

Крупнейший железнодорожный бизнес-форум в Евразии



29 - 31 МАЯ 2013 ГОДА, РОССИЯ, СОЧИ



реклама

Генеральный партнер



Официальный
международный партнер



Международный партнер



Стратегический партнер



Генеральная
строительная компания



Партнер



Партнер



Партнер



Партнер



Официальный
спонсор



Партнер



Генеральный
IT партнер



Спонсор
лобби-бара



Спонсор



Спонсор



Спонсор



Спонсор секции



Спонсор секции



Спонсор секции



Спонсор секции



Генеральные информационные партнеры



Организатор

Содержание

ТВ и Радио

Владимир Якунин: высокоскоростные перевозки - инновационный продукт.....	8
<u>Россия 24</u>	
Первые "Ласточки" появятся на железной дороге в 2014 году.....	8
<u>Россия 24</u>	
"Стратегическое партнерство 1520": итоги и планы на будущее.....	8
<u>Россия 24</u>	
Ольга Дергунова: развитию РЖД поможет приватизация.....	8
<u>Россия 24</u>	
"Вести. Транспорт" от 1 июня 2013 года.....	8
<u>Россия 24</u>	
Фрэнсис Фукуяма: развитие РФ требует большей политической и экономической конкуренции.....	9
<u>Россия 24</u>	
«Повышение тарифов на падающем рынке — не очень хорошая история».....	9
<u>Бизнес FM</u>	
РЖД совместно с итальянской компанией создадут систему движения поездов.....	10
<u>Голос России</u>	
Работе VIII Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи дан старт..	11
<u>РЖД-ТВ</u>	
Вступительное слово В.И. Якунина на открытии форума «Стратегическое Партнерство 1520».....	11
<u>РЖД-ТВ</u>	
Пленарное заседание по вопросам вертикальной интеграции.....	11
<u>РЖД-ТВ</u>	
Цитаты 1520: Аскар Мамин о ключевых темах форума.....	11
<u>РЖД-ТВ</u>	
Итоги первого дня работы форума «Стратегическое Партнерство 1520».....	12
<u>РЖД-ТВ</u>	
Какой быть приватизации РЖД.....	12
<u>РЖД-ТВ</u>	
Второй день форума 1520.....	13
<u>РЖД-ТВ</u>	
Дизайн в сердце машиностроения.....	13
<u>РЖД-ТВ</u>	
Будущее ВСМ обсудили на форуме «Стратегическое Партнерство 1520».....	13
<u>РЖД-ТВ</u>	
Перезагрузка: новые контуры рынка оперирования.....	14
<u>РЖД-ТВ</u>	
ВОСТОК-ЗАПАД: железнодорожный коридор Евро-Азиатской торговли.....	14
<u>РЖД-ТВ</u>	
Клиент всегда прав?.....	14
<u>РЖД-ТВ</u>	
В Сочи завершился 8-ой международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520».....	14
<u>РЖД-ТВ</u>	
«Стратегическое партнерство 1520» — итоги форума.....	15
<u>РЖД-ТВ</u>	
В Сочи открылся VIII международный бизнесфорум «Стратегическое партнёрство 1520».....	15
<u>Эфкате</u>	

Федеральные печатные СМИ

РЖД ищет путь в Грецию.....	16
<u>Коммерсантъ</u>	
Владимир Лисин отходит от причала.....	17
<u>Коммерсантъ</u>	
Evraz хочет поставлять в США произведенные в России рельсы.....	18
<u>Ведомости</u>	
Лисин: UCL Rail не спешит с IPO из-за «плохой экономики».....	18
<u>Ведомости</u>	
Домчат с ветерком.....	19
<u>Российская газета</u>	
Объединенная Транспортно-Логистическая компания.....	20
<u>Эксперт</u>	
Железная дорога добралась до олимпиады.....	20
<u>Комсомольская правда</u>	

Отраслевые и региональные печатные СМИ

Приоритет модели.....	21
<u>Гудок</u>	
Ставка на прорыв.....	22
<u>Гудок</u>	
Страсти по субсидиям.....	23
<u>Гудок</u>	
Дорога в будущее.....	26
<u>Гудок</u>	
Идей и контрактов!.....	26
<u>Гудок</u>	
VIII бизнес-форум «Стратегическое партнёрство 1520 ».....	27
<u>Гудок</u>	
Не тарифом единым.....	28
<u>Гудок</u>	
График локализации поездов «Ласточка» выполняется на 100%.....	29
<u>РЖД-Партнер</u>	
Перекаладывать всю тарифную нагрузку на грузоотправителей неправильно – РЖД.....	30
<u>РЖД-Партнер</u>	
ОПЖТ и UNIFE подписали меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве.....	30
<u>РЖД-Партнер</u>	
Владимир Лисин отходит от причала.....	31
<u>РЖД-Партнер</u>	
Остановка роста ж/д тарифов не принесет выгоды грузовладельцам – ИПЕМ.....	32
<u>РЖД-Партнер</u>	
В текущем году на рынке впервые будет профицит литья – мнение.....	32
<u>РЖД-Партнер</u>	
Укрупнение операторов и сокращение их общего количества.....	33
<u>РЖД-Партнер</u>	
ООО «УВЗ-Логистик» взяло в лизинг 7,5 тыс. вагонов.....	33
<u>РЖД-Партнер</u>	
Для расшивки узких мест необходимо использовать инвестсоставляющую тарифа – мнение.....	33
<u>РЖД-Партнер</u>	
В 2013 г. российские машиностроители выпустят порядка 34 тыс. грузовых вагонов.....	34
<u>РЖД-Партнер</u>	

С января 2013 г. «Ласточки» перевезли 110 тыс. пассажиров.....	34
РЖД-Партнер	
РЖД, ТМХ И ALSTOM СОЗДАДУТ первый в РФ двухсистемный грузовой электровоз.....	35
РЖД-Партнер	
В Казахстане формируется единый логистический оператор	35
РЖД-Партнер	
Основные работы на ж/д линии аэропорт сочи - красная поляна закончены – РЖД.....	36
РЖД-Партнер	
ГРУППА "ИСТ" И ОАО "ВНИИЖТ" НАЧИНАЮТ сотрудничество по разработке и внедрению в РФ тяжеловесного движения.....	36
РЖД-Партнер	
Возможностей прямой помощи ржд из госбюджета в ближайшее время не будет – Минфин.....	37
РЖД-Партнер	
«ЛАСТОЧКА» С УРАЛА.....	37
Транспорт России	
Соглашения VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520"	38
Саморегулирование и бизнес	
Крупнейший в Евразии международный бизнес-форум "Стратегическое Партнерство 1520" начал свою работу.....	39
Саморегулирование и бизнес	
Бизнес-Форум "Стратегическое Партнерство 1520" в Сочи.....	40
Transportweekly	
У новочеркасских электровозостроителей.....	40
Молот	
«Ласточка» расправляет крылья.....	42
Кубанские новости	
Стоимость ВСМ от Москвы до Екатеринбурга для государства может быть снижена на 40%.....	42
Деловой квартал - Екатеринбург	

Информационные агентства

РЖД планирует участвовать в строительстве железных дорог в ОАЭ и Бразилии.....	43
ИТАР-ТАСС	
Путин направил приветствие участникам международного железнодорожного бизнес-форума "стратегическое партнерство 1520".....	43
ИТАР-ТАСС	
Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок обсудят в Сочи участники международного форума.....	44
ИТАР-ТАСС	
РЖД договорилась с "Трансмашхолдингом" и "Альстом" вместе разрабатывать новый грузовой локомотив.....	44
ИТАР-ТАСС	
Росимущество предложило зафиксировать дивидендную политику госкомпаний на три года...45	
ИТАР-ТАСС	
Росимущество не будет публиковать полные версии "дорожных карт" приватизации.....45	
ИТАР-ТАСС	
Росимущество предложит РЖД провести конкурс по продаже акций "Аэроэкспресса".....45	
ИТАР-ТАСС	
Лисин считает не подходящей ситуацию в экономике для IPO UCL Rail.....46	
Интерфакс	
Президент РЖД Владимир Якунин: "Кто громче всех кричит: "Держи вора"? - Вор".....46	
Интерфакс	

<u>"УВЗ-логистика" планирует взять в лизинг 7,5 тыс вагонов УВЗ у "Сбербанк-лизинга".....</u>	<u>52</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>НЛМК урегулировал конфликт на сталелитейном предприятии в Бельгии.....</u>	<u>52</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>Соглашение о создании ОТЛК может быть подписано на ПМЭФ-2013.....</u>	<u>53</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>UCL Rail не спешит с IPO из-за плохой ситуации на рынке – Лисин.....</u>	<u>53</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>РЖД на первом этапе будет иметь приоритет в ОТЛК – источник.....</u>	<u>54</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>Железнодорожники обсудят в Сочи перспективы развития перевозок на евразийском континенте.....</u>	<u>54</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>РЖД, ТМХ и Alstom создадут новый электровоз.....</u>	<u>55</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>Соотношение долга к EBITDA у "ТрансТелеКома" составляет 2,6 при лимите в 3 – глава компании.....</u>	<u>55</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>ПГК рассчитывает как минимум сохранить 40%-ную долю в объеме перевозок "Роснефти".....</u>	<u>56</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>Погрузка на сети РЖД в мае упала на 3,5%, в июне ожидается снижение на 4-4,3%.....</u>	<u>56</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>Evraz рассматривает возможность поставки рельсов из России в США.....</u>	<u>56</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>Итальянская ЕСМ и РЖД создадут систему управления и движения поездов.....</u>	<u>57</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>Электропоезда "Ласточка" с 2014 года пустят по маршруту Нижний Новгород – Киров.....</u>	<u>57</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>ПГК интересны ж/д операторы со стабильной грузовой базой.....</u>	<u>58</u>
<u>РИА-Новости</u>	
<u>НЛМК урегулировал конфликт на сталелитейном предприятии в Бельгии.....</u>	<u>58</u>
<u>Прайм</u>	
<u>ПГК к осени примет решение о размещении облигаций.....</u>	<u>59</u>
<u>Прайм</u>	
<u>РЖД вначале внесут в ОТЛК 50% "Трансконтейнера", Белоруссия и Казахстан – деньги.....</u>	<u>59</u>
<u>Прайм</u>	
<u>Скоростные поезда "Ласточка" пойдут по маршруту Нижний Новгород - Киров.....</u>	<u>60</u>
<u>РБК</u>	
<u>Совет по техническому регулированию тс могут создать в 2013 г.....</u>	<u>60</u>
<u>РБК</u>	
<u>РЖД на первом этапе внесет в отлк 50% акций "Трансконтейнера", Казахстан и Белоруссия - небольшой денежный взнос.....</u>	<u>61</u>
<u>РБК</u>	
<u>РЖД, Трансмашхолдинг и Alstom подписали соглашение о разработке магистрального грузового электровоза.....</u>	<u>61</u>
<u>РБК</u>	
<u>НЛМК считает ситуацию на своем Бельгийском заводе NLMK Labescq урегулированной.....</u>	<u>62</u>
<u>РБК</u>	
<u>ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) после Олимпиады 2014г. в Сочи направит часть скоростных поездов "Ласточка" в Нижний.....</u>	<u>63</u>
<u>РБК</u>	
<u>Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин открыл VIII Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520".....</u>	<u>63</u>
<u>ОАО «РЖД» (информационная лента)</u>	

<u>Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин: "тема локальных перевозчиков - это вопрос безопасного функционирования сети железных дорог".....</u>	<u>65</u>
<u>ОАО «РЖД» (информационная лента)</u>	
<u>ОАО "РЖД", ОАО "НИИАС" и ЕСМ S.P.A. (ИТАЛИЯ) подписали меморандум о взаимопонимании по научно-техническому сотрудничеству в области создания открытых систем управления движением поездов.....</u>	<u>66</u>
<u>ОАО «РЖД» (информационная лента)</u>	
<u>ОАО "РЖД", ЗАО "ТРАНСМАШХОЛДИНГ" и компания "АЛЬСТОМ" подписали соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания 2эс20 с асинхронными тяговыми двигателями.....</u>	<u>66</u>
<u>ОАО «РЖД» (информационная лента)</u>	
<u>"СИМЕНС" оборудует станцию лужская-сортировочная октябрьской железной дороги системой автоматизации сортировочной горки MSR 32.....</u>	<u>67</u>
<u>ОАО «РЖД» (информационная лента)</u>	
<u>«РЖД», «НИИАС» и ЕСМ S.p.A. подписали меморандум о взаимопонимании.....</u>	<u>67</u>
<u>РИА-Ореанда</u>	
<u>«РЖД» и «Гранди Стацйони С.п.А» заключили соглашение о сотрудничестве.....</u>	<u>68</u>
<u>РИА-Ореанда</u>	
<u>«РЖД» закупит продукцию транспортного машиностроения.....</u>	<u>69</u>
<u>РИА-Ореанда</u>	
<u>Россия начнёт проектировать высокоскоростные магистрали в 2013 году.....</u>	<u>70</u>
<u>РИА-Ореанда</u>	
<u>«Сименс» оборудует станцию Лужская-Сортировочная.....</u>	<u>71</u>
<u>РИА-Ореанда</u>	
<u>«РЖД», «Трансмашхолдинг» и «Альстом» подписали соглашение.....</u>	<u>72</u>
<u>РИА-Ореанда</u>	
<u>Трансмашхолдинг создаст 1-й в России двухсистемный грузовой электровоз.....</u>	<u>72</u>
<u>РИА-Ореанда</u>	
<u>Объединение производителей железнодорожной техники" и ассоциация NIFE подписали меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве.....</u>	<u>73</u>
<u>ФК-Новости</u>	
<u>УВЗ предложил субсидировать покупателей инновационных вагонов.....</u>	<u>74</u>
<u>Уралинформбюро</u>	
<u>Олег Сиенко: Для корпорации «Уралвагонзавод» приватизация не является приоритетной целью.....</u>	<u>75</u>
<u>УралБизнесКонсалтинг</u>	
<u>В мае погрузка на сети ОАО «РЖД» упала на 3,5%.....</u>	<u>75</u>
<u>УралБизнесКонсалтинг</u>	
<u>ООО «УВЗ-Логистик» получило 7,5 тыс. вагонов в лизинг на сумму 30 млрд рублей.....</u>	<u>76</u>
<u>УралБизнесКонсалтинг</u>	
<u>Олег Сиенко: Неудержимый рост тарифов на железнодорожные перевозки ведет отрасль в тупик.....</u>	<u>76</u>
<u>УралБизнесКонсалтинг</u>	
<u>Топ-менеджеры ОАО «НПК «Уралвагонзавод» представили на форуме в Сочи новую бизнес-стратегию.....</u>	<u>77</u>
<u>УралБизнесКонсалтинг</u>	
<u>Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин открыл VIII Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520 ».....</u>	<u>78</u>
<u>Телеинформ</u>	
<u>В 2013 году «РЖД» закупит продукцию транспортного машиностроения на 112 млрд рублей.....</u>	<u>79</u>
<u>Телеинформ</u>	
<u>Проектные работы по первой в России линии ВСМ начнутся в этом году.....</u>	<u>80</u>
<u>Телеинформ</u>	

Участники дискуссии по перспективам тарифного регулирования сошлись во мнении о минимальном негативном влиянии долгосрочных тарифов на экономику РФ.....	81
Телеинформ	
В Сочи завершился международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520 ».....	81
Телеинформ	
ПГК рассчитывает как минимум сохранить 40%-ную долю в объеме перевозок "Роснефти".....	82
OilCapital	
Топ-менеджмент "Уралвагонзавода" дал задание главе РЖД. "Инфраструктура должна быть готова к выходу инновационного продукта".....	82
НЭП 08	
Олег Сиенко впервые прокомментировал приватизацию "Уралвагонзавода". "Масштабы нашего производства находятся за гранью понимания даже ведущих мировых компаний".....	83
НЭП 08	
В Сочи аэроэкспресс начнет делать остановки в Хосте и Мацесте.....	83
Yuga.ru	
«Скоростные магистрали» начали подсчитывать деньги на строительство ВСМ-2.....	84
Uralpolit.ru	
Ищем идеального инвестора! Олег Сиенко рассказал о приватизации УВЗ. «Масштабы нашего производства находятся за гранью понимания».....	85
Ura.ru	
Ничего себе! Уральские вагоностроители выступили с громким заявлением. Железнодорожникам придется делать выводы.....	86
Ura.ru	

ТВ и Радио

РОССИЯ 24

Владимир Якунин: высокоскоростные перевозки - инновационный продукт

30.05.13 / Россия 24 /

[ВИДЕО](#)

В Сочи продолжается международный форум "Стратегическое партнерство 1520", крупнейшая деловая встреча лидеров железнодорожного бизнеса. О главных темах, которые на нем обсуждаются, в интервью телеканалу "Россия 24" рассказал глава РЖД Владимир Якунин.

РОССИЯ 24

Первые "Ласточки" появятся на железной дороге в 2014 году

30.05.13 / Россия 24 /

[ВИДЕО](#)

В Сочи продолжается международный форум "Стратегическое партнерство 1520". О главных темах обсуждения в интервью телеканалу "Россия 24" рассказал председатель совета директоров ЗАО "Группа Синара" Дмитрий Пумпянский.

РОССИЯ 24

"Стратегическое партнерство 1520": итоги и планы на будущее

31.05.13 / Россия 24 /

[ВИДЕО](#)

Сегодня в Сочи завершает работу международный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520". Об итогах мероприятия в интервью телеканалу "Россия 24" рассказал президент ОАО "СГ-транс" Алексей Тайчер.

РОССИЯ 24

Ольга Дергунова: развитию РЖД поможет приватизация

01.06.13 / Россия 24 /

[ВИДЕО](#)

Идею приватизации РЖД активно обсуждали в Сочи на железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520". Замминистра экономического развития Ольга Дергунова рассказала, зачем нужна приватизация и что она дает.

РОССИЯ 24

"Вести. Транспорт" от 1 июня 2013 года

01.06.13 / Россия 24 /

[ВИДЕО](#)

Железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи: тенденции развития отрасли.

РОССИЯ 24

Фрэнсис Фукуяма: развитие РФ требует большей политической и экономической конкуренции

02.06.13 / Россия 24 /

ВИДЕО

Американский политолог и автор монографии "Сильное государство: управление и мировой порядок в XI веке" Фрэнсис Фукуяма стал участником железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

BFM.RU

«Повышение тарифов на падающем рынке — не очень хорошая история»

31.05.13 / Бизнес FM /

На завершившемся в Сочи VIII Международном железнодорожном форуме «Стратегическое партнерство 1520» обсуждалось будущее национального перевозчика. Но основная дискуссия развернулась вокруг принципов формирования долгосрочных тарифов

Принцип формирования долгосрочных тарифов — одна из самых обсуждаемых тем VIII Международного железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520», который завершился в Сочи. Своим мнением по этой проблеме с BFM.ru поделился старший вице-президент РЖД Вадим Михайлов.

— РЖД имеет восьмилетнюю инвестиционную программу, разработанную еще в 2012 году. Из каких источников она финансируется и какую роль в ней играет долгосрочное тарифное регулирование?

— Инвестпрограмма по источникам финансирования делится на три части. Первая — собственные средства компании, которыми можно профинансировать проекты со сроком окупаемости до 15 лет, и мы привлекаем заемные средства в соотношении долг к EBITDA на уровне не больше 2,5 исходя из тех рекомендаций, которые дают рейтинговые агентства.

Принято решение, и правительство нас поддержало о выпуске инфраструктурных облигаций — это сверхдлинные бумаги до 30 лет по ставке инфляции плюс один, и Пенсионный фонд полностью выкупает эти бумаги. Это позволило расширить спектр окупаемых проектов.

Но есть проекты со сроком окупаемости более 30 лет, это, в первую очередь проекты развития Сибири и Дальнего Востока, которые были не окупаемые. Мы смогли добиться решения о финансировании такого рода проектов из бюджета. 2 апреля, как известно, Дмитрий Медведев в Якутске принял решение о вносе в уставный капитал 260 млрд рублей для финансирования участков БАМа и Транссиба — это существенная поддержка со стороны правительства. В результате этого все три части инвестиционной программы получили свое финансирование. А долгосрочный тариф дает понимание того, что денег хватает не только на покрытие операционной деятельности, но остается некоторая прибыль на развитие.

— С Вашей точки зрения должны ли только грузоотправители через тариф вкладывать те средства, которые необходимы для реализации инвестпрограммы?

— Конечно, на падающем рынке повышение тарифов — не очень хорошая история. Когда темпы экономического роста замедляются, перекладывать финансирование инфраструктуры на грузоотправителей — не совсем правильно. Мировой опыт показывает, что в большинстве европейских стран государство субсидирует часть тарифа за использование инфраструктуры. Я думаю, что такой механизм сейчас актуален, но все упирается в отсутствие денег в бюджете. Мы это понимает, но все равно считаем, что приоритетные инфраструктурные проекты, которые могут активизировать экономику, должны поддерживаться правительством.

— Самая острая дискуссия на форуме велась именно вокруг долгосрочных тарифов. С одной стороны, операторы, особенно на падающем рынке, свою часть тарифа снижать не могут — это их какая-то

минимальная прибыль. С другой — ту часть тарифа, которая идет на покрытие операционной деятельности, тоже нецелесообразно повышать. Не очень понятно, как найти баланс?

— С учетом мирового опыта должна быть общая концепция долгосрочного тарифа с фиксированной стоимостью за перевозку, а какая часть должна финансироваться государством, а какая — перекладываться на грузоотправителя, должно определять правительство ежегодно, исходя из общей конъюнктуры.

— Какова конъюнктура на данный момент?

Сейчас ситуация не очень хорошая, поэтому звучали слова о том, что тариф не должен быть инфляция плюс, а должен быть инфляция минус. Но и в такой момент всё равно кто-то должен заплатить за развитие инфраструктуры. Возможно, в этом должны участвовать все три стороны. РЖД должно повышать эффективность и сокращать издержки. Какую-то нагрузку должны взять на себя грузоотправители, поскольку они поедут по этой инфраструктуре. Даже если сейчас спад, через 3-4 года будет подъем, а проект за год не построишь. И третья часть — это государственная поддержка.

— Ситуация сложная. У государства сейчас денег нет. В отраслях некоторый спад, падение цен, и у грузоотправителей тоже денег нет, о чем и говорилось на дискуссии. Одно лишь сокращение издержек РЖД ситуацию не спасет.

— Мне кажется, что возникло понимание, что все должны что-то положить в «общий котел», тогда это будет работать.

— Форум помог наметить какие-то компромиссные решения?

— Дискуссия показала, что нет сейчас более актуального вопроса, чем долгосрочное тарифное регулирование. Состав участников — крупнейшие грузоотправители, представители федеральных органов власти, консультанты ведущих мировых агентств, представители инвестиционных банков — очень серьезно продвинули дискуссию по долгосрочным тарифам. По результатам этой дискуссии и с учетом тех замечаний, которые были высказаны, Минэкономразвития и Федеральная служба по тарифам подготовят уточненные документы, которые отправят в правительство.

РЕЗУЛЬТАТ

ГОЛОС РОССИИ

РЖД совместно с итальянской компанией создадут систему движения поездов

31.05.13 / Голос России /

ОАО "РЖД", ОАО "Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте" (НИИАС) и итальянская компания ECM S.p.A. намерены сотрудничать в исследовании и создании открытых систем управления движением поездов

Соответствующий меморандум о взаимопонимании подписан в Красной Поляне в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

Стороны намерены осуществлять научно-техническое сотрудничество в области исследования и создания опытных открытых систем управления движением поездов с последующим рассмотрением возможности их внедрения и тиражирования на территории РФ, стран СНГ, Балтии и иных государств, входящих в "пространство 1520".

Стороны договорились о выделении опытного полигона на сети РЖД для создания системы на базе интеграции микропроцессорной системы централизации производства ECM S.p.A. и системы верхнего уровня управления ОАО "НИИАС".

НИИАС и ECM намерены подготовить и подписать до 1 сентября договор на проведение исследования по созданию структуры и принципов построения системы - эту работу предполагается завершить до конца 2013 года



Работе VIII Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи дан старт

30.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Впервые площадкой проведения мероприятия становится район «Роза Хутор» на Красной Поляне. За развитием событий в месте, которому не многим более чем через пол-года будет приковано внимание миллионов болельщиков, сегодня следят представители железнодорожного бизнес-сообщества. Участники форума — представители крупнейших железнодорожных компаний мира и бизнес-структур. Им предстоит определить какой должна стать бизнес-модель национального перевозчика и модель железнодорожного рынка.

На повестке дня также вопросы грузовых и пассажирских перевозок, транспортного дизайна, машиностроения, транспортно-пересадочных узлов, укрепления кадрового потенциала. Кроме того будут рассмотрены перспективы развития отрасли на основе сетевого контракта и долгосрочных тарифов на перевозку грузов. Более 20-ти различных дискуссионных и интерактивных форматов запланировано в рамках мероприятия.



Вступительное слово Владимира Якунина на открытии форума «Стратегическое Партнерство 1520»

30.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

VIII Международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи открыл президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин. Он поприветствовал участников мероприятия и пожелал им плодотворной работы, а перед началом своего вступительного слова глава РЖД зачитал участникам форума приветствие президента Российской Федерации Владимира Путина.



Пленарное заседание по вопросам вертикальной интеграции

30.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Сочи, Красная Поляна, форум «Стратегическое партнерство 1520». Одно из важнейших событий первого дня работы площадки — пленарное заседание, посвященное вопросам вертикальной интеграции. За и против этого процесса высказывались российские и зарубежные производители, главы железнодорожных администраций. Подробности в репортаже Ксении Рудий.



Цитаты 1520: Аскар Мамин о ключевых темах форума

30.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Мы считаем, что за последние годы, это стало очень эффективное мероприятие, где обсуждаются самые актуальные вопросы железнодорожной отрасли. Я считаю, здесь идет поиск и выработка наиболее оптимальных решений. Сейчас продолжается процесс выработки подходов и оптимальной целевой модели функционирования железнодорожного транспорта в разных странах. Мы сегодня послушали мнение наших европейских партнеров, у нас есть свой опыт, и конечно, выбор правильных подходов к функционированию и выбор оптимальной целевой модели функционирования железнодорожного транспорта является, наверное, ключевым вопросом и ключевой темой заседания форума «Стратегическое партнерство 1520» в этом году.



Итоги первого дня работы форума «Стратегическое партнерство 1520»

30.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Ставить все новые и новые рекорды уже в традициях форума «Стратегическое партнерство 1520». Этот год исключением не стал. 1100 участников, 300 компаний, 30 стран мира – интерес к работе площадки столь широкого круга представителей бизнес-сообщества вполне очевиден. Владимир Якунин, президент ОАО «РЖД», отметил: «Состав форума сегодня настолько высок, что мы предполагаем отвести обширную дискуссию, связанную с подходами по развитию ж/д транспорта с точки зрения встраивания ж/д транспорта в существующую экономическую систему. И в этом смысле интерес к форуму подчеркивается и тем, что сюда приезжают не только профессионалы-железнодорожники или представители компании, но и такие ученые как Фрэнсис Фукуяма».

Модель железнодорожного транспорта и вопрос, какой ей быть, обсуждали уже в рамках первой пленарной дискуссии. Ее посвятили вопросам «за» и «против» вертикальной интеграции. Мнениями и опытом делились как российские, так и зарубежные компании-производители подвижного состава и главы железнодорожных администраций. Большой общественный резонанс первого дня работы площадки вызвали дискуссии о введении долгосрочного тарифообразования и перспективах приватизации. Точки зрения на вопросы высказывали представители власти, бизнеса, железнодорожной отрасли.

«Мы взвешиваем на одной руке необходимость дополнительного капитала для развития компании. А с другой стороны, тот возможный результат и улучшение корпоративного управления компанией, к которым приведет появление новых инвесторов. И поможет дополнительным образом более точно следить акционерам за эффективной деятельностью компании. Мы подошли к очень важному обсуждению – кто могут быть те инвесторы, когда, и что будет, если государство примет решение о возможном отчуждении акций. На одной руке имеем низкую оценку акций компании, и в принципе низкую оценку рынка РФ сегодня со стороны инвесторов. На другой стороне мы имеем долгосрочный потенциал развития компании с возможностью пятикратного роста оценки бизнеса в интервале от 5 до 7 лет. И очевидный ответ, который возникает в этой ситуации, – что наилучшим инвестором, который востребует акции компании в случае их отчуждения, является или «Фонд национального благосостояния», или пенсионные фонды».

Ольга Дергунова, заместитель министра экономического развития РФ

Традиционно одним из ключевых событий форума становится подписание международных соглашений. В этом году на площадке в Сочи было заключено 4 контракта на общую сумму 10 млрд рублей. Но это то, что называется официально. За кадром остаются договоренности на долгосрочную перспективу по планам взаимодействия и совместным проектам. Чем войдет в историю VIII «Форум 1520», как между собой его называют участники, пока сказать трудно. Но не приходится сомневаться в том, что эта площадка в очередной раз станет рупором идей РЖД, которые компания намерена донести до госчиновников, представителей экспертного сообщества и потребителей услуг холдинга.



Какой быть приватизации РЖД

30.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Приватизация РЖД — быть или не быть. А если быть, то в каком виде. Дискуссия по этому вопросу в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи собрала едва ли не наибольшее количество участников. Вопрос о своевременности приватизации ключевой. У компании уже есть опыт продажи и его нужно учитывать. Подробности в репортаже Ксении Рудий.



