте; системы железнодорожной автоматики и телемеханики; подвижной состав для скоростного и тяжеловесного движения. Кроме того, стороны будут сотрудничать в сфере подготовки и повышения квалификации специалистов на основе адаптации соответствующих учебных программ МИИТа к требуемому уровню подготовки работников "Сименс" и его дочерних компаний.

"Целью настоящего соглашения является укрепление и развитие отношений между нашей компанией и МИИТом, которые в последующем послужат содействием в развитии российской науки и техники, а также укреплению связей между Россией и Германией в области обмена новыми технологиями и разработками, - заявил Ханс-Йорг Грундманн. - Идя по пути локализации производства в области железнодорожного транспорта, открывая в России собственные предприятия, мы высоко оцениваем плодотворное сотрудничество в сфере НИОКР с российскими образовательными учреждениями, которое в конечном итоге служит модернизации транспортного машиностроения России".

MASHPORTAL.RU

"Уральские локомотивы" будут выпускать электропоезда "Ласточка"

01 июня 2011 г.

В рамках VI международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520" (г. Сочи) ОАО "Российские железные дороги", ЗАО Группа Синара и концерн "Сименс АГ" подписали соглашение о поставке электропоездов "Ласточка" и локализации их производства в России. Документ был подписан Президентом ОАО "РЖД" В.И. Якуниным, Президентом ЗАО Группа Синара Д.А. Пумпянским и Президентом департамента "Мобильность" Сименс АГ Хансом-Йоргом Грундманном.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1200 вагонов электропоездов типа "Desiro RUS" для РЖД с 2014 по 2020 гг. Производство новых электричек будет организовано на ООО "Уральские локомотивы" (совместное предприятие Группы Синара и Сименс АГ, г. Верхняя Пышма, Свердловская область). Общая стоимость контракта составит более 2,5 млрд. евро.

В рамках соглашения планируется, что на "Уральских локомотивах" начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Пассажирские электропоезда типа "Desiro RUS" используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. В России будут применяться машины с компоновкой 5-ю вагонами.

Как подчеркнул Дмитрий Пумпянский, первоначально глубина локализации составит 35%, по мере выполнения контракта уровень локализации будет доведен до 80%. "В кооперационных поставках комплектующих компонентов будут участвовать более 80 предприятий российской промышленности. Первый электропоезд "Ласточка" ("Desiro RUS") планируется выпустить на "Уральских локомотивах" в 2014 году", - сообщил Д. Пумпянский.

АСТОК ПРЕСС

ASTOK-PRESS.RU

Сочинские вокзалы приведут в порядок

01.06.2011

Железнодорожные вокзалы в курортных городах Сочи будут приведены в порядок: их ожидает реконструкция и обустройство прилегающих территорий. Соглашение о соответствующих работах на открывшемся сегодня VI международном форуме "Стратегическое партнерство 1520" заключили администрация Сочи и Российские железные дороги.

В частности, соглашение предусматривает, реконструкцию вокзалов и обустройство прилегающих к ним территорий в городах Лоо и Хоста, а также Лазаревское. Согласно документу, на базе вокзалов будут созданы транспортно-пересадочные узлы. Средства в реконструкцию будут вкладывать РЖД, в ответ на это Российские железные дороги получают право аренды земельных участков, прилегающих к территориям вокзалов.

По словам вице-президента компании РЖД Олега Тони, до конца текущего года завершится возведение каркаса железнодорожного вокзала станции Адлер, который должен будет объединить все виды пассажирского транспорта к Олимпиаде в Сочи.

Также завершена реконструкция железной дороги Абхазии на участке Веселое-Сухуми. Однако в связи с кончиной президента Абхазии Сергея Багапша торжественного открытия участка не будет.

НЕДВИЖИМОСТЬ

РИА НОВОСТИ

RIAREALTY.RU

РЖД займутся реконструкцией вокзалов в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте

01.06.2011

СОЧИ, 1 июня - РИА Новости. ОАО "Российские железные дороги" и администрация города Сочи заключили соглашение о сотрудничестве в области реализации проектов по реконструкции железнодорожных вокзалов Сочи, Лазаревском, Лоо и Хоста.

Документ в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520" в Сочи подписали начальник дирекции железнодорожных вокзалов-филиала РЖД Сергей Абрамов и глава города Анатолий Пахомов.

Соглашение предусматривает создание транспортных пересадочных узлов (ТПУ) на базе вокзалов, с обустройством прилегающих территорий, организацией услуг по перевозке населения автотранспортом, с участием специализированных компаний ОАО "РЖД-Трансфер" и ОАО "РЖД-Такси", проведению организационных и инженерно-технических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

В свою очередь, администрация Сочи обязуется рассмотреть вопросы о передаче в аренду РЖД прилегающих к вокзалам земельных участков в целях реализации проектов по обустройству, обеспечить организацию разработки проектов планировки прилегающих к вокзалам территорий, градостроительных планов земельных участков.

При создании ТПУ администрация будет содействовать компании в организации технологических процессов взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, в предоставлении земельных участков для размещения перронов прибытия и отправления автобусов регулярных маршрутов и мест для стоянок легковых автомобилей.

РЖД со своей стороны обязуется обеспечить разработку и реализацию проектов реконструкции, определить границы земельных участков, предоставляемых на правах аренды для реализации данных проектов.

RIAREALTY.RU

РЖД могут продать на аукционе 75% Первой нерудной компании за \$100 млн

02.06.11

СОЧИ, 2 июня - РИА Новости. ОАО "Российские железные дороги" может продать 75% ОАО "Первая нерудная компания" (ПНК) за более чем 100 миллионов долларов на аукционе в 2011 году, сообщил в четверг журналистам старший вице-президент РЖД Валерий Решетников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

Он отметил, что РЖД оставляют за собой блокпакет компании.

Оценка компании уже проведена, уточнил Решетников.

РЖД в 2011 году планируют привлечь от продажи акций своих "дочек" 132 миллиарда рублей. В плане на этот год стоят такие крупные активы, как 75% минус две акции ОАО "Первая грузовая компания" (стартовая цена - 115,5 миллиарда рублей), 25% плюс одна акция ОАО "ТрансКонтейнер" (пакет оценен в 10,7 миллиарда рублей).

Кроме того, ВТБ, в декабре консолидировавший 43,2% акций Транскредитбанка, примерно до конца первого полугодия планирует довести свою долю в нем до 75% минус одна акция, выкупив около 30% акций у РЖД.

ОАО "Первая нерудная компания" - стопроцентная дочерняя компания РЖД, объединяет 18 щебеночных заводов по всей территории РФ. Основной вид деятельности - добыча нерудных полезных ископаемых; переработка нерудных полезных ископаемых (производство щебня, отсевов от дробления, камня бутового). Уставный капитал ОАО "ПНК" составляет 6,3 миллиарда рублей.

DW-WORLD.DE

DEUTSCHE WELLE

DW-WORLD.DE

Siemens построит для России 240 поездов

01.06.2011

240 "Ласточек", как в России называют электропоезда типа Desiro Rus производства немецкого концерна Siemens, будут построены на уральском совместном предприятии. Соответствующий контракт был подписан в Сочи.

Представители немецкого промышленно-технологического концерна Siemens и ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) подписали в среду, 1 июня, в Сочи соглашение о производстве в России 240 электропоездов типа Desiro Rus, сообщает агентство Reuters. Поезда, насчитывающие в общей сложности 1200 вагонов, будет выпускать с 2013 года в Верхней Пышме - городе-спутнике Екатеринбурга - завод "Уральские локомотивы", который является совместным

предприятием российской Группы Синара и Siemens. Общая стоимость контракта составляет около двух миллиардов евро. В ближайшие 30 лет Россия планирует инвестировать в новые поезда и железнодорожную инфраструктуру около 300 миллиардов евро, сообщает Reuters.

Пригородные поезда серии Desiro, которые Siemens начал производить в 1999 году, способны развивать скорость до 160 километров в час. Сейчас их можно встретить на железных дорогах Германии, Великобритании, Дании, Румынии, Болгарии, Греции и других стран. В 2009 году государственный холдинг РЖД уже заключил с Siemens контракт на производство 54 электропоездов типа Desiro Rus, сообщается на официальном сайте представительства Siemens в России. Производство 38 поездов уже начато в немецком Крефельде, еще 16 планируется произвести в Верхней Пышме. В России электропоезда типа Desiro Rus получили название "Ласточки".

**PRIMAMEDIA.RU**

"Синара" поставит РЖД 40 тепловозов с шириной колеи 1067 мм для Сахалина**02.06.11**

Реализация проекта призвана обеспечить замену устаревшего парка тепловозов на острове

Владивосток, 2 июня, PrimaMedia. ЗАО "Группа Синара" до 2015 года поставит ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) 40 магистральных двухсекционных тепловозов ТГ16М с шириной колеи 1067 миллиметров для эксплуатации на железных дорогах Сахалина. Соглашение о производстве и поставке тепловозов компании подписали в среду в Сочи в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520", передает РИА PrimaMedia со ссылкой на материалы

"В соглашении содержится принципиальная договоренность о поставке 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М до 2015 года. Производство новых магистральных тепловозов будет организовано на ОАО "Людиновский тепловозостроительный завод", - говорится в сообщении РЖД.

Реализация проекта по производству локомотивов ТГ16М обеспечит замену устаревшего парка тепловозов на Сахалине. Сейчас их средний возраст которых уже составляет около 40 лет, что выше установленного срока службы.

Цена тепловоза ТГ16М, добавили в РЖД, будет определена на основании расчетов стоимости жизненного цикла, согласно сложившейся международной практике. Таким образом, будет создан реальный финансовый механизм возмещения инвестиций, затраченных на разработку нового подвижного состава.

В рамках соглашения предусмотрена разработка концепции организации технического обслуживания ТГ16М, а также подготовки работников РЖД к эксплуатации тепловозов с использованием обучающих программ и тренажерных комплексов.

Екатеринбург Он-Лайн

E1.RU**E1.RU**

На Среднем Урале начнут производить скоростные поезда - "Ласточки"

02.06.11

Предприятие «Уральские локомотивы» будет производить скоростные пригородные электропоезда Desiro («Ласточка»). Соглашение о том, что на совместном предприятии группы «Синара» и концерна Siemens локализуется производство этих электропоездов, было подписано в Сочи на шестом международном железнодорожном форуме «Стратегическое партнерство 1520», сообщают в департаменте информационной политики губернатора.

Как известно, основным конкурентом уральцев был воронежский «Вагонремаш». Средний Урал изначально был более удобен для Siemens, так как здесь уже создана вся необходимая инфраструктура для производства, хорошо знакомая специалистам немецкого концерна. Кроме того, свердловские власти рассчитывают в ближайшие годы реализовать в регионе проект развития скоростного железнодорожного движения. Перспективным направлением выбрана магистраль, связывающая Екатеринбург и Нижний Тагил.

Губернатор Александр Мишарин подчеркивает, что развитие скоростного транспорта - это создание нового качества жизни людей, формирование иных условий экономической, социальной и культурной интеграции. По мнению главы Свердловской области, решить эту задачу можно за счет реализации ряда системных проектов, одним из которых и является производство на Урале скоростных электропоездов «Ласточка».

В Сочи подписи под документом о поставке новых поездов и локализации их производства в России поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский и президент департамента «Мобильность» Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1,2 тысячи вагонов электропоездов типа Desiro RUS для РЖД с 2014 по 2020 год. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Пассажирские электропоезда типа Desiro RUS используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. Планируется, что в России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами.



TRANS-PORT.COM.UA

РЖД внедряет технологии повышения эффективности перевозочного процесса

03.06.11

В условиях перехода парка грузовых вагонов из разряда инвентарного ОАО "РЖД" в разряд частного для повышения эффективности перевозочного процесса необходим поиск новых методов управления парком на сети железных дорог. Об этом заявил вице-президент ОАО "РЖД" Салман Бабаев на VI Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое

партнерство 1520" в Сочи в ходе круглого стола, посвященного грузовым перевозкам.

По его словам, ОАО "РЖД" проводит активную работу по изучению потребностей рынка в новых услугах и транспортных продуктах. В настоящее время на сети железных дорог России реализуется проект по предоставлению грузовладельцам подвижного состава третьих лиц (не принадлежащего перевозчику) по договорным ценам.

Цель такого взаимодействия с заказчиками - максимально возможное обеспечение потребностей заказчиков в порожнем подвижном составе, направленное на долгосрочное стабильное сотрудничество и прогнозируемость перевозочного процесса на выгодных для сторон условиях.

"Без организации технологического взаимодействия в новых условиях железная дорога не сможет обеспечить своевременный вывоз грузов. Предлагаемые нами технологии позволяют оптимально распределять погрузочные ресурсы на сети железных дорог, что будет способствовать увеличению грузооборота и минимизации порожних пробегов грузовых вагонов, а, следовательно, и нагрузки на инфраструктуру", - отметила генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО "РЖД" Елена Кунаева.

Салман Бабаев подчеркнул, что инвентарный парк постепенно исчезает и на "Пространстве 1520". Поэтому для организации перевозок в межгосударственном сообщении предполагается создание определенного пула грузовых вагонов, который будет предоставляться операторами в аренду железнодорожным администрациям.

В ходе круглого стола также отмечалось, что одним из наиболее эффективных механизмов организации технологического взаимодействия является электронная торговая площадка в Интернете, где грузовладельцы и операторские компании могут разместить информацию о своей грузовой базе и погрузочных ресурсах.

Кроме того, ОАО "РЖД" внедряет услугу комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания, которая предполагает доставку груза от пункта отправления до пункта назначения вне зависимости от государственной территории, по которой проходит участок транспортного коридора, и способа транспортировки (морем, железной дорогой или автомобильным транспортом).

С целью реализации данной услуги ОАО "РЖД" разработана и применяется в отношении заинтересованных клиентов примерная форма договора, основанная на принципе агентирования и предусматривающая согласование коммерческих условий перевозок в рамках договоров с организациями смежных видов транспорта.

В рамках транспортно-экспедиторского обслуживания ЦФТО оказывает услуги мониторинга перевозки грузов с информированием грузоотправителя (грузополучателя), оплату перевозок грузов по железным дорогам государств-участников СНГ и стран Балтии и др. Для собственников и операторов подвижного состава оказываются услуги по перемещению порожних вагонов по инфраструктуре с оформлением перевозочных документов.

TRANS-PORT.COM.UA

РЖД предлагает запустить механизм страхования ответственности производителей ж/д техники

03.06.11

ОАО "РЖД" как потребитель продукции транспортного машиностроения заинтересовано в страховании ответственности ее производителей. Об этом заявил старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович в ходе

круглого стола на VI Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Участники обсудили вопросы качества продукции и комплектующих железнодорожного машиностроения. При этом была отмечена необходимость страхования ответственности производителей для возмещения ущерба, понесенного покупателем в случае отказа технических средств.

По словам Валентина Гапановича, для повышения надежности и снижения стоимости жизненного цикла машиностроительной продукции в текущем году планируется принять стандарт обеспечения функциональной безопасности на железнодорожном транспорте. В нем будут определены основные требования к продукции, в том числе показатели средней продолжительности технического обслуживания, трудоемкости ремонта, критерии контроля узлов и другие. На первом этапе стандарт будет добровольным, в дальнейшем он должен быть взят за основу при производстве техники для железных дорог России.

TRANS-PORT.COM.UA

Состоялось первое рабочее заседание Межгосударственного технического комитета по стандартизации "Железнодорожный транспорт"

03.06.11

1 июня в рамках Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство-1520" в Сочи состоялось первое рабочее заседание Межгосударственного технического комитета по стандартизации "Железнодорожный транспорт", созданного по инициативе Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии.

"Общая интеграция экономик и вопросы вступления наших государств в ВТО побудили всех принять соответствующий новый свод правил в этой области. На рынке железнодорожных перевозок формируются все новые и новые субъекты хозяйствования, расширяется круг поставщиков средств перевозок и предоставляемых услуг, включая иностранных контрагентов. Комитетом по стандартизации четко и однозначно должны быть сформулированы параметры продукции и процессов, причем, на основе консенсуса с учетом потребностей и возможностей хозяйствующих субъектов рынка", - заявил президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин.

По его словам, к настоящему моменту в области международной стандартизации проведена большая работа. Так, в 2009-2010 годах подготовлены и утверждены первые 34 межгосударственных и национальных стандарта в обеспечение требований технических регламентов. Для введения инновационных нормативов в практику вносятся изменения в законодательство России и других государств об использовании предварительных стандартов. Развернута работа российского комитета по стандартизации "Железнодорожный транспорт". В разработке современных стандартов задействовано свыше 120 предприятий России, около 1000 специалистов. Над гармонизацией нормативов для колеи 1520 и 1435 мм работает контактная группа, состоящая из специалистов России, Белоруссии и Украины, а также Европейского агентства, Организации сотрудничества железных дорог.