Второй день форума 1520

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

В Сочи начала работу второй заключительный день форума «Стратегическое партнерство 1520». Накануне на площадке в Красной Поляне представители железнодорожных администраций, госчиновники, производители подвижного состава, члены бизнес-сообщества обсуждали преимущества работы компании, как вертикально интегрированной структуры, дискутировали о перспективах высокоскоростных магистралей, говорили о переходе к долгосрочным тарифам и рассматривали пути приватизации РЖД. Работа участников во второй день проходит в формате секций. Они посвящены дизайну в машиностроении, ноу-хау в пассажирском комплексе, развитию вокзалов, перспективам развития международного железнодорожного коридора Восток-Запад.



Дизайн в сердце машиностроения

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Во второй день работы форума «Стратегическое партнерство 1520» прошла секция «Дизайн в сердце машиностроения: на пути к инновационному комфорту». Итоги дискуссии подводит заместитель генерального директора — технический директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Владимир Шнейдмюллер и директор по продажам Stadler в СНГ Маттиас Штер.



Будущее ВСМ обсудили на форуме «Стратегическое Партнерство 1520»

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Скорость до 400 км/ч. Три базовых линии. Вовлеченность ста миллионов граждан. О самом ближайшем будущем высокоскоростных магистралей говорили на конференции в Сочи в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520».

О том, что ВСМ в России быть, решено было еще в понедельник на заседании под председательством Президента страны Владимира Путина. Обсуждать реализацию проекта и проблемы, с которыми придется столкнуться, продолжили и в Красной Поляне. В качестве первичных выбрали направления из Москвы на Санкт-Петербург, Сочи и Казань с продолжением до Екатеринбурга. Причем в первую очередь построят линию именно до столицы Татарстана.

Однако такие масштабные проекты неподъемны без государственного участия. Это по-прежнему главный вывод, который можно сделать. Причем роль государства необходимо описать в главном правовом документе. Естественно, проект не обойдется и без участия бизнеса. Государственно-частное партнерство станет одним из основных финансовых инструментов при реализации проекта ВСМ. Есть вариант и с консорциумом инвесторов — один спонсор, даже учитывая государственный грант, не справится. Кроме того, привлечь инвестора будет легче, если будет не один проект, а пакет проектов.

Прозвучало и мнение, что один большой проект можно дробить на составные, легче реализуемые проекты. Тогда и инвестору будет проще взяться за дело. И главное, он должен понимать, как вернуть его деньги. Коснулись и подвижного состава. Основой его производства станут «Уральские локомотивы». Недавно на этом заводе состоялся пуск российского производства электропоездов «Ласточка» по немецким чертежам. А через несколько лет модифицированные «Ласточки», проекты которых предлагает их создатель Siemens AG, полетят по ВСМ со скоростью более 300 км/ч.



Перезагрузка: новые контуры рынка оперирования

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

На VIII Международном форуме «Стратегическое партнерство 1520» завершилась секция «Перезагрузка: новые контуры рынка оперирования». Подробности в комментариях исполнительного директора НП «Совет участников рынка услуг ж/д подвижного состава» Дмитрия Королева и генерального директора ООО «УВЗ-Логистик» Дмитрия Еремеева.



ВОСТОК-ЗАПАД: железнодорожный коридор Евро-Азиатской торговли

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

В рамках форума «Стратегическое партнерство 1520» прошла бизнес-секция «Восток-Запад: железнодорожный коридор евро-азиатской торговли». Об итогах работы мы поговорили с генеральным секретарем Координационного совета по Транссибирским перевозкам Геннадием Бессоновым.



Клиент всегда прав?

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

На форуме «Стратегическое партнерство 1520» закончила работу секция «Клиент всегда прав? Технологии и ноу-хау пассажирского комплекса». Комментарии к ее работе дает председатель МОО «Союз пассажиров» Кирилл Янков.



В Сочи завершился 8-ой международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520»

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

1520, это в миллиметрах, ширина колеи, ее еще называют «русской», объединяющая Россию, страны СНГ и Балтии. Однако, «Стратегическое партнерство 1520» только этими регионами не ограничивается. Форум давно шагнул и в Европу, и в Азию, собрав только в этом году на одной площадке свыше тысячи четырехсот человек – а это представители из 300 компаний, 32 стран мира.

Уровень участников форума позволяет выносить для обсуждения на площадках вопросы стратегического плана. Например, политику реформирования — каким должно быть будущее национального перевозчика в Евразии, — обсуждать планы приватизации или перспективы развития высокоскоростных магистралей. Не менее острым вопросам была посвящена работа секций второго дня форума. По каким путям развиваться рынку оперирования, какое место в машиностроении отводить дизайну, каким должно быть ДНК современного вокзала, каков потенциал развития транспортных коридоров и строительства новых линий железных дорог – все эти вопросы легли в основу обсуждений и даже дискуссий.

Традиционно в рамках форума состоялось подписание целого ряда контрактов и соглашений. В этом году их общая сумма – 10 млрд рублей. Одним из наиболее важных стало соглашение между РЖД, Трансмашхолдингом и Alstom Transport. Стороны приступят к разработке магистрального грузового электровоза нового поколения 2ЭС20 с асинхронным тяговым двигателем. Его будут производить в Новочеркасске. Другим историческим и даже, как его позже назовут, беспрецедентным подписанием стало соглашение между РЖД, «НИИАС» и компанией ИЧМ С. п. А» о сотрудничестве в области исследования и создания открытых систем управления движением поездов»

В работе форуме уже традиционно принимают участие независимые директора. По результатам присутствия на пленарных заседаниях и дискуссиях они делятся не только впечатлениями, но и своими выводами о будущем развития пространства 1520.

«Мне кажется ситуация будет развиваться так: РЖД останутся неким арбитром, который будет реализовывать большую национальную идею для железных дорог России и Евразии, а этот процесс будет длиться как минимум 20-30 лет. Но что очень важно, с моей точки зрения, нужно привлекать средний бизнес – российский средний и мелкий бизнес, как субподрядчик. Для того, чтобы вдоль железных дорог они занимались строительством гостиниц, сервисных пунктов и многого другого».

Александр Рар, независимый директор форума

Уже в заключение работы, когда весь спектр тем, кажется, был рассмотрен достаточно подробно, участники форума сошлись в одной общей дискуссии – станет ли Красная Поляна лишь одной из выездных сессий форума или же «Стратегическое партнерство 1520» отныне поменяет место постоянной регистрации. На неформальных трибунах, уже без галстуков, участники высказывались как «за», так и «против». Организаторы же однозначного ответа не давали, предпочтя сохранить интригу до следующего года.



«Стратегическое партнерство 1520» — итоги форума

31.05.13 / РЖД-ТВ /

[ВИДЕО](#)

Специальная программа информационной службы РЖД ТВ, посвящена итогам VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», прошедшего с 29 по 31 мая в Сочи.



В Сочи открылся VIII международный бизнесфорум «Стратегическое партнёрство 1520

01.06.12 / Эфкате /

В его рамках представители крупнейших железнодорожных компаний обсудят актуальные проблемы и перспективы развития рынка перевозок. Форум продлится до 31 мая. А накануне делегация компании «РЖД» провела пресс-тур для журналистов по новой совмещённой дороге Адлер-Альпика-Сервис.

Это первая экскурсия для представителей СМИ по железной дороге Адлер — Альпика-Сервис. 48 километров путей, сквозь горы, эстакады и мосты, соединяют Адлер, Олимпийский парк и Красную Поляну. По этому участку смогут передвигаться 8,5 тысяч пассажиров в час. Пока по этому отрезку пути «Ласточка» работает в тестовом режиме, он продлится до октября. А сейчас скоростной электропоезд передвигается по Сочи. От Аэропорта до Сочинского вокзала «Ласточки» стали курсировать с 1 мая. До 22 июня будут ходить пять таких скоростных поездов. Далее, количество рейсов увеличат. И уже во время Зимних Игр шесть «Ласточек» в час будут доставлять гостей и участников Олимпиады на объекты горного кластера. Путь от Адлера до станции Альпика-Сервис занимает около 30 минут. И это при скорости электропоезда в 60 километров в час. Но, в отличие от стандартных электричек, «Ласточки» могут разгоняться до 160. Чтобы прибыть на конечную станцию Красной Поляны, поезд проезжает шесть тоннелей, самый протяженный, третий, его длина составляет 4 тысячи 186 метров. И это была самая тяжёлая точка проекта.

Олег Тони, вице-президент ОАО «РЖД»: Очень тяжело было проходить тоннели, вы видели что их достаточно много, всего в проекте 29 километров тоннелей. Мы столкнулись с 27 разломами проходя этот тоннель, сейчас это все позади, все работы в тоннелях выполнены и завершены».

Промежуточная станция между Адлером и Альпика-Сервис — Эсто-Садок. Стоит отметить, что все перроны оборудованы по международным стандартам. В целом, совмещённая автомобильная и железная дорога, уже готова на 90 процентов. Остались работы по пуско-наладке и благоустройству. Ввод объектов в эксплуатацию намечен на октябрь текущего года.

Федеральные печатные СМИ

Коммерсантъ® РЖД ищет путь в Грецию 05.06.13 / Коммерсантъ /

Монополия попросила разрешения купить греческие транспортные активы

Президент Владимир Путин поручил правительству рассмотреть вопрос об участии ОАО РЖД в приватизации греческого порта Thessaloniki, железнодорожного перевозчика TrainOSE и ремонтной компании Rosco. Монополия попросила разрешения на покупку этих активов, апеллируя к стратегическим интересам России в Европе. Стартовая цена трех компаний -- более €140 млн. ОАО РЖД рассчитывает на госфинансирование сделки, но может пойти на торги и в консорциуме с иностранным партнером. Один из возможных -- железные дороги Франции.

В распоряжении "Ъ" оказалось письмо президента ОАО РЖД Владимира Якунина Владимиру Путину, датированное 26 мая. В нем господин Якунин просит решения президента по участию ОАО РЖД в приватизации греческих транспортных активов. Речь идет о железнодорожном перевозчике TrainOSE, ремонтной компании Rosco и морском порте Thessaloniki. Конкурсный отбор претендентов может начаться уже в июне.

Владимир Якунин отмечает, что ОАО РЖД уже получило от греческих министерств предварительные данные о стартовых ценах активов: TrainOSE стоит не менее €30 млн, Rosco -- €10 млн, порт Thessaloniki -- €100 млн. "У ОАО РЖД есть уникальная возможность объединить железнодорожные и портовые проекты в Греции с уже реализуемыми проектами развития инфраструктуры в Сербии, использовать потенциал приобретенной логистической компании GEFCO для увеличения объемов перевозок по соответствующему транспортному коридору", -- пишет господин Якунин. Он подчеркивает, что интерес к активам проявляют также компании из Китая, Франции и арабских государств.

Президент ОАО РЖД рассчитывает на помощь государства в финансировании сделки: "С учетом стратегического значения предлагаемых проектов для повышения роли РФ на европейском экономическом пространстве участие ОАО РЖД в приватизации греческих транспортных активов целесообразно с предоставлением государственного финансирования".

Впрочем, как уточняет господин Якунин, монополия может пойти на торги в консорциуме -- "с одной из крупных греческих компаний в области инфраструктурного строительства", а также с железными дорогами Франции. Господин Якунин предлагает и еще один вариант: порт Thessaloniki может купить какая-нибудь другая российская компания, "уполномоченная правительством".

Владимир Путин 27 мая поручил вице-премьеру Аркадию Дворковичу рассмотреть вопрос участия ОАО РЖД в приватизации греческих активов. Господин Дворкович, в свою очередь, затребовал у ОАО РЖД и профильных министерств доклад по этой теме -- он должен быть готов к 14 июня. Источник, близкий к господину Дворковичу, подтвердил, что поручение есть, доклад президенту будет готов в течение месяца. В ОАО РЖД комментариев не предоставили.

ОАО РЖД проявляет интерес к греческим активам уже больше года. В марте господин Якунин его в очередной раз подтверждал, но уже тогда подчеркивал, что "компания не может реализовывать такие проекты без согласия правительства".

Порт Thessaloniki -- один из двух основных портов Греции. В 2012 году грузооборот составил 4,4 млн т и 317 тыс. TEU, чистая прибыль -- €5,13 млн.

TrainOSE -- единственный греческий оператор грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок. Ежегодно перевозит около 4,5 млн т грузов и 15 млн пассажиров. Выручка в 2012 году -- €140,7 млн, прибыль от основной деятельности -- €1,3 млн.

В Фонде развития активов Греческой Республики вчера сказали "Ъ", что планируется продать по 100% акций TrainOSE и Rosco. По порту окончательного решения еще нет: инвесторам либо передадут отдельные виды деятельности, либо продадут контрольный пакет акций.

Источник "Ъ", близкий к ОАО РЖД, напомнил, что господин Якунин не скрывает желания сделать из монополии транспортно-логистическую компанию -- покупка активов в Греции как раз укладывается в эту стратегию. На прошлой неделе, на форуме "Стратегическое партнерство 1520 " в своей презентации Владимир Якунин отмечал, что монополия должна развиваться не только в области перевозок, но и в других "рыночных сегментах". Если ОАО РЖД станет многофункциональной логистической компанией, стоимость ее грузового бизнеса составит до 5,6 трлн руб., а если останется просто перевозчиком -- 2,1 трлн руб., говорится в презентации господина Якунина (есть у "Ъ").

Источник, близкий к правительству, называет эту стратегию спорной. Глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров считает, что для ОАО РЖД лучше было бы привлечь к сделке по греческим активам иностранного партнера. "Это потребует от монополии высокой компетенции при оценке эффективности покупки, что пошло бы ей на пользу", -- говорит эксперт.

Коммерсантъ®

Владимир Лисин отходит от причала

31.05.13 / Коммерсантъ /

Бизнесмен готов продать UCL Port

Владимир Лисин охладил к стивидорным активам и готов их продать за \$1,2-1,4 млрд. Этот бизнес ему "неинтересен с точки зрения капитализации". Переговоры уже ведутся с широким кругом потенциальных инвесторов, наиболее перспективными из которых господину Лисину кажутся иностранцы. Однако до предметного диалога ни с кем дело еще не дошло, уточняют источники "Ъ" в компании. Участники рынка понимают, почему бизнесмен задумался о продаже холдинга: перевалка нефти и угля в его портах падает, сегодня рынку интересны только контейнерный и зерновой терминалы UCL Port.

Вчера на форуме "Стратегическое партнерство 1520 " Владимир Лисин, комментируя журналистам возможное IPO своего портового холдинга, заявил, что, скорее всего, возможна продажа этого бизнеса. "Он не очень интересен с точки зрения капитализации", -- пояснил господин Лисин. "Синергия такая, что даже больше не IPO, а просто бизнес продать", -- подчеркнул бизнесмен.

В то же время Владимир Лисин сомневается, что сейчас можно найти стратегического партнера, которому можно было бы продать только пакет UCL Port, а не весь бизнес. Внутри России это могут быть разве что сырьевики, полагает господин Лисин. По его мнению, более вероятными покупателями выглядят иностранные инвесторы, которые раньше интересовались контейнерным бизнесом, а сейчас смотрят также на балкерные перевозки. "Ведем переговоры со всеми, смотрим. Кто-то интересный может быть", -- уточнил Владимир Лисин.

UCL Port объединяет пять стивидорных активов: морской порт Санкт-Петербург, контейнерный терминал Санкт-Петербург, Туапсинский и Таганрогский морские торговые порты, универсальный перегрузочный комплекс в Усть-Луге. Общий грузооборот в 2012 году -- 32,6 млн тонн. Выручка, по данным UCL Port, составила \$350 млн, EBITDA -- \$170 млн.

Продажа -- лишь одно из возможных решений по UCL Port, пока предметные переговоры на эту тему ни с кем не ведутся, уточнил источник "Ъ" в компании. Участники рынка, впрочем, понимают, почему господин Лисин охладил к портовому активу.

Грузооборот порта за последние три года вырос незначительно -- с 31,9 млн тонн в 2010 году до 32,6 млн тонн в 2012 году. При этом падает перевалка ключевых грузов. По нефти наблюдается снижение за три года с 14,4 млн тонн до 10,5 млн тонн, по углю -- с 7,7 млн до 5,4 млн тонн. Активный рост демонстрируют только контейнерный терминал в Петербурге и зерновой в Туапсе, именно они могут быть интересны профильным игрокам рынка. Перевалка контейнерных грузов за три года выросла с 200 тыс. тонн до 3,2 млн тонн, зерна -- с 700 тыс. до 3,2 млн тонн. Также растут объемы перевалки

металлов, что вполне объяснимо: услугами портов пользуются в том числе металлургические предприятия господина Лисина. Впрочем, эти объемы не слишком значительны -- транспортный холдинг UCLH, куда входят также железнодорожные активы бизнесмена, работает со многими другими стивидорами, например, входит в пятерку крупнейших клиентов Новороссийского морского торгового порта.

В контейнерном терминале у UCL Port уже есть партнер. 20% в нем контролирует Terminal Investment Limited (TIL), подконтрольная второму в мире морскому контейнерному оператору Mediterranean Shipping Company (MSC). В апреле MSC объявила, что продает 35% TIL частному инвестиционному фонду Global Infrastructure Partners за \$1,9 млрд. Благодаря сотрудничеству с MSC терминалу и удавалось значительно наращивать грузооборот в последнее время. Теперь у TIL появятся дополнительные средства, они могли бы рассмотреть покупку доли в UCL Port или в целом компании, предполагают несколько участников рынка. Но для иностранных инвесторов есть ограничения по покупке портовых активов, на это нужно разрешение правительства.

Игорь Краевский из БКС оценивает UCL Port в \$1,2-1,4 млрд, исходя из мультипликаторов похожих публичных компаний. По мнению Надежды Малышевой из PortNews, желание Владимира Лисина выйти из высококонкурентного и умеренно прибыльного портового бизнеса может быть связано с тем, что он требует больших затрат на логистику и привлечение грузов, а срок окупаемости инвестпроектов высок. Алексей Морозов из UBS считает, что актив мог быть интересен профильным портовым холдингам и транспортным группам с хорошим грузопотоком.

ВЕДОМОСТИ

Evraz хочет поставлять в США произведенные в России рельсы

31.05.13 / Ведомости /

Evraz рассматривает возможность поставлять произведенные в России рельсы в США, сообщил журналистам руководитель дирекции по развитию бизнеса дивизиона «Железнодорожный прокат» Евгений Алексеенко. Он отметил, что компания имеет активы в Америке и занимает около 45% в рельсовом сегменте. «Там есть еще 55%, в которые можно влезть с российскими рельсами», — сказал Алексеенко в кулуарах форума «Стратегическое партнерство 1520».

По его словам, основную конкуренцию компании в США в рельсовом сегменте составляют японцы, китайцы и Arcelor с чешским заводом. Алексеенко пояснил, что минимальная партия, для того чтобы было целесообразно возить рельсы из России, должна составлять от 15 000 т. Отвечая на вопрос, не проще ли расширить мощности в Америке, Алексеенко пояснил, что там «есть лимит мощности».

Он сообщил, что компания еще не обсуждала с клиентами вопрос поставок рельсов из России. «Но мы понимаем, как мы это будем делать, потому что у нас есть большая доля рынка, мы знаем всех клиентов, понимаем, чего они хотят, какие хотят продукты», — сказал Алексеенко, добавив, что первая продукция для США может быть выпущена в I квартале 2014 г.

ВЕДОМОСТИ

Лисин: UCL Rail не спешит с IPO из-за «плохой экономики»

30.05.13 / Ведомости /

Крупнейший железнодорожный оператор России — UCL Rail Владимира Лисина не спешит с первичным публичным размещением акций из-за негативной ситуации на рынке, сообщил журналистам владелец холдинга в кулуарах форума «Стратегическое партнерство 1520».

В конце апреля гендиректор Первой грузовой компании (входит в UCL Rail) Олег Букин говорил, что UCL Rail сохраняет планы подготовиться к IPO ко второму полугодю 2013 г.

«Пока нет сроков. Смотрите, какая плохая экономика, рынки все падают. Мне кажется, сегодня не та ситуация», — сказал Лисин. По его словам, пока не решено, какой именно пакет планируется разместить, — это зависит от желания инвесторов и рынка.

UCL Rail Владимира Лисина готовится к IPO &arr;

В UCL Rail входят Первая грузовая компания, Независимая транспортная компания, «НТК-вагон», вагоноремонтное депо «Грязи».



Домчат с ветерком

11.06.13 / Российская газета /

К 2018 году первые маршруты железнодорожного высокоскоростного движения (ВСД) в России могут связать столицу с Санкт-Петербургом и Казанью. Инновационные поезда из 20 вагонов будут покрывать это расстояние на скорости 350-400 километров в час

Пока развитие грузовых и пассажирских перевозок по международным транспортным коридорам "Север-Юг" и "Запад-Восток", а также внутрисубъектного сообщения сдерживается низкой пропускной способностью железных дорог. Большинство веток строились еще в советское время и не были рассчитаны на многократно увеличившиеся в последние годы потоки. Причем амбициозная программа развития морских портов и наращивания трансконтинентальных перевозок на среднесрочную перспективу может стать экономически нецелесообразной из-за невозможности железной дороги перевалить такое количество грузов. По прогнозам экспертов, к 2020 году недовывоз грузов в России может превысить 80 млн тонн, что в денежном выражении будет эквивалентно не менее чем одному проценту ВВП.

Решение этой проблемы может состоять не только в "расширении" узких мест на железнодорожных ветках, но и в налаживании высокоскоростного пассажирского сообщения. Это стало одной из главных тем обсуждения VIII международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

В настоящее время рассматривается вопрос о налаживании сообщения из Москвы до Владимира, Нижнего Новгорода, Санкт-Петербурга, Казани, Ростова и Адлера. Для этого необходимо строить новые магистрали, по которым инновационные поезда могли бы ходить со скоростью 350-400 километров в час. Что позволило бы покрывать расстояние до Казани вместо 11,5 за 3,5 часа, а до Адлера - вместо полутора суток за восемь часов.

По утверждению президента компании "Сименс" в России и Центральной Азии Дитриха Меллера, инвестор вложит более одного миллиарда евро в организацию производства современного подвижного состава в Новой Пышме с постепенной локализацией производства. Строительство магистралей нового типа повлечет за собой мультипликативный эффект вовлечения в развитие сообщений и других отраслей промышленности.

- В Германии выручка от высокоскоростного движения составляет 20%, а с учетом мультипликативного эффекта развития сопутствующих отраслей - 100% от всех издержек. Во Франции, где этой услугой пользуются 83% жителей, доход железных дорог в высокоскоростном сегменте в последние годы удвоился, - считает президент Фонда "Центр стратегических разработок" Михаил Дмитриев. - В России от организации ВСД выиграют в первую очередь информационные технологии, бизнес-услуги и туризм.

По подсчетам генерального директора "Ленгипротранса" Владимира Чернакова, каждый вложенный в ВСД миллиард инвестиций создаст 27 тысяч рабочих мест. Только проектирование одного проекта в этом сегменте потребует не менее 10 млрд рублей. При этом 70% средств будет вложено со стороны федерального бюджета, Пенсионного фонда или Фонда национального благосостояния, 30 - из частных источников. Впрочем, затраты на новый проект столь масштабны, что к 2018 году удастся в лучшем случае построить отдельные ветки до Санкт-Петербурга и в Поволжье. По мнению экспертов, Поволжье является промышленно развитым районом, и потребность в сообщении с центральными регионами там ожидается высокая.

- До начала чемпионата мира в лучшем случае получится довести магистраль до Казани, - признался "РБГ" вице-президент железнодорожной компании Анатолий Мещеряков.

Стоимость строительства "казанской линии" может достичь одного триллиона рублей. При этом в железнодорожном ведомстве предполагают довозить пассажиров до узловых станций ВСД

скоростными поездами "Ласточка", которые сегодня ходят по "олимпийским" маршрутам. Пока нерешенным вопросом остаются цены на билеты на высокоскоростные поезда. В Европе они лишь немного уступают билетам на самолеты, в России называются цифры в 10 рублей за километр.

ЭКСПЕРТ

Объединенная Транспортно-Логистическая компания

05.06.13 / Эксперт /

Соглашение о создании транспортной компании стран ТС планируется подписать в июне 2013 г.

Соглашение о создании Объединенной транспортно-логистической компании стран ТС (ОТЛК) планируется подписать на Петербургском международном экономическом форуме в июне этого года, заявил президент Казахстанских железных дорог Аскар Мамин, передает РИА "Новости".

"Планируем на ПМЭФ подписать соответствующее соглашение", - сказал он на сессии в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520".

В апреле глава РЖД Владимир Якунин заявил, что власти РФ поддержали создание ОТЛК с внесением 50% акций "Трансконтейнера", принадлежащих ОАО "РЖД". При этом в среду министр транспорта РФ Максим Соколов не ответил прямо на вопрос, будет ли внесен пакет акций "Трансконтейнера" в ОТЛК, сказав только, что "логика в этом есть", так как создание такой компании усилит позиции РЖД как логистического оператора, особенно после того, как правительство разрешило госмонополии купить компанию GEFCO.

РЖД в 2012 году заявили о планах создания единого логистического оператора на паритетных условиях с Казахстаном и Беларуссией, стоимость которого может составить более 2 миллиардов долларов. Основой для компании была предложена "РЖД Логистика" (100%-ная "дочка" РЖД). РЖД со своей стороны предложили внести в уставный капитал ОТЛК 50% акций ОАО "Трансконтейнера". Предполагается, что Казахстанские железные дороги внесут в СП акции ряда своих "дочек", в том числе АО "Казтранссервис" и АО "Кедентранссервис", Белорусские железные дороги - терминалы в Бресте и активы "Белинтертранса".



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДОБРАЛАСЬ ДО ОЛИМПИАДЫ

03.06.13 / Комсомольская Правда /

В Сочи презентовали магистраль, соединившую центр города с Красной Поляной.

Традиционный транспортный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» прошел на днях в Краснодарском крае. На этот раз площадкой, куда пригласили более тысячи участников из России, СНГ и зарубежных стран, стал не район центрального Сочи, а горнолыжный курорт Красная Поляна.

- РЖД является генеральным партнером Олимпиады-2014, и нам важно показать, как идет подготовка к этому событию, - рассказал глава РЖД Владимир Якунин.

К Олимпиаде РЖД взялись построить шесть объектов, большинство из которых уже готовы. Сейчас завершается строительство современного многоуровневого вокзального комплекса в Адлере. Еще зимой прошлого года запущен аэроэкспресс, связавший аэропорт с центром города. А чтобы увеличить пропускную способность железнодорожной линии на участке Туапсе - Адлер, на девяти перегонах были построены двухпутные вставки.

Но, пожалуй, самым грандиозным проектом стала совмещенная с автомобильной дорога Адлер - станция Альпика Сервис.

Именно по ней гости и участники Олимпиады поедут к местам размещения и проведения соревнований. Для строительства главной транспортной артерии Олимпиады протяженностью всего 48 километров были применены сложнейшие инженерные решения - возведено более 50 мостов и

эстакад, 12 тоннелей. Поезда «Ласточка» будут летать здесь со скоростью до 160 км/час, время в пути от Адлера до Красной Поляны займет не больше 25 минут.

Пока же «Ласточки» ходят в тестовом режиме, возможность прокатиться на ней, побывать на новом вокзале в горах была лишь у гостей форума и журналистов, и это стало своеобразной неформальной презентацией проекта.

А обычный рейсовый автобус добирается до Красной Поляны около двух часов - конечно, при условии, что он не станет в пробке - город наводнен грузовиками. Сочинцы знают, ради чего терпят неудобства - Олимпиада пройдет, а транспортная проблема Большого Сочи, растянувшегося более чем на 100 километров вдоль берега моря, будет решена раз и навсегда: благодаря электричкам и пересадочным узлам можно будет быстро и комфортно добраться и до центра города, и до любого поселка. На транспортном форуме говорили, конечно же, не только об олимпийских стройках. Одной из важных тем обсуждения стали долгосрочные тарифы на грузовые перевозки. Если устанавливать их не на год, а на три-пять лет вперед, это позволит железнодорожникам уверенно планировать инвестиции в развитие инфраструктуры, бизнесу - рассчитывать свои транспортные расходы, а государству - контролировать инфляцию. Что касается строительства высокоскоростных магистралей в России, то тут, похоже, все движется от слов к делу: президент РЖД Владимир Якунин заявил, что их проектирование начнется уже в этом году. Напомним, на недавнем совещании у президента Владимира Путина первоочередными проектами ВСМ определены на маршрутах Москва - Нижний Новгород - Казань (с перспективой продления до Екатеринбурга) и Москва - Ростов - Сочи.

Отраслевые и региональные печатные СМИ



ПРИОРИТЕТ МОДЕЛИ

31.05.13 / Гудок /

Идеального рецепта управления перевозочным процессом пока не придумано

«Эта тема крайне актуальна и широко обсуждается. Целевая модель грузовых железнодорожных перевозок в нашей стране предусматривает сохранение интеграции инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной деятельности как минимум до 2015 года, - сказал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. - Тем не менее для нас важность этого вопроса обусловлена как контекстом обсуждения возможных моделей развития конкуренции в перевозочной деятельности путём создания института локальных перевозчиков, так и необходимостью принятия государством долгосрочной модели национальной железнодорожной компании накануне мероприятий по возможной приватизации пакета акций РЖД». Владимир Якунин обратил внимание участников дискуссии на различия в историческом развитии транспорта в разных странах и особенности российских условий и отметил, что конкуренция - это инструмент повышения эффективности экономики в интересах развития общества, в интересах развития бизнеса.

Как показывают результаты исследования, проведённого компанией AT Kearny и Институтом проблем естественных монополий, при появлении локальных перевозчиков на сети на 17 маршрутах доходы от грузовых перевозок компании сократятся на 3,5%, расходы - на 1,7%, прибыль от грузовых перевозок снизится на 28%. Всё это вызовет необходимость увеличения тарифа на 2,1%.

Наиболее полная либерализация рынка представлена на британских дорогах. Эта модель привела к тому, что стоимость перевозки пассажиров в пригородном сообщении вокруг Лондона на 40% выше, чем по сопоставимым маршрутам в ряде других стран.

Кроме того, глава ОАО «РЖД» привёл пример Франции, где принято решение о возвращении к интеграции инфраструктуры и перевозок. Главный исполнительный директор DB Schenker Rail (DB) Александр Хеддерих считает опыт реформы в Германии, где вертикальная интеграция сохранилась, успешным.

«Со времени проведения реформы рынок стал более открытым, зарегистрирован рост бизнеса, грузовые и пассажирские перевозки значительно развились, усилилась конкуренция, - сказал Александр Хеддерих. - Сейчас DB осуществляет 70% грузовых перевозок Германии и 75% пассажирских перевозок. Также DB теперь представлена на рынках других европейских стран».

Он считает, что вертикальная интеграция способствует повышению эффективности инвестиционных и бизнес-решений, а также значительной экономии государственного бюджета.

«С сохранением вертикально интегрированной структуры в Германии расходы государственного бюджета на железные дороги сократились на 2 млрд евро в год», - сообщил глава DB. Что касается латвийских дорог, то в целом президент и председатель правления ГАО «Латвийская железная дорога» Угис Магонис оценивает либерализацию рынка положительно. Однако именно здесь необходимость образования вертикально интегрированной компании привела к некоторым сложностям.

«По наказу Евросоюза наше правительство приняло решение о вертикальной интеграции при разделении единой корпорации на головную компанию, являющуюся хозяйственной структурой, и ряд дочерних структур, которые занимаются грузоперевозками, ремонтом и обслуживанием подвижного состава, - рассказал он. - В целом либерализация прошла удачно, у нас появились два частных грузовых перевозчика, которые занимают около 20% рынка. Однако это привело и к сложностям: частные компании преуспевают за счёт снижения цен на свои услуги, зная тарифы государственного перевозчика», - отметил Угис Магонис.

Он также пояснил, что в Латвии чем больше вагонов набирает один состав, тем меньше является инфраструктурная составляющая в тарифе. Однако отметил, что ни один перевозчик не может в короткие сроки набрать необходимое количество вагонов и снизить таким образом цену.

Между тем Казахстан находится в процессе реформирования по той же модели. Но условия, в которых проходит реформа, отличаются от них в других странах. Недавно было принято решение о передаче в управление АО «НК «Казахстан темир жолы» всех портов и аэропортов страны, таким образом на базе КТЖ будет сформирован единый национальный логистический оператор.

«Передача инфраструктуры портов и аэропортов была сделана по нашему предложению с точки зрения формирования единого логистического оператора. Мы не формируем конкуренцию внутри одной страны, а считаем, что должны конкурировать на глобальном рынке и формировать единую политику в мультимодальных перевозках. Чтобы сформировалась единая целостная транспортная система и она работала по принципу «одного окна», КТЖ привлекли к себе активы других видов транспорта», - сказал президент АО «НК «КТЖ» Аскар Мамин.



Ставка на прорыв

14.06.13 / Гудок /

Компания стала локомотивом, который вытянул из кризиса железнодорожное машиностроение

Десять лет назад, когда создавалась компания «ржд», транспортное машиностроение находилось в глубоком кризисе, в который оно погрузилось с начала 90-х годов. между тем средний износ тягового подвижного состава в то время достигал по отдельным его видам 80%. вдобавок ощущался острый дефицит локомотивов. не хватало примерно 20% необходимого количества на выполняемый объём перевозок. что было делать?

ОАО «РЖД» инициировало разработку и принятие государственной программы развития транспортного машиностроения, в том числе и локомотивостроения. Компания дала заказ многим предприятиям, поставив условие: производить подвижной состав нового поколения, экономичный, эффективный и безопасный.

И это буквально вдохнуло новую жизнь в транспортное машиностроение. Бизнес почувствовал, что оно может приносить хорошую прибыль и вложил миллионы долларов в модернизацию старых и создание новых производств.

- Темпы роста производства в железнодорожном машиностроении существенно превышают темпы роста в промышленности в целом, - отмечал президент компании Владимир Якунин. - Но даже такие темпы нас не могут устраивать, поскольку не компенсируют многолетней паузы в закупках подвижного состава. Более того, мы считаем, что просто обновлять парк подвижного состава - стратегически неверно. Необходимо выходить на новый качественный уровень техники, опираясь при этом на отечественное производство.

Ставка была сделана на инновационный прорыв, на трансфер передовых технологий из-за рубежа и сотрудничество с ведущими мировыми производителями. И это дало эффект. В результате появился двухсистемный пассажирский электровоз ЭП20 с асинхронными тяговыми двигателями, способный развивать скорость до 200 км/ч. Он построен на Новочеркасском электровозостроительном заводе, входящем в ЗАО «Трансмашхолдинг», совместно с французской компанией «Альстом». По своим характеристикам ЭП20 нет равных в странах СНГ. А на проходившем недавно в Сочи международном бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520 » ОАО «РЖД», «Трансмашхолдинг» и компания «Альстом» подписали соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания 2ЭС20.

На рельсы уже вышел мощный грузовой электровоз 2ЭС10 «Гранит», созданный компанией «Уральские локомотивы» совместно с немецким концерном «Сименс». Он тоже не имеет аналогов на «пространстве 1520 ». В этом локомотиве использовано 60% новых инженерных решений, которые ранее у нас не применялись. Нашим дорогам он очень нужен, поскольку может водить тяжеловесные поезда по участкам со сложным профилем пути без толкачей.

Стоит упомянуть и ещё об одном успешном проекте: по инициативе РЖД построен первый в мире газотурбовоз ГТ1-001, работающий на сжиженном природном газе. Запасов последнего в России много. Хотя новый локомотив стоит дороже тепловоза, его жизненный цикл обходится дешевле, поэтому инвестиции окупятся менее чем за десять лет. В 2009 году газотурбовоз установил рекорд, занесённый в Книгу рекордов Гиннеса: он провёл состав весом в 15 тыс. тонн!

Помимо этого, компания стала инициатором создания технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт», которая вошла в перечень, утверждённый Правительственной комиссией по высоким технологиям и инновациям. Успешно реализован уже целый ряд проектов. Между Россией и Финляндией курсирует комфортабельный экспресс «Аллегро», построенный французской компанией «Альстом». Сократил расстояние между Москвой и Санкт-Петербургом высокоскоростной поезд «Сапсан», совместное детище специалистов ОАО «РЖД» и немецкого концерна «Сименс».

Появилась в России и «Ласточка», которая создана «Сименсом» по заказу РЖД для пригородных и региональных перевозок. Это энергоэффективный и комфортабельный электропоезд. Не случайно он выбран для обслуживания участников и гостей Олимпиады в Сочи-2014. Важно и то, что «Ласточка» будет производиться в России. К 2017 году уровень локализации составит около 80%. А это значит, что заказы, работы получат десятки, а то и сотни российских предприятий.

Так что «Ласточка» ещё сделает «погоду» в нашем транспортном машиностроении.



СТРАСТИ ПО СУБСИДИЯМ

05.06.13 / Гудок /

Средства из федерального бюджета не покрывают расходы пассажирского комплекса

Перевозки пассажирского комплекса субсидируются в недостаточной степени. участники этого молодого рынка пытаются найти решения даже в условиях дефицита бюджета.

Как отметил в ходе дискуссии «Технологии и ноу-хау пассажирского комплекса» в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнёрство 1520» генеральный директор ОАО «Федеральная пассажирская компания» Михаил Акулов, в системе государственного регулирования пассажирских перевозок сложилась уникальная ситуация. Де-юре механизм регулирования пассажирских перевозок существует, но де-факто перестал функционировать.

«Этот механизм не до конца срабатывал два предшествующих года. А ситуация, когда полгода перевозчик работает, не имея справедливых субсидий, предусмотренных законодательством, без сомнения, подрывает возможность стратегического планирования, не даёт ему полноценно развиваться. Всё это вызывает недовольство общества теми вынужденными сценариями дальнейшего существования перевозчика, которые он предлагает», - сказал Михаил Акулов.

Потребность в субсидиях для ФПК на 2013 год составляет 36,3 млрд руб., из которых средства на покрытие операционного убытка - 29,3 млрд руб., на инвестиции - 7 млрд руб. При этом в федеральном бюджете на 2013 год предусмотрено выделение 13 млрд руб.

С целью сокращения потребности в бюджетных ассигнованиях планируется взнос в уставный капитал ОАО «ФПК» со стороны ОАО «РЖД» в размере 5 млрд руб. Он будет направлен на закупку пассажирских вагонов.

По словам Михаила Акулова, компания взяла курс на сокращение издержек. Произойдут отмена нерентабельных поездов и сокращение персонала, что обеспечит снижение дефицита на 3 млрд руб. Планируется дополнительная сверхиндексация ФСТ России тарифов на перевозки в регулируемом сегменте в размере 10%. При прогнозном снижении спроса - ориентировочно на 3% - дополнительные доходы ожидаются на уровне 5,1 млрд руб. И с учётом вышеперечисленных мероприятий непокрытый дефицит бюджетных ассигнований составил 10,2 млрд руб.

Депутатами Госдумы был поддержан законопроект о внесении изменений в федеральный закон «О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов», в котором предусматривается выделение субсидий в объёме до 10 млрд руб. дополнительно.

«Мы должны понимать, что сценариев развития в условиях такого дефицита бюджета не существует нигде в мире. И мы удовлетворены тем, что ситуация меняется. Вероятно, компания получит необходимые средства, которые позволят ей далее развиваться по всем направлениям», - отметил глава ОАО «ФПК».

Для того чтобы привлекать пассажира на железнодорожный транспорт, надо делать его более удобным. Михаил Акулов напомнил о программе «РЖД Бонус», введении электронного билета, новой услуги перевозки пассажиров с автомобилями и о проекте динамического ценообразования, который стартовал в марте.

Интересный факт, касающийся перевозок дальнего следования во Франции, выявился в процессе дискуссии. Для повышения прибыльности и привлечения клиентов SNCF начала практиковать продажу билетов через овербукинг, то есть один и тот же билет могут продать двум и более лицам, такая практика часто применяется на авиарейсах или в гостиницах. (В ситуации овербукинга забронированное место получает тот клиент, который явился на регистрацию рейса в аэропорт или в отель первым. - Ред.)

По словам директора проектов России и СНГ SNCF Фредерика Пардэ, для этих целей в поездах существуют откидные места.

«Даже если народу на поезд пришло больше, чем мы планировали, то всё равно все уедут на этих откидных стульях», - объяснил Фредерик Пардэ.

КОМПАНИЙ МНОГО, ПРИБЫЛИ МАЛО

Пригородный комплекс больше не субсидируется за счёт грузовых перевозок. Сегодня за организацию перевозок отвечают 26 пригородных пассажирских компаний, за инфраструктуру - ОАО «РЖД», за количество поездов и расписание - региональные власти. Правительство РФ согласилось на субсидирование пригородным компаниям расходов на услуги по использованию инфраструктуры из федерального бюджета в размере 25 млрд руб. Оно сохраняется в период с 2011 по 2013 год, решение по 2014 году и 2015 году ещё не приняты.

«У нас до сих пор не решён вопрос на системном уровне софинансирования со стороны регионов. Из 16,7 млрд руб. регионы нашли только 7,5 млрд руб. Сегодня 13,7 млрд руб. (недопредъявление за подвижной состав и инфраструктуру) и 9,2 млрд руб. (убытки по субъектам РФ) по-прежнему ложатся на плечи ОАО «РЖД», - сказал начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер.

На форуме он продемонстрировал, какая неоднородность наблюдается в соотношении доходов и расходов, если 73 субъекта, где в России осуществляется пригородное железнодорожное сообщение, разделить на две группы: первая - лидеры Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область и вторая группа - остальные 69 субъектов.

«При расходах на перевозку в 45,3 млрд руб. доходы у лидеров составляют 33,8 млрд руб., то есть на 75% регионы покрывают издержки. В остальных 69 субъектах издержки покрываются лишь на четверть: на 15,4 млрд руб. доходов приходится 53,4 млрд руб. расходов, разница - 38 млрд руб.», - заметил Максим Шнейдер.

Он напомнил, что за 8 лет доходы в пригородном комплексе выросли в 8 раз: с 6 млрд руб. до 49 млрд руб. за счёт существенного роста тарифов и превышения индекса обычного роста тарифов более чем в два раза (по ряду регионов в четыре раза).

«Сейчас доходы такими темпами увеличивать не можем. Возможность существенного увеличения тарифа на пригород в настоящее время практически исчерпана», - сказал глава центра. Максим Шнейдер напомнил, что, помимо задачи окупаемости, перед пригородными компаниями стоит ряд инвестиционных задач. Например, задача обновления подвижного состава, поэтому даже прибыльные компании нужно субсидировать.

Как подсчитали в фонде «Центр стратегических разработок», развитие пригородного комплекса увеличит благосостояние граждан. Развитие транспорта до уровня развитых стран Европы способно дополнительно увеличить зарплаты на 23,5% в среднем и до 45% на периферии Московского региона.

«Улучшение пригородного комплекса имеет конкретный посчитанный экономический эффект для роста ВВП», - сказал директор по экономической политике Фонда «Центр стратегических разработок» Кирилл Янков.

В совокупности по всем российским агломерациям инвестиции в пригородный сегмент, по данным Центра стратегических разработок, оцениваются в 1 трлн руб., в дальний - 2,5 трлн руб. Главным образом эти деньги необходимы для строительства выделенных высокоскоростных магистралей. Если эти инфраструктурные проекты не будут реализованы, потери ВВП, по предварительным оценкам, составят только в 2020 году 822 млрд руб. в ценах 2010 года.

Во Франции после реформы SNCF управляет сетью, которая принадлежит государственной компании RFF. Заказчиком пригородных перевозок являются регионы, которые и заключают договор с SNCF, регионы же предъявляют требования к подвижному составу, выбирают маршруты и получают субсидии на перевозки у государства. В результате на каких-то массовых направлениях пассажирские перевозки во Франции действительно прибыльные.



ДОРОГА В БУДУЩЕЕ

31.05.13 / Гудок /

В рамках международного бизнес-форума «стратегическое партнёрство 1520» было подписано соглашение между оао «ржд» и «сименс аг» о продолжении сотрудничества в оснащении станции лужская. кроме того, зао «трансмашхолдинг» и alstom договорились о разработке нового электровоза. меморандум о сотрудничестве в создании опытных открытых систем управления движением поездов подписали оао «ржд», оао «ниииас» и есм s.p.a. (италия).

Соглашение ОАО «РЖД» и «Сименс АГ» предусматривает оборудование сортировочной горки станции Лужская-сортировочная системой MSR 32. Она позволит автоматизировать все процессы на станции. Немецкий концерн осуществит поставку оборудования, строительно-монтажные и пусконаладочные работы. «В России станция подобного типа в последний раз была построена 45 лет назад. Станция будет оборудована самой современной системой управления. Мы успешно провели крупные испытания оборудования при температуре до минус 50 градусов. В России это будет первый опыт применения данного оборудования», - рассказал первый вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович.

Соглашение о разработке двухсекционного грузового электровоза с асинхронным тяговым двигателем 2ЭС20 подписали три стороны - ОАО «РЖД», ЗАО «Трансмашхолдинг» и Alstom. «Мы уже разработали два электровоза для российского рынка: пассажирский двухсистемный электровоз с асинхронными двигателями ЭП20 и грузовой электровоз переменного тока с асинхронными двигателями 2ЭС5. Они производятся в России, на Новочеркасском электровазостроительном заводе. Для разработки нового электровоза будет унифицирован 2ЭС5», - сообщил президент Alstom Transport Анри Пупар-Лафарж.

Меморандум о взаимопонимании по научно-техническому сотрудничеству в области создания открытых систем управления движением поездов предусматривает возможность их внедрения на территории государств, входящих в «пространство 1520». Стороны договорились о выделении полигона на сети ОАО «РЖД» для исследования и создания опытной открытой системы управления движением поездов на базе интеграции микропроцессорной системы централизации производства ЕСМ S.p.A. и системы верхнего уровня управления ОАО «НИИАС». «Мы первые в России и СНГ договорились об использовании программного продукта с открытым кодом доступа», - сказал старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович.



Идей и контрактов!

30.05.13 / Гудок /

Сегодня начинает работу VIII Международный бизнес-форум «Стратегическое партнёрство 1520» - крупнейшая деловая встреча на пространстве широкой колеи. Напомним, что первый такой форум прошёл в мае 2006 года в Сочи по инициативе ОАО «РЖД». Идея этих встреч родилась как один из ответов на некие центробежные вызовы, которые начиная с 1990-х годов всё более заявляли о себе на постсоветской территории. Кроме того, было отчётливо видно, что инвесторы и потенциальные партнёры относятся к железной дороге всё ещё с недоверием. Необходимо было начать более активно, открыто и прозрачно двигаться навстречу друг другу по всем направлениям делового сотрудничества, унифицируя правовую базу, совершенствуя технологии, находя новые инвестиционные схемы, развивая совместные бизнесы, обобщая опыт реструктуризации управления перевозками и др. Форум стал ежегодным. При этом изначально было решено, что в понятие «пространство 1520» входят не только железные дороги, а все участники транспортного рынка, включая представителей регулирующих структур и других видов транспорта, портовиков, машиностроителей, логистов, банкиров и т.д. На первых форумах участники сначала присматривались к идеям друг друга, знакомились с взаимными подходами, изучали возможности будущего сотрудничества.

Но очень скоро форум перешёл, что называется, в инвестиционную стадию, то есть к тому этапу, когда участники уже начали совместно формировать конкретные деловые проекты и заключать контракты. Быстро расширялся и список стран и компаний, принимавших участие в форуме. Так, например, в прошлом году в нём участвовали 1400 человек из 30 государств. Они представляли более 350

компаний и организаций. Всего в рамках программы форума было подписано 17 деловых соглашений на общую сумму 120 млрд руб. При этом форум уже давно не ограничивается обсуждением тематики лишь в рамках «пространства 1520». Его горизонты простираются дальше вне зависимости от ширины колеи, демонстрируя новые подходы, совмещающие и конкуренцию, и сотрудничество различных транспортных систем. В этом году в центре внимания форума находятся вопросы формирования организационной модели рынка железнодорожных перевозок, перехода к системе долгосрочных тарифов на перевозку и сетевому контракту, организации конкуренции в перевозочной деятельности в рамках Единого экономического пространства, реализации международных проектов строительства инфраструктурных объектов, развития высокоскоростного движения и др. Пожелаем участникам форума успешной работы, новых интересных идей и их конкретного воплощения в виде соглашений и контрактов!



VIII бизнес-форум «Стратегическое партнёрство 1520»

06.06.13 / Гудок /

Владимир Якунин онлайн

Хочу поделиться главными впечатлениями от железнодорожного бизнес-форума, только что закончившегося в красной поляне. в этом году мы решили перенести его с сочинского побережья в горы, чтобы участники смогли посмотреть верхние объекты будущей олимпиады и уникальную транспортную инфраструктуру, построенную оао «ржд» к играм.

Строительство совмещённой ж/д и автомобильной дороги Адлер - Красная Поляна практически закончено. Сейчас активно обсуждается стоимость сочинских объектов, причём в контексте того, что они непомерно дорогие в сравнении с зарубежными аналогами. Это неправда: кому интересно, может посмотреть конкретные цифры. Затраты сопоставимы, при этом по масштабам, сложности и темпам строительства аналогов нашему проекту в мире нет. Уникальность возведённых сооружений отмечена золотой медалью Международной тоннельной ассоциации (ITA). Мы спроектировали и проложили транспортную инфраструктуру в сложнейших инженерно-геологических условиях, сохранив уникальный природный ландшафт Сочинского заповедника. Две трети протяжённости магистрали, или 38 км, составляют искусственные сооружения: мосты, эстакады, тоннели. Плюс четыре новые станции с пассажирскими вокзалами: Адлер, Олимпийский Парк, Альпика-Сервис и терминал Эсто-Садок. Всё это сделано в кратчайшие сроки - за пять лет.

Возвращаясь к форуму, который мы проводили в восьмой раз, хочу отметить, что он стал действительно стратегическим и по составу (1400 участников из 32 стран), и по перечню вопросов, которые обсуждались. Ключевым был вопрос о будущей модели железнодорожного транспорта в России, который рассматривался в контексте мирового опыта. Можно констатировать, что сформировалось экспертное и общественное мнение о том, что железные дороги - это особый вид деятельности, подходить к которому с шаблонными знаниями типа «приватизация - это всегда хорошо» или «монопольные тарифы всегда препятствуют развитию экономики» нельзя. Единой модели организации железнодорожного рынка не существует, но международный опыт показывает, что наиболее эффективной является вертикально интегрированная система. Сейчас понятно, что далеко не всё может решить рынок.

Конкуренцию надо развивать в тех сегментах, где можно добиться повышения качества услуг для потребителя, например в перевозке. Но зачем нам 1900 перевозчиков, притом что ни в одной стране мира их число не превышает сотни? Как привести этот рынок в нормальное состояние? Как модернизировать тарифы? Эти и другие вопросы стали предметом очень интересных дискуссий с участием международных экспертов, государственных чиновников, представителей бизнеса. В этом году специальным гостем форума был Фрэнсис Фукуяма, американский эксперт и политолог с мировым именем. Я очень признателен, что нашли возможность приехать и поучаствовать в дискуссиях бизнесмены такого уровня, как Владимир Лисин, ОАО «НЛМК», или Александр Абрамов, «Евраз Групп», глава Росимущества Ольга Дергунова, и многие другие серьёзные люди. И пусть эти дискуссии были неоднозначны с точки зрения выводов, для нас важно, что они были. Окончательную модель развития железнодорожного транспорта в России определяет правительство.

Наша задача - представить авторитетную экспертизу для принятия взвешенного решения. И в этом смысле оценки и суждения, высказанные на форуме, очень ценны.

С каждым годом на «Стратегическое партнёрство 1520 » приезжает всё больше иностранцев, в том числе первые лица крупных компаний. В этом году был подписан ряд документов о коммерческом сотрудничестве и совместных разработках в железнодорожной сфере. В частности, было заключено стратегически важное соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания (2ЭС20) между ОАО «РЖД», Трансмашхолдингом и компанией «Альстом». Тот факт, что иностранцы готовы делиться технологиями и локализовать у нас производство, говорит, что участие в экономическом развитии России они считают делом очень перспективным и выгодным. Они, кстати, тоже учатся у нас каким-то вещам. Так, например, их поразил опыт по развитию пунктов социальной помощи на вокзалах и вообще идея милосердия как составляющего элемента работы железных дорог. У них ничего подобного нет. В дни форума у меня было много встреч с представителями журналистского сообщества. Интерес СМИ к форуму чрезвычайно высокий, так же как и уровень и острота задаваемых вопросов, на которые старался отвечать предельно откровенно.

Гудок **НЕ ТАРИФОМ ЕДИНЫМ** **03.06.13 / Гудок /**

Никто не хочет брать на себя издержки от увеличения ставок на грузовые перевозки

Понимание того, что нагрузку от увеличения тарифов с железной дорогой должны разделить бизнес и государство, у участников рынка существует. Но чёткого видения, как это должно произойти, у них пока нет. Таков итог дискуссии на международном железнодорожном бизнес-форуме «стратегическое партнёрство 1520 ».

Старший вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Михайлов высказал мнение, что дополнительную нагрузку от увеличения тарифов должны разделить и экономика страны, и государство.

«Часть нагрузки должны нести грузоотправители. Мы понимаем, что полностью перекладывать нагрузку на них в условиях падающего рынка неправильно, и здесь мы хотим видеть роль государства в компенсации между необходимой валовой выручкой и тем уровнем тарифа, который может позволить себе экономика», - сказал он.

По словам директора департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития Ярослава Мандрона, при выборе модели долгосрочного тарифного регулирования существует возможность отталкиваться от интересов ОАО «РЖД» или от интересов бизнеса.

«Первое - это формула цены с понятной доходностью для ОАО «РЖД», что-то похожее сейчас существует в энергетической отрасли. Или как просит бизнес - установить предельный уровень тарифов на 5 лет, чтобы им легче было выбрать приоритетные пути доставки грузов», - сказал он.

Ярослав Мандрон считает, что проекты, которые не имеют коммерческой эффективности для ОАО «РЖД», должны быть поддержаны государством. В сегодняшней экономической ситуации это должно сдерживать рост издержек грузоотправителя.

«Должен быть контракт между государством и ОАО «РЖД», где государство должно определить чёткий объём компенсаций под необходимый объём развития инфраструктуры, а ОАО «РЖД» вместе с грузоотправителями должно определиться с теми инструментами, которые позволят привлечь инвестиции в развитие инфраструктуры, в том числе под государственные гарантии», - сказал Ярослав Мандрон.

По мнению же экспертов Центра стратегических разработок, пользы от увеличения тарифов для ВВП будет в 20 раз больше, чем вреда, при условии, что полученные деньги направят на развитие инфраструктуры.

В свою очередь Минфин хоть и высказался в пользу долгосрочных тарифов, но сделал акцент на том, что железным дорогам стоит подумать об оптимизации издержек.

«О сокращении издержек говорится, но проблема остаётся в тени. Мы говорим либо о повышении тарифа, либо о компенсации каких-то потерь железнодорожного транспорта за счёт средств федерального бюджета», - сказал заместитель министра финансов Андрей Иванов.

Он напомнил, что только в 2011 году общий объём средств федерального бюджета в предназначенных на поддержку железнодорожного транспорта составил порядка 200 млрд руб. В прошлом году эта цифра увеличилась до 240 млрд руб.

Андрей Иванов считает, что государство уделяет максимально возможное внимание поддержке и развитию железнодорожного транспорта. Но также это говорит о возрастающей нагрузке на федеральный бюджет.

«В рамках тех задач, которые ставит перед нами президент, мы понимаем, что таких нагрузок федеральный бюджет выдержать не сможет. В этом плане Министерство финансов поддерживает идею введения долгосрочного тарифа, который предоставит ОАО «РЖД» инструмент для устойчивого прогнозируемого развития», - сказал он.

«Предложение ввести такой тариф, который не будет оказывать нагрузку на бизнес, но дополнительные издержки должны компенсироваться из федерального бюджета, наверное, не должно быть поддержано», - добавил он.

Генеральный директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян объяснил, почему неудобен выбор модели на основе «заморозки» регулируемой части тарифа. Грузоотправители не получают выгоды, так как стоимость транспортировки грузов состоит из инфраструктурного тарифа и платы за вагон, а операторы вагонов устанавливают свои цены, исходя не из издержек, а из максимально возможной прибыли. Сдерживание тарифа на инфраструктуру будет «перекрыто» ростом стоимости услуг операторов.

«При этом важно помнить, что для грузовладельца важен не только тариф, но и качество предоставляемой услуги, одним из компонентов которой является качество железнодорожной инфраструктуры. В случае «заморозки» регулируемой составляющей тарифа пропускные и провозные возможности инфраструктуры не будут развиваться», - сказал Юрий Саакян.

Участники дискуссии сошлись во мнении о минимальном негативном влиянии долгосрочных тарифов на экономику страны. «Расчёты показывают, что и в инфляцию вклад минимальный, менее 1%», - пояснил представитель Минэкономразвития Ярослав Мандрон.

По мнению же экспертов «Центра стратегических разработок», пользы от увеличения тарифов для ВВП будет в 20 раз больше, чем вреда, при условии, что полученные деньги направят на развитие инфраструктуры. Согласно сценарию, при котором рост тарифов на перевозку высчитывается по формуле «инфляция +3%», а полученные деньги поступают на развитие инфраструктуры, рост затрат на перевозки к 2018 году составит 11,5%.



График локализации поездов «Ласточка» выполняется на 100%

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Старший вице-президент по инновационному развитию – главный инженер ОАО «РЖД» и президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович отметил, что в РЖД удовлетворены работой, идущей в рамках поставки в Россию заказанных перевозчиком поездов Desiro RUS.

Напомним, первый контракт с производителем касался 54 составов. Позже, в период 2015–2020 гг., ОАО «РЖД» получит еще 240 «Ласточек», которые, согласно договору, будут производиться с постепенной и все большей локализацией в России.

«В настоящее время (можно сказать впервые) намеченный нами график локализации полностью выполняется», – подчеркнул В. Гапанович, выступая на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».



**Переключать всю тарифную нагрузку на грузоотправителей
неправильно – РЖД**

31.05.13 / РЖД-Партнер /

При реализации инфраструктурных проектов переключать всю тарифную нагрузку на грузоотправителей, особенно в условиях снижения экономического роста, неправильно, заявил старший вице-президент ОАО «РЖД» по экономике и финансам Вадим Михайлов.