"Все эти положительные моменты должны стать базой для совместной дальнейшей работы по приведению национальных стандартов к общему знаменателю", - подчеркнул Владимир Якунин.

Председателем МТК 524 избран старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович.

TRANS-PORT.COM.UA

РЖД и "Группа Синара" подписали соглашение о поставке тепловозов

02.06.11

1 июня в Сочи в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги" и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение о производстве и поставке магистральных двухсекционных тепловозов с шириной колеи 1067 мм для эксплуатации на железных дорогах о. Сахалин.

Свои подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин и президент ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский.

В соглашении содержится принципиальная договоренность о поставке 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М до 2015 года. Производство новых магистральных тепловозов будет организовано на ОАО "Людиновский тепловозостроительный завод".

Цена нового тепловоза ТГ16М будет определена на основании расчетов стоимости жизненного цикла согласно сложившейся международной практике. Таким образом, будет создан реальный финансовый механизм возмещения инвестиционных средств, затраченных на разработку новой подвижной техники.

Реализация проекта по производству локомотивов ТГ16М обеспечит замену устаревшего парка тепловозов на острове Сахалин, средний возраст эксплуатации которых уже составляет около 40 лет, что превышает установленный срок их службы.

В рамках соглашения предусмотрена разработка концепции организации технического обслуживания ТГ16М, а также подготовки работников ОАО "РЖД" к эксплуатации тепловозов с использованием обучающих программ и тренажерных комплексов.

TRANS-PORT.COM.UA

"Трансмашхолдинг" поставит РЖД 200 грузовых электровозов 2ЭС5

02.06.11

1 июня в Сочи в рамках VI международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги" и ЗАО "Трансмашхолдинг" заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5.

Свои подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин и председатель совета директоров "Трансмашхолдинга" Андрей Бокарев.

В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 годы российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5, которые будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

Электровоз 2ЭС5 разработан совместным инжиниринговым центром Трансмашхолдинга и Alstom Transport - компании "ТРТранс" (филиал, расположенный в г. Новочеркасске Ростовской области). Работы по его созданию ведутся в рамках меморандума, подписанного ОАО "Российские железные дороги", ЗАО "Трансмашхолдинг" и французской компанией Alstom Transport 21 сентября 2010 года в Берлине на выставке Innotrans. Это второй локомотив 5 поколения, разработанный в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые

компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорная система управления и диагностики.

Большое внимание в конструкции электровоза уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электровоза закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

TRANS-PORT.COM.UA

Siemens, РЖД, и "Группа Синара" договорились о производстве в России поездов "Ласточка"

02.06.2011

1 июня в Сочи в рамках VI Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги", компания Siemens AG и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов "Ласточка" (серия "Desiro Rus"), локализации их производства и основных технических характеристиках.

Документ подписали президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, исполнительный директор подразделения "Мобильность", вице-президент Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн, президент ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский.

Согласно подписанному документу производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы". При этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%, то есть поезда практически полностью будут производиться в России.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (5 вагонов) в размере 8,6 млн евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим контрактам ОАО "РЖД" и компанией Siemens AG. Прочие условия договора поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров.

Партнеры также создадут специализированный Инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит ОАО "РЖД" или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкции и комплектацию локализованных электропоездов.

Электропоезда серии "Desiro Rus" будут эксплуатироваться на сети железных дорог России пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

Напомним, что "Сименс АГ" также поставит ОАО "РЖД" 54 электропоезда "Ласточка". Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 г., контракт на поставку еще 16 электропоездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 г.

В 2014 году электропоезда "Ласточка" будут обеспечивать транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в г. Сочи.

Электропоезд "Ласточка" на платформе Desiro RUS разработан компанией "Сименс АГ" на основании технических требований, утвержденных ОАО "РЖД".

Поезд предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах РФ, оборудованных высокими и низкими платформами. Максимальная эксплуатационная скорость электропоездов составит 160 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 5 вагонов.

Эксплуатация поезда возможна при температуре окружающей среды от +40 °С до -40 °С без ограничений, с учетом условий морского климата. Предельные рабочие температуры составляют от +50 °С до -55 °С. При производстве будут применяться специальные, пригодные для эксплуатации в данных температурных диапазонах, материалы.

При разработке было учтено, что эксплуатация поездов будет проходить в различных климатических зонах, поэтому конструкционные особенности поездов исключают скапливание льда, снега и конденсата в различных частях подвижного состава.

Нормативные требования по электромагнитной совместимости в России по сравнению с европейскими требованиями намного жестче. В связи с этим при производстве будут приняты многочисленные меры по снижению электромагнитного излучения: установка фильтров ЭМС, экранирование и т.д.

При проектировании были учтены требования российских норм к сопротивлению кузова, сцепке и ударной нагрузке.

На поезде будет установлена система видеонаблюдения как внутри пассажирских салонов, так и снаружи поезда для контроля пассажирского салона и процесса посадки и высадки пассажиров.

TRANS-PORT.COM.UA

"Русагротранс" и "Казтеміртранс" подписали соглашение о создании СП по перевозкам зерна

02.06.11

Вчера, 1 июня, в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи между ЗАО "Русагротранс" и АО "Казтеміртранс" заключено соглашение о создании совместного предприятия по перевозкам зерновых грузов. Документ подписали генеральный директор ЗАО "Русагротранс" Константин Засов и президент АО Шагдарбек Жайсанбаев в присутствии президента ОАО "РЖД" Владимира Якунина и президента АО "НК "КТЖ" Аскара Мамина.

В соответствии с соглашением общий вагонный парк составит порядка 10 тыс. вагонов-зерновозов, объем перевозок СП - 8,9 млн тонн ежегодно.

Капитализация проекта превысит 90 млн долларов США. Таким образом СП станет одним из первых крупных проектов в области логистики и транспорта, реализованных в рамках концепции Таможенного союза Российской Федерации, Казахстана и Беларуси.

Ключевой предпосылкой создания совместного предприятия является формирование Таможенного Союза, который значительно упрощает процедуру перемещения товарных партий, в том числе зерновых грузов. Возможность консолидации вагонных парков стран-участниц Таможенного союза создаст условия для повышения эффективности транспортной логистики.

Напомним, что Казахстан является крупным производителем зерна и входит в десятку мировых экспортеров пшеницы. Экспортный потенциал Казахстана ограничивается дефицитом вагонного парка. Так, при потребности вагонов в пиковый период перевозок на уровне 8,7 тыс. единиц АО "Казтеміртранс" располагает около 5,2 тыс. единиц, которые простаивают в период спада перевозок. В этот период вагоны-зерновозы могут быть использованы для перевозок взаимозаменяемых грузов Казахстана и России.

Предприятие создается для наиболее полного удовлетворения потребности Республики Казахстан во внутренних и экспортных перевозках и наиболее эффективного использования вагонного парка участников проекта.

В настоящее время в рамках подготовки проекта выработаны основные принципы тарифной политики СП, которые позволят обеспечить условия для финансирования полного обновления вагонного парка предприятия в течение 10 лет. Разработан бизнес-план создания совместного предприятия, сформулированы основные экономические, юридические и технические параметры проекта. Согласованы условия реализации проекта, подписан план мероприятий по созданию СП и определен консультант по сопровождению проекта с российской стороны - компания PricewaterhouseCoopers.

Создание совместного российско-казахстанского предприятия является необходимым и важным шагом в образовании Единого экономического пространства в рамках Таможенного союза, а его реализация даст дополнительный импульс для развития железнодорожного транспорта России и Казахстана.

**STAVROPOLYE.TV****ОАО «РЖД» восстановило пути из России до столицы Абхазии****02.06.11**

ОАО «Российские железные дороги» завершило реконструкцию Абхазской железной дороги на участке Веселое – Сухум. Об этом сообщил накануне глава компании Владимир Якунин на бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи.

По информации пресс-службы РЖД, работы проводились в рамках межправительственных соглашений между РФ и Абхазией. К реконструкции приступили в феврале этого года, завершив ее, как это и было заявлено, в течение трех месяцев.

В Абхазию были направлены 600 единиц специализированного подвижного состава, в том числе укладочные краны, машины по очистке щебня, выправочная и отделочная техника, техника для производства земляных работ.

Также в республику были откомандированы свыше 500 работников компании, задействованы путевые подразделения 12 железных дорог России, передает «Интерфакс».

**TRAVELNN.RU****Вокзалы в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте реконструируют****02.06.11**

ОАО "Российские железные дороги" и администрация города Сочи заключили соглашение о сотрудничестве в области реализации проектов по реконструкции железнодорожных вокзалов Сочи, Лазаревское, Лоо и Хоста, сообщает пресс-служба РЖД. Подписание соглашения прошло в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520".

Соглашение в частности предусматривает создание транспортных пересадочных узлов (ТПУ) на базе вокзалов, с обустройством прилегающих территорий, организацией услуг по перевозке населения автомобильным транспортом, с участием специализированных компаний ОАО "РЖД-Трансфер"

и ОАО "РЖД-Такси", проведению организационных и инженерно-технических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

В свою очередь администрация Сочи обязуется рассмотреть вопросы о передаче в аренду "РЖД" прилегающих к вокзалам земельных участков в целях реализации проектов по обустройству, обеспечить организацию разработки проектов планировки прилегающих к вокзалам территорий, градостроительных планов земельных участков.

**EANEWS.RU**

Скоростные «Ласточки» для сочинской Олимпиады будут производиться на Среднем Урале

02.06.11

«Уральские локомотивы» будут производить скоростные пригородные электропоезда Desiro («Ласточка»), сообщили агентству ЕАН в департаменте информационной политики губернатора.

Соглашение о том, что на совместном предприятии группы «Синара» и концерна Siemens локализуется производство этих электропоездов, было подписано в Сочи на шестом международном железнодорожном форуме «Стратегическое партнерство 1520».

Основным конкурентом уральцев был воронежский «Вагонремаш». Средний Урал изначально был более удобен для Siemens, так как здесь уже создана вся необходимая инфраструктура для производства. Кроме того, свердловские власти рассчитывают в ближайшие годы реализовать в регионе проект развития скоростного железнодорожного движения. Перспективным направлением выбрана магистраль, связывающая Екатеринбург и Нижний Тагил.

В Сочи подписи под документом о поставке новых поездов и локализации их производства в России поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский и президент департамента «Мобильность» Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1,2 тысячи вагонов электропоездов типа Desiro RUS для РЖД с 2014 по 2020 год. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Пассажирские электропоезда типа Desiro RUS используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. Планируется, что в России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами. Марина Колесникова, Европейско-Азиатские Новости.

НОВЫЙ РЕГИОН

NR2.RU

Уральцы участвуют в бизнес-форуме в Сочи – обсуждается сотрудничество железнодорожных систем государств Евразии

02.06.2011

Сочи, Екатеринбург, Июнь 02 (Новый Регион, Таисья Исупова) – В Сочи накануне начал свою деловую программу VI бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520». Традиционно форум собрал руководителей крупнейших мировых компаний транспортной отрасли, представителей федеральных министерств и ведомств. В этом году основой программы бизнес-встречи стала проблематика сотрудничества железнодорожных систем государств Евразии.

Участвуют в форуме и представители уральских компаний. Генеральный директор научно-производственной корпорации «Уралвагонзавод» Олег Сиенко принял участие в главном событии первого дня – дискуссии на тему: «Будущее евроазиатской транспортной системы: тактика взаимодействия». Основными темами совещания стали: модернизация и интеграция инфраструктуры пространств 1520 и 1435, создание международных транспортных коридоров, продление «широкой» колеи до Вены и создание совместных производств и комплексная модернизация.

В интервью каналу «Россия 24» Олег Сиенко подчеркнул, что для реализации указанных задач и выхода российской продукции вагоностроения на международный рынок, необходимо создание новых производственных мощностей, отвечающих европейским стандартам. УВЗ уже сделал шаг в этом направлении, приобретя французское предприятие Sambre et Meuse, имеющее технологии производства раздвижной тележки, подходящей для использования на колеях разной ширины.



O-50.RU

Скоростные электропоезда Desiro (Ласточка) будут производиться в Свердловской области

02.06.11

«Уральские локомотивы» будут производить скоростные пригородные электропоезда Desiro («Ласточка»). Соглашение о том, что на совместном предприятии группы «Синара» и концерна Siemens локализуется производство этих электровозов, было подписано в Сочи шестом международном железнодорожном форуме «Стратегическое партнерство 1520».

Как известно, основным конкурентом уральцев был воронежский «Вагонреммаш». Средний Урал изначально был более удобен для Siemens, так как здесь уже создана вся необходимая инфраструктура для производства, хорошо знакомая специалистам немецкого концерна. Кроме того, свердловские власти рассчитывают в ближайшие годы реализовать в регионе проект развития скоростного железнодорожного движения. Перспективным направлением выбрана магистраль, связывающая Екатеринбург и Нижний Тагил.

Губернатор Александр Мишарин подчеркивает, что развитие скоростного транспорта – это создание нового качества жизни людей, формирование иных условий экономической, социальной и культурной интеграции. По мнению

главы Свердловской области, решить эту задачу можно за счет реализации ряда системных проектов, одним из которых и является производство на Урале скоростных электропоездов «Ласточка».

В Сочи подписи под документом о поставке новых поездов и локализации их производства в России поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский и президент департамента «Мобильность» Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1,2 тысячи вагонов электропоездов типа Desiro RUS для РЖД с 2014 по 2020 год. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторовагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Пассажирские электропоезда типа Desiro RUS используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. Планируется, что в России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами.

ЕкатеринбургNEWS

EBURGNEWS.RU

«Ласточки» будут собираться на Среднем Урале 02.06.2011

Сборка скоростных пригородных электропоездов «Desiro» («Ласточка») будет осуществляться на производственных мощностях ООО «Уральские локомотивы». Помимо этого уральские машиностроители планируют заняться модернизацией состава.

Соглашение о производстве «Desiro» было заключено накануне на шестом международном форуме «Стратегическое Партнерство 1520» в Сочи. Как сообщает департамент информационной политики губернатора Свердловской области, подписи под документом поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский и президент департамента «Мобильность» Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн.

Предполагается, что с 2014 по 2020 годы будет осуществлена поставка 1,2 тысячи вагонов этого типа для нужд ОАО «Российские железные дороги», общая стоимость контракта превышает 2,5 миллиарда евро. Кроме того, на «Уральских локомотивах» собираются организовать работу инжинирингового центра по разработке и модернизации моторовагонного подвижного состава. Уральские специалисты будут вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям заказчика в лице ОАО «РЖД».



FINMARKET.RU

РЖД запустят своих "Ласточек" 02.06.2011

Российские железные дороги подписали с Siemens контракт стоимостью 2,1 млрд евро на поставку 240 поездов Desiro ("Ласточка"). Немецкие электрички будут производиться в России, что позволит монополии существенно сэкономить

Сочи. 2 июня. FINMARKET.RU - ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и немецкий концерн Siemens договорились об условиях поставки 1200 вагонов Desiro ("Ласточка") - 240 электропоездов по 5 вагонов каждый. Соответствующее соглашение было подписано накануне в Сочи в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". Стоимость контракта - 2,1 млрд евро.

Согласно подписанному документу, выпуск электричек будет производиться не в Германии, а на мощностях совместного предприятия Siemens и ЗАО "Группа Синара" - ООО "Уральские локомотивы". О создании СП для выпуска электропоездов Desiro, напомним, Siemens и "Синара" договорились в прошлом году. Немецкий концерн, как сообщалось, готов вложить в проект 200 млн евро, общая сумма инвестиций не раскрывалась. "Это очень большие деньги, и трудно себе представить, что их можно амортизировать в довольно короткое время, - рассказывал в мае президент Siemens в России и Центральной Азии Дитрих Меллер. - Поэтому мы готовы инвестировать, но понятно, что мы это делаем не для одного контракта - постараемся выйти на долгосрочные заказы. Понятно, что мы с такими инвестициями придем в Россию надолго - такие заводы строятся не на 10 лет". Стороны договорились о том, что уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%.

Базовая цена на электропоезд (5 вагонов) составит 8,6 млн евро, следует из пресс-релиза РЖД. Это на 20% меньше, чем цена на поезда, поставляемые по существующим контрактам РЖД и Siemens, отметили в российской компании. Ранее РЖД заказали у немецкого концерна партию из 54 поездов (контракт на поставку 38 составов был подписан 17 декабря 2009 года, контракт на поставку еще 16 поездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 года). Эти составы будут эксплуатироваться в Сочи для перевозки участников и зрителей Олимпиады 2014 года. В общей сложности сумма сделки тогда составила 585,9 млн евро (со средней стоимостью состава в 10,85 млн евро). На дисконте в 20% "с учетом количества и локализации" настаивали РЖД, рассказывал Д.Меллер. Таким образом, согласованная в среду сумма контракта на уровне 2,1 млрд евро полностью соответствует ожиданиям РЖД. Прочие условия договора поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров, добавили вчера в компании.

Электропоезда данной серии будут эксплуатироваться на железных дорогах РФ пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах. Партнеры также создадут специализированный инжиниринговый центр для разработки и модернизации подвижного состава, который позволит РЖД и другим перевозчикам заказывать электропоезда с изменениями базовой конструкции и комплектации, сообщили в монополии.

**FCINFO.RU**

РЖД и Трансмашхолдинг подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов **02.06.2011**

МОСКВА, 2 июня. /"ФК-Новости"/. ЗАО "Трансмашхолдинг" и ОАО "Российские железные дороги" заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5.

Контракт подписан президентом ОАО "РЖД" Владимиром Якуниным и председателем совета директоров "Трансмашхолдинг" Андреем Бокаревым в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Как сообщила пресс-служба "Трансмашхолдинга", в соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год Российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5.

Работы по созданию этого электровоза ведутся в рамках меморандума, подписанного ЗАО "Трансмашхолдинг", французской компанией Alstom Transport и ОАО "Российские железные дороги" 21 сентября 2010 года в Берлине, на выставке Innotrans.

Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport – компании "ТРТранс". Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения. Контракт предусматривает, что элементы электровоза, разработанные во Франции, должны быть локализованы на российской элементной базе, их производство будет развернуто на отечественных предприятиях.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электровоза закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

Большое внимание в конструкции электровоза уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях.

Электровозы будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

**ELEC.RU**

«Сименс» и МИИТ подписали рамочное соглашение о сотрудничестве в области исследований и разработок

02.06.11

Подписание состоялось в рамках бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». В нем приняли участие ректор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) Борис Лёвин, директор департамента «Мобильность», вице-президент «Сименс АГ» Ханс-Йорг Грундманн и коммерческий директор департамента «Мобильность» Михаэль Шульц-Дрост.

Соглашение предусматривает сотрудничество сторон в области исследований и разработок по таким направлениям, как энергосберегающие технологии, диагностика и энергоаудит; системы электроснабжения на железнодорожном транспорте; системы железнодорожной автоматики и телемеханики; подвижной состав для скоростного и тяжеловесного движения.

Кроме того, стороны будут сотрудничать в сфере подготовки и повышения квалификации специалистов на основе адаптации соответствующих учебных

программ МИИТа к требуемому уровню подготовки работников «Сименс» и его дочерних компаний.

«Целью настоящего соглашения является укрепление и развитие отношений между нашей компанией и МИИТом, которые в последующем послужат содействием в развитии российской науки и техники, а также укреплению связей между Россией и Германией в области обмена новыми технологиями и разработками, — заявил Ханс-Йорг Грундманн. — Идя по пути локализации производства в области железнодорожного транспорта, открывая в России собственные предприятия, мы высоко оцениваем плодотворное сотрудничество в сфере НИОКР с российскими образовательными учреждениями, которое в конечном итоге служит модернизации транспортного машиностроения России».

**EG-ONLINE.RU**

Потенциал роста тарифов на пригородные перевозки исчерпан 02.06.2011

Об этом заявил начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер, выступая на VI международном бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520» в Сочи.

«В начале года мы планировали убытки пригородных пассажирских компаний от осуществления перевозок на 2011 г. в размере 41 млрд руб. После решения Правительства РФ о выделении компенсации инфраструктурой составляющей необходимые субсидии региональных бюджетов должны составить около 11 млрд руб.», - цитирует пресс-служба компании. При этом, по словам М. Шнейдера, ОАО РЖД сократило расходы на пригородные перевозки на 8 млрд руб.

Он также отметил, что потенциал роста тарифов на пригородные перевозки исчерпан, так как в последние годы тариф рос быстрее уровня доходов населения. «Мы искренне надеемся, что регионы откликнутся на инициативу Правительства, и перевозки станут безубыточными уже в 2011 году», - сказал представитель ОАО РЖД.

**URALPOLIT.RU**

РЖД и «Сименс» договорились в Сочи о строительстве «Ласточек» на уральском заводе 02.06.11

Новые «Ласточки» в корне поменяют представление о пригородных электричках

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и германский концерн «Сименс» на проходящем в Сочи бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520» заключили базовое соглашение о строительстве в России скоростных электропоездов «Ласточка», передал корреспондент РИА «ФедералПресс».

Пятивагонные составы «Ласточка» (серия «Desiro Rus») планируется производить в Свердловской области на заводе «Уральские локомотивы». По информации пресс-службы РЖД, к 2017 году уровень локализации производства должен составить не менее 80 %. Ориентировочная стоимость одного электропоезда оценивается в 8,6 млн евро. Участники проекта также

намерены создать специальный Инжиниринговый центр по разработке и модернизации подвижного состава. Он позволит перевозчикам заказывать изменения в базовую комплектацию «Ласточек», произведенных уже в России.

«Ласточки» – это комфортабельные, энергетически эффективные и экологически чистые поезда», – заявил на церемонии подписания соглашения президент РЖД Владимир Якунин.

Ранее, в 2009-2010 годах, РЖД и «Сименс» заключили контракты на строительство 54 скоростных электричек на мощностях завода в Крефельде (Германия). Вагон «Ласточки» немного шире, чем у «Сапсана», внутри установлены разноцветные комфортабельные сидения. Максимальная скорость поезда – 160 км/ч. При этом система тормозного оборудования и тяговые характеристики спроектированы у «Ласточки» с учетом безопасной эксплуатации в горной местности. Составы адаптируют к работе в условиях экстремальных температур: от минус 50 до плюс 50 градусов Цельсия.

В рамках бизнес-форума РЖД заключили еще целый ряд контрактов и соглашений. Так, например, ЗАО «Трансмашхолдинг» с 2013 по 2020 годы поставит компании 200 грузовых электровозов 2ЭС5. В конструкции локомотивов используются современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорная система управления и диагностики. Массовое применение новой техники позволит существенно повысить пропускную способность российских железных дорог и снизить себестоимость перевозок.

Также РЖД подписало соглашение о производстве и поставке магистральных двухсекционных тепловозов для эксплуатации на железных дорогах острова Сахалин с шириной колеи 1067 мм. Свои подписи под документом поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский.

Справка «ФедералПресс»: Бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проходит с 1 по 2 июня. Его участники обсуждают стратегии сотрудничества транспортных систем Европы и Азии, именуемых «пространство-1520» и «пространство-1435».

ДЕЛО
RU**ДЕЛО.RU**

РЖД приобретет у НЭВЗ 200 грузовых электровозов 02.06.11

РЖД и Трансмашхолдинг подписали контракт на поставку 200 грузовых электровозов 2ЭС5.

Как сообщает пресс-служба ЗАО «Трансмашхолдинг», компания заключила контракт с ОАО «Российские железные дороги» на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5. Контракт подписан президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и председателем совета директоров «Трансмашхолдинг» Андреем Бокаревым в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи. В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5.

«Работы по созданию этого электровоза ведутся в рамках меморандума, подписанного ЗАО „Трансмашхолдинг“, французской компанией Alstom Transport и ОАО „Российские железные дороги“ 21 сентября 2010 года в

Берлине, на выставке Innotrans. Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport — компании „ТРТранс“. Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорную систему управления и диагностики. Контракт предусматривает, что элементы электровоза, разработанные во Франции, должны быть локализованы на российской элементной базе, их производство будет развернуто на отечественных предприятиях. Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электровоза закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

Большое внимание в конструкции электровоза уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях. Электровозы будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе», — комментирует пресс-служба ЗАО «Трансмашхолдинг».



СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ

Подписано соглашение о производстве скоростных электропоездов "Ласточка" **02.06.11**

Сочи

Компания "Российские железные дороги" (РЖД) и немецкий концерн "Сименс" подписали соглашение о производстве в России скоростных электропоездов "Ласточка".

Изготовление пятивагонных составов в первую очередь для перевозки гостей и участников Олимпиады в Сочи будет организовано на заводе "Уральские локомотивы", что в Свердловской области. "К 2017 году уровень локализации производства должен составить 80%, то есть поезда практически полностью будут производиться в России", — пояснил представитель РЖД.

Стоимость одной "Ласточки" в базовой комплектации составит 8,6 млн евро, что на 20% дешевле стоимость поездов, поставляемых по существующим контрактам с "Сименсом". "Прочие условия договора поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров", — подчеркнул собеседник агентства.

Стороны также намерены создать специальный Инжиниринговый центр по разработке и модернизации подвижного состава. Он позволит перевозчикам заказывать изменения в базовую комплектацию "Ласточек", произведенных уже в России.

Представитель РЖД также напомнил, что из Германии в Россию придут 54 созданные на заводе в Крефельде состава. Контракт на поставку 38 электричек был подписан в декабре 2009 года, еще 16 "Ласточек" - в сентябре прошлого года.

По словам президента РЖД Владимира Якунина, поставившего свою подпись под Соглашением, "Ласточки" - это комфортабельные, энергетически эффективные и экологически чистые поезда".

Осенью прошлого года на Казанском вокзале Москвы все желающие смогли ознакомиться с макетом головного вагона "Ласточки". Если посмотреть на него, то поезд, сконструированный на стандартной платформе "Дезиро", своими обтекаемыми формами чем-то напоминает "Сапсан", считает Якунин.

Однако "нос у новой электрички не такой острый, как у экспресса", курсирующего между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом.

Вагон "Ласточки" немного шире, чем у "Сапсана", внутри должны быть установлены разноцветные комфортабельные сидения, которые будут колоритно смотреться под мягким и в то же время ярким освещением. Максимальная скорость такого поезда составит 160 км/час, каждый состав сформируют из пяти вагонов. При этом система автотормозного оборудования и тяговые характеристики запроектированы у "Ласточки" с учетом безопасной эксплуатации в горной местности. Составы адаптируют к работе в условиях экстремальных температур: от минус 50 до плюс 50 градусов Цельсия.

YUGREGION.RU

Новочеркасский электровозостроительный завод поставит 200 электровозов для ОАО «РЖД»

02.06.11

Новочеркасский электровозостроительный завод (Ростовская область, входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») поставит 200 грузовых электровозов 2ЭС5 для ОАО «РЖД». Об этом сообщает корреспондент агентства с форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи, в рамках которого состоялось подписание договора.

По его словам, контракт подписан президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и председателем совета директоров «Трансмашхолдинг» Андреем Бокаревым. В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 годы российские железные дороги получат 200 электровозов 2ЭС5.

Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport – компании «ТРТранс». Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20). Электровозы будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

НЭВЗ создан в 1936 г. Является крупнейшим российским производителем магистральных и промышленных электровозов.

ЗАО "Трансмашхолдинг" объединяет ведущие предприятия транспортного машиностроения, разрабатывающие и выпускающие электровозы, тепловозы, пассажирские и грузовые вагоны, тепловозные и судовые дизели, вагоны метро, электро- и дизель-поезда, вагонное литье, компоненты и оборудование для железнодорожного подвижного состава.

Деловая газета юг**DG-YUG.RU****Скоростные поезда для Сочи сделают на Урале
02.06.11**

Соглашение о том, что на совместном предприятии группы "Синара" и концерна Siemens будет вестись производство скоростных пригородных электропоездов Desiro ("Ласточка"), подписано в Сочи на шестом международном железнодорожном форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Завод –производитель расположен на Среднем Урале.

В Сочи подписи под документом о поставке новых поездов и локализации их производства в России поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, президент ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский и президент департамента "Мобильность" Siemens AG Ханс-Йорг Грундманн.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1,2 тыс. вагонов электропоездов типа Desiro RUS для РЖД с 2014 по 2020 год. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро. Предполагается, что новые поезда будут обслуживать гостей и участников Олимпиады 2014, сообщает Sochi.com.

**OLIMPIADA-2014-NEWS.RU****Скоростные электропоезда Desiro будут делать в Свердловске
02.06.11**

На прошедшем вчера в Сочи форуме «Стратегическое партнерство 1520» заключено партнерское соглашение о том, что на Свердловском заводе «уральские локомотивы» будут строить скоростные поезда Desiro. Эти поезда представляют собой новое поколение подвижных составов, изготовленных с применением современных технологий.

По контракту планируется построить более тысячи вагонов, из которых будут компоноваться поезда по 5 вагонов в каждом. 16 новых поездов уже в 2014 году будут курсировать во время проведения Олимпиады.

eTver.Ru**ETVER.RU****Сименс, РЖД и Группа Синара подписали соглашение о производстве в России поездов Desiro RUS****02.06.11**

Как стало известно журналу "Умное производство", в рамках VI международного железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520» (г. Сочи) ОАО «Российские железные дороги», «Сименс АГ» и ЗАО Группа Синара подписали соглашение об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов «Desiro RUS», локализации их производства и основных технических характеристиках. Общая стоимость контракта будет превышать 2 миллиарда евро.

Прочие условия контракта будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров. В подписании приняли участие президент

ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент департамента «Мобильность» «Сименс АГ» Ханс-Йорг Грундманн и президент ЗАО Группа Синара Дмитрий Пумпянский.

Начиная с 2013 года, на мощностях «Уральских Локомотивов» - совместном предприятии Группы Синары и «Сименс» в Верхней Пышме, будет организовано производство электропоездов. Первоначально совместное предприятие произведет 16 поездов из тех 54, заказ на которые «Сименс» получил от РЖД в 2009 году. Стоимость контракта на поставку 54 поездов составляет приблизительно 580 миллионов евро. Согласно данному контракту, РЖД и «Сименс» договорились о частичной локализации производства электропоездов в России.

Завод «Сименс» в Крефельде недавно начал производство первых 38 поездов серии Desiro RUS в Германии. В настоящее время закладывается правовая база для производства оставшихся 16 поездов в России. Начиная с 2014 года, в Верхней Пышме будут выпускаться локализованные «Ласточки», в рамках соглашения по поставке 1200 вагонов. Пригородные поезда серии Desiro могут развивать скорость до 160 км/час. В России они будут называться «Ласточками». Первые составы будут поставлены в Сочи осенью 2013 года.

ETVER.RU

РЖД и Трансмашхолдинг подписали контракт на поставку 200 грузовых электропоездов 2ЭС5

02.06.11

По сведениям журнала "Умное производство", ЗАО «Трансмашхолдинг» и ОАО «Российские железные дороги» заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электропоездов переменного тока 2ЭС5.

Контракт подписан президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и председателем совета директоров «Трансмашхолдинг» Андреем Бокаревым в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи. В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получат 200 электропоездов 2ЭС5.

Электропоезд 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инженерингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport – компании «ТРТранс». Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения, безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха, микропроцессорную систему управления и диагностики. Контракт предусматривает, что элементы электропоезда, разработанные во Франции, должны быть локализованы на российской элементной базе, их производство будет развернуто на отечественных предприятиях.

Массовое применение новых локомотивов позволит существенно повысить провозную способность российских железных дорог, повысить энергоэффективность и снизить себестоимость перевозок. В конструкцию электропоезда закладываются многократно увеличенные по сравнению с серийными моделями межремонтные пробеги. За счет этого трудозатраты на техническое обслуживание будут снижены.

Большое внимание в конструкции электропоезда уделяется условиям труда локомотивной бригады. Конструкция предусматривает использование модульной кабины управления с климат-контролем, соответствующую всем

современным санитарным, эргономическим нормам и нормам безопасности, а также энергопоглощающие аппараты, обеспечивающие безопасность машинистов при соударениях. Электровозы будут производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

**OTDIH.NAKUBANI.RU**

Солашение о поставках электропоездов "Ласточка" подписали в Сочи 02.06.11

В Сочи в рамках VI Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" "Российские железные дороги", компания Siemens AG и "Группа Синара" подписали соглашение об основных условиях поставки вагонов электропоездов "Ласточка" (серия "Desiro Rus"), локализации их производства и основных технических характеристиках.

Всего на промышленных предприятиях России произведут 1200 скоростных электропоездов, их доставят в период с 2014 по 2020 годы. Общая стоимость контракта составит более 2,5 млрд евро.

Базовая цена на электропоезд из пяти вагонов – 8,6 млн евро.

Электропоезда серии Desiro Rus будут эксплуатироваться на сети железных дорог России пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

В 2014 году электропоезда "Ласточка" будут обеспечивать транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи, сообщает maks-portal.ru .

**NORD-NEWS.RU**

ОАО «РЖД» рассчитывает на поддержку регионов в вопросе решения безубыточности пригородных перевозок уже в 2011 году 02.06.11

Решение вопроса безубыточности пригородных пассажирских перевозок может быть достигнуто уже в 2011 году, заявил в четверг в Сочи начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер, выступая на VI международном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».