По его словам, должна быть разумная координация роли государства и участия грузовладельцев.

«Мы говорим об определенном размере валовой выручки, необходимой для финансирования минимального варианта Генеральной схемы развития железных дорог. Часть нагрузки, но не всю, должны нести грузоотправители. А государство должно компенсировать разницу между валовой выручкой и тем уровнем тарифа, который позволит развивать железнодорожную инфраструктуру», – отметил В. Михайлов, выступая на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».

По его словам, в настоящее время ведется разработка принципов долгосрочного (на 5-летний период) тарифообразования на железнодорожном транспорте, которые бы учитывали интересы пользователей.

Международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» – один из крупнейших форумов железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии.

Открытие мероприятия состоялось 30 мая в Сочи, участие в его работе принимают более 1,4 тыс. делегатов из 30 стран – представителей государственной власти, крупнейших грузоотправителей и транснациональных машиностроительных корпораций, участников транспортной отрасли, финансистов и ученых.

Организатор форума – компания «Бизнес Диалог», генеральный партнер – ОАО «РЖД».



**ОПЖТ и UNIFE подписали меморандум о взаимопонимании и
сотрудничестве**

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Между НП «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ) и Ассоциацией европейской железнодорожной промышленности UNIFE подписан меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве.

Документ подписан президентом ОПЖТ Валентином Гапановичем и председателем UNIFE Анри Пупар-Лафаржем в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

По мнению обеих сторон, развитие взаимодействия и сотрудничества между двумя организациями отвечает их общим долгосрочным интересам по созданию инновационного железнодорожного подвижного состава, обладающего существенными конкурентными преимуществами. Планируется разработать дорожную карту по развитию отношений между ОПЖТ и UNIFE.

Среди перспективных направлений двустороннего сотрудничества – развитие горизонтальной интеграции в части совместного использования железнодорожной техники и технологий перевозочного процесса на едином евразийском железнодорожном пространстве. С учетом накопленного опыта в

области бережливого производства стороны также договорились продолжить практику обмена эффективными решениями в этом направлении деятельности. Кроме того, есть намерение развивать локализацию производства лучших образцов железнодорожного подвижного состава в России, а также локализацию инжиниринговых технологий.

Предполагается, что подписанное соглашение даст импульс для взаимодействия российских и европейских компаний — производителей компонентов в рамках работ по локализации масштабных проектов ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие концерна Siemens AG и ЗАО «Группа «Синара»), ЗАО «Трансмашхолдинг» и других предприятий, входящих в состав ОПЖТ.

Стороны договорились в ближайшем будущем разработать соглашение о совместном взаимодействии и сотрудничестве. Ожидается, что ОПЖТ и UNIFE подпишут его в рамках IV Международного железнодорожного салона техники и технологий «Экспо 1520», который пройдет в Щербинке в период с 11 по 14 сентября 2013 года.



Владимир Лисин отходит от причала

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Бизнесмен готов продать UCL Port

Владимир Лисин охладел к стивидорным активам и готов их продать за \$1,2-1,4 млрд. Этот бизнес ему "неинтересен с точки зрения капитализации". Переговоры уже ведутся с широким кругом потенциальных инвесторов, наиболее перспективными из которых господину Лисину кажутся иностранцы. Однако до предметного диалога ни с кем дело еще не дошло, уточняют источники "Ъ" в компании. Участники рынка понимают, почему бизнесмен задумался о продаже холдинга: перевалка нефти и угля в его портах падает, сегодня рынку интересны только контейнерный и зерновой терминалы UCL Port.

Вчера на форуме "Стратегическое партнерство 1520" Владимир Лисин, комментируя журналистам возможное IPO своего портового холдинга, заявил, что, скорее всего, возможна продажа этого бизнеса. "Он не очень интересен с точки зрения капитализации", — пояснил господин Лисин. "Синергия такая, что даже больше не IPO, а просто бизнес продать", — подчеркнул бизнесмен.

В то же время Владимир Лисин сомневается, что сейчас можно найти стратегического партнера, которому можно было бы продать только пакет UCL Port, а не весь бизнес. Внутри России это могут быть разве что сырьевики, полагает господин Лисин. По его мнению, более вероятными покупателями выглядят иностранные инвесторы, которые раньше интересовались контейнерным бизнесом, а сейчас смотрят также на балкерные перевозки. "Ведем переговоры со всеми, смотрим. Кто-то интересный может быть", — уточнил Владимир Лисин.

UCL Port объединяет пять стивидорных активов: морской порт Санкт-Петербург, контейнерный терминал Санкт-Петербург, Туапсинский и Таганрогский морские торговые порты, универсальный перегрузочный комплекс в Усть-Луге. Общий грузооборот в 2012 году — 32,6 млн тонн. Выручка, по данным UCL Port, составила \$350 млн, EBITDA — \$170 млн.

Продажа — лишь одно из возможных решений по UCL Port, пока предметные переговоры на эту тему ни с кем не ведутся, уточнил источник "Ъ" в компании. Участники рынка, впрочем, понимают, почему господин Лисин охладел к портовому активу.

Грузооборот порта за последние три года вырос незначительно — с 31,9 млн тонн в 2010 году до 32,6 млн тонн в 2012 году. При этом падает перевалка ключевых грузов. По нефти наблюдается снижение за три года с 14,4 млн тонн до 10,5 млн тонн, по углю — с 7,7 млн до 5,4 млн тонн. Активный рост демонстрируют только контейнерный терминал в Петербурге и зерновой в Туапсе, именно они могут быть интересны профильным игрокам рынка. Перевалка контейнерных грузов за три года выросла с 200 тыс. тонн до 3,2 млн тонн, зерна — с 700 тыс. до 3,2 млн тонн. Также растут объемы перевалки металлов, что вполне объяснимо: услугами портов пользуются в том числе металлургические предприятия господина Лисина. Впрочем, эти объемы не слишком значительны — транспортный

холдинг UCLH, куда входят также железнодорожные активы бизнесмена, работает со многими другими стивидорами, например, входит в пятерку крупнейших клиентов Новороссийского морского торгового порта.

В контейнерном терминале у UCL Port уже есть партнер. 20% в нем контролирует Terminal Investment Limited (TIL), подконтрольная второму в мире морскому контейнерному оператору Mediterranean Shipping Company (MSC). В апреле MSC объявила, что продает 35% TIL частному инвестиционному фонду Global Infrastructure Partners за \$1,9 млрд. Благодаря сотрудничеству с MSC терминалу и удавалось значительно наращивать грузооборот в последнее время. Теперь у TIL появятся дополнительные средства, они могли бы рассмотреть покупку доли в UCL Port или в целом компании, предполагают несколько участников рынка. Но для иностранных инвесторов есть ограничения по покупке портовых активов, на это нужно разрешение правительства.

Игорь Краевский из БКС оценивает UCL Port в \$1,2-1,4 млрд, исходя из мультипликаторов похожих публичных компаний. По мнению Надежды Малышевой из PortNews, желание Владимира Лисина выйти из высококонкурентного и умеренно прибыльного портового бизнеса может быть связано с тем, что он требует больших затрат на логистику и привлечение грузов, а срок окупаемости инвестпроектов высок. Алексей Морозов из UBS считает, что актив мог быть интересен профильным портовым холдингам и транспортным группам с хорошим грузопотоком.



Остановка роста ж/д тарифов не принесет выгоды грузовладельцам – ИПЕМ

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Остановка роста железнодорожных тарифов не принесет выгоды грузовладельцам, заявил генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян в ходе VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

Он отметил, что установление тарифов на долгосрочный период не может осуществляться без заключения сетевого контракта, так как в нем содержатся условия и требования, которым должен следовать владелец инфраструктуры в течение всего периода, на который будет установлен тариф.

Ю. Саакян дал свою оценку существующим предложениям «заморозить» регулируемую часть тарифа с целью поддержки отечественной экономики. По словам эксперта, в случае реализации такого решения предприятия-грузоотправители не получают выгоды, так как стоимость транспортировки грузов состоит из инфраструктурного тарифа и платы за вагон, а операторы грузовых вагонов устанавливают свои цены, исходя не из издержек, а из максимально возможной прибыли. В связи с этим, сдерживание роста тарифа на инфраструктуру будет «перекрыто» ростом стоимости услуг частных операторов грузовых вагонов. «При этом важно помнить, что для грузовладельца важен не только тариф, но и качество предоставляемой услуги, одним из компонентов которой является качество железнодорожной инфраструктуры. В случае «заморозки» регулируемой составляющей тарифа пропускные и провозные возможности инфраструктуры не будут развиваться, что также негативно отразится на грузоотправителях», – резюмировал Ю. Саакян.



В текущем году на рынке впервые будет профицит литья – мнение

31.05.13 / РЖД-Партнер /

По расчетам генерального директора УК холдинга «Русская корпорация транспортного машиностроения» (РКТМ) Павла Овчинникова, в текущем году впервые за долгое время на российском рынке производства подвижного состава можно ожидать профицита крупного вагонного литья.

«Во второй половине года цена на литье будет снижаться и может достигнуть 360–370 тыс. руб. за комплект», – отметил П. Овчинников, выступая на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».

Он также отметил, что текущая рыночная стоимость крупного вагонного литья составляет порядка 510 тыс. руб. В то же время, по расчетам РКТМ, справедливая цена на данную продукцию, позволяющая производителям получать прибыль, составляет не более 325 тыс. руб. за комплект.



Укрупнение операторов и сокращение их общего количества

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Наиболее важная тенденция на ближайшую перспективу – укрупнение операторов и сокращение их общего количества, считает президент ОАО «СГ-Транс» Алексей Тайчер. (подробности online)

Выступая на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520», А. Тайчер представил свое видение конфигурации операторского рынка. «Будет около пяти федеральных игроков, некоторое количество кэптивных операторов, а также сильных региональных компаний. В то же время операторы будут расширять свое присутствие в технологической цепочке, приходя, например, в сферу ремонта подвижного состава», – считает эксперт.



ООО «УВЗ-Логистик» взяло в лизинг 7,5 тыс. вагонов

31.05.13 / РЖД-Партнер /

31 мая в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» ЗАО «Сбербанк - Лизинг» и «УВЗ-Логистик» заключили крупнейшую в российской истории сделку по лизингу подвижного состава.

В ее рамках «Сбербанк Лизинг» передает «УВЗ-Логистик» (корпорация "Уралвагонзавод") порядка 7,5 тыс. единиц подвижного состава. Общая стоимость проекта по сумме лизинговых платежей составляет около 30 млрд рублей. Договор заключен на 10 лет. Контрактная стоимость имущества – порядка 17 млрд руб.

Поставляемые вагоны – это полувагоны моделей 12-132, 12-196-01, а также цистерны моделей 15-150-04, 15-5103-07. Планируется, что данный подвижной состав будет эксплуатироваться на железных дорогах России, стран СНГ и Балтии.

«Благодаря сотрудничеству с «УВЗ-Логистик» парк нашей компании вырос до 53 тыс. вагонов», – отметил на подписании соглашения и. о. генерального директора ЗАО «Сбербанк-Лизинг» Кирилл Царёв.



Для расшивки узких мест необходимо использовать инвестсоставляющую тарифа – мнение

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Для расшивки узких мест на железнодорожной инфраструктуре необходимо использовать такой инструмент, как инвестиционная составляющая грузового тарифа, считает президент фонда «Центр стратегических разработок» Михаил Дмитриев.

С помощью межотраслевой балансовой модели было посчитано, что рост затрат на перевозку грузов с учетом введения инвестиционной составляющей до 2018 года составит 11,5%, рассказал М. Дмитриев в ходе VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

По оценкам эксперта, без реализации инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры к 2018 году в целом по сети может быть не вывезено до 80 млн т грузов. Это приведет к недополучению экономикой около 1% ВВП.

В свою очередь, совокупный рост транспортных издержек на 11,5% приведет к недополучению примерно 0,05% ВВП. «Это в 20 раз меньше, чем от недовывоза, который возникнет, если не направить дополнительные средства на расшивку узких мест. Так что неиспользование такого

инструмента, как инвестсоставляющая тарифа, было бы очень неосмотрительным», – резюмировал М. Дмитриев.

Международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» – один из крупнейших форумов железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии.

Открытие мероприятия состоялось 30 мая в Сочи, участие в его работе принимают более 1,4 тыс. делегатов из 30 стран – представителей государственной власти, крупнейших грузоотправителей и транснациональных машиностроительных корпораций, участников транспортной отрасли, финансистов и ученых.

Организатор форума – компания «Бизнес Диалог», генеральный партнер – ОАО «РЖД».



В 2013 г. российские машиностроители выпустят порядка 34 тыс. грузовых вагонов

31.05.13 / РЖД-Партнер /

По данным генерального директора УК холдинга «Русская корпорация транспортного машиностроения» (РКТМ) Павла Овчинникова, в текущем году в России будет произведено всего 33 тыс. 816 грузовых вагонов, в других странах СНГ – в совокупности 22 тыс. 544 единиц.

Выступая на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520», П. Овчинников также отметил, что в 2014 году, согласно предварительным расчетам, эти показатели ожидает небольшой рост.

Так, российские заводы выпустят в следующем году порядка 40 тыс. грузовых вагонов, предприятия других стран СНГ – порядка 26 тыс.



С января 2013 г. «Ласточки» перевезли 110 тыс. пассажиров

31.05.13 / РЖД-Партнер /

С января 2013 года скоростные электропоезда «Ласточка» (Desiro RUS) перевезли 110 тыс. пассажиров.

Такую цифру озвучил директор департамента «Системы рельсового транспорта» Siemens AG Йохен Айхгольт, выступая в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

Он также отметил, что в настоящее время, опережая достигнутые договоренности, из 54 поездов Desiro RUS в Россию поставлено уже 32 состава (20 из которых уже курсируют на ряде направлений).

Кроме того, об успешности данного проекта, по мнению Й. Айхгольта, свидетельствует тот факт, что сейчас у компании есть заказ еще на 240 таких поездов, производство которых практически полностью будет локализовано на территории России.

Международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» – один из крупнейших форумов железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии.

Открытие мероприятия состоялось 30 мая в Сочи, участие в его работе принимают более 1,4 тыс. делегатов из 30 стран – представителей государственной власти, крупнейших грузоотправителей и транснациональных машиностроительных корпораций, участников транспортной отрасли, финансистов и ученых.

Организатор форума – компания «Бизнес Диалог», генеральный партнер – ОАО «РЖД».



РЖД, TMX И ALSTOM СОЗДАДУТ ПЕРВЫЙ В РФ ДВУХСИСТЕМНЫЙ ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОВОЗ

31.05.13 / РЖД-Партнер /

ОАО "РЖД", ЗАО "Трансмашхолдинг" и Alstom подписали соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания 2ЭС20 с асинхронными тяговыми двигателями.

Подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, президент TMX Андрей Бокарев и президент "Альстом Транспорт" Анри Пупар-Лафарж.

Соглашение подписано в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520".

В соответствии с достигнутыми договоренностями будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20. Ожидается, что к сентябрю 2013 года завершится разработка конструкторской документации на электровоз, а в марте 2014-го будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. Поставки электровозов 2ЭС20 для нужд ОАО "РЖД" начнутся в декабре 2014 года.

Новый локомотив сможет работать как на постоянном токе напряжением 3 кВ, так и на переменном 25 кВ. Внедрение таких машин позволит существенно сократить время пребывания поездов на станциях, где происходит смена рода тока, уменьшить затраты на содержание парка и смену локомотивов.

"Двухсистемный грузовый электровоз - это современная и новая для отечественной промышленности техника, - заявил А. Бокарев. - Ее применение способно существенно сократить время перевозки грузов на важных участках дорожной сети. Мы рассчитываем, что поступление на сеть двухсистемных грузовых электровозов позволит существенно повысить производительность работы железнодорожного транспорта".

"Это третий проект, связанный с локомотивами, который мы реализуем в России благодаря плодотворному сотрудничеству с нашим партнером Трансмашхолдингом, - отметил А. Пупар-Лафарж. - Новый локомотив способен повысить производительность грузоперевозок для наших заказчиков в России и на пространстве 1520".

Разработкой и проектированием нового электровоза и его ключевых компонентов, включая тяговое оборудование, будет заниматься совместный инжиниринговый центр "ТРТранс". Производство локомотивов будет организовано на базе Новочеркасского электровозостроительного завода (входит в состав "Трансмашхолдинга"). Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории РФ.



В Казахстане формируется единый логистический оператор

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Под управление НК "Казакстан темір жолы" передается инфраструктура других видов транспорта для формирования единого логистического оператора РК.

Об этой работе рассказал президент КТЖ Аскар Мамин, выступая на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520". "Мы не создаем конкуренцию внутри страны, а хотим предложить клиентам интегрированную услугу", - подчеркнул А. Мамин. В частности, есть план по развитию сухогрузных перевозок в Каспийском море. "Единая логистическая цепочка позволит работать с клиентом через одно окно", - отметил президент КТЖ.

Он также объяснил, что решение о том, чтобы проводить интеграцию на базе КТЖ, было принято исходя из того, что Национальная компания является крупнейшим транспортным активом республики. Уже в 2013 году будет проведен ребрендинг КТЖ как единой транспортной компании РК.

Широкие возможности по развитию транспортно-логистических услуг откроются после создания Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) в рамках Единого экономического пространства. Практически все необходимые документы для начала ее работы уже готовы. Соответствующее соглашение планируется подписать в рамках Петербургского экономического форума.



Основные работы на ж/д линии аэропорт сочи - красная поляна закончены – РЖД

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Основные строительные работы на железнодорожной линии аэропорт Сочи - Красная Поляна (ст. Альпика-Сервис) завершены.

Об этом журналистам сообщил вице-президент ОАО "РЖД" по строительному комплексу Олег Тони.

"Сегодня можно говорить, что проект уже реализован. Остались небольшие пусконаладочные работы", - отметил О. Тони. Журналисты и участники VIII Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520", проходящего в Сочи, сами смогли убедиться в готовности объекта: электропоезда "Ласточка" доставили из международного аэропорта олимпийской столицы в Красную Поляну.

В настоящее время движение по линии открыто в тестовом режиме. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на октябрь 2013 года. Расстояние в 48 км будет преодолеваться за 40 минут.

По словам О. Тони, проект полностью отвечает всем требованиям безопасности, в том числе по сейсмичности (дорога способна выдержать землетрясение в 9 баллов). В ходе строительства было применено множество инновационных технологий, в частности, по энергосбережению.

Что касается планов по эксплуатации железной дороги после завершения Олимпиады-2014, то О. Тони подчеркнул: "Есть план развития Сочи как курорта. И если расчеты по будущему потоку туристов верны, то дорога будет востребована". Он также не исключил, что часть поездов "Ласточка" после Олимпиады будет перераспределена в другие регионы, в частности, на Краснодарское направление и в Московский узел.



ГРУППА "ИСТ" И ОАО "ВНИИЖТ" НАЧИНАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО ПО РАЗРАБОТКЕ И ВНЕДРЕНИЮ В РФ ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ДВИЖЕНИЯ

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Во время проведения VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" группа компаний "ИСТ" (входит в Объединенную Вагонную Компанию) и ОАО "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта" (ВНИИЖТ) подписали соглашение о сотрудничестве в области создания и внедрения на российских железных дорогах инновационного подвижного состава и технологий тяжеловесного движения.

Об этом сообщила пресс-служба ОВК.

В рамках соглашения ВНИИЖТ берет на себя обязательства по разработке подвижного состава, транспортных продуктов и технологий тяжеловесного движения, которые позволят значительно повысить провозную способность основных грузообразующих направлений, определенных Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, а также снизить удельные расходы владельца инфраструктуры на содержание на ее содержание и перевозочный процесс.

Соглашение предусматривает разработку до 2015 года около 10 принципиально новых вагонов с высокой погонной нагрузкой. В конструкциях вагонов будут применены сверхвысокопрочные стали, алюминиевые сплавы и композиционные материалы, новые высокоэффективные элементы конструкции и тормозной системы, а также тележки типа "Барбер" с осевой нагрузкой 25 т на ось и планируемые к разработке новые тележки с осевой нагрузкой 27 тс и 32 тс. В рамках соглашения будет проведены технико-экономические исследования, разработка и реализация наиболее эффективных транспортных продуктов на базе этих вагонов, что в совокупности обеспечит их быстрое внедрение на основных грузообразующих направлениях и обеспечит повышение провозной способности этих направлений до 50%.



ВОЗМОЖНОСТЕЙ ПРЯМОЙ ПОМОЩИ РЖД ИЗ ГОСБЮДЖЕТА В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ БУДЕТ – МИНФИН

31.05.13 / РЖД-Партнер /

Возможностей прямой помощи ОАО "РЖД" из средств федерального бюджета на перспективу до 2030 года не будет, заявил директор департамента бюджетной политики в сфере транспорта, дорожного хозяйства, природопользования и АПК Министерства финансов РФ Игорь Кузин в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

Прежде всего, речь идет о 260 млрд рублей, необходимых для развития БАМа и Трансиба. "С учетом того, что эта сумма запланирована к передаче в уставный капитал ОАО "РЖД", обсуждаются различные альтернативные источники, в частности за счет средств Фонда национального благосостояния и Пенсионного фонда РФ", - отметил И. Кузин.

Кроме того, по его мнению, наиболее перспективный путь получения дополнительных доходов РЖД - это оптимизация издержек.



«ЛАСТОЧКА» С УРАЛА

03.06.13 / Транспорт России /

Она принципиально изменит облик пассажирского движения

На совместном предприятии «Сименса» и «Группы Синара» ООО «Уральские локомотивы» в г. Верхняя Пышма (Свердловская область) запущено производства пассажирских электропоездов серии DesiroRUS («Ласточка»).

В церемонии запуска первого производственного комплекса и сварке первого 25-метрового кузова электропоезда «Ласточка» из экструдированного алюминия приняли участие председатель правительства Свердловской области Денис Паслер, член правления «Сименс АГ» Роланд Буш, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский, представители ОАО «РЖД», бизнеса.

- «Ласточка» - это основа для принципиального изменения облика пассажирского движения, это высокая технологичность, комфорт и экологичность. Эти электропоезда позволят усовершенствовать качество обслуживания пассажиров, развить скоростное пассажирское движение, обеспечить перспективные проекты транспортного обслуживания населения, - отметил на торжественном митинге по этому случаю первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

ОАО «РЖД», ЗАО «Группа Синара» и «Сименс АГ» договорились об организации в России производства электропоездов «Ласточка» в мае 2011 года в рамках международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». А уже в сентябре 2011-го на Международном железнодорожном салоне в Щербинке между ОАО «РЖД» и ООО «Уральские локомотивы» был заключен договор на поставку 1200 вагонов электропоездов «Ласточка» (240 электропоездов) с 2015 по 2020 год.

Составы будут выпускаться в пятивагонном исполнении и предназначены для перевозок пассажиров со скоростями движения до 160 км/ч. Эти электропоезда получили обозначение ЭГЭ (электропоезд «городской экспресс»). По условиям договора предусмотрено изменение заказа на изготовление на их

базе десятивагонных электропоездов типа ЭМ (электропоезд «межрегиональный экспресс») и пятивагонных электропоездов типа ЭЛ (электропоезд пригородный). Поставка первой уральской «Ласточки» ОАО «РЖД» запланирована на первый квартал 2015 года.

Конструкторы предприятия в соответствии с техническим заданием ОАО «РЖД» разработали электропоезд постоянного тока Сименс-Синара серии ЭС2Г (ЭГЭ). Основой для нового городского экспресса стала конструкция электропоезда типа Desiro RUS («Ласточка» ЭС1), который изготовлен «Сименс» для транспортного обслуживания пассажиров в период проведения Олимпийских игр 2014 года в Сочи. Электропоезда данной серии поступили на железные дороги ОАО «РЖД» и уже эксплуатируются на участках Москва - Нижний Новгород, Сочи - аэропорт Сочи. С вводом нового графика движения запланирован запуск пассажирского сообщения электропоездами данной серии на участке Казань - аэропорт Казань.

Электропоезд «Ласточка» ЭС2Г предназначен для маршрутов с участком оборота до 60 км с высоким пассажиропотоком. Особенности данной модели будут быстрый набор скорости и торможение, что позволит ускорить движение поезда с учетом частых остановок для посадки и высадки пассажиров. Также специалисты предприятия разрабатывают проекты пригородного и межрегионального электропоездов с участком оборота до 700 км.

Изготовление электропоездов будет осуществляться на производственных мощностях ООО «Уральские локомотивы».

Как отметил в своем выступлении на торжественном митинге председатель правительства Свердловской области Денис Паслер, организация производства электропоездов нового поколения на территории Свердловской области является одним из важнейших инновационных проектов отечественного железнодорожного машиностроения.

По предварительной оценке, в разных регионах России будет создано более 10 тысяч новых рабочих мест по производству компонентов. В кооперационных поставках комплектующих будут участвовать более 80 российских предприятий. Кроме того, новые электропоезда обеспечат более высокий уровень комфорта и безопасности перевозок россиян на городских, пригородных и межрегиональных маршрутах.

В ноябре 2013 года на «Уральских локомотивах» в эксплуатацию будет введен весь производственный комплекс по выпуску электропоездов «Ласточка». Первый пятивагонный поезд будет подготовлен к пусконаладке к маю следующего года. Всего в планах предприятия в 2014 году выпустить первые шесть электропоездов, провести их сертификацию и с 2015 года начать поставки ОАО «РЖД». На первом этапе глубина локализации составит 55%, по мере выполнения контракта уровень локализации будет доведен до 80%.

С учетом развития инфраструктуры и спроса ОАО «РЖД» рассматривает пять основных полигонов эксплуатации электропоездов «Ласточка». Это Московский и Санкт-Петербургский железнодорожные узлы, магистрали между крупными городами Урала и Западной Сибири, а также Краснодарский край. В Свердловском узле к возможным участкам эксплуатации поездов «Ласточка» относятся направления из Екатеринбурга в Пермь, Тюмень, Челябинск, Курган, Нижний Тагил.

ОАО «РЖД» рассчитывает на дальнейшее усовершенствование моторвагонного подвижного состава на базе ООО «Уральские локомотивы» и внедряемых технологий с целью производства электропоездов для реализации перспективных проектов, в том числе организации скоростного и высокоскоростного сообщения (ВСМ).



**Соглашения VIII Международного железнодорожного бизнес-форума
"Стратегическое партнерство 1520"**

31.05.13 / Саморегулирование и Бизнес /

С 29 по 31 мая 2013 года в Сочи проходит VIII Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520", в рамках которого представители крупнейших компаний

железнодорожного сектора обсудят актуальные проблемы и перспективы развития рынка перевозок на евразийском континенте.

Генеральный партнер форума - ОАО "Российские железные дороги". Организатор - ООО "Бизнес Диалог".

В 2013 году ключевое внимание планируется уделить вопросам развития бизнес-модели национального перевозчика и формированию организационной модели железнодорожного рынка. В повестку дня также включена проблематика грузовых и пассажирских перевозок, транспортного дизайна, машиностроения, транспортно-пересадочных узлов, укрепления кадрового потенциала. Кроме того, будут рассмотрены перспективы развития отрасли на основе сетевого контракта и долгосрочных тарифов на перевозку грузов.

В рамках мероприятия запланировано более 20 различных дискуссионных и интерактивных форматов с участием руководства ОАО "РЖД", представителей исполнительной и законодательной власти, компаний-операторов подвижного состава, предприятий транспортного машиностроения, экспедиторов, а также глав зарубежных железнодорожных администраций.

Отличительной особенностью форума является наличие независимой оценки итогов мероприятия со стороны неофициального совета директоров из числа авторитетных экспертов, не имеющих прямых интересов в сфере железнодорожного транспорта.

Основная цель форума - содействие выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на "пространстве 1520" в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.



**Крупнейший в Евразии международный бизнес-форум "Стратегическое
Партнерство 1520" начал свою работу**

31.05.13 / Саморегулирование и Бизнес /

Сегодня, 29 мая, в 15:20 открылась регистрация участников VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". Ожидается, что в работе форума примут участие более 1000 представителей из 25 стран мира.

В этом году в рамках форума ключевое внимание планируется уделить вопросам развития бизнес-модели национального перевозчика и формированию организационной модели железнодорожного рынка. В частности, этой проблеме посвящена пленарная дискуссия "Будущее национального перевозчика в Евразии: "за" и "против" вертикальной интеграции", прямая трансляция которой будет осуществлена телеканалом "Россия 24".

В предстоящие деловых 2 дня запланированы более 20 различных дискуссионных и интерактивных форматах с участием министров, законодателей, руководителей профильных органов государственного управления, компаний-операторов подвижного состава, предприятий транспортного машиностроения, экспедиторов, а также руководства ОАО "РЖД" и других национальных железнодорожных администраций.

Отличительной особенностью форума является наличие независимой оценки итогов мероприятия со стороны неофициального совета директоров из числа авторитетных экспертов, не имеющих прямых интересов в сфере железнодорожного транспорта. В этом году в качестве независимых экспертов итоги форума будут подводить генеральный директор ВЦИОМ Валерий Федоров, научный директор Российско-Германского Форума Александр Пар.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" является уникальной площадкой для совместного поиска эффективных решений наиболее неоднозначных вопросов железнодорожного сектора, затрагивающих интересы абсолютно всех участников рынка перевозок: промышленные предприятия, транспортные и логистические компании, производители вагонов и локомотивов, мелкий и средний бизнес.