«В начале года мы планировали убытки пригородных пассажирских компаний от осуществления перевозок на 2011 год в размере 41 млрд рублей. После решения Правительства РФ о выделении компенсации инфраструктурой составляющей необходимые субсидии региональных бюджетов должны составить около 11 млрд рублей», - сказал Максим Шнейдер, добавив, что ОАО «РЖД», в свою очередь, сократило расходы на пригородные перевозки на 8 млрд рублей.

При этом он подчеркнул, что потенциал роста тарифов на пригородные перевозки исчерпан, так как в последние годы тариф рос быстрее уровня доходов населения.

«Мы искренне надеемся, что регионы откликнутся на инициативу правительства, и перевозки станут безубыточными уже в 2011 году», - сказал Максим Шнейдер.

**PORTNEWS.RU**

Существующая инвестпрограмма РЖД не сможет обеспечить план объема перевозки 230 млн тонн грузов к 2015 году - Вадим Михайлов 02.06.2011

Существующая инвестиционная программа ОАО «РЖД» не сможет обеспечить план объема перевозки 230 млн тонн грузов к 2015 году. Об этом сказал старший вице-президент компании Вадим Михайлов в ходе работы круглого стола по инвестициям в железнодорожную инфраструктуру в рамках международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», передает пресс-служба ОАО «РЖД».

«В условиях дефицита финансовых ресурсов ОАО «РЖД» предпринимает ряд мероприятий по увеличению базы погрузки, сокращению расходов, повышению внутренней эффективности. В частности, компания увеличила инвестиционную программу с 270 до 317 млрд руб. за счет собственных средств», - отметил Вадим Михайлов. По его словам, полностью перекладывать на государство необходимость финансирования инфраструктуры неправильно. В этой связи ОАО «РЖД» привлекает заемное финансирование. В частности, в 2011 году компания разместила еврооблигации на сумму 350 млн фунтов стерлингов сроком на 20 лет. «Мы готовы инвестировать в инфраструктуру со сроком окупаемости до 20 лет. Более этого срока инвестиции возможны только с участием государства», - сказал Вадим Михайлов.

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация. Имущество компании было сформировано путем внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта.

PORTNEWS.RU

Железнодорожные подходы к портам Дальнего Востока и Северо-Запада необходимо расширить – Владимир Путин 03.06.2011

Железнодорожные подходы к портам Дальнего Востока и Северо-Запада необходимо расширить. Как передает пресс-служба правительства России, об этом в ходе встречи в Сочи с участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство-1520» заявил председатель правительства России Владимир Путин.

По его словам, предстоит серьезно обновить всю железнодорожную сеть страны и ликвидировать «узкие места» на ключевых магистралях страны. «Прежде всего я имею в виду восточные направления: это Байкальская магистраль (БАМ) и Транссиб, всем вам хорошо известный. Нам нужно расширить железнодорожные подходы к нашим важнейшим портам на Дальнем Востоке, на северо-западе страны и здесь, на юге России», - сказал Путин.

«Конечно, намерены максимально использовать транзитный потенциал России. Мы все с вами хорошо понимаем, что он просто огромный, колоссальный. Будем исходить из того, чтобы маршруты, проходящие через

нашу страну, были удобными и коммерчески привлекательными. Конечно, я прекрасно понимаю, и вы знаете, ещё для этого много что нужно сделать», - прокомментировал глава правительства.

**ER.RU****Путин в Сочи обсудит вопросы развития железных дорог****02.06.11**

Премьер-министр РФ встретится с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520»

Председатель партии «Единая Россия», председатель правительства РФ Владимир Путин в пятницу, 3 июня, в рамках рабочей поездки в Южный федеральный округ проведет встречу с участниками шестого Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

В ходе встречи в Сочи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе, в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также вопросы интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества, передает РИА Новости.

В пятницу Путин прибудет также Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

**ADVIS.RU**

Старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович: "Необходимо запустить механизм страхования ответственности производителей железнодорожной техники".

03.06.11

/INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") Advis.ru/ ОАО "РЖД" как потребитель продукции транспортного машиностроения заинтересовано в страховании ответственности ее производителей. Об этом заявил старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович в ходе круглого стола на VI Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи. Об этом сообщили ИА «INFOLine» (www.ADVIS.ru).

Участники обсудили вопросы качества продукции и комплектующих железнодорожного машиностроения. При этом была отмечена необходимость страхования ответственности производителей для возмещения ущерба, понесенного покупателем в случае отказа технических средств.

По словам Валентина Гапановича, для повышения надежности и снижения стоимости жизненного цикла машиностроительной продукции в текущем году планируется принять стандарт обеспечения функциональной безопасности на железнодорожном транспорте. В нем будут определены основные требования к продукции, в том числе показатели средней продолжительности технического обслуживания, трудоемкости ремонта, критерии контроля узлов и другие. На

первом этапе стандарт будет добровольным, в дальнейшем он должен быть взят за основу при производстве техники для железных дорог России.

ADVIS.RU

Агентство INFOLine приняло участие в VI бизнес-форуме "Стратегическое Партнерство 1520".

03.06.11

В Сочи прошел VI бизнес-форум "Стратегическое Партнерство 1520", организатором которого является компания "Бизнес Диалог". 1520 мм - именно такова официальная ширина колеи железных дорог стран Содружества Независимых Государств, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на "пространстве 1520" составляет свыше 150 тысяч км и является второй по протяженности в мире после самой распространенной на сегодняшний день так называемой "европейской колеи" - 1435 мм.

Основная цель мероприятия, по замыслу организаторов, ускорить развитие международных транспортных коридоров, увеличить транзитные потоки и расширить внедрение инновационных подходов на транспорте на основе передового международного опыта. На форуме были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы, связанные с развитием высокоскоростного сообщения, реализацией масштабных инфраструктурных проектов, обеспечением безопасности движения, повышением экологичности транспорта и многие другие. "Организаторы мероприятия подняли актуальнейшие вопросы отрасли, решение которых стратегически важно для экономики страны в целом. Среди наиболее острых - предельный уровень загрузки железнодорожной инфраструктуры, который будет достигнут уже через 2-3 года, недостаточная эффективность использования частного парка, дефицит тягового состава, новая система диспетчеризации и многие другие. Эти вопросы поднимает и агентство INFOLine в отраслевых исследованиях рынка. Мы рады сотрудничеству с компанией "Бизнес Диалог", - отметил генеральный директор группы компаний INFOLine Иван Федяков.

Итоги 4-летней работы аналитического агентства INFOLine и журнала "РЖД-Партнер" по формированию "Рейтинга лизинговых компаний в сегменте железнодорожного подвижного состава-2011" были представлены участникам форума. Во второй день мероприятия состоялась презентация нового совместного проекта. Главный редактор журнала "РЖД-Партнер" Александр Ретюнин в своем выступлении напомнил, что с 2007 года были опубликованы несколько совместных рейтингов по компаниям - операторам подвижного состава, портам, лизинговым компаниям, работающим в сегменте железнодорожной техники, а также производителям вагонов и локомотивов. "Заметно, что все наши рейтинги, кроме портового, так или иначе связаны с приобретением, управлением и эксплуатацией вагонного парка. Это неудивительно, поскольку в результате структурной реформы железнодорожного транспорта частный бизнес пришел именно в эту сферу. И именно она интересна уже не только отраслевым инвесторам, но и финансовым институтам, которые ищут привлекательные активы для вложений. Сегодня проект выходит на принципиально новый этап. Мы начинаем осваивать не только Россию и некоторые другие страны СНГ, мы смотрим на Пространство 1520 как единое целое", - заявил Александр Ретюнин. Об этом сообщили ИА «INFOLine» (www.ADVIS.ru).

Генеральный директор "INFOLine-Аналитика" Михаил Бурмистров отметил, что ключевым показателем качества рейтинга является единство методологии и сопоставимость данных из различных источников и от разных компаний. "В транспортной отрасли, где официальная статистика очень ограничена, а

участники отрасли используют не всегда сопоставимые методики оценки основных показателей (объема перевозок, выручки, парка подвижного состава), эта проблема приобретает особую остроту.

Мы создали и постоянно поддерживаем базы данных по парку подвижного состава, объемам перевозок, а также финансовым показателям. При этом важной особенностью нашего подхода является глубокая и многоуровневая обработка отраслевых баз", - сказал Михаил Бурмистров.

В 2010-2011 гг. компания INFOline инвестировала 1,5 миллиона рублей только в обработку информации, что позволяет эффективно проверять данные, которые агентство получает от участников рынка. "Казалось бы, мы должны сосредоточиться на расчете и оценке данных по компаниям, которые не предоставили данных в своих анкетах. С сожалением вынужден констатировать, что данные, которые предоставляют участники рейтингов в своих анкетах перепроверять и уточнять необходимо. Приведу один пример: одна и та же перевезенная тонна груза может быть отнесена в объем перевозок сразу к четырем участникам перевозочного процесса: грузоотправитель, плательщик тарифа, собственник и арендатор вагона", - сказал Михаил Бурмистров.

Уточнение данных анкет осуществляется в плотном контакте с участниками рейтинга, а итоговые данные после всех дополнений и корректировок высылаются компаниям на согласование два раза - аналитиками INFOline и журналистами "РЖД-Партнер", причем абсолютно независимо. Аналогичным образом аналитики INFOline получают данные в тех случаях, когда участник рейтинга не предоставляет данные: оценки INFOline согласовываются с представителями компании, затем направляются на согласование в виде предзаполненной анкеты, а на завершающем этапе к процессу согласования подключаются сотрудники журнала "РЖД-Партнер". Как заметил Михаил Бурмистров, таким образом, "мы даем Вам возможность "сверить часы" и верифицировать наше понимание состояния отрасли и тех процессов, отражением которых являются изменения позиций компаний в рейтинге".

**LIVEKUBAN.RU**

Путин посетит Международный железнодорожный форум в Сочи 03.06.11

Сегодня, 3 июня, премьер-министр РФ Владимир Путин встретится в Сочи с участниками Международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520".

В Сочи Путин приедет в рамках своего визита в ЮФО.

С железнодорожниками премьер обсудит вопросы развития ж/д транспорта в России, в том числе и в контексте подготовки к зимней Олимпиаде 2014 года.

Также Путин с участниками форума коснется вопросов перспектив участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в экономику страны инвестиций и современных технологий, сообщает "ИТАР-ТАСС Кубань".

Как писала "Живая Кубань", сегодня, 3 июня, Владимир Путин осмотрит Большой Новороссийский тоннель, который открывается после реконструкции.

Большой Новороссийский тоннель открыли в 2009 году. При этом его строительство было начато в 2005 году.

Шестой международный форум железнодорожников открылся в Сочи 1 июня.

В первый день работы форума президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин подарил автобус юношеской команде баскетбольного клуба "Локомотив-Кубань".

93.RU

93.RU

Путин посетит железнодорожный форум в Сочи

03.06.11

Сегодня глава российского правительства Владимир Путин встретится в олимпийской столице с участниками VI бизнес-форума «Стратегическое Партнерство 1520». Сочи Путин посетит в рамках визита в регионы ЮФО.

На форуме, проходящем с 31 мая, впервые обсудят проблематику сотрудничества железнодорожных систем государств Евразии. Основная цель мероприятия – ускорить развитие международных транспортных коридоров, увеличить транзитные потоки и расширить внедрение инновационных подходов на транспорте на основе международного опыта. Отдельное внимание уделяет развитию транспорта Кубани в преддверии Олимпиады-2014.

Помимо Сочи национальный лидер посетит Новороссийск, где также осмотрит транспортную инфраструктуру.

**БОЛЬШОЙ
БИЗНЕС**
Журнал для тех,
кто принимает решения**BOLSHOYBUSINESS.RU**

РЖД подписались на "Ласточки"

03.06.11

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), компания Siemens AG и ЗАО "Группа Синара" подписали соглашение об основных условиях поставки 1,2 тыс. вагонов, а также локализации производства электропоездов серии Desiro Rus ("Ласточка"), которые будут использоваться для перевозки пассажиров на сочинской Олимпиаде. Стоимость контракта — около 2 млрд евро.

Непосредственно Siemens AG поставит РЖД 54 электропоезда "Ласточка". Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 г., а еще 16 электропоездов заказали 21 сентября 2010 г. Стоимость контракта на поставку составила около 580 млн евро. При этом российская сторона настаивала на скидках локализации производства под твердый контракт.

В прошлом году был подписан пакет предварительных документов: о создании СП между Siemens и группой "Синара" для производства электричек, о заказе РЖД на 240 пятивагонных поездов в 2014-2020 гг.

Согласно подписанному документу производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы". Первоначально совместное предприятие произведет 16 поездов из тех 54, заказ на которые Siemens получил от РЖД в 2009 году.

BOLSHOYBUSINESS.RU**06.06.2011**

3 июня в Сочи завершился международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520", где обсуждались актуальные проблемы

развития транспортной инфраструктуры Европы и Азии. Правительство РФ в ближайшее время может ускорить ввод новых направлений высокоскоростного сообщения в связи с возрастающими потребностями страны и сопредельных государств.

Премьер-министр России Владимир Путин на открытии форума отметил, что правительство оказывает значительную отрасли, пишет Вести.ру. "За последние три года только из федерального бюджета на эти цели было направлено свыше 330 миллиардов рублей", - уточнил он. Соответственно Россия будет стремиться к созданию благоприятных условий как для иностранных инвесторов, так и для российских компаний.

Председатель правления ГАО "Латвийская железная дорога" Угис Магонис в интервью "России-24" отметил, что Россия является основным партнером Латвии, и грузопоток между двумя странами постоянно увеличивается. По его словам "латвийская железная дорога перевозит 50 миллионов тонн груза и это, в основном, российские грузы. Тенденция ясна: если в 2005 году 50 процентов привозимых грузов было из России, то сейчас уже около 70 процентов".

Магонис подчеркнул, что грядущая нехватка пропускных способностей должна продумываться и предотвращаться заранее. "Мы должны думать, как развивать наш транзитный коридор дальше, - заявил он.- Надо думать, как улучшить таможенные и пограничные процедуры. Мы понимаем эти проблемы, и совместно пытаемся решать. И я думаю, и решим", сообщает Rambler.ru.

Касательно интеграции колеи 1520 и 1435 Магонис добавил, что Латвия накопила большой опыт в решении таких проблем. "С 2004 года, со вступления в Евросоюз, мы дали ЕС понять, что кроме колеи 1435 есть и другие дороги. Наш пример - колея 1520 работает по законам ЕС, но мы больше открыты для грузовых перевозок, у нас технологии более отработаны". Он пояснил, что более узкая европейская колея больше рассчитана на пассажирские перевозки. Грузовой транспорт испытывает некоторые сложности в эксплуатации.

Глава латвийских транспортных перевозок считает, что необходимо улучшать качество дорог и качество соединения. Этот вопрос актуален для всех участников форума и для России в том числе. Российский премьер-министр в своем выступлении особенно заострил внимание на необходимости серьезного обновления всей железнодорожной сети и ликвидации узких мест на ключевых магистралях страны. Также первоочередной задачей является модернизация технической базы отрасли для достижения которой нужно стимулировать использование инноваций и внедрение новых образцов техники.

По словам Путина, "зарубежные партнеры по достоинству оценят перспективы и возможность прочно закрепиться на российском рынке". Сроки проведения структурной реформы на российском железнодорожном транспорте недавно были продлены до 2015 года для создания более перспективной конкурентной среды в отрасли.

Руководство России намерено в ближайшем будущем активно использовать различные формы частно-государственного партнерства. "В том числе рассматриваем возможность применения так называемого сетевого контракта, который предусматривает взаимные обязательства государства и владельца инфраструктуры. Государство берет на себя часть расходов по развитию и модернизации инфраструктуры, а собственник обязуется обеспечивать ее бесперебойную и безопасную эксплуатацию", - добавил Путин.

Напомним, главной темой международного съезда железнодорожников стала "интеграция пространств 1520 и 1435", то есть улучшение взаимодействия между железнодорожными сетями разного типа.

BOLSHOYBUSINESS.RU

Россия ускорит ввод новых железнодорожных линий

04.06.2011

Россия ускорит ввод новых железнодорожных линий

3 июня в Сочи завершился международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520", где обсуждались актуальные проблемы развития транспортной инфраструктуры Европы и Азии. Правительство РФ в ближайшее время может ускорить ввод новых направлений высокоскоростного сообщения в связи с возрастающими потребностями страны и сопредельных государств.

Премьер-министр России Владимир Путин на открытии форума отметил, что правительство оказывает значительную поддержку отрасли, пишет Вести.ру. "За последние три года только из федерального бюджета на эти цели было направлено свыше 330 миллиардов рублей", - уточнил он. Соответственно Россия будет стремиться к созданию благоприятных условий как для иностранных инвесторов, так и для российских компаний.

Председатель правления ГАО "Латвийская железная дорога" Угис Магонис в интервью "России-24" отметил, что Россия является основным партнером Латвии, и грузопоток между двумя странами постоянно увеличивается. По его словам "латвийская железная дорога перевозит 50 миллионов тонн груза и это, в основном, российские грузы. Тенденция ясна: если в 2005 году 50 процентов привозимых грузов было из России, то сейчас уже около 70 процентов".

LENTA.RU

издание Rambler Media Group

LENTA.RU

Глава РЖД попросил отменить госрегулирование тарифов на транзит

03.06.11

В России следует отменить государственное регулирование тарифов на транзитные железнодорожные перевозки. С таким предложением, как сообщает РИА Новости, выступил президент "Российских железных дорог" Владимир Якунин.

По словам Якунина, рынок железнодорожных транзитных перевозок в России достаточно развит для того, чтобы уровень тарифов определялся самим рынком. В противном случае, опасается глава РЖД, железнодорожным перевозкам будут сложнее конкурировать с морскими и автомобильными.

Якунин также предложил создать международного оператора транзитных перевозок, но не уточнил, на каких условиях и кто будет его основным акционером.

Также глава РЖД, как передает "Интерфакс", выступил за дотации железнодорожных перевозок для малого и среднего бизнеса, так как сейчас для них "повагонные" отправки слишком дороги.

Об инициативах РЖД Владимир Якунин рассказал на форуме "Стратегическое партнерство 1520", в котором также принимает участие премьер-министр Владимир Путин. О его реакции на предложения РЖД пока ничего не сообщалось.

Коммерсант

КОММЕРСАНТЪ-ONLINE

Якунин предложил дотировать тарифы на грузоперевозки для малого и среднего бизнеса

03.06.11

Глава ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин предлагает дотировать тарифы на грузоперевозки для малого и среднего бизнеса. Свое предложение он высказал на встрече участников железнодорожного форума 1520 с премьер-министром РФ Владимиром Путиным.

«Нужно совместно с субъектами РФ выработать механизмы поддержки малого и среднего бизнеса, в частности, дотирование тарифа», — цитирует РИА «Новости» главу РЖД. В качестве другого варианта поддержки малого бизнеса господин Якунин назвал «механизм специального выделения вагонов», но это, по его мнению, было бы отходом от железнодорожной реформы.

**ИБК**

Якунин желает избавиться от госрегулирования тарифов на транзитные перевозки**03.06.11**

Президент "Российских железных дорог" Владимир Якунин считает, что в России необходимо отменить государственное регулирование тарифов на транзитные железнодорожные перевозки. Об этом сообщает РИА Новости.

Якунин уверен, что рынок железнодорожных транзитных перевозок в России уже достаточно развит и может регулировать уровень тарифов естественным образом. Если меры, предложенные Якуниным не будут приняты, то, по его словам, железнодорожные перевозки едва ли смогут конкурировать с морскими и автомобильными. Кроме того он предложил создать международного оператора транзитных перевозок.

Свои предложения глава РЖД высказал на форуме "Стратегическое партнерство 1520". О реакции присутствовавшего на нем премьер-министра России Владимира Путина ничего не сообщается.

**ВОЛГА НЬЮС**

Компания "НефтеТрансСервис" займется ремонтом вагонов в Самаре**03.06.2011**

Крупный российский оператор железнодорожных перевозок "НефтеТрансСервис" займется ремонтом вагонов в Самаре, рассказал гендиректор компании Александр Тertyчный на международном форуме "Стратегическое партнерство 1520", проходящем в Сочи.

По его словам, на базе своего филиала в Самаре компания заканчивает проект по сборке вагонов и в дальнейшем планирует осуществлять на этом предприятии ремонт вагонов, передают vesti.ru.

**TOPDIALOG.RU**

В.Путин: Время в пути из Москвы в Сочи сократится вдвое

03.06.11

Председатель правительства Российской Федерации Владимир Путин встретился в Сочи с участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство-1520», говорится на сайте правительства РФ.

«В Сочи осуществляется один из самых крупных, может быть, самый крупный в сегодняшней России инфраструктурный проект. Он касается развития автомобильных дорог, строительства мостов, тоннелей и, конечно, развития железнодорожных сообщений. Достаточно сказать, что город получит к Олимпиаде дополнительно 200 км новых железнодорожных путей, десятки современных объектов профильной инфраструктуры. И жители города, и гости Сочи смогут комфортно, быстро добираться до любых пунктов назначения. Кроме того, Москву и столицу Олимпийских игр 2014 года Сочи свяжет еще и скоростное сообщение. Время в пути из Москвы до Сочи сократится вдвое», – сказал В.Путин.

Владимир Путин: железной дороге нужна коренная модернизация
03.06.2011

В Сочи премьер встретился с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". Форум проводится с 2006 года, и все эти годы чиновники и бизнесмены решают, что делать с тем, что ширина железнодорожной колеи в России и бывших советских республиках, а также в Финляндии, осталась царской - 1520 мм. В то время как в Европе, Северной Америке и Китае она гораздо более скромная - 1435 мм.

Интеграция "пространств 1520 и 1435" и на этот раз стала основной темой сочинской встречи железнодорожников, но не темой выступления премьера. "Вы выбрали подходящее место для вашего профессионального собрания: не потому, что здесь пройдут Олимпийские игры, а потому, что здесь осуществляется один из самых крупных в сегодняшней России инфраструктурный проект, - обратился к сидящим в зале Владимир Путин. - Он касается развития автодорог, строительства мостов, тоннелей и, конечно, развития железнодорожных сообщений".

К Олимпиаде город получит 200 км новых железнодорожных путей, десятки современных объектов профильной инфраструктуры, что позволит комфортно и быстро добираться до любого пункта назначения, а скоростное сообщение между Москвой и Сочи вдвое сократит время в пути.

Железной дороге нужна коренная модернизация. Для этого, перечислил Путин, требуется серьезно обновить всю сеть и ликвидировать узкие места на ключевых магистралях, прежде всего это БАМ и Транссиб, а также расширить железнодорожные подходы к важнейшим портам. Следует максимально использовать транзитный потенциал и сделать маршруты через Россию удобными и коммерчески привлекательными.

Вторая задача - развитие высокоскоростного сообщения. Пока есть быстрые дороги Москва-Санкт-Петербург, Москва-Нижний Новгород и Санкт-Петербург-Хельсинки. Но это не самые скоростные поезда в мире, честно признал премьер и пообещал, что правительство будет работать и над созданием инфраструктуры под новое поколение подвижного состава. Нужно внедрять современные локомотивы и вагоны - то есть долгосрочный спрос на технику в России обеспечен, порадовал бизнесменов Владимир Путин.

В болезненном вопросе о тарифах премьер призвал к балансу. "Отрасли нужны ресурсы, - заметил он. - Но и чрезмерно задирают тарифы тоже очень опасная вещь". У главы РЖД Владимира Якунина были и свои соображения насчет тарифов на транзит грузов в контейнерах: он предложил уйти от их госрегулирования. "Здесь ведется очень серьезная конкуренция с автомобилистами, представителями глубоководного транспорта - то есть с моряками", - пояснил Якунин.

Он перечислил решения, которые железнодорожники решили вынести на рассмотрение правительства. Во-первых, это формирование целостной железнодорожной инфраструктуры международных транспортных коридоров. Речь идет о сопряжении европейской карты с российскими данными. Второе предложение касается модернизации железнодорожной инфраструктуры. И третье - это бизнес-решения по созданию крупного международного логистического оператора транзитных перевозок. В этом вопросе Якунин полностью согласен с Путиным: транзитный потенциал России не реализуется. К примеру, через дальневосточные порты грузов не везут вообще, сообщил он.

В завершение Владимир Путин решил проверить готовность стран Таможенного союза к передаче контрольных функций с 1 июля на внешнюю границу. Но представителя Беларуси не нашлось, а от Украины никто не смог приехать. За них отвечал Якунин. Согласованное с украинскими и белорусскими коллегами предложение - чтобы сертификационные институты стали наднациональными, пояснил он. Премьер согласился обсудить это на межправительственном уровне. "Главное, чтобы ничего здесь не политизировалось только... чтобы все участники процесса понимали, что речь идет о чисто экономических категориях", - заключил он.

**FINAM.RU**

"ТрансКонтейнер" и немецкая DB Schenker Rail создадут СП для оказания услуг по логистике в Калужской области **01.06.2011**

В рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи состоялось торжественное подписание соглашений о сотрудничестве "ТрансКонтейнера" с казахскими и немецкими партнерами, сообщает российская компания.

Соглашение о создании совместного предприятия для оказания услуг по логистике поставщикам автомобильных комплектующих и производителям автомобилей в Калужской области было подписано генеральным директором ОАО "ТрансКонтейнер" Петром Баскаковым и председателем правления "ДБ Шенкер Рейл Аутомотив ГмБХ" Акселем Маршаллом. Документ регламентирует действия сторон по проработке вопросов создания предприятия по предоставлению логистических услуг для удовлетворения спроса растущего числа поставщиков комплектующих и производителей автомобилей в Калужской области.

Соглашение о совместном сотрудничестве по развитию комплексного логистического обслуживания в сфере грузовых перевозок на базе АО "Кедентранссервис" было подписано генеральным директором ОАО "ТрансКонтейнер" Петром Баскаковым и президентом АО Национальная Компания "Казакстан Темір Жолы" Аскар Маминым. Документ детализирует договоренности между компаниями по совместному развитию бизнеса АО

"Кедентранссервис", крупнейшего оператора сети железнодорожных терминалов в Республике Казахстан; устанавливает порядок и способ создания сторонами условий, необходимых для динамичного развития совместного проекта.

FINAM.RU

РЖД примут участие в реконструкции железнодорожных вокзалов в Сочи, Лазаревском, Лоо и Хосте

01.06.2011

ОАО "Российские железные дороги" и администрация города Сочи заключили соглашение о сотрудничестве в области реализации проектов по реконструкции железнодорожных вокзалов Сочи, Лазаревское, Лоо и Хоста.

Документ подписали начальник дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД" Сергей Абрамов и глава администрации муниципального образования город-курорт Сочи Анатолий Пахомов.

Соглашение предусматривает создание транспортных пересадочных узлов (ТПУ) на базе вокзалов, с обустройством прилегающих территорий, организацией услуг по перевозке населения автомобильным транспортом, с участием специализированных компаний ОАО "РЖД-Трансфер" и ОАО "РЖД-Такси", проведению организационных и инженерно-технических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Администрация Сочи обязуется рассмотреть вопросы о передаче в аренду ОАО "РЖД" прилегающих к вокзалам земельных участков в целях реализации проектов по обустройству, обеспечить организацию разработки проектов планировки прилегающих к вокзалам территорий, градостроительных планов земельных участков.

При создании ТПУ администрация будет содействовать компании в организации технологических процессов взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, в предоставлении земельных участков для размещения перронов прибытия и отправления автобусов регулярных маршрутов и мест для стоянок легковых автомобилей.

ОАО "РЖД", со своей стороны, обязуется обеспечить разработку и реализацию проектов реконструкции, определить границы земельных участков, предоставляемых на правах аренды для реализации данных проектов.

FINAM.RU

Siemens AG поставит РЖД 1200 вагонов электропоездов "Ласточка" стоимостью 8,6 млн евро каждый

01.06.2011

РЖД, Siemens AG и Группа "Синара" подписали сегодня соглашение об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов "Ласточка" (серия "Desiro Rus"), локализации их производства и основных технических характеристиках. Документ был подписан в рамках VI Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Согласно документу производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО "Уральские локомотивы". При этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%, т.е. поезда практически полностью будут производиться в России.

Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (5 вагонов) в размере 8,6 млн евро, что на 20% меньше, чем на поезда, поставляемые по существующим контрактам РЖД и компанией Siemens AG. Прочие условия договора поставки будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров.

Партнеры также создадут специализированный Инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит РЖД или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкции и комплектацию локализованных электропоездов.

Электропоезда серии "Desiro Rus" будут эксплуатироваться на сети железных дорог России пассажирскими перевозчиками на пригородных и мультимодальных маршрутах.

Siemens AG также поставит РЖД 54 электропоезда "Ласточка". Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 г., контракт на поставку еще 16 электропоездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 г. В 2014 году электропоезда "Ласточка" будут обеспечивать транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в г. Сочи.

FINAM.RU

Владимир Якунин предлагает отменить госрегулирование тарифов на транзит

03.06.2011

В России следует отменить государственное регулирование тарифов на транзитные железнодорожные перевозки в контейнерах. Об этом заявил президент РЖД Владимир Якунин в ходе рабочей встречи председателя правительства РФ Владимира Путина с участниками форума "Стратегическое партнерство 1520".

Якунин также предложил создать международного оператора транзитных перевозок. "Сейчас поток транзитных перевозок контейнеров через порты РФ минимален, а крупный логистический оператор смог бы развивать сухопутный транзит грузов, активно продвигать его на рынок и контролировать качество процесса доставки в каждом из элементов", - сказал он.



AVIAPORT.RU

"Аэроэкспресс" принял участие в VI международном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520"

03.06.11

Компания "Аэроэкспресс" приняла участие в VI международном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520", главном событии года в железнодорожной отрасли. Мероприятие проходило в Сочи с 31 мая по 2 июня 2011 года. За время своего существования форум зарекомендовал себя как самая авторитетная площадка для дискуссий, участники которых - лидеры железнодорожного бизнеса Европы и Азии - обсуждают ключевые вопросы развития международных транспортных коридоров, увеличения транзитных потоков, внедрения инновационных подходов на транспорте на основе передового международного опыта.

В этом году на форуме зарегистрировалось около 1000 экспертов железнодорожной отрасли из 26 стран. Среди них - руководители национальных железнодорожных компаний и частных операторов, представители органов государственной власти, международных ассоциаций, финансовых институтов, владельцы транспортной инфраструктуры, производители техники и технологий для железнодорожного транспорта, представители научных отраслей, смежных организаций.

В рамках работы форума были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы, связанные с развитием высокоскоростного сообщения, реализацией масштабных инфраструктурных проектов, обеспечением безопасности движения, повышением экологичности транспорта и многие другие.

Генеральный директор ООО "Аэроэкспресс" Алексей Криворучко принял активное участие в дискуссии на тему: "Вокзал как ключевой элемент транспортной инфраструктуры, точка роста регионального развития". Авторитетные специалисты железнодорожной отрасли - Сергей Абрамов, начальник дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД"; Михаил Грудинин, генеральный директор ОАО "РЖД-Развитие вокзалов"; представители PricewaterhouseCoopers, Международного союза железных дорог, Deutsche Bahn AG (Германия), Eurostation (Бельгия), AREP (Франция), Siemens (Германия) - обсудили целевую модель вокзала как ключевого элемента транспортной инфраструктуры, выделив в качестве приоритетных направлений работы безопасность, надежность, качество услуг и экономическую эффективность.

Алексей Криворучко, выступая с докладом на тему "Интермодальные перевозки "аэропорт - город": итоги и перспективы", подчеркнул: "Учитывая устойчивую тенденцию роста пассажиропотока, в том числе в аэропортах московского авиаузла, совершенно очевидно, что без принятия мер по модернизации существующей транспортной инфраструктуры, в первую очередь вокзальной, сохранить то же качество обслуживания будет невозможно. Если в 2010 году услугами "Аэроэкспресса" воспользовалось 11,463 млн. человек, то к 2015 году, согласно нашим расчетам, пассажиропоток составит 20 млн. человек, а к 2020 году - 30 млн."

По его словам, "Аэроэкспресс" - один из самых удачных примеров частно-государственного партнерства в российском бизнесе. Компания, объединив усилия с ОАО "РЖД", Правительством г.Москвы, Министерством транспорта РФ, решает общую задачу по разгрузке основных автомагистралей города, оптимизации транспортных развязок, созданию удобных пересадочных узлов и т.д. На сегодняшний день в развитие интермодальных железнодорожных перевозок компания уже инвестировала порядка 13 млрд. рублей. В ближайшие 3 года "Аэроэкспресс" сосредоточит свои усилия на реализации масштабных инфраструктурных проектов, в том числе региональных, модернизации подвижного состава, развитии Единого диспетчерского центра, создании собственного Центра обслуживания подвижного состава и т.д.

**IGURU.RU**

В.Путин сегодня в Сочи проведет встречу с участниками международного железнодорожного бизнес-форума 01.06.2011

Председатель правительства РФ Владимир Путин сегодня в рамках рабочей поездки в Южный федеральный округ проведет в Сочи встречу с участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". Об этом сообщает правительственная пресс-служба.