Бизнес-Форум "Стратегическое Партнерство 1520" в Сочи
30.05.13 / Transportweekly /

С 29 по 31 мая 2013 года в Сочи проходит VIII Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520", в рамках которого представители крупнейших компаний железнодорожного сектора обсудят актуальные проблемы и перспективы развития рынка перевозок на евразийском континенте.

Генеральный партнер форума - ОАО "Российские железные дороги". Организатор - ООО "Бизнес Диалог".

В 2013 году ключевое внимание планируется уделить вопросам развития бизнес-модели национального перевозчика и формированию организационной модели железнодорожного рынка. В повестку дня также включена проблематика грузовых и пассажирских перевозок, транспортного дизайна, машиностроения, транспортно-пересадочных узлов, укрепления кадрового потенциала. Кроме того, будут рассмотрены перспективы развития отрасли на основе сетевого контракта и долгосрочных тарифов на перевозку грузов.

В рамках мероприятия запланировано более 20 различных дискуссионных и интерактивных форматов с участием руководства ОАО "РЖД", представителей исполнительной и законодательной власти, компаний-операторов подвижного состава, предприятий транспортного машиностроения, экспедиторов, а также глав зарубежных железнодорожных администраций.

Отличительной особенностью форума является наличие независимой оценки итогов мероприятия со стороны неофициального совета директоров из числа авторитетных экспертов, не имеющих прямых интересов в сфере железнодорожного транспорта.

Основная цель форума - содействие выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на "пространстве 1520" в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.



У новочеркасских электровозостроителей
11.06.13 / Молот /

НЭВЗ передал заказчику четырехсотый электровоз ЗЭС5К «Ермак».

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») передал в эксплуатацию ОАО «Российские железные дороги» грузовой трехсекционный электровоз переменного тока ЗЭС5К «Ермак» N400. Об этом сообщили в департаменте по внешним связям холдинга.

Юбилейный локомотив отправлен на Забайкальскую железную дорогу, депо приписки Амурское. В настоящее время в Забайкалье эксплуатируется 80 таких электровозов, парк которых продолжает пополняться новыми машинами.

Трехсекционный «Ермак» был создан на основе двухсекционного локомотива, который выпускается с 2004 года. Через три года была сертифицирована бустерная (промежуточная) секция, которая позволила увеличить мощность электровоза в полтора раза; новому локомотиву было присвоено наименование ЗЭС5К. Трех-секционные «Ермаки» способны транспортировать сверхтяжелые составы, в том числе на участках пути со значительным уклоном. Этот электровоз был создан в рекордно короткие сроки - за 1 год.

Бустерная секция имеет комплект оборудования, обеспечивающий работу электровоза в режимах тяги и рекуперативного торможения с управлением одной локомотивной бригадой из кабин головной или хвостовой секции. В электровозе предусмотрен проход из кабины управления головной секции в кабину управления хвостовой секции через бустерную.

Электровозы ЗЭС5К эксплуатируются на Восточно-Сибирской, Дальневосточной и Забайкальской железных дорогах - филиалах ОАО «РЖД», а также на Одесской железной дороге Украины.

СТАРТУЕТ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ТЕХНИКИ

РЖД, Трансмашхолдинг и Альстом Транспорт создадут первый в России двухсистемный грузовой электровоз.

ЗАО «Трансмашхолдинг», ОАО «Российские железные дороги» и Альстом Транспорт подписали соглашение о разработке двухсистемного магистрального грузового электровоза 2ЭС20 с асинхронными тяговыми двигателями.

Подписи под документом поставили президент РЖД Владимир Якунин, президент Трансмашхолдинга Андрей Бокарев и президент Альстом Транспорт Анри Пупар-Ла-фарж. Соглашение было подписано в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое Партнерство 1520» в Сочи.

Новый локомотив сможет работать как на постоянном токе напряжением 3 кВ, так и на переменном 25 кВ. Внедрение таких машин позволит существенно сократить время пребывания поездов на станциях, где происходит смена рода тока, уменьшить затраты на содержание парка и смену локомотивов.

В соответствии с подписанным соглашением будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20. Ожидается, что к сентябрю 2013 г. завершится разработка конструкторской документации на электровоз, а в марте 2014 г. будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. Поставки электровозов 2ЭС20 для нужд ОАО «РЖД» начнутся в декабре 2014 г.

«Двухсистемный грузовой электровоз - это современная и новая для отечественной промышленности техника, - заявил А. Бокарев. - Ее применение способно существенно сократить время перевозки грузов на важных участках дорожной сети. Мы рассчитываем, что поступление на сеть двух-системных грузовых электровозов позволит существенно повысить производительность работы железнодорожного транспорта».

«Это третий проект, связанный с локомотивами, который мы реализуем в России благодаря плодотворному сотрудничеству с нашим партнером - Трансмашхолдингом», - отметил А. Пупар-Лафарж. - Этот новый локомотив способен повысить производительность грузоперевозок для наших заказчиков в России и на рынке. Могу с гордостью заявить, что Альстом совместно с Трансмашхолдингом является надежным стратегическим партнером ОАО «Российские железные дороги» по реализации амбициозной программы РЖД, цель которой - обновление парка объемом свыше 20 000 локомотивов к 2030 году».

Производство локомотивов будет организовано на базе Новочеркасского электровозостроительного завода (входит в состав Трансмашхолдинга). Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории Российской Федерации.

Новочеркасские локомотивы производства Альстом и ТМХ входят в число самых мощных в мире и полностью отвечают требованиям, предъявляемым к тяговому подвижному составу в России и других странах пространства железнодорожной колеи 1520 мм. В настоящее время ТМХ и Альстом вместе реализуют контракты на поставку 400 локомотивов в России и 295 локомотивов в Казахстане.



**КУБАНСКИЕ
НОВОСТИ**

«Ласточка» расправляет крылья

01.06.13 / Кубанские Новости /

Наши корреспонденты одними из первых протестировали олимпийскую совмещенную дорогу на Красную Поляну «Адлер - Альпика- Сервис» - такое право было предоставлено журналистам, освещавшим сочинский международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520 ». На нем обсуждались проблемы грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок, строительство транспортных узлов.

До октября на новой трассе будут идти тестовые испытания, после чего здесь начнется регулярное движение скорых поездов «Ласточка». Учитывая их скорость - 160 км/час, предполагается, что расстояние этот поезд будет преодолевать за 15 минут.

Новая дорога - только часть олимпийского проекта. Она соединяет четыре вокзала. Пропускная способность станции «Альпика-Сервис» - 7,5 тысячи пассажиров в час. Столько же гостей может пропустить через себя и станция в Эсто-Садке. А вот потенциал недостроенных пока станций в Адлере и Олимпийском парке больше почти в два раза.

**Деловой
квартал**

Стоимость ВСМ от Москвы до Екатеринбурга для государства может быть снижена на 40%

06.06.13 / Деловой квартал - Екатеринбург /

На VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520 » в Сочи участники рассмотрели варианты снижения бюджетных затрат на строительство высокоскоростной магистрали.

«Президентом страны была поддержана инициатива о необходимости начала проектирования высокоскоростных магистралей уже в этом году, с выделением соответствующих финансовых ресурсов либо из бюджетных, либо из внебюджетных государственных источников для финансирования проектных работ», - объявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

В первую очередь планируется построить участки ВСМ от Москвы до Казани через Владимир и Нижний Новгород, а так же от Москвы до Сочи через Ростов-на-Дону. Как отметил первый вице-президент РЖД Александр Мишарин, новая магистраль сократит время проезда от российской столицы до Казани более чем на 10 часов. Поезда будут двигаться по линии со скоростью более 400 км в час.

Изначально предполагалось, что доля участия государства в финансировании проекта составит порядка 70%, остальную сумму должны будут предоставить частные компании. Ветка Москва – Казань оценивается в 928 млрд рублей, в том числе – порядка 650 млрд из бюджета страны. Впрочем, эта сумма может быть снижена более чем на 40% благодаря льготному налогообложению проекта. Об этом сообщает департамент по связям с общественностью Корпорации развития Среднего Урала .

Информационные агентства



РЖД планирует участвовать в строительстве железных дорог в ОАЭ и Бразилии 30.05.13 / ИТАР-ТАСС /

Компания "Российские железные дороги" /РЖД/ намерена принять участие в третьей фазе строительства железнодорожной сети в Объединенных Арабских Эмиратах. Об этом ИТАР-ТАСС сообщил вице-президент РЖД Александр Салтанов в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

"По ОАЭ мы ожидаем подготовки третьей фазы строительства дорожной сети в стране. В этой части проекта у нас хорошие шансы на участие", - подчеркнул он.

По словам Салтанова, параллельно идут консультации об участии арабских инвесторов в инфраструктурных проектах в России. "Такая тема возникает, как и вопрос совместных инвестиций в третьи страны", - отметил он.

По планам, к 2016 году в ОАЭ должна появиться крупная железнодорожная магистраль, которая свяжет Дубай и столицу Абу-Даби, а к 2018 году свяжет между собой и другие районы. Первая фаза строительства включает прокладку ветки из индустриального района Мусаффах к порту Халифа, а далее - до свободной экономической зоны Джебель-Али. Вторая фаза - соединение Дубая и Абу-Даби, третья - Джебель-Али и Фуджейры.

РЖД заинтересована также в строительстве железных дорог в Бразилии, сказал Салтанов, отметив, что делегация российской монополии выезжает в Бразилию, где "состоится обмен информацией по проектам, представляющим взаимный интерес".

Тендер на разработку технико-экономического обоснования /ТЭО/ строительства железнодорожных линий в города Анаполис и Гояния Национальное агентство по наземному транспорту Бразилии объявило в январе 2013 года. Интерес к разработке технической документации проявили шесть консорциумов бразильских, испанских, португальских и французских компаний. Стоимость строительства, по предварительным оценкам, составит около 390 млн долларов. Заинтересованность в реализации проекта уже проявили более 40 инфраструктурных корпораций.



Путин направил приветствие участникам международного железнодорожного бизнес-форума "стратегическое партнерство 1520" 30.05.13 / ИТАР-ТАСС /

Президент РФ Владимир Путин направил приветствие участникам и гостям VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Форум заслуженно приобрел статус одного из ключевых событий деловой жизни и неизменно вызывает интерес крупнейших железнодорожных, промышленных, строительных компаний, стратегических инвесторов из России и зарубежных стран", - отмечается в приветствии президента.

Путин подчеркнул, что в повестке форума "важные, востребованные вопросы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры, объединенной общими железнодорожными стандартами, превращением "пространства 1520" в ключевое звено евразийской транспортной системы".

В приветствии глава государства обратил внимание участников форума на необходимость "внедрения современных логистических и управленческих схем, масштабное использование передовых технологий, укрепление государственно-частного партнерства и привлечение инвестиций в перспективные программы".

Международный форум "Стратегическое партнерство 1520" проходит в Сочи. Деловую часть специализированной международной площадки для обсуждения железнодорожной проблематики в этом году посвятят вопросам развития бизнес-модели национального перевозчика и формирования организационной модели рынка железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, машиностроения и транспортного дизайна, перспективам создания транспортно-пересадочных узлов, укрепления кадрового потенциала.

"Стратегическое партнерство 1520" призвано содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве колеи 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.



Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок обсудят в сочи участники международного форума

30.05.13 / ИТАР-ТАСС /

Международный форум "Стратегическое партнерство 1520" начинает сегодня свою работу в Сочи. В минувшую среду его участники получили возможность первыми проехать на электропоезде "Ласточка" по строящейся совмещенной автомобильно-железнодорожной магистрали из Адлера к месту проведения мероприятия - горному курорту Красная Поляна, сообщили ИТАР-ТАСС в оргкомитете форума.

Деловую часть специализированной международной площадки для обсуждения железнодорожной проблематики в этом году посвятят вопросам развития бизнес-модели национального перевозчика и формирования организационной модели рынка железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, машиностроения и транспортного дизайна, перспективам создания транспортно-пересадочных узлов, укрепления кадрового потенциала.

"Значительное внимание планируется уделить перспективам развития отрасли на основе сетевого контракта и долгосрочных тарифов на перевозку грузов. Специальным гостем форума станет один из ведущих экспертов в области международных отношений, американский политолог Фрэнсис Фукуяма. Представитель мировой академической элиты выступит с докладом о современном мироустройстве и глобальных вызовах", - отметили организаторы.

Откроет слет железнодорожников из разных стран мира пленарная дискуссия на тему: "Будущее национального перевозчика в Евразии: "за" и "против" вертикальной интеграции". Тон диалогу задаст президент компании "РЖД" Владимир Якунин, который предложит найти ответ на вопрос: "возможен ли единый рецепт реорганизации национального перевозчика?" Своим опытом поделятся представители Латвийских и Казахских железных дорог.

"Стратегическое партнерство 1520" призвано содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве колеи 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.

Работа форума "Стратегическое партнерство 1520" продлится до 31 мая.



РЖД договорилась с "Трансмашхолдингом" и "Альстом" вместе разрабатывать новый грузовой локомотив

30.05.13 / ИТАР-ТАСС /

Компания "Российские железные дороги" договорилась с "Трансмашхолдингом" и французской компанией "Альстом" вместе разрабатывать новый магистральный локомотив.

Речь идет о грузовом электровозе двойного питания 2ЭС20 с асинхронными тяговыми двигателями, внедрение которых повысит производительность работы за счет сокращения времени пребывания поездов на станциях, где происходит смена тока, а также уменьшить затраты на содержание локомотивного парка. Планируется, что к сентябрю текущего года завершится разработка

конструкторской документации на электровоз, а в марте будущего года будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. "Первый электровоз 2ЭС20 планируется передать РЖД уже в декабре будущего года", - пояснил корр.ИТАР-ТАСС представитель компании.

Он отметил, что производство новых машин будет организовано на базе Новочеркасского электровозостроительного завода, входящего в состав "Трансмашхолдинга". Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории России.

Соглашение о разработке локомотива было подписано сегодня в рамках Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520". Свои подписи под документом поставили президент РЖД Владимир Якунин, президент ЗАО "Трансмашхолдинг" Андрей Бокарев и президент компании "Альстом Транспорт" Анри Пупар-Лафарж.

По словам Якунина, в соответствии с подписанным соглашением будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20.



Росимущество предложило зафиксировать дивидендную политику госкомпаний на три года

30.05.13 / ИТАР-ТАСС /

Росимущество предлагает зафиксировать дивидендную политику компаний с госучастием в капитале, сообщила глава Росимущества Ольга Дергунова в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

"Считаю, что уровень 25 проц, который мы определили, должен быть зафиксирован как нижняя граница в решениях советов директоров, и в дальнейшем сохраняться на определенный период. Нельзя каждый год менять дивидендную политику", - сказала она, добавив, что по данному вопросу сохраняется полемика с Минфином, предлагающим поднять уровень выплат до 35 проц.

По словам Дергуновой, дивидендная политика госкомпаний может быть зафиксирована на три года. "Если смотреть на жизненный цикл компании, то фиксация дивидендной политики дает возможность построить трехлетний план работы, оперировать доходами в целях развития".



Росимущество не будет публиковать полные версии "дорожных карт" приватизации

30.05.13 / ИТАР-ТАСС /

Росимущество не планирует публикацию полных версий "дорожных карт", подготовленных в рамках программы приватизации. Об этом на форуме "Стратегическое партнерство 1520" заявила глава ведомства Ольга Дергунова.

"Мы не уверены, что будем публиковать полностью все "дорожные карты" по приватизации, - сказала Дергунова. - Они очень связаны с коммерческими планами компаний, которые работают на конкурентном рынке. "Дорожная карта" - обширный документ, детально описывающий развитие бизнеса. Поэтому мы попросим компании сделать выдержки из "карт" с информацией, которая не затрагивает их коммерческие интересы. Этот документ не затронет бизнес компании и расскажет о плане приватизации, он будет опубликован".



Росимущество предложит РЖД провести конкурс по продаже акций "Аэроэкспресса"

30.05.13 / ИТАР-ТАСС /

Росимущество проведет переговоры с РЖД по вопросу организации конкурса по продаже акций "Аэроэкспресса". Метод конкурентных переговоров позволяет максимизировать стоимость, даже если

покупателем в итоге окажется существующий акционер, пояснила глава ведомства Ольга Дергунова в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

"Аэроэкспресс" работает в Москве, Сочи и Владивостоке, специализируясь на перевозке пассажиров в аэропорты и пригородном сообщении.

РЖД планируют продать 25 проц "Аэроэкспресса" совладельцам компании "Трансгрупп" Искандера Махмудова и Андрея Бокарева в течение двух месяцев.

Железнодорожной монополии принадлежат 50 проц акций "Аэроэкспресса", Махмудов владеет 17,5 проц бумаг, доля Бокарева - 7,5 проц, аффилированная с "Трансгрупп" компания "Дельта-транс-инвест" владеет еще 25 проц акций.



Лисин считает не подходящей ситуацию в экономике для IPO UCL Rail
30.05.13 / Интерфакс /

Бизнесмен Владимир Лисин считает не подходящей текущую экономическую ситуацию для публичного размещения акций UCL Rail, контролирующей крупнейшего в России вагонного оператора - ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК).

"Пока нет сроков (IPO компании - ИФ). Смотрите, какая плохая экономика: рынки все падают. Мне кажется, сегодня не та ситуация", - сказал он журналистам в кулуарах железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в четверг в Сочи.

При этом Лисин отметил, что размер пакета для размещения не определен, он зависит от желания инвесторов и ситуации на рынке.



Президент РЖД Владимир Якунин: "Кто громче всех кричит: "Держи вора"? - Вор"
03.06.13 / Интерфакс /

Деятельность ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) в коммерческой среде нередко подвергается жесткой критике.

Между тем, глава железнодорожной монополии Владимир Якунин считает большинство упреков безосновательными, полагая, что оппоненты сами преследуют лишь меркантильные цели, а концептуальных решений по стратегическим вопросам в отрасли не предлагают. О полемике РЖД с частными перевозчиками, перспективах создания объединенной транспортной компании РФ, Белоруссии и Казахстана, роли НПФ "Благосостояние" в отраслевых проектах корреспондент "Интерфакса" побеседовал с В.Якуниным в кулуарах прошедшего в Сочи ежегодного форума "Стратегическое партнерство 1520".

- Владимир Иванович, начало года было не очень хорошим с точки зрения погрузки и вообще с ситуацией в экономике, а РЖД - это барометр всей системы. Какие ваши ожидания: что может быть по итогам года, готовитесь ли вы к худшему сценарию?

- Да, действительно, в конце прошлого года произошло вполне объективное падение погрузки. Мы свое письмо в правительство о наших предположениях написали еще в ноябре, чтобы эти параметры учитывались при формировании бюджета РЖД.

Что произошло по факту? По первым двум месяцам у нас падение по отношению к прошлому году было аж 5% (сейчас, конечно, мы немножко поднялись: падение по итогам четырех месяцев было 3,6%). Но на этом фоне Минэкономразвития снизило прогнозные цифры роста нашей экономики с 3,6% до 2%. Наши расчеты показывают, что если дело так пойдет, падение может быть и больше. То есть, если экономика растет на 3,6%, то, соответственно, мы планируем, что у нас перевозки вырастут где-то на 2,4%. Если, скажем, прогноз будет в 1%, то дай Бог удержаться в параметрах 0,7-0,5%. А если

экономика упадет еще ниже, значит и мы выпадем еще ниже. Это исключительно объективная информация.

Пока у нас есть осторожный оптимизм. Почему? Потому что по маю мы "стабилизировались" с точки зрения погрузки. Она, конечно, по-прежнему ниже прошлого года, но, по крайней мере, сейчас мы видим, что планы по маю сможем выполнить.

- Получается, что по итогам года сокращения погрузки все-таки не избежать?

- Первоначально мы и так предполагали рост погрузки в пределах 0,5%-0,7%. Причем и был это уже достаточно пессимистический сценарий. Мы договорились с советом директоров, что окончательная корректировка плана будет не позже октября.

- То есть компании снова придется "ужиматься"?

- Раз тенденция падения наметилась, надо над этим вопросом думать. Мы сразу же создали комиссию по антикризисным мероприятиям в РЖД. Она разработала систему мер по сокращению расходов, причем объем этих сокращений изменялся вместе с прогнозами Минэкономразвития. Первоначально мы должны были сократить расходы на 25 млрд рублей, потом - на 50 млрд рублей. Сейчас речь вообще идет о том, что нам нужно сокращать расходы на астрономическую сумму - 100 млрд рублей. И это требует "резать по живому".

Принципиально мы договорились с правительством, что инвестиционную программу "резать" не будем, потому что она является определенным драйвером для экономики. Но сокращение издержек будет касаться многих вещей - ремонта пути, инфраструктуры, фонда заработной платы. Мы уже сейчас вынуждены приводить численность сотрудников в соответствие с объемами производства. Хорошо, когда была естественная текучка, но сейчас я уже сообщил коллективу, что, если ситуация будет продолжать развиваться по такому сценарию, нам придется говорить о реальном сокращении. Я надеюсь, правда, что это будет неполная занятость. То есть, мы рассматриваем ситуацию не как катастрофическую, она воспринимается нами как критическая с точки зрения адекватных управленческих мер для сбалансированности бюджета РЖД. Частично это достигается повышением эффективности, ростом производительности труда. Но его часть - это деньги, которые мы должны сэкономить.

Пока те меры, которые мы принимаем, адекватны ситуации на рынке. Но если произойдет глобальное экономическое ухудшение, замедлится рост экономики России, то тогда нам придется думать о дополнительных мероприятиях.

- На прошедшем в Сочи железнодорожном форуме вы довольно много говорили о новой бизнес-модели РЖД. Она вам видится так, как это было изначально запланировано в реформе - как инфраструктурная компания в чистом виде - или вы будете предлагать концепцию с логистической "надстройкой"?

- Никогда и ни в каких моделях реформирования РЖД не рассматривались в конечном итоге как чисто инфраструктурная компания. И мы тоже так не рассматриваем. С учетом продажи части активов и выхода из некоторых видов деятельности у нас резко сократилась доходная база - на 30%. При этом задачи, которые стоят перед нами, остались, - обеспечить безопасность движения, "расшивку" "узких" мест, пропуск грузов в полном объеме. А за счет чего это делать? Да, нам правильно в правительстве говорят - на нас не рассчитывай, повышай свою эффективность. Но есть же предел повышения этой эффективности. У нас и так рост заработной платы строго привязан к росту производительности труда и всегда ниже ее.

В этих условиях мы, естественно, ищем новые подходы клиенту. Здесь берем в пример Deutsche Bahn, доходы которой меньше чем на 50% зависят от перевозки грузов. Все остальное - это дополнительные услуги и логистика. Поэтому приобретение французского оператора GEFCO, например, для нас является краеугольным камнем в формировании новой стратегии компании, которая будет как владельцем инфраструктуры и локомотивов, так и предоставляющей логистические услуги. Другими словами, мы за счет этого просто-напросто рассчитываем повысить свои доходы. Кроме того, мы

предполагаем, что сможем повысить доходную базу за счет строительства железных дорог в других странах - Сербии, Индонезии, Вьетнаме и других странах.

- То есть речь не идет о том, что РЖД по-прежнему хочет быть конкурентом независимым участников рынка в либерализуемых сегментах? Компания просто намерена создавать новое качество услуг, не конкурируя с теми, кого "породили"?

- Снявши голову, по волосам не плачут. Я, например, считаю, что решение о выделении вагонов из РЖД не было оптимальным. Потому что из-за этого мы сегодня наблюдаем падение эффективности перевозок, эффективности РЖД. Сегодня мы не устанавливаем тарифы, мы не определяем, какие вагоны хорошие, какие плохие - для этого есть лицензионные и сертификационные органы. Мы предоставляем комплексную услугу по перевозке. То есть проблема заключается не в том, что РЖД у кого-то из "частников" отбирает кусок черного хлеба. Все происходит ровно наоборот.

Формирование рынка перевозок сопровождалось перераспределением доходов компаний, принадлежащих государству в пользу частных операторов. Это факт. Помните пословицу? "Кто громче всех кричит: "Держи вора!" - Вор". То же самое и здесь: кто громче всех кричит: "Караул! Нарушают конкуренцию!"? Те, кто на самом деле в этой конкуренции не заинтересован. А заинтересован в максимизации своих доходов. Мечта любого предпринимателя - хотя бы на короткий период стать монополистом или олигополистом. Я считаю, что это надо искоренять в общественном сознании. Сегодня опасность для конкуренции представляют не РЖД, зарегулированные до последней степени. Сегодня опасность для конкуренции составляет неблагоприятная деятельность конкретных предпринимателей, гонящихся за доходами. В этом проблема и она не только России, она существует во всем мире.

- И все-таки, возвращаясь к вопросу о модели: новая стратегия РЖД - создавать дополнительную стоимость, оставаясь в инфраструктурной компании?

- Создавать ту самую вертикально интегрированную компанию, в которую включается инфраструктура, тяга и логистическая деятельность. Инфраструктура включает в себя систему управления, безопасности и все, что необходимо для этого. Тяга - это то, без чего невозможен перевозчик. И с учетом масштабов нашей страны, а также потребности в регулировании, подготовки специалистов, контроля даже за состоянием их здоровья, мы строго стоим на позиции, что тягу ни в коем случае нельзя делать частной.

- Вообще никакую? Даже на каких-то отдельных маршрутах?

- А что означает - на отдельных маршрутах? Ведь они не возьмут убыточные. Они же будут требовать только экономически эффективные маршруты. А это значит - и дальше сокращать доходную базу РЖД. Во имя чего? Чтобы очередной "частник" повысил маржинальность своей деятельности?

- Продолжая тему инвестиций и финансирования: наконец, правительство приняло решение о выпуске облигаций для развития инфраструктуры. Заявлен общий объем 300 млрд рублей, 100 млрд рублей - в 2013 году. Это принципиально новый инструмент, но решит ли он все проблемы с инфраструктурой?

- Когда мы говорили об "инфраструктурных" облигациях, вообще-то, мы имели в виду облигации, выпускаемые государством. Первоначальная идея заключалась в этом. Но, в конце концов, правительство сказала, что согласно, если это будут все-таки бумаги РЖД, и на пенсионные деньги будут выкуплены с условием "инфляция + 1%". При этом была принята поправка в закон, что ВЭБ сможет приобретать до 70% выпуска бумаг (раньше было ограничение в 30%). Эти условия могут быть реализованы только в окупаемых проектах в пределах 10-12 лет.

Есть, вообще, направления, проекты на которых могут быть окупаемыми, с гарантированной грузовой базой и дорогим грузом, скажем, в районе Сургута. Правительство говорит: идите, занимайте деньги, стройте и окупайте.

Общее же развитие ж/д сети должно определяться внутренней и внешней политикой государства. Например, решили, что нужно реализовать проекты к Олимпиаде в Сочи - выделили на это деньги.

Точно так же государство должно определять, как осваивать территорию Сибири и Дальнего Востока. В итоге правительство дает 260 млрд рублей на 5 лет, чтобы снять инфраструктурные ограничения. Это невозвратные деньги. В целом вот такая парадигма. В каждом из случаев мы уже представили в правительство разбивку по схеме финансирования проектов.

- Смежная тема - создание "Объединенной транспортно логистической компании" России, Белоруссии и Казахстана. Судя по всему, правительство все-таки согласилось с ее формированием на базе ОАО "Трансконтейнер", как и предлагали РЖД. Но ведь есть миноритарные акционеры оператора, которые...

- Хотели бы купить по "дешевке"?...

- ... Хотели бы купить контрольный пакет акций и выступали против этой идеи. Планирует ли РЖД со сменой концепции выкупить доли этих миноритариев или предложить долю в ОТЛК? Я, в частности, говорю о "Сумме".

- Я не вижу никакой необходимости в этом, потому что доходы "Трансконтейнера" от передачи его контрольного пакета акций в ОТЛК будет только возрастать. Если "Сумма" или любой другой акционер захочет кому-то продать свой пакет в операторе- вперед. Пожалуйста.

- И никаких офферт не будет по этим бумагам?

- Не вижу необходимости в этом.

Я вообще по ОТЛК хочу сказать, что пока здесь больше шума, чем дела. Это сложный проект с точки зрения интеграции на едином экономическом пространстве. Например, одним из участников проекта является Белоруссия, а у нее сегодня нет закона о приватизации. Возникает проблема: как взять государственное имущество и отдать в частную компанию? То есть, если Белоруссия принимает политическое решение продолжать этот проект, то ими должны быть сделаны определенные законодательные шаги. Хотя есть и другой вариант, о котором говорил Владимир Владимирович (Путин, президент РФ - ИФ). Если участник СП не считает возможным достигнуть паритета, значит, вносит столько, сколько вносит и получает соответствующую долю.

То есть политическая идея равенства в проекте заключается не в уравниловке, а в привлекательности для всех участников. Но, чтобы достигнуть этого паритета, нужно и соответствующее имущество, либо деньги. Если нет, то паритета не будет, но схема останется эффективно работающей с точки зрения всех участников. В том числе и для развития потенциала Белоруссии в этой сфере. Я, например, помню, когда первый раз приехал в Брест, там даже кошки по контейнерному двору не бегали. Там ничего не было. Развитие же наших отношений, развитие общей логистики позволило наполнить, в том числе и белорусские контейнерные дворы. Это наше совместное сотрудничество с ними. Поэтому, если они в этом не будут участвовать, то эти потоки пойдут по тому направлению, которое будет наиболее экономически целесообразным направлением.

- Многие называют решение по ОТЛК скорее политическим, чем экономическим...

- ...Это неправильно. Политику оставим главам государств и правительствам. Когда я говорю, что это первый интеграционный проект на пространстве единого экономического пространства, я, просто-напросто, повторяю слова политиков. Но как президент РЖД я рассматриваю этот проект исключительно с экономической точки зрения. В стратегическом плане идея ОТЛК прекрасно вписывается в концепцию нового транспортного коридора от Китая и стран тихоокеанского региона через Транссиб, через Казахстан в Европу. Если мы ее реализуем, это будет супервыгодный проект.

- Уже есть представление, какой может быть экономический эффект?

- Сегодня объем внешней торговли азиатского региона с Европой превышает \$1 трлн. Если мы берем 5% этого объема - это \$50 млрд. Возьмем среднюю транспортную составляющую по доставке таких грузов, примерно 10%. \$5 млрд чистоганом получить на 3 компании, мне кажется, будет очень

существенным заработком. Причем, это я просто делаю умозрительную калькуляцию. Вот этими вопросами и надо заниматься.

- В "Трансконтейнере", кстати, да и в других отраслевых проектах участвует пенсионный фонд РЖД - "Благосостояние", где вы являетесь главой совета...

- ...Сразу расставляю точки над "i": неправильно понимать, что "Благосостояние" контролируется РЖД. Это обычный пенсионный фонд. Мое присутствие там в качестве главы совета - это, скорее, психологическое явление, поскольку железнодорожники считают, что раз там президент РЖД, то все проекты НПФ находится в поле его зрения, с доверием к этому относятся. В интересах развития пенсионной системы, я, как и другие члены совета, делаем все, чтобы не допустить никаких рискованных решений, которые в определенных условиях могли бы нанести ущерб сбережениям фонда. Это единственная наша функция. Все остальное в руках исполнительной дирекции. Под всем остальным я имею в виду и управление резервами фонда через соответствующие компании в соответствии с действующим законодательством. Если вы меня спросите, какие там есть управляющие компании, я вам сходу, ну, может, одну-две назову. Я специально дистанцируюсь от этого. Не потому, что мне не интересно, а потому что, раз это не находится в параметре моей финансовой ответственности, то было бы неправильно, если бы я вмешивался в дела самостоятельной организации.

- Ну, как бы то ни было, вопрос, я думаю, будет по адресу: "Благосостояние" активно участвует в различных отраслевых проектах, недавно, например, заявило о готовности софинансировать строительство БАМа и участвовать в поддержке порта "Ванино", который приобрел "Мечел". В чем смысл этих инвестиций?

- Ситуация следующая: с момента запуска Эльгинского месторождения угля в Якутии участок железной дороги до порта с точки зрения объемов перевозки станет коммерчески окупаемым на горизонте 15 лет. А задача фонда - надежно разместить свои деньги, чтобы у них была пусть и минимальная, но надежная рентабельность, чтобы они не съедались инфляцией. Здесь и сосредоточен интерес "Благосостояния". То же самое касается "Ванино". Совершенно очевидно, что теперь собственник месторождения и порта сделает все, для того, чтобы вся схема работала для него эффективно в рамках единой транспортной цепочки. Это вполне разумная инвестиция фонда с понятной эффективностью, поскольку она защищена интересами собственника и грузоотправителя. Это осознанное решение руководства фонда, и оно несет за него ответственность, в том числе перед советом.

- Кстати, по поводу развития ж/д подходов к портам: еще будучи министром транспорта, Игорь Левитин предлагал передать портовикам припортовые железнодорожные станции, но идея не была реализована. Как вы смотрите на это?

- Слава Богу, что эта идея не была реализована, потому что она совершенно неправильная с точки зрения взаимодействия портов и припортовых станций.

- Есть еще подобные инфраструктурные проекты, в которых участвует фонд?

- Если будут приняты решения по схеме организации высокоскоростного движения, эти проекты станут такими же привлекательными. 30%, как предполагается, в них придется на долю частных инвестиций. Это и приобретение подвижного состава, и обустройство станций и прочее. Если судить по эффективности "Сапсана", то это весьма привлекательное вложение. Вот в этой части и могут участвовать деньги фонда. В то время как, скажем, отдача вложений в такую инфраструктуру появится лет через 20-30, но это уже слишком длительный период времени.

- Еще один небольшой вопрос о регуляторных изменениях, произошедших в отрасли в этом году. РЖД получили право самостоятельно варьировать тарифы в рамках тарифного коридора, устанавливаемого Федеральной службой по тарифам РФ. Первые преференции в рамках этих полномочий уже были приняты. Например, НЛМК получил скидку на ряде своих маршрутов. После этого в частных беседах другие металлурги начали жаловаться, что они тоже хотели бы этих преференций. То есть, одни их получают, а другие - нет, и возникает вопрос: кому дают скидки?

- Мы давно уже, с начала моей работы, предлагали, например, угольщикам такую формулу тарифа, которая учитывает прогнозы мировой конъюнктуры рынка. Условно говоря, повышаем тариф на 10%, исходя из предполагаемого роста цены угля. То есть формула расчета тарифа для угля должна учитывать эту маржу. Не обязательно, чтобы она тоже в два раза возросла, но связь должна быть. И наоборот: упали цены на уголь, значит, и тариф для перевозки должен быть сокращен.

Что происходит сегодня? Если говорить об основных грузах за исключением угля, везде транспортная составляющая в цене товара падает, а в цене высокодоходных товаров, таких как нефтепродукты и сама нефть, в отличие от угля, вообще составляет мизерную сумму (у угля она достигает 43%). То же самое - с металлургами. Вы когда-нибудь видели металлурга, который не фигурирует в списке Forbes? Назовите мне хоть одно имя.

- Есть неудачники, но их мало, это правда.

- Я не знаю таких неудачников, если честно. О чем тогда разговор? Они видят, что конъюнктура рынка падает, а признать этого не хотят. Они даже нам не дают достоверной информации о снижении объема своего производства. А за глаза говорят, что, дескать, тариф несправедливый, давайте снижать. Некоторые договорились до того, что вообще предлагают заморозить тарифы естественных монополий. Давайте заморозим! Но только с условием, что цена на вашу продукцию, которую мы покупаем - рельсы, метизы - тоже замораживается. Попробуйте предложить им это.

Дальше: "этому дала, этому не дала". Нет такого! Как мы варьируем тариф? Ко мне приходят производители и говорят: "Владимир Иванович, я готов перевести на железную дорогу 5 млн тонн грузов, но раз я вам приношу дополнительные доходы, будьте добры относительно стандартного тарифа дайте мне скидку". И вот мы посчитали: на этих 5 млн у нас такой-то чистый доход, что позволяет нам сократить тариф, условно говоря, на 1%. В этом случае мы остаемся в рентабельности, получаем дополнительные доходы, а заявитель - имеет рост своей рентабельности за счет снижения транспортной составляющей в цене товара. Все довольны.

Поэтому если начинают кричать, что мы тоже хотим скидок, я могу сказать только одно: давайте дополнительные грузы. Это классическая объемная скидка.

- Кстати, а насколько сейчас велика вероятность перехода на тарифы, связанные с мировыми ценами на какую-то продукцию?

- Никогда крупные олигархические производители на это не пойдут, потому что тогда все докопаются до их супермаржи.

- Тем не менее, вы готовы сейчас предложить такое?

- Мы изначально это предложили, и я готов с любым вести переговоры с чиновниками на эту тему.

- На сочинском форуме была очень бурная сессия по поводу определения долгосрочного тарифа. У меня создалось такое ощущение, что даже внутри государства еще нет четкой позиции, как это сделать. Каковы ваши ощущения в этом вопросе?

- Долгосрочная тарифная политика нужна. Потому что, если не будет четкого ориентира, какой у нас будет тариф хотя бы на протяжении пяти лет, я как менеджер РЖД всю голову сломаю, как сделать эффективной свою работу. Иначе я не пойму, на что мне тратить те деньги, которые формируют мою доходную базу: на развитие погрузочных ресурсов, на пропускные способности, на локомотивы. Причем бизнес эти вопросы совершенно не интересуют: ты сам думай об этом, а все "частники" будут думать, на чем вам выгоднее возить и куда. К тому же и сами инвесторы при долгосрочном регулировании будут понимать, во что нужно вкладывать с учетом того тарифа, который определит правительство для развития железной дороги. Пока же у нас финансовый план только формально делается на 3 года, да еще и перекраивается, то есть, по сути, мы имеем только одно годовое планирование. О чем тут можно говорить?

- Как вы считаете, возможен переход на RAB и долгосрочное тарифообразование в 2014 г., как это заявлялось ранее?

- Едва ли я могу ответить однозначно на этот вопрос. Это, скорее, вопрос государственного управления, чем корпоративного.

- Вы сказали, что в перспективной модели бизнеса доходы частично формируются иностранными проектами. Но, насколько мы знаем, не все такие проекты бывают удачны. Как у РЖД дела в Ливии? Возможно ли спасти те средства, которые были вложены?

- У нас ситуация по Ливии, как в больнице говорят, стабильно тяжелая. Мы начали форматировать наши взаимоотношения с местными властями, обмениваемся корреспонденцией, проводим рабочие встречи, пытаемся определить, что делать дальше. Если ливийское правительство заинтересовано в дальнейшем развитии железнодорожного контракта, то мы должны посчитать ущерб, который получили РЖД, и согласиться с этим ущербом, чтобы он был компенсирован в рамках нового контракта на продолжение строительства. Это был бы, наверное, наилучший вариант. Хотя мы можем принять решение, что ничего строить не будем. Условно говоря, стране сейчас не до этого, нужно верблюдов разводить. С точки зрения бизнеса это тоже допустимый вариант. Только тогда мы должны договориться, как и в каком объеме нам будет компенсирован аванс, который был потрачен на вполне конкретную работу.

- Я так понимаю, что они еще не признали это как свой долг?

- Нет, признается, что была война, признается, что там были разрушения. Сейчас предлагается, что независимый оценщик оценит тот ущерб, который есть. Но я считаю, что это шаги в правильном направлении.

РИА НОВОСТИ

"УВЗ-логистика" планирует взять в лизинг 7,5 тыс вагонов УВЗ у "Сбербанк-лизинга"

30.05.13 / РИА-Новости /

"УВЗ-логистика" ("дочка" НПК "Уралвагонзавод") планирует взять в лизинг 7,5 тысячи вагонов производства "Уралвагонзавода" у "Сбербанк-лизинга" стоимостью более 15 миллиардов рублей, сообщил источник, знакомый с планами сторон.

По его словам, соответствующие документы планируется подписать в пятницу в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520".

Собеседник добавил, что речь идет о 3,5 тысяч цистерн и 4 тысяч полувагонов. Сделка предполагает срок до 10 лет, в итоге оператор получит эти вагоны в собственность.

НПК "Уралвагонзавод" - предприятие танкового машиностроения и крупнейший в России разработчик и изготовитель различных типов грузовых вагонов, полувагонов.

РИА НОВОСТИ

НЛМК урегулировал конфликт на сталелитейном предприятии в Бельгии

30.05.13 / РИА-Новости /

Группа НЛМК урегулировала конфликт на сталелитейном заводе La Louviere в Бельгии, сообщил журналистам владелец НЛМК Владимир Лисин.

"Мы урегулировали все. Я думаю, что мы договорились с профсоюзами вполне нормально", - сказал Лисин в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

В октябре 2012 года НЛМК и швейцарская Dufargo объявили профсоюзам о своем намерении сократить половину рабочих мест на сталелитейном заводе La Louviere. По информации ряда СМИ, согласно

планам обеих компаний по снижению производственных расходов, могут быть уволены более 600 сотрудников завода.

В конце марта менеджмент НЛМК и профсоюзы одобрили план реорганизации бельгийского завода, по которому решено вложить 60 миллионов евро в развитие предприятия и сохранить 536 рабочих мест из нынешних 900.

Активы предприятия La Louviere были разделены сторонами в середине 2011 года в рамках сделки по выкупу НЛМК 50%-ной доли в совместном с Duferco предприятии - Steel Invest and Finance.

НЛМК консолидировал все прокатные активы SIF, а Duferco был передан ряд неключевых активов, включая сортопрокатный стан мощностью 300 тысяч тонн в год и сталеплавильные активы в Бельгии мощностью 3 миллиона тонн в год.

РИА НОВОСТИ

Соглашение о создании ОТЛК может быть подписано на ПМЭФ-2013

30.05.13 / РИА-Новости /

Соглашение о создании Объединенной транспортно-логистической компании стран ТС (ОТЛК) планируется подписать на Петербургском международном экономическом форуме в июне этого года, заявил президент Казахстанских железных дорог ("Казахстан Темир Жолы") Аскар Мамин.

"Планируем на ПМЭФ подписать соответствующее соглашение", - сказал он на сессии в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520".

В апреле глава РЖД Владимир Якунин заявил, что власти РФ поддержали создание ОТЛК с внесением 50% акций "Трансконтейнера", принадлежащих РЖД. При этом в среду министр транспорта РФ Максим Соколов не ответил прямо на вопрос, будет ли внесен пакет акций "Трансконтейнера" в ОТЛК, отметив, что логика в этом есть, так как создание такой компании усилит позиции РЖД как логистического оператора, особенно после того, как правительство разрешило госмонополии купить компанию GEFCO.

"Во-первых, надо сказать, что это совместное наше с вами решение и партнерами из Белоруссии, мы видим большую перспективу в развитии контейнерных перевозок, а именно - в направлении Европа-Азия, и если мы решим задачу формирования единой тарифной политики, единой целостной системы обеспечения контейнерных перевозок, то это будет наша с вами победа, мы имеем огромные резервы с точки зрения увеличения объема транзитных перевозок", - сказал Мамин, отвечая на вопрос Якунина, почему компания поддержала создание ОТЛК.

РЖД в 2012 году заявили о планах создания единого логистического оператора на паритетных условиях с Казахстаном и Белоруссией, стоимость которого может составить более 2 миллиардов долларов. Основой для компании была предложена "РЖД Логистика" (100%-ная "дочка" РЖД). РЖД со своей стороны предложили внести в уставный капитал ОТЛК 50% акций ОАО "Трансконтейнера". Предполагается, что Казахстанские железные дороги внесут в СП акции ряда своих "дочек", в том числе АО "Казтранссервис" и АО "Кедентранссервис", Белорусские железные дороги - терминалы в Бресте и активы "Белинтертранса".

РИА НОВОСТИ

UCL Rail не спешит с IPO из-за плохой ситуации на рынке – Лисин

30.05.13 / РИА-Новости /

UCL Rail, железнодорожный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, не спешит с первичным публичным размещением акций из-за негативной ситуации на рынке, сообщил журналистам владелец холдинга UCL Владимир Лисин в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

В конце апреля гендиректор Первой грузовой компании (входит в UCL Rail) Олег Букин говорил, что UCL Rail сохраняет планы подготовиться к IPO ко второму полугодю 2013 года.

"Пока нет сроков. Смотрите, какая плохая экономика, рынки все падают. Мне кажется, сегодня не та ситуация", - сказал Лисин в четверг.

По его словам, пока не решено, какой именно пакет планируется разместить, - это зависит от желания инвесторов и рынка.

В UCL Rail входят Первая грузовая компания, Независимая транспортная компания, "НТК-Вагон", вагоноремонтное депо "Грязи". UCL Rail владеет парком более чем в 218 тысяч грузовых вагонов, в том числе около 100 тысяч полувагонов и около 70 тысяч цистерн.

РИА НОВОСТИ

РЖД на первом этапе будет иметь приоритет в ОТЛК – источник

30.05.13 / РИА-Новости /

РЖД на первом этапе внесут в Объединенную транспортно-логистическую компанию стран ТС 50% "Трансконтейнера", Казахстан и Белоруссия - небольшой денежный взнос, сообщил журналистам источник, знакомый с ходом создания компании.

"Чтобы не тормозить создание ОТЛК на первом этапе "Трансконтейнер" передается, белорусы и казахи внесут деньги, потом начинается оценка всех активов, передаваемых в ОТЛК, чтобы определить долю в объединенной компании среди участников", - сказал источник в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

Таким образом, РЖД на первом этапе создания единой компании будет иметь приоритет в уставном капитале. Для выравнивания долей партнеров есть несколько вариантов, сказал источник.

"Либо они (Казахстан и Белоруссия - ред.) деньгами докупают, либо через дивидендную политику, но через дивидендную политику очень долго получается", - добавил собеседник, отметив при этом, что Казахстан однозначно хочет в итоге получить равные доли в ОТЛК.

Источник также сообщил, что планируемая сделка по продаже "Трансконтейнером" 17% акций "Кедентранссервиса" Казахстанским железным дорогам остается в силе и может состояться уже в текущем году.

РЖД в 2012 году заявили о планах создания в рамках ТС единого логистического оператора на паритетных условиях с Казахстаном и Белоруссией, стоимость которого может составить более 2 миллиардов долларов. Основой для компании была предложена "РЖД Логистика" (100%-ная "дочка" РЖД). РЖД со своей стороны предложили внести в уставный капитал ОТЛК 50% "Трансконтейнера". Предполагается, что Казахстан внесет в СП акции ряда своих "дочек", в том числе АО "Казтранссервис" и АО "Кедентранссервис", Белоруссия - терминалы в Бресте и активы "Белинтертранса".

Глава РЖД Владимир Якунин отмечал, что создание ОТЛК поддерживают железные дороги стран ТС, администрация президента РФ, и решение о создании будет приниматься на уровне правительства. По его словам, схема, которая была изначально предложена - равное участие - согласована.

РИА НОВОСТИ

Железнодорожники обсудят в Сочи перспективы развития перевозок на евразийском континенте

30.05.13 / РИА-Новости /

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520", в рамках которого представители крупнейших компаний железнодорожного сектора обсудят актуальные проблемы и перспективы развития рынка перевозок на евразийском континенте, стартует в четверг в Сочи.

Форум проходит ежегодно и в этом году станет восьмым. Ключевое внимание планируется уделить вопросам развития бизнес-модели национального перевозчика и формированию организационной

модели железнодорожного рынка. В повестку дня также включена проблематика грузовых и пассажирских перевозок, транспортного дизайна, машиностроения, транспортно-пересадочных узлов, укрепления кадрового потенциала. Кроме того, будут рассмотрены перспективы развития отрасли на основе сетевого контракта и долгосрочных тарифов на перевозку грузов.

В рамках мероприятия запланировано более 20 различных дискуссионных и интерактивных форматов с участием руководства РЖД, представителей исполнительной и законодательной власти, компаний-операторов подвижного состава, предприятий транспортного машиностроения, экспедиторов, а также глав зарубежных железнодорожных администраций.

"Отличительной особенностью форума является наличие независимой оценки итогов мероприятия со стороны неофициального совета директоров из числа авторитетных экспертов, не имеющих прямых интересов в сфере железнодорожного транспорта", - отмечается в сообщении РЖД.

Помимо дискуссий, на форуме ежегодно подписывается ряд соглашений.

РИА НОВОСТИ

РЖД, TMX и Alstom создадут новый электровоз

30.05.13 / РИА-Новости /

ОАО "РЖД", ЗАО "Трансмашхолдинг" и компания Alstom создадут новый магистральный грузовой электровоз двойного питания 2ЭС20 с асинхронными тяговыми двигателями, соответствующее соглашение подписано в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

В соответствии с соглашением, будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20. Планируется, что к сентябрю 2013 года завершится разработка конструкторской документации на электровоз, а в марте 2014 года будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. Первый электровоз 2ЭС20 планируется передать ОАО "РЖД" уже в декабре 2014 года.

Производство локомотивов будет организовано на базе Новочеркасского электровагоностроительного завода (входит в состав "Трансмашхолдинга"). Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории России.

Двухсистемный грузовой электровоз - это современная и новая для отечественной промышленности техника. Внедрение электровозов 2ЭС20 способно существенно повысить производительность работы железнодорожного транспорта за счет сокращения времени пребывания поездов на станциях, где происходит смена рода тока, уменьшить затраты на содержание парка и смену локомотивов.

РИА НОВОСТИ

Соотношение долга к EBITDA у "ТрансТелеКома" составляет 2,6 при лимите в 3 - глава компании

30.05.13 / РИА-Новости /

По просьбе компании исправляется заголовок, первый и второй абзац (правильно писать EBITDA, не OIBDA).

СОЧИ, 31 мая - Прайм. Компания "ТрансТелеКом" (ТТК, 100%-ная "дочка" ОАО "РЖД"), один из крупнейших операторов связи в России, имеет комфортный долг к EBITDA 2,6 при лимите 3, сообщил журналистам президента компании Артем Кудрявцев.

"У нас сейчас соотношение долга с EBITDA 2,6. У нас лимит, который установлен - 3", - сказал топ-менеджер в кулуарах форума "Стратегическое партнерств 1520".

При этом он отметил, что банки, которые кредитуют ТТК, готовы видеть этот лимит до четырех. "То, как компания развивается, позволяет нам держать низкую ставку заимствований", - добавил Кудрявцев.

Он напомнил, что инвестпрограмма компании на 2011-15 годы составляет 30 миллиардов рублей и финансируется на две трети за счет заемных средств.

РИА НОВОСТИ**ПГК рассчитывает как минимум сохранить 40%-ную долю в объеме перевозок "Роснефти"****30.05.13 / РИА-Новости /**

Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина после тендеров "Роснефти" рассчитывает, как минимум, сохранить свою долю в 40% в общем объеме перевозок нефтяной компании, сообщил журналистам генеральный директор ПГК Олег Букин.

Как писала в конце апреля газета "Коммерсант", дочерняя компания "Роснефти" "РН-транс" впервые может объявить тендеры на перевозку 40-50 миллионов нефти и нефтепродуктов в год с общей ценой контрактов более 13 миллиардов рублей. До сих пор компания заключала контракты с операторами напрямую.

"Мы является одним из основных операторов, с которым работает "Роснефть". Естественно, мы не планируем снижать свою долю в объеме перевозок "Роснефти". Хотим, как минимум, сохранить. Нам бы хотелось, чтобы те объемы, которые будут консолидированы с учетом ТНК-ВР - в них тоже будем участвовать", - сообщил Букин в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

Гендиректор ПГК добавил, что условия конкурса компании еще не известны.

Вместе с тем издание отмечало, что для недавно приобретенной "Роснефтью" ТНК-ВР проводить такие тендеры не планируется, у нее есть действующие соглашения с операторами.

РИА НОВОСТИ**Погрузка на сети РЖД в мае упала на 3,5%, в июне ожидается снижение на 4-4,3%****30.05.13 / РИА-Новости /**

Погрузка на сети РЖД в мае упала на 3,5% по сравнению с маем прошлого года, сообщила журналистам генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Елена Кунаева.

"У нас (в мае - ред.) к уровню прошлого года минус 3,5%.

Среднесуточная погрузка 3,4 миллиона тонн. Все как планировали", - сказала она в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

По ее словам, в июне падение погрузки может составить 4-4,3%. В минувшую субботу первый вице-президент компании Вадим Морозов говорил, что РЖД по итогам июня планирует добиться объема погрузки не ниже уровня аналогичного периода 2012 года.

РИА НОВОСТИ**Evraz рассматривает возможность поставки рельсов из России в США****30.05.13 / РИА-Новости /**

Evraz рассматривает возможность поставки в США рельсов, произведенных в России, сообщил журналистам глава дирекции по развитию бизнеса дивизиона "Железнодорожный прокат" Евгений Алексеенко.

Он напомнил, что компания имеет активы в Америке и занимает около 45% в рельсовом сегменте. "Там есть еще 55%, в которые можно влезть с российскими рельсами", - сказал Алексеенко в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520". По его словам, основную конкуренцию компании в США в рельсовом сегменте составляют японцы, китайцы и Arcelor с чешским заводом.

Он добавил, что минимальная партия для того, чтобы было целесообразно возить рельсы из России, должна составлять от 15 тысяч тонн. Отвечая на вопрос, не проще ли расширить мощности в Америке, Алексеенко пояснил, что там "есть лимит мощности".

Он сообщил, что компания еще не обсуждала с клиентами вопрос поставок рельсов из России. "Но мы понимаем, как мы это будем делать, потому что у нас есть большая доля рынка, мы знаем всех клиентов, понимаем, чего они хотят, какие хотят продукты", - сказал Алексеенко, добавив, что первая продукция для США может быть выпущена в первом квартале 2014 года.

РИА НОВОСТИ

Итальянская ЕСМ и РЖД создадут систему управления и движения поездов

30.05.13 / РИА-Новости /

ОАО "РЖД", ОАО "Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте" (НИИАС) и итальянская компания ЕСМ S.p.A. намерены сотрудничать в исследовании и создании открытых систем управления движением поездов.

Соответствующий меморандум о взаимопонимании подписан в Красной Поляне в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

Стороны намерены осуществлять научно-техническое сотрудничество в области исследования и создания опытных открытых систем управления движением поездов с последующим рассмотрением возможности их внедрения и тиражирования на территории РФ, стран СНГ, Балтии и иных государств, входящих в "пространство 1520".

Стороны договорились о выделении опытного полигона на сети РЖД для создания системы на базе интеграции микропроцессорной системы централизации производства ЕСМ S.p.A. и системы верхнего уровня управления ОАО "НИИАС".

НИИАС и ЕСМ намерены подготовить и подписать до 1 сентября договор на проведение исследования по созданию структуры и принципов построения системы - эту работу предполагается завершить до конца 2013 года.

РИА НОВОСТИ

Электропоезда "Ласточка" с 2014 года пустят по маршруту Нижний Новгород – Киров

30.05.13 / РИА-Новости /

Часть электропоездов "Ласточка" после Олимпиады в Сочи зимой 2014 года будут поставлены на маршрут от Нижнего Новгорода до Кирова, сообщил начальник департамента пассажирских сообщений РЖД Геннадий Верховых.

"После Олимпиады в следующем году (поставим) на этот маршрут", - сказал Верховых журналистам в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи.

Изначально поезда "Ласточка" были выбраны РЖД для перевозок пассажиров в Сочи во время Олимпиады. Заказ состоял из 54 составов: первые 38 выпускает завод Siemens в Германии, остальные начнут частично с 2013 года производить в России на СП Siemens и "Синары".

Позднее РЖД сообщили, что "Ласточки" будут эксплуатироваться и во время Универсиады в Казани в 2013 году. Однако первыми маршрутами, где начал курсировать поезд "Ласточка" в январе текущего года, стали Санкт-Петербург - Чудово - Новгород-на-Волхове, Санкт-Петербург - Чудово - Бологое. В апреле "Ласточки" были запущены по маршруту Москва - Нижний Новгород.

Поезд "Ласточка", разработанный немецким концерном Siemens на платформе Desiro, предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах РФ, оборудованных высокими и низкими платформами. Максимальная скорость эксплуатации электропоездов составит 160 км/ч.

Эксплуатация поезда возможна при температуре окружающей среды от плюс 40 до минус 40 градусов без особых ограничений с учетом условий морского климата. После 16 поездов "Ласточка", которые будут собраны в РФ, СП по заказу РЖД выпустит 1,2 тысячи вагонов.



ПГК интересны ж/д операторы со стабильной грузовой базой

31.05.13 / РИА-Новости /

ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК) рассматривает возможность приобретения железнодорожных операторов со стабильной грузовой базой, сообщил журналистам гендиректор компании Олег Букин.

"Мы не будем покупать операторов, у которых просто есть парк.

Мы рассматриваем варианты приобретения операторов, которые имеют стабильную грузовую базу", - сказал Букин в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

Называть конкретные компании, которые находятся в периметре интересов ПГК, Букин не стал. Он добавил, что обсуждение идет с различными участниками рынка. "С теми, которые дадут синергию для ПГК", - пояснил он.

ОАО "Первая грузовая компания" - крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. В собственности ПГК - около 190 тысяч единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. ПГК входит в UCL Rail - железнодорожный дивизион международной транспортной группы UCL Holding Владимира Лисина. В состав UCL Rail также входят НТК, ООО "НТК-Вагон", вагоноремонтное депо "Грязи" (совместное предприятие с РЖД). UCL Rail владеет парком более чем в 218 тысяч грузовых вагонов, в том числе около 100 тысяч полувагонов и около 70 тысяч цистерн.



НЛМК урегулировал конфликт на сталелитейном предприятии в Бельгии

31.05.13 / ИА Прайм /

Группа НЛМК урегулировала конфликт на сталелитейном заводе La Louviere в Бельгии, сообщил журналистам владелец НЛМК Владимир Лисин.

"Мы урегулировали все. Я думаю, что мы договорились с профсоюзами вполне нормально", - сказал Лисин в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

В октябре 2012 года НЛМК и швейцарская Duferco объявили профсоюзам о своем намерении сократить половину рабочих мест на сталелитейном заводе La Louviere. По информации ряда СМИ, согласно планам обеих компаний по снижению производственных расходов, могут быть уволены более 600 сотрудников завода.

В конце марта менеджмент НЛМК и профсоюзы одобрили план реорганизации бельгийского завода, по которому решено вложить 60 миллионов евро в развитие предприятия и сохранить 536 рабочих мест из нынешних 900.