Ожидается, что в ходе встречи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки Зимней Олимпиады 2014 г в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а

также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" проводится с 2006 г. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, в Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии – 1520 мм /в отличие от "европейской" колеи 1435 мм, применяемой также в Северной Америке и Китае/.

В ходе нынешнего, шестого Форума, состоявшегося в Сочи 31 мая – 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции "пространств 1520 и 1435", а также приоритетные направления сотрудничества /машиностроение, транспортный сервис, система управления/. Кроме того, были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечением безопасности движения, повышения экологичности.

В тот же день В.Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 г, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля /сырье для производства цемента/ конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 г на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае 2010 г закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый – повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1628 метров.

Затем председатель правительства проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн т в год. А также с Забайкальской железной дорогой – в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская – Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем "Забайкальск".

IGURU.RU

Siemens готов производить "Сапсаны" в России – глава Siemens в России

03.06.11

Siemens готов производить "Сапсаны" в России, заявил президент Siemens в России Дитрих Меллер в рамках встречи председателя правительства РФ Владимира Путина с участниками 6-го международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"У меня есть предложения о дальнейшем развитии корпорации. Мы говорили о скоростном, высокоскоростном движении. Господин Пумпянский /председатель совета директоров группы "Синара" – прим. ПРАЙМ-ТАСС/ сказал, что на этом заводе можно производить и "Сапсаны", но на самом деле

трансфер того опыта, который набран в Германии, мог бы стать большой темой к кооперации Германии и России, и Европы. Siemens на это готов. Проект готов, но это требует политической позиции", - сказал Меллер.

ЮГОПО>ИС

YUGOPOLIS.RU

Сегодня Путин посетит Сочи и Новороссийск 04.06.2011

Посещение городов пройдет в рамках рабочей поездки в ЮФО.

Об этом сообщает ИТАР ТАСС.

Премьер-министр РФ Владимир Путин встретится в Сочи с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». Затем он отправится в Новороссийск, где побывает на открытии после реконструкции Большого тоннеля и проведет видеоконференции с Дальневосточной и Забайкальской железными дорогами.

Как сообщила сегодня пресс-служба правительства, ожидается, что в ходе встречи в Сочи «будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества».

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии – 1520 мм.

В ходе нынешнего форума, состоявшегося в Сочи 31 мая – 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции «пространств 1520 и 1435», а также приоритетные направления сотрудничества (машиностроение, транспортный сервис, система управления). Кроме того, были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечением безопасности движения, повышения экологичности.

Из Сочи Путин прибудет в пятницу в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 году, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля (сырье для производства цемента) конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 года на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае 2010 года закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был «встроен» новый – повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1628 метров.

Затем Путин проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой - по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст

возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн тонн в год, а также с Забайкальской железной дорогой – в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская–Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем «Забайкальск».

firstnews»**FIRSTNEWS.RU****Путин обсудит в Сочи вопросы развития ж/д транспорта
03.06.2011**

3 июня в рамках рабочей поездки Владимир Путин 3 июня проведет встречу с участниками шестого Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

На встрече будут обсуждаться актуальные вопросы развития железнодорожного транспорта в России, подготовки зимней Олимпиады-2014, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечение в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также вопросы интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества, сообщает [РИА-Новости](#).

Так же сообщается, что глава правительства проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой, по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 миллионов тонн грузов ежегодно. Интерактивные видеоконференции планируется провести и с Забайкальской железной дорогой, где ввели в эксплуатацию электрифицированный участок на перегоне Карымская - Оловянная, позволяющий обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем "Забайкальск".

FIRSTNEWS.RU**Тарифы РЖД отразят баланс между нуждами отрасли и экономики в целом – Путин
03.06.2011**

Правительство РФ при выстраивании железнодорожных тарифов будет ориентироваться на разумный баланс между потребностью этой отрасли в инвестициях и опасностью для экономики чрезмерного "задиранья" тарифов, заявил премьер-министр Владимир Путин в пятницу на встрече с участниками международного железнодорожного форума в Сочи.

"Здесь мы будем ориентироваться на разумный баланс: мы понимаем, что отрасли нужны ресурсы для развития, для поддержания существующего технического состояния, для приобретения новой техники, инфраструктуры, но и чрезмерно задирают тарифы - это очень опасная вещь для экономики в целом, для других отраслей", - сказал Путин, передает [РИА Новости](#).

FIRSTNEWS.RU**Все железные дороги ведут в Сочи**

04.06.2011

Владимир Путин пообещал ускорить модернизацию железных дорог России. Железнодорожное хозяйство страны ожидает коренная модернизация. Начать решили со столицы Олимпийских игр 2014 года. Время следования от Москвы до Сочи сократится вдвое. Ожидается и модернизация знаменитого БАМа. Кроме того, Владимир Путин пообещал, что тарифы на перевозку по всей России будут разумно сбалансированы.

На VI Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнёрство-1520" в Сочи глава правительства Владимир Путин заявил, что к Олимпиаде город получит 200 км новых железнодорожных путей, десятки современных объектов профильной инфраструктуры.

Москву и Сочи свяжет ещё и скоростное сообщение. Время в пути из российской столицы до столицы Олимпийских игр 2014 года сократится вдвое.

Путин по пунктам перечислил, что ожидает железнодорожное хозяйство нашей страны. Во-первых, будут ликвидированы "узкие места на ключевых магистралях страны". Прежде всего, на восточных направлениях – Байкальской магистрали (БАМ) и Транссибе.

Во-вторых, появится высокоскоростное сообщение. Сейчас такие поезда курсируют на трех направлениях: Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород и Санкт-Петербург – Хельсинки. "Думаем над тем, чтобы ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты. Правда, когда я говорю о скоростном движении, это не самые скоростные поезда, которые есть в мире, но всё-таки это гораздо более скоростные, чем те, которыми мы сегодня в основном пользуемся", - сказал Владимир Путин.

Создать новую инфраструктуру высокоскоростного сообщения попытаются к 2018 году – к чемпионату по футболу, чтобы было удобно перевозить пассажиров к местам соревнований.

В-третьих, будет серьезно модернизирована техническая база отрасли. "Через технические регламенты, правовые нормы будем стимулировать использование инноваций, внедрение современной линейки грузовых, пассажирских, пригородных вагонов", отметил премьер-министр. Российские компании уже налаживают совместный бизнес с ведущими мировыми производителями железнодорожной техники, такими как Alstom, Siemens, Bombardier.

Владимир Путин также пообещал ориентироваться на разумный баланс по тарифам.

Не останутся в стороне от модернизации российских железных дорог партнеры по Таможенному союзу.

"Железные дороги должны служить мощным интегратором всего евразийского рынка. И мы готовы здесь к партнёрству и сотрудничеству", - заметил премьер в своем выступлении.

FIRSTNEWS.RU

Страны СНГ и Балтии должны создать единый институт сертификации ж/д-транспорта - Глава РЖД РФ

05.06.2011

БАКУ, 5 июн – 1NEWS.AZ

Глава ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Владимир Якунин предложил создать единый наднациональный институт сертификации в сфере железнодорожного транспорта для стран СНГ и Балтии.

Об этом 1news.az сообщает со ссылкой на CA-News.

Такое предложение он озвучил в ходе встречи премьер-министра РФ Владимира Путина с участниками железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520».

В.Якунин подчеркнул, что это - единое мнение Украины, Белоруссии и других стран.

«Нужно, чтобы сертификационный институт стал наднациональным, чтобы не было отдельных органов, например, в Узбекистане, России, Латвии, Азербайджане», - сказал он.

«Нужна единая система», - подчеркнул В.Якунин.

В свою очередь, Владимир Путин отметил, что данный вопрос будет рассмотрен в правительстве.

«Пожалуйста, сформулируйте, обсудим на правительственном уровне», - сказал он. «Главное, чтобы ничего не политизировалось, чтобы понимали, что речь идет об экономических категориях», - добавил премьер.

Тульские Новости

NEWSTULA.RU

Железнодорожники рассчитывают на поддержку регионов в вопросе решения безубыточности пригородных перевозок уже в 2011 году

04.06.11

Решение вопроса безубыточности пригородных пассажирских перевозок может быть достигнуто уже в 2011 году, заявил в четверг в Сочи начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО "РЖД" Максим Шнейдер, выступая на VI международном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

"В начале года мы планировали убытки пригородных пассажирских компаний от осуществления перевозок на 2011 год в размере 41 млрд рублей. После решения Правительства РФ о выделении компенсации инфраструктурной составляющей необходимые субсидии региональных бюджетов должны составить около 11 млрд рублей", - сказал М. Шнейдер, добавив, что ОАО "РЖД", в свою очередь, сократило расходы на пригородные перевозки на 8 млрд рублей.

При этом М. Шнейдер подчеркнул, что потенциал роста тарифов на пригородные перевозки исчерпан, так как в последние годы тариф рос быстрее уровня доходов населения.

"Мы искренне надеемся, что регионы откликнутся на инициативу правительства, и перевозки станут безубыточными уже в 2011 году", - сказал он.

В 2011 году в результате исполнения "Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте" сложилась новая организационно-правовая структура пригородного пассажирского комплекса: ОАО "РЖД" перестает быть перевозчиком в пассажирской сфере, и 100% всех пригородных перевозок осуществляют пригородные пассажирские компании, созданные совместно с субъектами РФ.

Уже создано 21 ППК, принято решение о создании еще 3-х компаний, а к концу 2011 года общее число ППК должно увеличиться до 26. Целью создания ППК является выведение пригородных пассажирских перевозок на прибыльный уровень за счет выделения этого вида деятельности в самостоятельный бизнес. Пригородные компании призваны усовершенствовать систему учета перевозок пассажиров, реализовать мероприятия по оптимизации расходов и пресечению безбилетного проезда.

Как ранее сообщало ИА "Тюльские новости", с 1 января 2011 года вступил в силу Федеральный закон "Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в РФ", который обязал региональные власти в полном объеме возмещать железнодорожникам выпадающие доходы от перевозки пассажиров на электричках. РЖД предложило субъектам Федерации создавать пригородные пассажирские компании. Администрацией Тульской области такое решение не было принято, поэтому, договор заключён с Центральной ППК.

**66.RU**

НПФ «Благосостояние» — партнер бизнес-форума 01.06.2011

В Сочи проходит VI Международный железнодорожный форум.

31 мая — 2 июня международный форум собирает свыше 1300 участников, имеющих отношение к железнодорожной отрасли: представителей законодательной и исполнительной власти, руководителей крупных российских и иностранных компаний стран СНГ, Балтии, Европы и Азии. Генеральный партнер мероприятия — ОАО «Российские железные дороги».

Главные вопросы бизнес-форума в 2011 году: взаимовыгодное стратегическое сотрудничество железнодорожных систем евразийских стран, «имеющих ширину железнодорожной колеи 1520 или 1435 мм».

Участники мероприятия рассмотрят проблемы евразийского пространства, связанные с развитием высокоскоростного сообщения, реализацией масштабных инфраструктурных проектов, повышением экологичности транспорта и безопасности движения.

НПФ «Благосостояние», реализующий для холдинга ОАО «РЖД» крупнейшую корпоративную пенсионную программу в России, разделяет стратегические задачи мероприятия в Сочи, направленные на увеличение конкурентоспособности транспортных инфраструктур всех партнеров по «широкой» колее.

Важная составляющая конкурентоспособности — социальная политика, которую ведет компания, что доказано на примере уникальной системы социальных гарантий, действующей для сотрудников ОАО «РЖД».

66.RU

Глава РЖД попросил у государства побольше свободы

05.06.11

Владимир Якунин предложил отменить госрегулирование тарифов на транзитные перевозки.

Президент «Российских железных дорог» Владимир Якунин считает, что рынок железнодорожных транзитных перевозок в России достаточно развит для того, чтобы уровень тарифов определялся самим рынком. В противном случае, опасается глава РЖД, железнодорожным перевозкам будут сложнее конкурировать с морскими и автомобильными, сообщает «РИА Новости».

Якунин также предложил создать международного оператора транзитных перевозок, но не уточнил, на каких условиях и кто будет его основным акционером.

Также глава РЖД, как передает «Интерфакс», выступил за дотации железнодорожных перевозок для малого и среднего бизнеса, так как сейчас для них «повагонные» отправки слишком дороги.

Об инициативах РЖД Владимир Якунин рассказал на форуме «Стратегическое партнерство 1520», в котором также принимает участие премьер-министр Владимир Путин. О его реакции на предложения РЖД пока ничего не сообщалось.



BAIKVESTI.RU

Железный поток 06.06.2011

Премьер-министр призвал развивать российскую железнодорожную сеть. Обновить всю железнодорожную сеть России, развить высокоскоростное сообщение и модернизировать техническую базу - такие задачи поставил премьер-министр Владимир Путин в пятницу. РЖД в свою очередь просят у государства компенсаций за невысокие тарифы на грузоперевозки.

В пятницу в Сочи прошло совещание по вопросам железнодорожного транспорта с участием премьер-министра Владимира Путина в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». Путин выделил три задачи, которые РЖД вместе с государством должны решить.

Необходимо обновить всю железнодорожную сеть страны, развивать высокоскоростное сообщение и модернизировать техническую базу отрасли, считает глава правительства. Только за последние три года из федерального бюджета на это было выделено более 330 млрд рублей, отчитался премьер. В рамках обновления железнодорожной сети Путин потребовал ликвидировать узкие места на ключевых магистралях страны, включая БАМ и Транссиб, а также расширить железнодорожные подходы к важнейшим портам на Дальнем Востоке, северо-западе и на юге страны.

Что касается развития высокоскоростного сообщения, то правительство будет думать, как ускорить ввод новых объектов и предусмотреть дополнительные маршруты, кроме имеющихся Москва - Санкт-Петербург, Москва - Нижний Новгород и Санкт-Петербург - Хельсинки, сказал Путин.

Модернизация технической базы отрасли означает, по его словам, что у России есть долгосрочный гарантированный спрос на технику, а стратегической целью является обновление парка. Для решения этой задачи правительство рассматривает возможность применения так называемого сетевого контракта.

- Государство берет на себя часть расходов по развитию и модернизации инфраструктуры, а собственник обязуется обеспечить ее бесперебойную и безопасную эксплуатацию, - пояснил премьер.

Главной темой на совещании стал проблемный вопрос об индексации грузовых тарифов РЖД на следующий год. Справедливые тарифы являются одной из важнейших задач для развития железнодорожного бизнеса. Путин пообещал, что правительство будет придерживаться разумного баланса при регулировании тарифов.

- С одной стороны, железнодорожники должны иметь ресурсы для развития, для ремонта и вообще развития всей инфраструктуры. С другой - уровень цен на перевозки не должен быть чрезмерным и подавлять общую деловую активность в стране, - цитирует Путина Интерфакс.

Чтобы не просить денег у государства, рост тарифов, по подсчетам РЖД, в 2012 году должен составить 23 процента, в противном случае необходима компенсация выпадающих доходов в размере 147 млрд рублей. Это тот рост

тарифов, который может обеспечить минимальную ин-вестпрограмму и программу капремонта, пояснял Владимир Якунин еще в декабре 2010 года.

Минэкономразвития предлагало увеличить эти тарифы на 7,4 процента, а Минтранс - на 11,4-11,6 процента за счет добавления инвестсоставляющей в 4процента. Сами РЖД предлагали индексировать грузовые тарифы на 7,4 процента с компенсацией 40 млрд рублей в виде субсидий. Еще 40 млрд рублей монополия готова была привлечь самостоятельно.

Однако в апреле Путин потребовал от профильных ведомств в течение полутора месяцев уточнить параметры тарифов на услуги естественных монополий на ближайшие три года таким образом, чтобы они не превышали уровня запланированной инфляции. На 2012 год это примерно 5-6 процентов. Источником в монополии говорил, что при индексации грузового тарифа в 2012 году на уровне инфляции компании дополнительно к 40 млрд рублей госсубсидий (при индексации на 7,4 процента) потребуется еще 15 млрд рублей. Оценки Минтранса оказались ниже. Как заявил в пятницу министр транспорта Игорь Левитин, если в 2012 году индексация грузовых тарифов будет на уровне инфляции на 5-6 процентов, как ранее того просил Владимир Путин, то РЖД потребуется возместить выпадающие доходы в размере 45-46 млрд рублей (а не 55 млрд рублей).

Впрочем, вопрос о возмещении этих средств пока не решен. По словам Левитина, помимо выделения субсидий из федерального бюджета, эта сумма может быть компенсирована также за счет чистой прибыли РЖД (в 2011 году этот показатель по РСБУ прогнозируется на уровне 10 млрд рублей) и продажи активов. Глава РЖД затронул также тему приватизации самой монополии. По плану правительства в 2013-2015 годах РЖД должны продать 25 процентов минус одну акцию. Как заявил в пятницу Якунин, на первом этапе отдавать блокпакет РЖД не собирается. По его мнению, лучше начинать с продажи небольшого пакета в 10~15 процентов стратегическому инвестору после 2013 года.