Активы предприятия La Louviere были разделены сторонами в середине 2011 года в рамках сделки по выкупу НЛМК 50%-ной доли в совместном с Duferco предприятии - Steel Invest and Finance. НЛМК консолидировал все прокатные активы SIF, а Duferco был передан ряд неключевых активов, включая сортопрокатный стан мощностью 300 тысяч тонн в год и сталеплавильные активы в Бельгии мощностью 3 миллиона тонн в год.



ПГК к осени примет решение о размещении облигаций

31.05.13 / ИА Прайм /

ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК, входит в холдинг UCL Rail Владимира Лисина) планирует к осени принять решение о размещении облигаций, сообщил журналистам гендиректор компании Олег Букин.

"Это будет определено до конца июля-августа", - сказал гендиректор компании в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

Сам период размещения, по его словам, будет зависеть от ситуации на рынке и необходимости привлечения средств, которые планируется направить на погашение долга. При этом Букин отметил, что IPO UCL Rail и размещение облигаций не являются взаимоисключающими инструментами.

Букин в конце апреля говорил, что UCL Rail сохраняет планы подготовиться к IPO ко второму полугодю 2013 года. Лисин в четверг заявил, что UCL Rail не спешит с первичным публичным размещением акций из-за негативной ситуации на рынке.



РЖД вначале внесут в ОТЛК 50% "Трансконтейнера", Белоруссия и Казахстан – деньги

31.05.13 / ИА Прайм /

РЖД на первом этапе внесут в Объединенную транспортно-логистическую компанию (ОТЛК) стран ТС 50% "Трансконтейнера", Казахстан и Белоруссия - небольшой денежный взнос, сообщил журналистам источник, знакомый с ходом создания компании, в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

РЖД в 2012 году заявили о планах создания единого логистического оператора на паритетных условиях с Казахстаном и Белоруссией, стоимость которого может составить более 2 миллиардов долларов. Основой для компании была предложена "РЖД Логистика" (100-процентная "дочка" РЖД). РЖД, со своей стороны, предложили внести в уставный капитал ОТЛК 50% акций "Трансконтейнера". Предполагалось, что Казахстанские железные дороги внесут в СП акции ряда своих "дочек", в том числе АО "Казтранссервис" и АО "Кедентранссервис", Белорусские железные дороги - терминалы в Бресте и активы "Белинтертранса".

"Чтобы не тормозить создание ОТЛК, на первом этапе "Трансконтейнер" передается, белорусы и казахи внесут деньги, потом начинается оценка всех активов, передаваемых в ОТЛК, чтобы определить долю в объединенной компании среди участников", - сказал собеседник журналистов.

Президент РЖД Владимир Якунин ранее этой весной сообщал, что власти РФ поддержали внесение 50% "Трансконтейнера" в ОТЛК. Предполагается, что документы о создании компании будут подписаны в конце июня в рамках Петербургского международного экономического форума.

Таким образом, РЖД на первом этапе создания единой компании будут иметь приоритет в уставном капитале. Для выравнивания долей партнеров есть несколько вариантов, сказал источник. "Либо они (Казахстан и Белоруссия – ред.) деньгами закупают, либо через дивидендную политику, но через дивидендную политику очень долго получается", - отметил он. При этом, по его словам, что Казахстанские железные дороги однозначно хотят в итоге получить равные доли в ОТЛК.

Источник также сообщил, что планируемая сделка по продаже "Трансконтейнером" 17% акций "Кедентранссервиса" Казахстанским железным дорогам остается в силе и может состояться уже в текущем году.



Скоростные поезда "Ласточка" пойдут по маршруту Нижний Новгород - Киров.

31.05.13 / РБК /

После Олимпиады в Сочи в 2014г. часть скоростных поездов "Ласточка" будет направлена на маршрут Нижний Новгород - Киров. Об этом в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" сообщил журналистам начальник департамента пассажирских сообщений ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Геннадий Верховых.

Скоростной электропоезд "Ласточка" (Desiro RUS) был разработан немецкой компанией Siemens AG по заказу ОАО "РЖД". Электропоезд может развивать скорость до 160 км/ч. Стоимость одного состава "Ласточка" составляет 12,8 млн евро. Состав способен перевозить 463 пассажира.

Первая партия "Ласточек" была произведена на заводе Siemens в германском Крефельде. В январе 2013г. электропоезда этого типа начали курсировать по маршруту Петербург - Чудово - Великий Новгород.

В настоящее время пассажирская эксплуатация "Ласточек" ведется также в Нижнем Новгороде, Казани и Сочи.

В мае с.г. Siemens в партнерстве с группой "Синара" приступил к выполнению крупнейшего заказа РЖД на 1,2 тыс. вагонов для "Ласточек". В 2015-2020гг. в России будет произведено 240 составов этого поезда. Производимые в Свердловской области на заводе "Уральские локомотивы" электропоезда будут российскими на 80%, из-за рубежа будут ввозить пятую часть комплектующих.



Совет по техническому регулированию ТС могут создать в 2013 г.

31.05.13 / РБК /

Постоянно действующий совет по техническому регулированию Таможенного союза (Россия, Белоруссия, Казахстан) может быть создан в 2013г. Об этом сообщил на транспортном форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи Дмитрий Пумпянский, возглавляющий комитет по техническому регулированию РСПП.

"Думаю, что совет может быть создан уже в этом году, и представители железных дорог и транспортного машиностроения могут принять участие в его работе", - отметил он.

По его словам, в России и на территории Таможенного союза "созданы все организационные предпосылки для гармонизации технического законодательства, изучены лучшие зарубежные практики технического регулирования".

Д.Пумпянский напомнил, что в настоящее время действует межгосударственный технический комитет по стандартизации, а также национальный российский технический комитет. Эти структуры помогают привести в соответствие технические требования различных стран.

Железнодорожная отрасль, по его мнению, является лидером в области гармонизации технических норм и стандартов Евросоюза и России.

В качестве примера Д.Пумпянский привел производство электропоездов "Ласточка" (производится Siemens AG совместно с группой "Синара" на заводе "Уральские локомотивы") для ОАО "Российские железные дороги". "Для производства "Ласточки" необходима локализация в России порядка 150 компонентов. И это не просто лицензионная передача технической документации, но и огромная работа по гармонизации технических норм и стандартов", - сказал он.

Также эксперт добавил, что во многих случаях сегодняшние российские технические требования содержат более высокие нормативы, чем европейские, в частности из-за особых климатических

условий эксплуатации. При этом, по его словам, нередко устаревшие требования национальных стандартов являются барьером для сертификации и допуска на рынок новых видов техники.



**РЖД на первом этапе внесет в отлк 50% акций "Трансконтейнера",
Казахстан и Белоруссия - небольшой денежный взнос**

31.05.13 / РБК /

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) на первом этапе внесет в Объединенную транспортно-логистическую компанию (ОТЛК) 50% акций ОАО "ТрансКонтейнер", Казахстан и Белоруссия - небольшой денежный взнос. Об этом сообщил в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" источник, знакомый с планами создания компании. Чтобы не тормозить создание ОТЛК на первом этапе "ТрансКонтейнер" передается, Белоруссия и Казахстан внесут деньги, сказал он. После этого начинается оценка всех активов, передаваемых в ОТЛК, это позволит определить доли участников в создаваемой компании, указал источник.

Источник отметил, что из-за высокой стоимости вносимого российской стороной пакета доля РЖД на первом этапе будет больше. Говоря о том, как в перспективе будут выравниваться доли сторон, он пояснил, что либо Казахстан и Белоруссия деньгами докупят, либо это произойдет через дивидендную политику. "Но через дивидендную политику очень долго получается", - сказал он. При этом источник отметил, что Казахстан настаивает на выравнивании долей сторон в ОТЛК.

В апреле 2013г. сообщалось, что госорганы власти поддержали создание Объединенной транспортно-логистической компании с внесением в нее пакета акций ОАО "ТрансКонтейнер", принадлежащего РЖД.

В середине августа 2012г. правительство РФ поручило МЭР и Минтрансу рассмотреть обращение президента РЖД Владимира Якунина по вопросу создания единого логистического оператора России, Белоруссии и Казахстана. МЭР в целом идею с созданием объединенного оператора поддержал, но только без участия "ТрансКонтейнера". По мнению ведомства, единого логистического оператора Таможенного союза можно строить и на более скромной базе, тогда как продажа доли в "ТрансКонтейнере" может принести значительные средства бюджету.

В июне 2012г. И.Шувалов говорил, что госпакет "ТрансКонтейнера" (50% плюс 1 акция принадлежит Российским железным дорогам, единственным акционером которых является государство) может быть передан в единую логистическую компанию Таможенного союза. В свою очередь, глава ОАО "Российские железные дороги" В.Якунин также подтвердил, что при создании логической компании трех стран в качестве вноса российской стороны в нее будет внесен госпакет "ТрансКонтейнера". "Это тоже приватизация", - сказал он, отвечая на вопрос, не противоречит ли такое развитие событий озвученным ранее планам по приватизации "ТрансКонтейнера".

ОАО "ТрансКонтейнер" зарегистрировано в марте 2006г. на базе центра по перевозке грузов в контейнерах "ТрансКонтейнер" (филиал ОАО "Российские железные дороги", РЖД) с уставным капиталом 13,9 млрд руб. Компания располагает 46 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России. В собственности "ТрансКонтейнера" находится свыше 25 тыс. фитинговых платформ и более 60 тыс. крупнотоннажных контейнеров. ОАО "РЖД" принадлежит 50% плюс две акции ОАО "ТрансКонтейнер", группе FESCO - 23,7%, Европейскому банку реконструкции и развития - 9,25%, ЗАО "Управляющая компания "Трансфингрупп" - доверительное управление пенсионными резервами НПФ "Благосостояние" - 6,3%. Акции компании торгуются на Фондовой бирже ММВБ-РТС, депозитарные расписки на акции - на Лондонской фондовой бирже.



**РЖД, Трансмашхолдинг и Alstom подписали соглашение о разработке
магистрального грузового электровоза**

31.05.13 / РБК /

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), ЗАО "Трансмашхолдинг" и компания Alstom подписали соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания (2ЭС20) с асинхронными тяговыми двигателями. Соглашение подписано в рамках VIII международного бизнес-

форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи. Подписи под документом поставили президент РЖД Владимир Якунин, президент Трансмашхолдинга Андрей Бокарев, президент Alstom Анри Пупар-Лафарж.

В соответствии с документом будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20.

К сентябрю 2013г. планируется завершение разработки конструкторской документации на электровоз, а в марте 2014г. будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. Первый электровоз планируется передать РЖД в декабре 2014г.

Производство локомотивов будет организовано на базе Новочеркасского электровазостроительного завода (НЭВЗ, входит в состав Трансмашхолдинга). Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории РФ.

Также РЖД подписало меморандум о взаимопонимании по научно-техническому сотрудничеству в области исследования и создания открытых систем управления движением поездов с ОАО "ВНИИАС" и ECM S.p.A. (Италия). Стороны намерены осуществлять научно-техническое сотрудничество в области исследования и создания опытных открытых систем управления движением поездов с последующим рассмотрением возможности их внедрения и тиражирования на территории РФ, стран СНГ, Балтии и иных государств, входящих в "пространство 1520".

ОАО "Российские железные дороги" - национальная вертикально интегрированная железнодорожная компания, монополист на рынке грузовых и пассажирских перевозок в РФ. Входит в тройку крупнейших транспортных компаний мира. Управляет сетью железных дорог России протяженностью 85,2 тыс. км, то есть 99% всех магистралей страны. Доля РЖД в грузообороте транспортной системы России составляет около 42%, в пассажирообороте - около 33%. Чистая прибыль РЖД по российским стандартам бухгалтерского учета в 2012г. сократилась на 16,1% и составила 14,1 млрд руб., выручка выросла на 6% - до 1,37 трлн руб.

ЗАО "Трансмашхолдинг" объединяет предприятия транспортного машиностроения, выпускающие электровозы, тепловозы, пассажирские и грузовые вагоны, тепловозные и судовые дизели, вагоны метро, электро- и дизельные поезда, вагонное литье, компоненты и оборудование для железнодорожного подвижного состава. Чистая прибыль ТМХ по российским стандартам бухгалтерского учета за 2012г. составила 4,28 млрд руб. (рост на 12,5% к 2011г.), выручка - 67,98 млрд руб.

Alstom S.A. - мировой лидер в области производства и поставок оборудования для энергоинфраструктуры, а также транспортного машиностроения. Компания производит генераторы и турбины для гидро-, атомных и тепловых электростанций, поезда, а также строит автоматические линии метрополитена. Чистая прибыль Alstom в первом полугодии 2012-2013 финансового года (с 1 апреля по 30 сентября) по сравнению с аналогичным периодом предыдущего финансового года выросла на 11% - до 403 млн евро. Выручка увеличилась на 4% - до 9 млрд 748 млн евро.



НЛМК считает ситуацию на своем Бельгийском заводе NLMK Labescq урегулированной

31.05.13 / РБК /

Группа "Новолипецкий металлургический комбинат" (НЛМК) считает ситуацию на своем бельгийском заводе NLMK Clabescq урегулированной. Об этом сообщил сегодня журналистам в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Сочи основной акционер НЛМК Владимир Лисин, отвечая на вопрос о ситуации с активами компании в Бельгии.

"Мы урегулировали все. Я думаю, что мы договорились с профсоюзами вполне нормально", - сказал В.Лисин.

Напомним, в апреле 2013г. рабочие NLMK Clabescq устроили забастовку в связи со снижением загрузки предприятия из-за сложной экономической ситуации.

NLMK Clabescq расположен в Бельгии и специализируется на производстве среднего и толстого листа толщиной от 3 до 120 мм. Предприятие расположено недалеко от порта Антверпена, в центре крупнейшей европейской транспортной сети, что позволяет компании доставлять толстые листы во многие страны мира, при этом треть продаж осуществляется за пределами Европы. Производственная мощность предприятия составляет 750 тыс. т толстого проката в год.

Группа НЛМК производит широкий спектр стальной продукции. Основная производственная площадка расположена в Липецке - в ОАО "Новолипецкий металлургический комбинат". В группу также входят другие предприятия в России, США и Европе. Основным акционером НЛМК является бизнесмен Владимир Лисин, владеющий 84,6% акций группы. 11,29% акций ОАО "НЛМК" торгуются в России, а также в форме глобальных депозитарных акций на Лондонской фондовой бирже. Группа НЛМК в 2012г. увеличила выплавку стали по сравнению с предыдущим годом на 24,75% - до 14,92 млн т. Чистая прибыль НЛМК по US GAAP в I квартале 2013г. сократилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 4,5 раза - до 38 млн долл., выручка увеличилась на 3% - до 3,761 млрд долл.



ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) после Олимпиады 2014г. в Сочи направит часть скоростных поездов "Ласточка" в Нижний

31.05.13 / РБК /

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) после Олимпиады 2014г. в Сочи направит часть скоростных поездов "Ласточка" на маршрут Нижний Новгород - Киров. Об этом в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" сообщил журналистам начальник департамента пассажирских сообщений РЖД Геннадий Верховых.

Скоростной электропоезд "Ласточка" (Desiro RUS) был разработан немецкой компанией Siemens AG по заказу ОАО "РЖД". Электропоезд может развивать скорость до 160 км/ч. Стоимость одного состава "Ласточка" составляет 12,8 млн евро. Состав способен перевозить 463 пассажира.

Первая партия "Ласточек" была произведена на заводе Siemens в германском Крефельде. В январе 2013г. электропоезда этого типа начали курсировать по маршруту Санкт-Петербург - Чудово - Великий Новгород. В настоящее время пассажирская эксплуатация "Ласточек" ведется также в Нижнем Новгороде, Казани и Сочи.

В мае 2013г. Siemens в партнерстве с группой "Синара" приступил к выполнению крупнейшего заказа РЖД на 1,2 тыс. вагонов для "Ласточек". В 2015-2020гг. в России будет произведено 240 составов этого поезда. Производимые в Свердловской области на заводе "Уральские локомотивы" электропоезда будут российскими на 80%, из-за рубежа будут ввозить пятую часть комплектующих.



Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин открыл VIII Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520".

30.05.13 / ОАО «РЖД» (информационная лента) /

30 мая в Сочи (Красная Поляна) начал свою работу VIII Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" - традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса стран Европы и Азии. В нем принимают участие более тысячи делегатов - представители политического руководства России, стран Европейского Союза и Содружества Независимых Государств, крупные промышленники и руководители транснациональных корпораций, финансисты, ученые и представители гражданского общества.

Ключевая идея форума - содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на "Пространстве 1520" в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.

Открывая форум, президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин зачитал приветствие Президента Российской Федерации Владимира Путина в адрес участников форума. В приветствии отмечается, что форум заслуженно приобрел статус одного из ключевых событий деловой жизни и неизменно вызывает интерес крупнейших железнодорожных, промышленных, строительных компаний, стратегических инвесторов из России и зарубежных стран. Также подчеркивается, что ставка должна быть сделана на внедрение современных логистических и управленческих схем, масштабное использование передовых технологий, укрепление государственно-частного партнерства и привлечение инвестиций в перспективные программы.

Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин в своем обращении к участникам форума отметил:

"Мне особенно приятно, что многие из присутствующих, в том числе наши зарубежные коллеги и партнеры, рассматривают его как одну из ключевых возможностей для укрепления деловых и дружеских взаимоотношений. Это подтверждается и высоким уровнем участников. Мы ценим, что наша дружба крепнет".

По мнению президента ОАО "РЖД", широкий круг профильных экспертов самого высокого уровня позволит сфокусировано рассмотреть весь комплекс чувствительных аспектов железнодорожного транспорта, актуальных не только для "Пространства 1520", но и для Европы.

"Очевидно, нас интересуют схожие темы, - подчеркнул Владимир Якунин. - В первую очередь, я говорю о формировании бизнес-модели национального перевозчика, организационной структуре рынка железнодорожных перевозок, развитии международных транспортных коридоров".

По его словам, ни один рынок железнодорожных перевозок, тем более интегрированный, не может существовать без единой синхронизированной системы управления перевозками и наличия соответствующей транспортно-логистической инфраструктуры.

"В дискуссиях мы будем апеллировать к выводам ряда серьезных аналитических и научных исследований, проведенных как в России, так и за ее пределами, и постараемся дать объективные оценки эффективности работы железнодорожного перевозчика, имеющего вертикально интегрированную структуру, и влияние этого фактора на уровень конкуренции в отрасли", - подчеркнул Владимир Якунин.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое Партнерство 1520" - главное событие года в железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии. Это крупнейшая деловая встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве "широкой" колеи.

Форум нацелен на принятие системных решений по всем важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса, в том числе оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций, производству современного подвижного состава.

В рамках мероприятия проходит более 20 различных дискуссионных и интерактивных форматов с участием министров, законодателей, руководителей профильных органов государственного управления, компаний-операторов подвижного состава, предприятий транспортного машиностроения, экспедиторов, а также руководства ОАО "РЖД" и других национальных железнодорожных администраций.

VIII Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" проходит в Сочи (Красная Поляна) 29-31 мая 2013 года.

Организатор форума - компания "Бизнес Диалог", генеральный партнер - ОАО "Российские железные дороги".



Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин: "тема локальных перевозчиков - это вопрос безопасного функционирования сети железных дорог".

30.05.13 / ОАО «РЖД» (информационная лента) /

Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин выступил на пленарном заседании "Будущее национального перевозчика в Евразии: "за" и "против" вертикальной интеграции", которое состоялось в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" в Красной Поляне.

Основная тема дискуссии пленарного заседания - вопрос о модели функционирования национальных железнодорожных компаний, степени интеграции инфраструктуры и перевозчика.

"Эта тема крайне актуальна и широко обсуждается. Целевая модель грузовых железнодорожных перевозок в нашей стране предусматривает сохранение интеграции инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной деятельности как минимум до 2015 года. Тем не менее, для нас важность этого вопроса обусловлена как контекстом обсуждения возможных моделей развития конкуренции в перевозочной деятельности путем создания института локальных перевозчиков, так и необходимостью принятия государством долгосрочной модели национальной железнодорожной компании накануне мероприятий по возможной приватизации пакета акций ОАО "РЖД", - заявил Владимир Якунин.

Он обратил внимание участников дискуссии на различия в историческом развитии железнодорожного транспорта в разных странах и особенностях российских условий.

"Если в США исторически из пункта А в пункт Б можно было проехать по нескольким железнодорожным инфраструктурам, которые принадлежали разным собственникам, то в России есть Транссиб, где есть только два пути, которые принадлежат государству", - сказал Владимир Якунин.

Он отметил, что конкуренция - это инструмент повышения эффективности экономики в интересах развития общества и бизнеса.

Как показывают результаты исследования, проведенного AT Kearny и Институтом проблем естественных монополий, при появлении локальных перевозчиков на сети ОАО "РЖД" на 17 маршрутах доходы от грузовых перевозок компании сократятся на 3,5%, расходы - на 1,7%, прибыль от грузовых перевозок снизится на 28%. Все это вызовет необходимость увеличения тарифа на 2,1%.

По словам Владимира Якунина, наиболее полная либерализация рынка железнодорожных перевозок представлена деятельностью британских железных дорог. Эта модель привела к тому, что стоимость перевозки пассажиров в пригородном сообщении вокруг Лондона на 40% выше, чем в ряде других стран.

Кроме того, глава ОАО "РЖД" привел пример Франции, где правительством принято решение об обратной интеграции инфраструктуры и перевозочного процесса.

"Нам чрезвычайно важно широкое публичное обсуждение этих вопросов, чтобы помочь правительству в выработке правильного представления модели функционирования железнодорожного транспорта", - сказал Владимир Якунин.

Он подчеркнул, что обсуждение темы локальных перевозчиков - это не вопрос частной собственности на локомотив, это вопрос безопасного функционирования сети железных дорог.



ОАО "РЖД", ОАО "НИИАС" и ECM S.p.A. (ИТАЛИЯ) подписали меморандум о взаимопонимании по научно-техническому сотрудничеству в области создания открытых систем управления движением поездов.

30.05.13 / ОАО «РЖД» (информационная лента) /

30 мая в Красной Поляне в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" подписан меморандум о взаимопонимании по научно-техническому сотрудничеству в области исследования и создания открытых систем управления движением поездов между ОАО "РЖД", ОАО "Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте" (НИИАС) и ECM S.p.A. (Италия).

Документ подписали старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович, и.о. генерального директора ОАО "НИИАС" Игорь Розенберг, ECM S.p.A. Роберто Каппеллини.

В условиях происходящих интеграционных процессов ОАО "РЖД" и железнодорожные администрации других стран, входящих в "Пространство 1520", заинтересованы в создании открытых систем управления движением поездов.

Стороны намерены осуществлять научно-техническое сотрудничество в области исследования и создания опытных открытых систем управления движением поездов с последующим рассмотрением возможности их внедрения и тиражирования на территории Российской Федерации, стран СНГ, Балтии и иных государств, входящих в "Пространство 1520".

Для реализации этих целей стороны договорились о выделении опытного полигона на сети ОАО "РЖД" для исследования и создания опытной открытой системы управления движением поездов на базе интеграции микропроцессорной системы централизации производства ECM S.p.A. и системы верхнего уровня управления ОАО "НИИАС".

ОАО "НИИАС" и ECM S.p.A. намерены подготовить и подписать до 1 сентября 2013 года договор на проведение исследования по созданию структуры и принципов построения опытной открытой системы управления движением поездов на базе интеграции микропроцессорной системы централизации производства ECM S.p.A. и системы верхнего уровня управления ОАО "НИИАС" в рамках опытного полигона ОАО "РЖД". Эту работу предполагается завершить до конца 2013 года.



ОАО "РЖД", ЗАО "ТРАНСМАШХОЛДИНГ" и компания "АЛЬСТОМ" подписали соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания 2ЭС20 с асинхронными тяговыми двигателями.

30.05.13 / ОАО «РЖД» (информационная лента) /

30 мая в Сочи (Красная Поляна) в рамках VIII международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "Российские железные дороги" ЗАО "Трансмашхолдинг" и компания "Альстом" заключили соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания (2ЭС20) с асинхронными тяговыми двигателями.

Подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, президент ЗАО "Трансмашхолдинг" Андрей Бокарев и президент компании "Альстом Транспорт" Анри Пупар-Лафарж.

По словам Владимира Якунина, в соответствии с подписанным соглашением будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20.

Планируется, что к сентябрю 2013 года завершится разработка конструкторской документации на электровоз, а в марте 2014 года будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. Первый электровоз 2ЭС20 планируется передать ОАО "РЖД" уже в декабре 2014 года.

Производство локомотивов будет организовано на базе Новочеркасского электровагоностроительного завода (НЭВЗ, входит в состав "Трансмашхолдинга"). Производство ключевых компонентов электровагона, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории Российской Федерации.

Двухсистемный грузовой электровагон - это современная и новая для отечественной промышленности техника. Внедрение электровагонов ЭЭС20 способно существенно повысить производительность работы железнодорожного транспорта за счет сокращения времени пребывания поездов на станциях, где происходит смена рода тока, уменьшить затраты на содержание парка и смену локомотивов.



"СИМЕНС" оборудует станцию лужская-сортировочная октябрьской железной дороги системой автоматизации сортировочной горки MSR 32.

30.05.13 / ОАО «РЖД» (информационная лента) /

30 мая в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520", проходящего в Красной Поляне, ОАО "РЖД" и компания "Сименс АГ" заключили соглашение о продолжении сотрудничества в области оборудования сортировочной горки станции Лужская-Сортировочная системой MSR 32. Свои подписи под документом поставили старший вице-президент "РЖД" Валентин Гапанович, директор департамента "Системы рельсового транспорта" "Сименс АГ" Йохен Айкхольт и руководитель подразделения "Железнодорожная автоматика" "Сименс АГ" Юрген Брандес.

Компании достигли соглашения в оснащении сортировочной горки станции Лужская-Сортировочная Октябрьской железной дороги системой централизации MSR 32 производства "Сименс". Немецкий концерн намерен осуществить поставку оборудования, произвести строительно-монтажные и пуско-наладочные работы на станции.

Данному соглашению предшествовали результаты испытания оборудования системы MSR 32 на станции Новая Еловка Красноярской железной дороги в зимних условиях. На основе этого анализа разработаны решения, улучшающие технические характеристики замедлителя, который обеспечивает его устойчивую работу в условиях низких температур и наличия снега. Теперь решения будут использованы на производстве вагонных замедлителей для применения на станции Лужская-Сортировочная. Соглашение компаний включает в себя не только установку оборудования, но и дальнейшее техническое обслуживание сортировочной горки.

Соответствующий договор, определяющий дальнейшее сотрудничество ОАО "РЖД" и "Сименс" в рамках проекта, стороны планируют заключить до сентября 2013 года.

Система MSR 32 позволяет добиться автоматизации всех процессов на сортировочной горке, включая роспуск составов, управление стрелками, замедлителями и осаживателями. Наиболее важная информация о работе горки, а также о результатах формирования поездов в режиме реального времени передается на диспетчерский пункт. Система MSR 32 устроена по модульному принципу, что позволяет легко адаптировать ее к любым требованиям. В России это будет первый опыт применения данного оборудования.



«РЖД», «НИИАС» и ECM S.p.A. подписали меморандум о взаимопонимании

30.05.13 / РИА Ореанда /

ОАО "РЖД", ОАО "НИИАС" и ECM S.p.A. (Италия) подписали меморандум о взаимопонимании по научно-техническому сотрудничеству в области создания открытых систем управления движением поездов.

30 мая в Красной Поляне в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" подписан меморандум о взаимопонимании по научно-техническому сотрудничеству в области исследования и создания открытых систем управления

движением поездов между ОАО "РЖД", ОАО "Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте" (НИИАС) и ECM S.p.A. (Италия).

Документ подписали старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович, и.о. генерального директора ОАО "НИИАС" Игорь Розенберг, ECM S.p.A. Роберто Каппеллини.

В условиях происходящих интеграционных процессов ОАО "РЖД" и железнодорожные администрации других стран, входящих в "Пространство 1520", заинтересованы в создании открытых систем управления движением поездов.

Стороны намерены осуществлять научно-техническое сотрудничество в области исследования и создания опытных открытых систем управления движением поездов с последующим рассмотрением возможности их внедрения и тиражирования на территории Российской Федерации, стран СНГ, Балтии и иных государств, входящих в "Пространство 1520".

Для реализации этих целей стороны договорились о выделении опытного полигона на сети ОАО "РЖД" для исследования и создания опытной открытой системы управления движением поездов на базе интеграции микропроцессорной системы централизации производства ECM S.p.A. и системы верхнего уровня управления ОАО "НИИАС".

ОАО "НИИАС" и ECM S.p.A. намерены подготовить и подписать до 1 сентября 2013 года договор на проведение исследования по созданию структуры и принципов построения опытной открытой системы управления движением поездов на базе интеграции микропроцессорной системы централизации производства ECM S.p.A. и системы верхнего уровня управления ОАО "НИИАС" в рамках опытного полигона ОАО "РЖД". Эту работу предполагается завершить до конца 2013 года.



«РЖД» и «Гранди Стасьони С.п.А» заключили соглашение о сотрудничестве

31.05.13 / РИА Ореанда /

31 мая в Сочи в рамках VIII Международного бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520" Дирекция железнодорожных вокзалов - филиал ОАО "РЖД" и компания "Гранди Стасьони С.п.А" заключили договор о подготовке предложений по повышению коммерческой эффективности вокзала Челябинск-Главный.

Подписи под документом поставили начальник Дирекции железнодорожных вокзалов Сергей Абрамов и главный исполнительный директор компании "Гранди Стасьони С.п.А" Фабио Баттаджиа.