Минтранс поддержал позицию РЖД. Следует ли продать этот пакет на рынке или стратегическому инвестору, в ведомстве пока не решили, говорит Левитин. Продажа этого пакета была бы интересна для госкомпании с точки зрения инвестиционных ресурсов и прихода частных компаний в управление такой инфраструктуры, как РЖД, считает Левитин. Для этого, добавил министр транспорта, придется менять законодательство, поскольку в настоящее время приватизировать инфраструктурные компании нельзя.

Глава РЖД высказал свою обеспокоенность проблемами малого и среднего бизнеса в сфере железнодорожных грузоперевозок, предложив правительству рассмотреть вопрос о помощи им.

По словам Якунина, на данный момент около 80 процентов грузоперевозок по железной дороге осуществляют семь крупнейших компаний. Для большинства грузоотправителей из числа среднего и малого бизнеса <повагонные> отправки вне маршрутных поездов слишком дороги. Такие поставки во всем мире вдвое дороже маршрутных, уточнил Якунин.

Чтобы сделать их более доступными для малого и среднего бизнеса, глава РЖД предлагает два варианта. Либо бизнесу помогают регионы - в виде дотаций, либо надо сформировать отдельную группу вагонов для таких грузоперевозок. Якунин рекомендует склониться к экономическому механизму помощи - дотировать железнодорожные перевозки малому и среднему бизнесу, тогда как второй вариант считает отходом от принципов реформы железнодорожного транспорта. Владимир Якунин пожаловался на то, что на сквозных маршрутах в направлении Европа - Азия перевозчик испытывает серьезную конкуренцию как с автомобилистами, так и с морским транспортом.

Поэтому он предлагает правительству рассмотреть вопрос об уходе от государственного регулирования транзитных тарифов.

Он также предлагает создать логистического оператора для сквозных транзитных перевозок грузов через Россию. На данный момент, по его оценке, транзитные перевозки контейнеров через российские порты практически не ведутся, однако можно было бы создать <сквозной> продукт для транспортировки таких грузов. По мнению Якунина, это было бы выгодно как российской стороне, так и зарубежным партнерам-грузоотправителям.

**TDEN.RU**

ЖЕЛЕЗНЫЙ ПЛАН ПУТИНА

03.06.2011

НА ВСТРЕЧЕ с участниками форума "Стратегическое партнерство 1520" Владимир Путин пообещал, что скоро между Москвой и Сочи будет налажено скоростное железнодорожное сообщение.

- Вы выбрали подходящее место для вашего профессионального собрания, - поприветствовал премьер железнодорожников, отметив, что здесь осуществляется один из самых крупных инфраструктурных проектов по строительству мостов и тоннелей.

По словам премьера, к Олимпиаде в Сочи появится железная дорога, позволяющая жителям и гостям Сочи "быстро и с комфортом добираться до нужных мест".

Модернизация

Владимир Путин также пообещал развивать скоростное железнодорожное сообщение. Такие поезда свяжут города, в которых пройдет чемпионат мира по футболу. При этом новые составы будут быстрее существующих ныне "сапсанов". Ожидается, что скоростной поезд пустят и по маршруту Москва - Сочи, который можно будет преодолеть за 12 часов. То есть время в пути сократится вдвое. Кроме того, премьер подтвердил планы по прокладке российской "широкой" колеи "1520" до Австрии.

- Правительство намерено провести коренную модернизацию железнодорожной отрасли, - сказал Путин. - Мы серьезно обновим всю железнодорожную сеть.

**LOGLINK.RU**

С 2012 г. на российских железных дорогах могут появиться альтернативные ОАО "РЖД" перевозчики

06.06.2011

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) завершает разработку тарифного руководства, благодаря которому уже с 2012 года на российских железных дорогах могут появиться альтернативные ОАО "РЖД" локальные частные перевозчики, пишет сегодня газета "Коммерсантъ".

Ведомство планирует завершить разработку тарифного руководства на железнодорожную инфраструктуру в третьем квартале 2011 года, сообщил вчера в ходе бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи гендиректор Второй грузовой компании Виталий Евдокименко. Источник в ФСТ это подтвердил, отметив, что с 1 января 2012 года тарифное руководство может вступить в силу. Фактически выделение инфраструктурной составляющей в

тарифе на грузовые перевозки означает формирование условий для работы частных компаний собственными локомотивами наравне с ОАО "РЖД", то есть появления полноценных локальных перевозчиков.

Напомним, вопрос о появлении альтернативных РЖД перевозчиков обсуждается уже несколько лет. Само это понятие было заложено в целевую модель рынка развития грузовых перевозок до 2015 года, одобренную в начале года правительством. Однако понимания схемы и сроков ее полноценного внедрения до сих пор не было. Пока частные компании используют свои локомотивы только с санкции монополии. Так называемые собственные поездные формирования есть у нескольких игроков, которые занимаются перевозками преимущественно нефтеналивных грузов ("Трансойл", "Балттранссервис", "Нефтетранссервис"), они используют либо свои, либо арендованные у ОАО "РЖД" локомотивы на отдельных маршрутах, например от НПЗ до станции выгрузки.

Внедрение тарифного руководства, по мнению участников рынка, позволит "легализовать" институт собственных поездных формирований, статус которых компании сейчас получают на непрозрачных условиях.

АБМАГЕНТСТВО
БИЗНЕС
МОНИТОРИНГА**R52.RU**

РЖД планирует сделать безубыточными пригородные перевозки 06.06.2011

ОАО «РЖД» рассчитывает на поддержку регионов в вопросе решения безубыточности пригородных перевозок уже в 2011 году, сообщает РИА "Время-Н" со ссылкой на службу корпоративных коммуникаций Горьковской железной дороги — филиала ОАО «РЖД».

Согласно сообщению, решение вопроса безубыточности пригородных пассажирских перевозок может быть достигнуто уже в 2011 году, заявил в четверг в Сочи начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер, выступая на VI международном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».

«В начале года мы планировали убытки пригородных пассажирских компаний от осуществления перевозок на 2011 год в размере 41 млрд рублей. После решения Правительства РФ о выделении компенсации инфраструктурной составляющей необходимые субсидии региональных бюджетов должны составить около 11 млрд рублей», — сказал Шнейдер, добавив, что ОАО «РЖД», в свою очередь, сократило расходы на пригородные перевозки на 8 млрд рублей.

При этом Шнейдер подчеркнул, что потенциал роста тарифов на пригородные перевозки исчерпан, так как в последние годы тариф рос быстрее уровня доходов населения.

«Мы искренне надеемся, что регионы откликнутся на инициативу правительства, и перевозки станут безубыточными уже в 2011 году», — сказал он.

BaltInfo^{ru}
БАЛТИЙСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО**BALTINFO.RU**

Путин встретится с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума

03.06.2011

Москва, 3 июня. Премьер-министр РФ Владимир Путин во время рабочей поездки в Южный федеральный округ сегодня встретится в Сочи с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

Как передают «Вести», после этого он побывает на открытии реконструированного Большого тоннеля в Новороссийске и проведет видеоконференции с Дальневосточной и Забайкальской железными дорогами.

По данным пресс-службы правительства РФ, ожидается, что в ходе встречи в Сочи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года. Также будут рассматриваться перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечение в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

В ходе нынешнего форума, состоявшегося в Сочи 31 мая-2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции «пространств 1520 и 1435», а также приоритетные направления сотрудничества (машиностроение, транспортный сервис, система управления). Также были рассмотрены вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечения безопасности движения, повышения экологичности.

Из Сочи Владимир Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 году, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля (сырье для производства цемента) конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны. В мае 2009 года на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае минувшего года закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был встроены новый, повышенной габаритности. Одновременно с этим усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров - до 1628 метров.

Затем премьер-министр проведет интерактивные видеоконференции с Дальневосточной железной дорогой по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 миллионов тонн в год. Также Владимир Путин побеседует с представителями Забайкальской железной дороги в связи с вводом в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская-Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем «Забайкальск».

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 миллиметров. Европейская колея

достигает 1435 миллиметров – она применяется также в Северной Америке и Китае.

**ROSBALT.RU**

Путин в Сочи посетит железнодорожный бизнес-форум

03.06.2011

МОСКВА, 3 июня. Председатель правительства РФ Владимир Путин сегодня в рамках рабочей поездки в Южный федеральный округ проведет в Сочи встречу с участниками VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

Как передает ПРАЙМ-ТАСС, ожидается, что в ходе встречи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе — в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года в Сочи, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, в Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии – 1520 мм (в отличие от «европейской» колеи 1435 мм, применяемой также в Северной Америке и Китае).

В ходе VI форума, состоявшегося в Сочи 31 мая – 2 июня, обсуждались основные направления усилий по развитию международных транспортных коридоров посредством интеграции «пространств 1520 и 1435», а также приоритетные направления сотрудничества (машиностроение, транспортный сервис, система управления). Кроме того, были рассмотрены актуальные для евразийского пространства вопросы развития высокоскоростного сообщения, обеспечением безопасности движения, повышения экологичности.

В тот же день Путин прибудет в Новороссийск, где примет участие в церемонии открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля.

Двухпутный Большой Новороссийский тоннель, построенный в 1888 году, со временем перестал удовлетворять требованиям возросшей транспортной нагрузки на линию до Новороссийска. Кроме того, под влиянием времени и взрывных работ на близлежащих карьерах по добыче мергеля (сырье для производства цемента) конструкции тоннеля начали разрушаться. Сказалось и то, что тоннель дважды взрывали во время Великой Отечественной войны.

В мае 2009 году на железной дороге до Новороссийска был построен и сдан в эксплуатацию новый однопутный тоннель. А в мае 2010 году закрыли на реконструкцию Большой Новороссийский тоннель. В результате проведенных работ в старый тоннель был «встроен» новый – повышенной габаритности. Одновременно усилена гидроизоляция объекта, длина тоннеля увеличилась на 238 метров — до 1628 метров.

Затем председатель правительства проведет интерактивные видеоконференции с несколькими объектами, в том числе с Дальневосточной железной дорогой — по случаю завершения проходки основной штольни Кузнецовского тоннеля, который даст возможность повысить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Ванино и Советская Гавань до 35 млн тонн в год. А также с Забайкальской железной дорогой – в связи с вводом

в эксплуатацию электрифицированного участка на перегоне Карымская – Оловянная, который позволит обеспечить полностью электрифицированное железнодорожное сообщение Транссибирской магистрали с крупнейшим пограничным пунктом пропуска между Россией и Китаем «Забайкальск».

Официальный портал
ЕКАТЕРИНБУРГА**EKBURG.RU**

Владимир Путин с рабочей поездкой посетит ЮФО
03.06.2011

Председатель Правительства РФ Владимир Путин в пятницу, 3 июня 2011 года, во время рабочей поездки в Южный федеральный округ встретится в Сочи с участниками Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», сообщает ИТАР-ТАСС.

Затем он отправится в Новороссийск, где побывает на открытии после реконструкции большого тоннеля и проведет видеоконференции с Дальневосточной и Забайкальской железными дорогами.

Ожидается, что в ходе встречи в Сочи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проводится с 2006 года. Его название связано с шириной железнодорожной колеи, используемой в России, странах СНГ, Грузии, Прибалтике, Финляндии и Монголии - 1520 миллиметров (в отличие от «европейской» колеи - 1435 миллиметров, применяемой также в Северной Америке и Китае).

АРГУМЕНТЫ
И ФАКТЫ ЮГ**KUBAN.AIF.RU**

Путин совершит рабочую поездку в Краснодарский край
03.06.2011

Путин встретится с участниками Стратегического партнерства 1520

Как сообщила сегодня пресс-служба правительства, ожидается, что в ходе встречи в Сочи «будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества».

Из Сочи, как сообщает ИТАР-ТАСС, В. Путин прибудет в Новороссийск на церемонию открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля. Тоннель был закрыт на реконструкцию в мае 2010 года. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый – повышенной габаритности.

**SOCHI.COM****Владимир Путин посетит сочинский железнодорожный форум
03.06.2011**

Как ожидается, в ходе встречи в Сочи будут обсуждаться вопросы развития железнодорожного транспорта в России, в том числе - в контексте подготовки зимней Олимпиады 2014 года, перспективы участия российского и зарубежного бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов, привлечения в российскую экономику инвестиций и современных технологий, а также тематика интеграции в сфере транспорта и развития единого транспортного пространства в рамках СНГ и за пределами Содружества.

Из Сочи В. Путин прибудет в Новороссийск на церемонию открытия после реконструкции Большого Новороссийского тоннеля. Тоннель был закрыт на реконструкцию в мае 2010 года. В результате проведенных работ в старый тоннель был "встроен" новый - повышенной габаритности.

**RUSBONDS.RU****FESCO планирует выпустить облигации на сумму от \$100 млн
01.06.2011**

Транспортная группа FESCO рассматривает возможность выпуска рублевых облигаций на сумму от \$100 млн, сообщил журналистам президент группы Сергей Генералов в среду в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

"Выпускать облигации собираемся. Наверное, с рублей начнем, объемом от \$100 млн", - сказал он.

В то же время, говоря о возможности задействовать другие инструменты заимствования средств, С.Генералов не исключил проведения SPO компании. Но в то же время он отметил, что эти намерения будут зависеть "от успехов в реализации стратегии компании", в том числе от покупки доли в ОАО "Трансконтейнер".

Чистый долг компании на конец первого квартала был отрицательным, свободные средства составляли около \$500 млн. Также группа располагает кредитной линией от Европейского банка реконструкции и развития на \$100 млн. До сентября этого года FESCO может разместить допэмиссию на 690,6 млн рублей - Федеральная служба по финансовым рынкам одобрила выпуск еще в 2010 году.

Ранее представители компании заявляли, что приоритетом FESCO является дальнейшая консолидация акций ОАО "Трансконтейнер" (сейчас группе принадлежат 12,5%). Также она планирует выкупить 50% акций ОАО "Владивостокский морской торговый порт" (ВМТП) у менеджмента порта, но не может договориться с ним о цене. Как сообщалось, FESCO присматривается к покупке еще одного железнодорожного оператора, однако не уточняет, что это за компания.

Группа планирует направить на капиталовложения в 2011 году около \$300 млн, которые будут использованы для покупки вагонов-зерновозов и 4 судов для "Дальневосточного морского пароходства". Также компания рассматривает возможность строительства контейнерного терминала в Московской области

пропускной способностью 300 тыс. 20-футовых контейнеров в год и увеличить мощности морского терминала во Владивостоке.

FESCO в 2010 году получила \$455,9 млн чистой прибыли по МСФО против убытка в \$217 млн годом ранее, выручка группы составила \$800 млн, EBITDA - \$173 млн.

Транспортная группа FESCO - интермодальный оператор, объединяющий возможности морского, железнодорожного, автомобильного транспорта и стивидорного обслуживания в собственных терминалах в портах России и СНГ. Флот группы состоит из 54 судов общим дедвейтом около 1,3 млн тонн.

В группу FESCO входят ОАО "Дальневосточное морское пароходство", ООО "Фирма "Трансгарант"; ООО "Русская Тройка", созданное на паритетных началах с ОАО "Российские железные дороги", FESCO ESF Ltd - фидерный контейнерный перевозчик на Балтике; "Дальрефтранс"; ОАО "Владивостокский морской торговый порт"; "Владивостокский контейнерный терминал"; "Феско интегрированный транспорт". Также группе принадлежат 12,5% ОАО "Трансконтейнер".



NEWSKAZ.RU

Создано казахстанско-российское СП по перевозке зерна - «Қазтеміртранс» 01.06.2011

АСТАНА, 1 июн – ИА Новости-Казахстан. АО «Қазтеміртранс» (дочерняя компания АО «НК «Қазақстан темір жолы») и ЗАО «Русагротранс» (крупнейший инфраструктурный оператор России в сфере железнодорожных перевозок зерновых грузов) подписали соглашение о создании совместного предприятия по перевозке зерновых грузов, сообщает пресс-служба казахстанской компании.

Соглашение было подписано в Сочи в рамках международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое Партнерство 1520».

Как указывается в сообщении, согласно документу, общий вагонный парк СП составит порядка 10 тысяч вагонов-зерновозов. Величина капитализации проекта превысит 90 миллионов долларов. Таким образом, проект станет одним из первых крупных проектов в области логистики и транспорта, реализованных исходя из концепции Таможенного союза.

«Казахстан, являясь крупным производителем зерна и экспортером пшеницы, испытывает дефицит вагонного парка. Так, при текущей потребности вагонного парка в пиковый период перевозок на уровне 8700 единиц, располагаемый парк АО «Қазтеміртранс» составляет порядка 5200 единиц, которые простаивают в период спада перевозок. В этот период вагоны-зерновозы могут быть использованы для перевозок взаимозаменяемых грузов России и Казахстана», - говорится в сообщении, распространенном в среду.

По мнению сторон, создание совместного предприятия является необходимым и важным шагом в образовании Единого экономического пространства в рамках Таможенного союза. Реализация проекта придаст дополнительный импульс для развития железнодорожного транспорта Казахстана и России.

"Трансмашхолдинг" поставит крупную партию вагонов ОАО "РЖД"**01.06.2011**

ЗАО "Трансмашхолдинг" и ОАО "Российские железные дороги" заключили контракт на поставку инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5.

Контракт подписан президентом ОАО "РЖД" Владимиром Якуниным и председателем совета директоров "Трансмашхолдинг" Андреем Бокаревым в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

В соответствии с соглашением, в период с 2013 по 2020 год российские железные дороги получают 200 электровозов 2ЭС5.

Работы по созданию этого электровоза ведутся в рамках меморандума, подписанного ЗАО "Трансмашхолдинг", французской компанией Alstom Transport и ОАО "Российские железные дороги" 21 сентября 2010 г.

Электровоз 2ЭС5 разрабатывается в новочеркасском филиале совместного инжинирингового центра Трансмашхолдинга и Alstom Transport - компании "ТРТранс". Это второй локомотив 5 поколения, создаваемый в рамках российско-французского партнерства (после двухсистемного пассажирского ЭП20).

В конструкции 2ЭС5 используются самые современные технические решения, включая:

тяговый привод с асинхронными тяговыми двигателями с индивидуальными инверторами напряжения,

безмасляные поршневые компрессоры с устройствами осушки и очистки воздуха,

микропроцессорную систему управления и диагностики.

Контракт предусматривает, что элементы электровоза, разработанные во Франции, должны быть локализованы на российской элементной базе. Их производство будет развернуто на отечественных предприятиях.

I-MASH.RU**"Сименс" будет сотрудничать с учеными в области исследований и разработок****01.06.2011**

Компания "Сименс" (Siemens) и Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ) подписали рамочное соглашение о сотрудничестве в области исследований и разработок.

Подписание состоялось в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

Соглашение предусматривает сотрудничество сторон в области исследований и разработок по таким направлениям, как:

- энергосберегающие технологии, диагностика и энергоаудит;
- системы электроснабжения на железнодорожном транспорте;
- системы железнодорожной автоматики и телемеханики;
- подвижной состав для скоростного и тяжеловесного движения.

Кроме того, стороны будут сотрудничать в сфере подготовки и повышения квалификации специалистов на основе адаптации соответствующих учебных программ МИИТа к требуемому уровню подготовки работников "Сименс" и его дочерних компаний.

По словам директора департамента "Мобильность", вице-президента "Сименс АГ" Ханса-Йорга Грундманна, "идя по пути локализации производства в области железнодорожного транспорта, открывая в России собственные предприятия, компания Siemens высоко оценивает плодотворное сотрудничество в сфере НИОКР с российскими образовательными учреждениями, которое в конечном итоге служит модернизации транспортного машиностроения России".

I-MASH.RU

Siemens, РЖД и Группа "Синара" договорились о частичной локализации производства электропоездов Desiro RUS в России

01.06.2011

В рамках VI международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги", "Сименс АГ" (Siemens AG) и ЗАО "Группа "Синара" подписали соглашение об основных условиях поставки 1200 вагонов электропоездов "Desiro RUS", локализации их производства и основных технических характеристиках.

Общая стоимость контракта будет превышать 2 миллиарда евро. Прочие условия контракта будут окончательно согласованы сторонами в рамках последующих переговоров.

Начиная с 2013 года, на мощностях "Уральских Локомотивов" (совместное предприятие Группы "Синара" и "Сименс" в Верхней Пышме) будет организовано производство электропоездов. Первоначально совместное предприятие произведет 16 поездов из тех 54, заказ на которые "Сименс" получил от РЖД в 2009 году. Стоимость контракта на поставку 54 поездов составляет приблизительно 580 миллионов евро.

Согласно данному контракту, РЖД и "Сименс" договорились о частичной локализации производства электропоездов в России. Завод "Сименс" в Крефельде недавно начал производство первых 38 поездов серии Desiro RUS в Германии. В настоящее время закладывается правовая база для производства оставшихся 16 поездов в России. Начиная с 2014 года, в Верхней Пышме будут выпускаться локализованные "Ласточки", в рамках соглашения по поставке 1200 вагонов.

Пригородные поезда серии Desiro могут развивать скорость до 160 км/час. В России они будут называться "Ласточками". Первые составы будут поставлены в Сочи осенью 2013 года.

Начал работу VI Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520»

01.06.2011

В Сочи начал свою работу VI Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520", сообщила пресс-служба ОАО "РЖД". Свои приветствия участникам форума направили председатель Правительства РФ Владимир Путин, министр транспорта РФ Игорь Левитин, председатель комитета по транспорту Государственной думы РФ Сергей Шишкарев.

"С каждым годом форум все увереннее заявляет о себе как о главном деловом событии в жизни профессионального сообщества. Он неизменно расширяет географию своих участников и сегодня объединяет не только страны, входящие в "пространство 1520", но и многие другие государства. Об этом свидетельствует и тема нынешней встречи – "Стратегия интеграции

пространств 1520 и 1435. Будущее Евроазиатской транспортной системы", – говорится в приветствии В. Путина.

По словам И. Левитина, организация мероприятия столь высокого уровня свидетельствует о возрастающем интересе представителей государственных органов власти и мирового бизнес-сообщества к развитию железнодорожной отрасли государств с шириной колеи 1520 мм, процессами ее интеграции в мировую транспортную сеть и, как следствие, расширению сотрудничества между государствами Европы и Азии.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое Партнерство 1520" – главное событие года в железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии. Форум проходит в Сочи 31 мая – 2 июня 2011 года.

Ключевая тема мероприятия – "Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества". Организатор форума – компания "Бизнес Диалог", генеральный партнер – ОАО "РЖД".

На форуме зарегистрировалось около 1,3 тыс. участников из 32 стран. Среди них – руководители национальных железнодорожных компаний, частных железнодорожных операторов, грузовладельцы, производители техники и технологий для железнодорожного транспорта, представители органов государственной власти, международных организаций, финансовых институтов, владельцы транспортной инфраструктуры, представители научных отраслей, смежных организаций и др.

Журнал "РЖД-Партнер" является генеральным информационным партнером мероприятия.

LOGISTIC.RU

Компания «ТрансКонтейнер» подписала ряд соглашений с иностранными партнерами

01.06.2011

1 июня 2011 г. в рамках VI Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи состоялось торжественное подписание соглашений о сотрудничестве компании "ТрансКонтейнер" с казахскими и немецкими партнерами.

Соглашение о создании совместного предприятия для оказания услуг по логистике поставщикам автомобильных комплектующих и производителям автомобилей в Калужской области было подписано генеральным директором ОАО "ТрансКонтейнер" Петром Баскаковым и председателем правления "ДБ Шенкер Рейл Аутомотив ГмбХ" Акселем Маршаллом. Документ регламентирует действия сторон по проработке вопросов создания предприятия по предоставлению логистических услуг для удовлетворения спроса растущего числа поставщиков комплектующих и производителей автомобилей в Калужской области.

Соглашение о совместном сотрудничестве по развитию комплексного логистического обслуживания в сфере грузовых перевозок на базе АО "Кедентранссервис" было подписано генеральным директором ОАО "ТрансКонтейнер" Петром Баскаковым и президентом АО Национальная Компания "Казакстан Темір Жолы" Аскарком Маминым. Документ детализирует договоренности между компаниями по совместному развитию бизнеса АО "Кедентранссервис", крупнейшего оператора сети железнодорожных терминалов в Республике Казахстан; устанавливает порядок и способ создания сторонами условий, необходимых для динамичного развития совместного проекта.

КУРСИВ^{kz}

KURSIV.KZ

Казахстан и Россия создадут СП по перевозке зерна

01.06.2011

Казахстан и Россия подписали соглашение о создании совместного предприятия по перевозке зерна. Проект станет одним из первых крупных мероприятий в области логистики и транспорта, реализованных исходя из концепции Таможенного союза.

Участниками соглашения стали АО "Қазтеміртранс" (дочерняя компания АО "НК «Қазақстан темір жолы») и ЗАО "Русагротранс" (крупнейший инфраструктурный оператор России в сфере железнодорожных перевозок зерновых грузов).

Договор о реализации проекта был подписан в Сочи в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520".

"Казахстан, являясь крупным производителем зерна и экспортером пшеницы, испытывает дефицит вагонного парка. Так, при текущей потребности вагонного парка в пиковый период перевозок на уровне 8700 единиц, располагаемый парк АО "Қазтеміртранс" составляет порядка 5200 единиц, которые простаивают в период спада перевозок. В этот период вагоны-зерновозы могут быть использованы для перевозок взаимозаменяемых грузов России и Казахстана", - сообщает пресс-служба казахстанской компании. Согласно документу, общий вагонный парк СП составит порядка 10 тыс. вагонов-зерновозов. Величина капитализации проекта превысит 90 миллионов долларов.

СОЧИ-24

ЕЖЕДНЕВНАЯ ИНТЕРНЕТ-ГАЗЕТА

SOCHI-24.RU

РЖД и власти Сочи совместно реконструируют вокзалы

01.06.2011

Железнодорожники и власти Сочи будут совместно реконструировать вокзалы в Центральном, Лазаревском и Хостинском районе, сообщает ИТАР-ТАСС Кубань.

Соответствующее соглашение о сотрудничестве подписано 1 июня в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», который проходит в Сочи.

«Документ подразумевает создание на базе вокзалов транспортно-пересадочных узлов, обустройство прилегающих к ним территорий, а также организацию автомобильных перевозок граждан», - пояснил представитель РЖД. Кроме того, совместными усилиями будет обеспечиваться и транспортная безопасность. Администрация Сочи, в свою очередь, рассмотрит вопрос о передаче в аренду железнодорожникам прилегающие к вокзалам территории.

Подписи под документом поставили начальник дирекции вокзалов компании РЖД Сергей Абрамов и глава администрации Сочи Анатолий Пахомов.



URBC.RU

ОАО «РЖД», ЗАО Группа Синара и концерн «Сименс АГ» подписали соглашение о производстве электропоездов «Ласточка» в Верхней Пышме

01.06.2011

В рамках VI международного железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520» (г. Сочи) ОАО «Российские железные дороги», ЗАО Группа Синара и концерн «Сименс АГ» подписали соглашение о поставке электропоездов «Ласточка» и локализации их производства в России. Документ был подписан президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным, президентом ЗАО Группа Синара Дмитрием Пумпянским и президентом департамента «Мобильность» «Сименс АГ» Хансом-Йоргом Грундманном.

Соглашение предусматривает осуществление поставки 1,2 тыс. вагонов электропоездов типа Desiro RUS для РЖД с 2014 по 2020 год. Производство новых электричек будет организовано ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Группы Синара и «Сименс АГ», г. Верхняя Пышма, Свердловская область). Общая стоимость контракта — более 2,5 млрд. евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Пассажирские электропоезда типа Desiro RUS используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. В России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами.

Как подчеркнул Д. Пумпянский, первоначально глубина локализации составит 35%, по мере выполнения контракта уровень локализации будет доведен до 80%.

«В кооперационных поставках комплектующих компонентов будут участвовать более 80 предприятий российской промышленности. Первый электропоезд «Ласточка» (Desiro RUS) планируется выпустить на «Уральских локомотивах» в 2014 году», — сообщил Д. Пумпянский.

Финанс.

FINANSMAG.RU

FESCO планирует выпустить облигации на сумму от \$100 млн

01.06.2011

1 июня. IFX-News - Транспортная группа FESCO рассматривает возможность выпуска рублевых облигаций на сумму от \$100 млн, сообщил журналистам президент группы Сергей Генералов в среду в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи. "Выпускать облигации собираемся. Наверное, с рублем начнем, объемом от \$100 млн", - сказал он. В то же время, говоря о возможности задействовать другие инструменты заимствования средств, С.Генералов не исключил проведения SPO компании. Но в то же время он отметил, что эти намерения будут зависеть "от успехов в реализации стратегии компании", в том числе от покупки доли в ОАО "Трансконтейнер". Чистый долг компании на конец первого квартала был отрицательным, свободные средства составляли около \$500 млн. Также группа располагает кредитной линией от Европейского банка реконструкции и развития на \$100 млн. До сентября этого года FESCO может разместить допэмиссию на 690,6 млн рублей - Федеральная служба по финансовым рынкам одобрила выпуск еще в 2010 году. Ранее представители компании заявляли, что приоритетом FESCO

является дальнейшая консолидация акций ОАО "Трансконтейнер" (сейчас группе принадлежат 12,5%). Также она планирует выкупить 50% акций ОАО "Владивостокский морской торговый порт" (ВМТП) у менеджмента порта, но не может договориться с ним о цене. Как сообщалось, FESCO присматривается к покупке еще одного железнодорожного оператора, однако не уточняет, что это за компания. Группа планирует направить на капиталовложения в 2011 году около \$300 млн, которые будут использованы для покупки вагонов-зерновозов и 4 судов для "Дальневосточного морского пароходства". Также компания рассматривает возможность строительства контейнерного терминала в Московской области пропускной способностью 300 тыс. 20-футовых контейнеров в год и увеличить мощности морского терминала во Владивостоке. FESCO в 2010 году получила \$455,9 млн чистой прибыли по МСФО против убытка в \$217 млн годом ранее, выручка группы составила \$800 млн, EBITDA - \$173 млн. Транспортная группа FESCO - интермодальный оператор, объединяющий возможности морского, железнодорожного, автомобильного транспорта и стивидорного обслуживания в собственных терминалах в портах России и СНГ. Флот группы состоит из 54 судов общим дедвейтом около 1,3 млн тонн. В группу FESCO входят ОАО "Дальневосточное морское пароходство", ООО "Фирма "Трансгарант"; ООО "Русская Тройка", созданное на паритетных началах с ОАО "Российские железные дороги", FESCO ESF Ltd - фидерный контейнерный перевозчик на Балтике; "Дальрефтранс"; ОАО "Владивостокский морской торговый порт"; "Владивостокский контейнерный терминал"; "Феско интегрированный транспорт". Также группе принадлежат 12,5% ОАО "Трансконтейнер". Источник - IFX-news

VSESMI.RU

VSESMI.RU

К 2015 году все вокзалы Российской Федерации станут доступны для инвалидов

01.06.2011

Все вокзалы Российской Федерации к 2015 году должны будут соответствовать мировым нормам по доступности для инвалидов и маломобильных групп граждан. Об этом уведомил сегодня начальник дирекции вокзалов РЖД Сергей Абрамов. С его слов, «дирекция каждый год устанавливает на вокзалах специализированное оборудование». «Одним из успешных примеров наших действий в данном направлении является Курский вокзал Москвы, на территории которого работают специальные лифты, оснащены необходимые санитарные комнаты, установлены информационные терминалы, возведены покатые спуски и сооружены пандусы», - пояснил Абрамов.

Сегодня в рамках проходящего в Сочи Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» от имени дирекции вокзалов он подписал соглашение с Фондом содействия продаже конвенции о правах инвалидов и стратегическом партнерстве.

КАПИТАЛСТРАНЫ

ИЗДАНИЕ ОБ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ РОССИИ

KAPITAL-RUS.RU

В Сочи стартовал VI Международный железнодорожный бизнес-форум

01.06.2011

Сегодня, 1 июня, в Сочи стартовал VI Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое Партнерство 1520". С приветственным словом на открытии форума выступил президент ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин.

"Этот Форум собрал около 1 тыс. участников из 26 стран. Столь впечатляющее представительство – свидетельство того, что инициативы и проекты стратегического партнерства востребованы не только на "Пространстве 1520", но и за его пределами", - сказал Владимир Якунин.

Ключевой темой мероприятия станет стратегия интеграции "пространств 1520 и 1435". 1520 мм - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Общая протяженность таких дорог - свыше 150 тыс. км. В странах Северной Америки, Европы, Китая колея имеет ширину 1435 мм.

Основная цель форума - ускорение развития международных транспортных коридоров, увеличения транзитных потоков и расширения внедрения инновационных подходов на транспорте на основе передового международного опыта.

На форуме будут обсуждаться актуальные для евразийского пространства вопросы выработки единой стратегии сотрудничества и гармонизации технического регулирования, а также вопросы, связанные с развитием высокоскоростного сообщения, реализацией инновационных проектов, обеспечением безопасности движения, повышением экологичности транспорта. Приоритетными направлениями этого процесса являются инфраструктура, машиностроение, транспортный сервис и система управления.