Данное соглашение - первый шаг в рамках развития сотрудничества в области технологий управления вокзалами. В соответствии с договором будут подготовлены предложения по повышению коммерческой эффективности вокзала Челябинск, который, с одной стороны, является относительно новым, но в то же время не был отзонирован в соответствии с подходами в рамках концепции эффективного использования вокзальных площадей (т.е. не определены в рамках единого сервисного пространства вокзала площади различного назначения: проходы, обременения, коммерческие площади, а также отсутствует детализация по типам и количеству услуг, площадям, необходимым для того или иного типа услуг).

Согласно подписанному документу, задача итальянских консультантов - дать на основе своего опыта максимально простые решения, которые могут положительно отразиться на коммерческой составляющей, но при этом учесть концепцию единого сервисного пространства, в рамках которой сейчас работает Дирекция железнодорожных вокзалов.



«РЖД» закупит продукцию транспортного машиностроения

31.05.13 / РИА Ореанда /

31 мая в Красной Поляне в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520" состоялась дискуссия на тему: "Создание инновационного подвижного состава: технологическая основа и экономические стимулы". В ней приняли участие старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович, производители подвижного состава, элементов инфраструктуры, систем автоматики и связи, представители НП "Объединение производителей железнодорожной техники".

В ходе дискуссии обсуждались вопросы улучшения качества производимых вагонов, актуализации нормативной базы, безопасности движения.

Валентин Гапанович рассказал об инновационных проектах в области железнодорожного машиностроения, в которых участвует ОАО "РЖД".

"В этом году мы закупаем продукции транспортного машиностроения на 112 млрд рублей, из них 86 млрд рублей приходится на тяговый подвижной состав. Компанией сформирован трехлетний план по закупке локомотивов, на 2014 и 2015 годы ориентировочно такой же порядок цифр", - сказал старший вице-президент компании.

По его словам, ОАО "РЖД" уже успешно эксплуатирует новый грузовой локомотив постоянного тока 2ЭС10 "Гранит" производства ООО "Уральские локомотивы" (Верхняя Пышма, Свердловская область). На данный момент выпущено 54 электровоза, всего до конца 2016 года компанией будет закуплен 221 такой локомотив.

"Это действительно инновационный продукт, который востребован ОАО "РЖД", - подчеркнул Валентин Гапанович.

25 мая 2013 года на заводе ООО "Уральские локомотивы" был сварен первый в России кузов пассажирского моторвагонного подвижного состава из экструдированного алюминиевого профиля.

Успешно реализуется совместный проект ЗАО "Трансмашхолдинг" и французской компании "Альстом" по производству пассажирского электровоза ЭП20, способного развивать скорость до 200 км в час. Данные локомотивы уже поступают на железные дороги ОАО "РЖД", в перспективе они смогут использоваться на высокоскоростных магистралях.

По словам Валентина Гапановича, по своим параметрам ЭП20 полностью соответствует российским условиям, целый ряд использованных при его разработке инновационных решений защищен патентами, в том числе российско-германскими.

"График локализации "Ласточки" выполняется на 100%", - подчеркнул старший вице-президент ОАО "РЖД".

Отметим, только первые 38 составов будут целиком выпущены в Германии, следующие 16 поездов построят с локализацией компонентов в России на уровне 20%. К 2017 году этот показатель вырастет до 80%. Всего на совместном предприятии ЗАО "Группа Синара" и "Сименс АГ" в Свердловской области планируется произвести 1200 вагонов электропоездов "Ласточка".

Валентин Гапанович напомнил, что 14 мая 2013 года на совещании под председательством Президента РФ Владимира Путина было принято решение о расширении практики использования газомоторного топлива на транспорте. ОАО "РЖД" уже активно ведет работу в данном направлении. В сентябре 2013 года на Международном салоне железнодорожной техники "Экспо 1520" в Щербинке планируется представить первый серийный образец магистрального газотурбовоза ГТ1h. Также ведется работа над маневровым газотепловозом на сжиженном природном газе.

ОАО "РЖД" подписан меморандум с ОАО "Роснефть" о совместной реализации проекта развития газомоторного топлива на железнодорожном транспорте. "Роснефть" берет на себя обязательство по строительству заправочных станций сжиженного природного газа.

С учётом планов по реализации проектов высокоскоростного движения совместно со словацкой "Татравагонкой" начинается разработка контейнерной платформы, рассчитанной на скорость движения до 160 км в час. Также ведется работа по созданию контрейлерной платформы, 6-осной цистерны и других типов вагонов.



Россия начнёт проектировать высокоскоростные магистрали в 2013 году

31.05.13 / РИА Ореанда /

Перспективы строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) в России стали одной из главных тем обсуждения для участников VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520" в Сочи.

"Президентом страны была поддержана инициатива о необходимости начала проектирования высокоскоростных магистралей уже в этом году, с выделением соответствующих финансовых ресурсов либо из бюджетных, либо из внебюджетных государственных источников для финансирования проектных работ", - заявил президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин. По его словам, первоочередные проекты строительства ВСМ определены как Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань с перспективой продления до Екатеринбурга, а также Москва - Ростов-на-Дону - Сочи.

Строительство высокоскоростных магистралей позволит не только развивать межрегиональные связи и повысить мобильность населения (в зоне тяготения линий ВСМ проживает 100 млн россиян), но и даст толчок социально-экономическому развитию регионов за счёт привлечения новых технологий, размещения заказов на отечественных предприятиях и привлечения частного бизнеса.

"В области высокоскоростного движения, я уверен, есть возможности участия частного бизнеса и в области проектирования новых систем управления, создания новых перспективных технологий строительства верхнего строения пути. Здесь мы видим перспективы международного сотрудничества", - отметил Владимир Якунин.

Участники дискуссии "Развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения", прошедшей в рамках форума "Стратегическое партнёрство 1520", отметили, что первой линией ВСМ в России может стать магистраль между Москвой и Казанью. В рамках строительства этого участка ВСМ российский бизнес получит заказы на поставку материалов и готовой продукции для строительства на общую сумму более 270 млрд руб. Ожидается и рост числа перевозок между агломерациями, входящими в этот регион, причем не только в железнодорожном сообщении, но и в других типах сообщений.

"Как показал пример линии Москва - Санкт-Петербург нас ждет рост перевозок как на железнодорожном транспорте, так и в авиасообщении. В целом создается стимул для движения людей, для туристических и бизнес поездок. При этом возникающая межвидовая конкуренция создает условия, когда стоимость проезда сдерживается как на самолетах, так и в поездах", - сказал Алексей Цыденов, заместитель министра транспорта Российской Федерации.

По словам первого вице-президента ОАО "РЖД" Александра Мишарина, запуск высокоскоростных поездов между Москвой и Казанью сократит время движения для пассажиров более чем на 10 часов по сравнению с сегодняшним днем. Протяжённость вновь построенной выделенной линии составит 803 км со скоростями движения до 400 км в час. Дорога пройдет по 6 субъектам Российской Федерации: Москвы и Московской области, Владимирской и Нижегородской областей, Татарстана. Дальнейшее развитие линии предусматривает присоединение к ней Урала и Поволжья.

Предполагается, что финансирование проекта будет вестись на принципах государственно-частного партнёрства, а государственный грант составит не более 70% от общей стоимости строительства. Если общая стоимость строительства линии Москва - Казань предварительно оценивается в 928 млрд

рублей (с учётом инфляции), то потребность в государственном финансировании составляет 650 млрд рублей, и может быть снижена более чем на 40% за счёт таких инструментов, как льготное налогообложение.

Михаил Дмитриев, президент Фонда "Центр стратегических разработок" отметил, что накопленный за несколько десятилетий мировой опыт строительства и эксплуатации ВСМ свидетельствует: эти расходы и затраты надо правильно измерять, учитывая при этом макроэкономические эффекты от развития инфраструктуры.

"По прямым бюджетным расходам ВСМ превосходят и авиационный транспорт, и морской транспорт, немного уступая автомобильному транспорту с их большими затратами на автодороги. Мировой опыт говорит, что это очень затратный вид транспорта с точки зрения капитальных затрат, и эти расходы сильно варьируются в зависимости от трассы", - подчеркнул Михаил Дмитриев.

По его словам, если оценивать все совокупные внешние доходы, которые генерируют эти проекты, включая освобождение пропускных способностей транспортной системы и положительные внешние эффекты, прежде всего, от развития агломераций, то совокупный доход от создания каждого из этих проектов в два раза превышает издержки.



«Сименс» оборудует станцию Лужская-Сортировочная

31.05.13 / РИА Ореанда /

30 мая в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520", проходящего в Красной Поляне, ОАО "РЖД" и компания "Сименс АГ" заключили соглашение о продолжении сотрудничества в области оборудования сортировочной горки станции Лужская-Сортировочная системой MSR 32. Свои подписи под документом поставили старший вице-президент "РЖД" Валентин Гапанович, директор департамента "Системы рельсового транспорта" "Сименс АГ" Йохен Айкхольт и руководитель подразделения "Железнодорожная автоматика" "Сименс АГ" Юрген Брандес.

Компании достигли соглашения в оснащении сортировочной горки станции Лужская-Сортировочная Октябрьской железной дороги системой централизации MSR 32 производства "Сименс". Немецкий концерн намерен осуществить поставку оборудования, произвести строительно-монтажные и пуско-наладочные работы на станции.

Данному соглашению предшествовали результаты испытания оборудования системы MSR 32 на станции Новая Еловка Красноярской железной дороги в зимних условиях. На основе этого анализа разработаны решения, улучшающие технические характеристики замедлителя, который обеспечивает его устойчивую работу в условиях низких температур и наличия снега. Теперь решения будут использованы на производстве вагонных замедлителей для применения на станции Лужская-Сортировочная. Соглашение компаний включает в себя не только установку оборудования, но и дальнейшее техническое обслуживание сортировочной горки.

Соответствующий договор, определяющий дальнейшее сотрудничество ОАО "РЖД" и "Сименс" в рамках проекта, стороны планируют заключить до сентября 2013 года.

Система MSR 32 позволяет добиться автоматизации всех процессов на сортировочной горке, включая роспуск составов, управление стрелками, замедлителями и осаживателями. Наиболее важная информация о работе горки, а также о результатах формирования поездов в режиме реального времени передается на диспетчерский пункт. Система MSR 32 устроена по модульному принципу, что позволяет легко адаптировать её к любым требованиям. В России это будет первый опыт применения данного оборудования.



«РЖД», «Трансмашхолдинг» и «Альстом» подписали соглашение

31.05.13 / РИА Ореанда /

30 мая в Сочи (Красная Поляна) в рамках VIII международного бизнес-форума "Стратегическое партнёрство 1520" ОАО "Российские железные дороги" ЗАО "Трансмашхолдинг" и компания "Альстом" заключили соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания (2ЭС20) с асинхронными тяговыми двигателями.

Подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, президент ЗАО "Трансмашхолдинг" Андрей Бокарев и президент компании "Альстом Транспорт" Анри Пупар-Лафарж.

По словам Владимира Якунина, в соответствии с подписанным соглашением будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20.

Планируется, что к сентябрю 2013 года завершится разработка конструкторской документации на электровоз, а в марте 2014 года будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. Первый электровоз 2ЭС20 планируется передать ОАО "РЖД" уже в декабре 2014 года.

Производство локомотивов будет организовано на базе Новочеркасского электровазостроительного завода (НЭВЗ, входит в состав "Трансмашхолдинга"). Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории Российской Федерации.

Двухсистемный грузовой электровоз - это современная и новая для отечественной промышленности техника. Внедрение электровозов 2ЭС20 способно существенно повысить производительность работы железнодорожного транспорта за счёт сокращения времени пребывания поездов на станциях, где происходит смена рода тока, уменьшить затраты на содержание парка и смену локомотивов.



Трансмашхолдинг создаст 1-й в России двухсистемный грузовой электровоз

31.05.13 / РИА Ореанда /

ЗАО "Трансмашхолдинг", ОАО "Российские железные дороги" и Альстом подписали соглашение о разработке двухсистемного магистрального грузового электровоза 2ЭС20 с асинхронными тяговыми двигателями.

Подписи под документом поставили президент РЖД Владимир Якунин, президент Трансмашхолдинга Андрей Бокарев и президент Альстом Транспорт Анри Пупар-Лафарж. Соглашение было подписано в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнёрство 1520" в Сочи.

Новый локомотив сможет работать как на постоянном токе напряжением 3 кВ, так и на переменном 25 кВ. Внедрение таких машин позволит существенно сократить время пребывания поездов на станциях, где происходит смена рода тока, уменьшить затраты на содержание парка и смену локомотивов.

В соответствии с подписанным соглашением будет создана совместная рабочая группа для подготовки и согласования технического задания на электровоз 2ЭС20. Ожидается, что к сентябрю 2013 г. завершится разработка конструкторской документации на электровоз, а в марте 2014 г. будет изготовлен первый экземпляр локомотива и начнутся его испытания. Поставки электровозов 2ЭС20 для нужд ОАО "РЖД" начнутся в декабре 2014 г.

"Двухсистемный грузовой электровоз - это современная и новая для отечественной промышленности техника", - заявил А. Бокарев. - "Её применение способно существенно сократить время перевозки грузов на важных участках дорожной сети. Мы рассчитываем, что поступление на сеть двухсистемных грузовых электровозов позволит существенно повысить производительность работы железнодорожного транспорта".

"Это третий проект, связанный с локомотивами, который мы реализуем в России благодаря плодотворному сотрудничеству с нашим партнёром, Трансмашхолдингом", - отметил А. Пупар-Лафарж. - "Этот новый локомотив способен повысить производительность грузоперевозок для наших заказчиков в России и на рынке 1520. Могу с гордостью заявить, что Альстом совместно с Трансмашхолдингом является надёжным стратегическим партнёром "Российских железных дорог" по реализации амбициозной программы РЖД, целью которой является обновление парка объёмом свыше 20 000 локомотивов к 2030 году".

Разработкой и проектированием нового электровоза и его ключевых компонентов, включая тяговое оборудование, будет заниматься совместный инжиниринговый центр "ТРТранс". Производство локомотивов будет организовано на базе Новочеркасского электровозостроительного завода (входит в состав Трансмашхолдинга).

Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на предприятиях, расположенных на территории Российской Федерации.

Локомотивы производства Альстом и ТМХ входят в число самых мощных в мире и полностью отвечают требованиям, предъявляемым к тяговому подвижному составу в России и других странах пространства железнодорожной колеи 1520 мм. В настоящее время ТМХ и Альстом вместе реализуют контракты на поставку 400 локомотивов в России и 295 локомотивов в Казахстане.



**Объединение производителей железнодорожной техники" и ассоциация
NIFE подписали меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве**

31.05.13 / ФК-новости ИА /

Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве между Некоммерческим партнерством "Объединение производителей железнодорожной техники" (НП "ОПЖТ") и Ассоциацией европейской железнодорожной промышленности "UNIFE" был подписан накануне в Сочи в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое Партнерство 1520".

Подписи под документом поставили президент НП "ОПЖТ" Валентин Гапанович и председатель "UNIFE" Анри Пупар-Лафарж.

По мнению обеих сторон, развитие взаимодействия и сотрудничества между двумя организациями отвечает их общим долгосрочным интересам по созданию инновационного железнодорожного подвижного состава, обладающего существенными конкурентными преимуществами, сообщила пресс-служба ОПЖТ.

Для достижения стратегических целей стороны намерены разработать дорожную карту по развитию отношений между НП "ОПЖТ" и "UNIFE". Стороны будут стремиться реализовать ее в полном объеме. Учитывая накопленный в области "бережливого производства" опыт, стороны также договорились продолжить практику обмена эффективными решениями в этом направлении деятельности.

Среди перспективных направлений сотрудничества стороны видят развитие горизонтальной интеграции в части совместного использования железнодорожной техники и технологий перевозочного процесса на едином Евразийском железнодорожном пространстве.

Кроме того, стороны намерены развивать локализацию производства лучших образцов железнодорожного подвижного состава в России, а также локализацию инжиниринговых технологий.

Предполагается, что соглашение создаст толчок по взаимодействию российских и европейских компаний, производителей компонентов в рамках работ по локализации масштабных проектов ООО "Уральские Локомотивы" (совместное предприятие концерна Siemens AG и Группы СИНАРА), ЗАО "Трансмашхолдинг" (в состав компании входит французский концерн ALSTOM) и других совместных предприятий, входящих в состав НП "ОПЖТ".

В рамках подписанного документа стороны договорились в ближайшем будущем разработать Соглашение о совместном взаимодействии и сотрудничестве. Ожидается, что НП "ОПЖТ" и "UNIFE" подпишут это соглашение в рамках IV Международного железнодорожного салона техники и технологий "ЭКСПО 1520", который пройдет г. Щербинке в период с 11 по 14 сентября 2013 года.

Справка:

Некоммерческое партнерство "Объединение производителей железнодорожной техники" образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному технологическому подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении.

Партнерство учреждено в июне 2007 года в России компаниями ОАО "Российские железные дороги", ЗАО "Трансмашхолдинг", ООО "Компания корпоративного управления "Концерн "Тракторные заводы" и ООО "УК холдинга "Русская корпорация транспортного машиностроения".

В настоящее время в состав Партнерства входят 146 компаний из 34 субъектов Российской Федерации. Объем производства предприятий Партнерства превышает 380 млрд рублей, что составляет почти 90 процентов всей железнодорожной продукции страны.

Ассоциация UNIFE представляет Европейскую железнодорожную промышленность в Брюсселе с 1992 года. В Ассоциацию входят более 70 ведущих европейских крупных и средних компаний, снабжающих железнодорожную отрасль в сфере проектирования, производства, технического обслуживания и модернизации систем железнодорожного транспорта, подсистем и связанного оборудования. Еще тысяча компаний, поставляющих железнодорожное оборудование, принимают участие в деятельности ассоциации UNIFE при поддержке 13 национальных железнодорожных ассоциаций. Члены Ассоциации UNIFE занимают 80 процентов доли рынка в Европе и поставляют более 50 процентов мирового производства железнодорожного оборудования и услуг.

Ассоциация UNIFE представляет интересы своих членов на уровне как европейских, так и международных организаций. С технической точки зрения, UNIFE работает над внедрением стандартов совместимости и координирует научно-исследовательские проекты, финансируемые ЕС, с целью технической гармонизации железнодорожных систем. Ассоциация является одним из органов поддержки деятельности Европейского железнодорожного агентства. UNIFE содействует росту рынка железнодорожного транспорта для развития устойчивой мобильности.



УВЗ предложил субсидировать покупателей инновационных вагонов
31.05.13 / Уралинформбюро /

Это один из стимулов обновления парка железнодорожной техники России.

В Сочи проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520". Его участниками стали представители стран, эксплуатирующих железнодорожную колею 1520 миллиметров. На тематических секциях докладчиками от корпорации УВЗ выступили заместитель гендиректора по железнодорожной технике Андрей Шлёнский и генеральный директор "УВЗ-Логистик" Дмитрий Еремеев.

Как сообщили "Уралинформбюро" в пресс-службе ОАО "НПК "Уралвагонзавод", выступивший на инновационной секции А.Шлёнский заметил, что государству следует стимулировать перевозчиков закупать вагоны нового поколения. Для этого можно использовать специальные гранты или субсидии из федерального бюджета. Кроме того, по мнению А.Шлёнского, следует готовить инфраструктуру к выходу инновационного продукта.

Д.Еремеев сделал доклад о новой бизнес-стратегии, реализуемой вагоностроителями.

"Производители подвижного состава в роли транспортных компаний – это неизбежность, диктуемая рынком," – заявил Еремеев. Он отметил, что в настоящее время компания имеет порядка 11 тысяч

полувагонов и цистерн. Планируется, что парк "УВЗ-Логистик" на конец 2015 года составит более 50 тысяч единиц, в том числе 35 тысяч полувагонов.



Олег Сиенко: Для корпорации «Уралвагонзавод» приватизация не является приоритетной целью

31.05.13 / УралБизнесКонсалтинг /

Для ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» приватизация не является приоритетной целью. Об этом в Сочи на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» заявил генеральный директор холдинга Олег Сиенко.

Как сообщает пресс-служба корпорации, по его словам, ОАО «НПК «Уралвагонзавод» является многопрофильной компанией, основа которой приходится на военную продукцию. И с точки зрения стандартного подхода приватизация корпорации видится достаточно сложным механизмом. А безусловным преимуществом перед другими компаниями является наличие четкой прагматичной финансовой программы по развитию корпорации до 2020 года.

«Я думаю, что пик нашего развития по тем срокам, которые определяет правительство, придется на периоды 2016 года, когда корпорация утроит собственные финансовые показатели, она для инвесторов станет стабильным игроком и, таким образом, будет более привлекательной. Капитализация компании растет не только от финансовых показателей, но и от вовлечения в периметр компании дополнительных активов, которые удлиняют цепочку нашей продукции. То есть от сырья до готовой продукции, что позволяет инвесторам достаточно уверенно понимать, что колебания компании на рынке будут не так значительны», — сообщил Олег Сиенко.

Глава корпорации подтвердил, что в настоящее время разработана дорожная карта приватизационного процесса, ведутся переговоры с консультантами.



В мае погрузка на сети ОАО «РЖД» упала на 3,5%

31.05.13 / УралБизнесКонсалтинг /

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в мае упала на 3,5% по сравнению с маем прошлого года, сообщила журналистам генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Елена Кунаева, передает «Прайм».

«В мае к уровню прошлого года минус 3,5%. Среднесуточная погрузка 3,4 млн. тонн. Все как планировали», — отметила Е. Кунаева в кулуарах форума «Стратегическое партнерство 1520», пояснив при этом, что в первой половине мая был достаточно низкий объем погрузки из-за продолжительных майских каникул. Погрузка по итогам пяти месяцев сократилась на 3,2 — 3,3% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года.

По словам Е. Кунаевой, в июне падение погрузки может составить 4 — 4,3%. В минувшую субботу первый вице-президент компании Вадим Морозов говорил, что РЖД по итогам июня планирует добиться объема погрузки не ниже уровня июня прошлого года.

Е. Кунаева напомнила, что в июне начинаются летние путевые работы. «Поэтому экспортноориентированный поток угля как раз на направлении, где по плану проведение ремонта, будет осваивать крайне тяжело, поэтому с учетом объема проводимых работы погрузка будет на уровне 3,4 млн. тонн», — пояснила она.

Глава ЦФТО сообщила, что РЖД в настоящий момент сохраняют прогноз по падению погрузки в целом по 2013 году на уровне 2,4%.

«У нас нет дополнительных оснований переоценивать тот прогноз, который сформулирован, потому как по всем номенклатурам грузов тенденция та же. Если экономика поднимется, то он скорректируется в лучшую сторону», — заключила она.

С ноября 2012 года РЖД отмечают спад погрузки на железных дорогах России. Так, в начале апреля президент РЖД Владимир Якунин на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным рассказал об антикризисной программе компании, разработка которой связана с замедлением роста объемов перевозок и потерей доходов РЖД. В. Якунин, в частности, говорил, что в 2013 году РЖД, видимо, не обойтись без оптимизации не только расходов, но и численности сотрудников.



ООО «УВЗ-Логистик» получило 7,5 тыс. вагонов в лизинг на сумму 30 млрд рублей

31.05.13 / УралБизнесКонсалтинг /

ОАО «Сбербанк Лизинг» передает ООО «УВЗ-Логистик», входящему в состав ОАО «НПК «Уралвагонзавод», порядка 7,5 тыс. единиц подвижного состава. Договор лизинга подписан и.о. генерального директора ЗАО «Сбербанк Лизинг» Кириллом Царёвым и генеральным директором ООО «УВЗ-Логистик» Дмитрием Еремеевым в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи. Об этом сообщает пресс-служба корпорации УВЗ.

Отмечается, что это крупнейший контракт российского рынка лизинга подвижного состава. Общая стоимость проекта по сумме лизинговых платежей составляет порядка 30 млрд руб. Договор лизинга заключен на срок 10 лет, фондирование сделки обеспечил Московский банк Сбербанка России.

Поставляемый в лизинг железнодорожный парк, состоящий из полувагонов модели 12-132, 12-196-01 и вагонов-цистерн модели 15-150-04, 15-5103-07, будет эксплуатироваться на железных дорогах России, стран СНГ и Балтии, отмечается в пресс-релизе.

Инновационные полувагоны 12-196-01 и полувагоны 12-132 (четырёхосные универсальные цельнометаллические с торцевыми стенами и люками в полу) предназначены для перевозки массовых неагрессивных насыпных непылевидных, навалочных, штабельных и штучных грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков. Вагоны-цистерны 15-150-04 и 15-5103-07 (четырёхосные) предназначены для перевозки нефтепродуктов.

«Реализация этой масштабной сделки будет служить дополнительным фактором поддержки спроса на отечественном рынке подвижного состава, а синергетический эффект от партнерства компаний-участниц договора призван благотворно отразиться и на развитии всей отрасли железнодорожных перевозок. Благодаря сотрудничеству с ООО «УВЗ-Логистик» парк нашей компании вырос до 53 тыс. вагонов. Подписанный сегодня контракт служит подтверждением лидерских позиций ЗАО «Сбербанк Лизинг» на рынке подвижного состава», — сказал и.о. генерального директора ЗАО «Сбербанк Лизинг» Кирилл Царёв.

«Недавно утвержденная стратегия развития «УВЗ-Логистик» подразумевает наращивание парка под конкретные проекты за счет приобретения инновационного подвижного состава. Благодаря партнерству с компанией «Сбербанк Лизинг» мы имеем возможность не только реализовывать наши планы, но и стимулировать производство современной продукции с повышенными эксплуатационными качествами», — прокомментировал сделку генеральный директор ООО «УВЗ-Логистик» Дмитрий Еремеев.



Олег Сиенко: Неудержимый рост тарифов на железнодорожные перевозки ведет отрасль в тупик

31.05.13 / УралБизнесКонсалтинг /

Генеральный директор ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» считает, что от того, как будут развиваться ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), будет зависеть успех многих секторов экономики. Об этом он заявил в Сочи на VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».

Как сообщает пресс-служба корпорации, в первый день работы форума Олег Сиенко принял участие в экспертном диалоге на тему «Приватизация: в чём общественный интерес?». Дискуссия касалась в первую очередь актуального вопроса приватизации ОАО «РЖД».

По словам главы корпорации, на сегодняшний день неудержимый рост тарифов на перевозки ведет отрасль в тупик.

«Мое глубокое убеждение — в инфраструктуру РЖД нужны колоссальные инвестиции. Если не сделать этого сегодня — будем опаздывать завтра, не сделать завтра — опоздаем окончательно. Нужно привлекать пенсионные фонды, Фонд национального благосостояния и, конечно, размещать акции. Искать механизмы привлечения средств, в том числе из бюджетов государств, в первую очередь — Юго-Восточной Азии. Инвестиции в инфраструктуру дают намного больший мультипликативный эффект, чем простые финансовые операции», — считает Олег Сиенко.



Топ-менеджеры ОАО «НПК «Уралвагонзавод» представили на форуме в Сочи новую бизнес-стратегию

31.05.13 / УралБизнесКонсалтинг /

Топ-менеджеры ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» на бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» приняли участие в работе секций, где обсуждались актуальные вопросы и проблемы «широкой колеи».

Как сообщает пресс-служба холдинга, генеральный директор дочерней компании корпорации — ООО «УВЗ-Логистик» Дмитрий Еремеев выступил с докладом на тему «Производители подвижного состава в роли транспортных компаний: элементы новой бизнес-стратегии». В своем вступительном слове он отметил, что ситуация на рынке грузовых перевозок и ее перспективы — неутешительны. Ключевым риском является невозможность своевременного обновления вагонного парка в условиях развития промышленности и роста грузооборота на перспективу. В связи с этим Дмитрий Еремеев представил собравшимся своё видение выхода из ситуации — новую бизнес-стратегию.

«Производители подвижного состава в роли транспортных компаний — это неизбежность, диктуемая рынком. Бизнес-модель «УВЗ-Логистик» строится на том, что мы заключаем долгосрочные договоры с владельцами и уже под их нужды приобретаем тот подвижной состав, который им необходим. Планируется, что парк компании на конец 2015 года должен составить более 50 тыс. единиц, в том числе 35 тыс. полувагонов. Сегодня под нашим управлением порядка 11 тыс. полувагонов и цистерн. Главные наши цели — это обеспечить стабильность в вагоностроении — ключевом сегменте экономики путем загрузки мощностей вагоностроительных предприятий. Ставку мы делаем на приобретение новых, инновационных полувагонов, использование которых дает снижение нагрузки на инфраструктуру на 10%, повышение доходности для оператора на 10% и снижение затрат грузопроизводителей на 8%», — отметил Дмитрий Еремеев.

О преимуществах инновационных полувагонов и необходимости их эксплуатации говорил и заместитель генерального директора корпорации по железнодорожной технике Андрей Шленский, в ходе заседания секции «Создание инновационного подвижного состава: технологическая основа и экономические стимулы».

«Сегодня я уже могу поделиться со всеми участниками форума важной информацией — полувагон модели 12-196-01 получил официальное заключение ВНИИЖТа о признании его инновационным. Следующим шагом станет разработка модификации полувагона модели 12-196-02 на тележках 18-194-1 с увеличенным объемом кузова до 94 м³. В настоящее время эффект от эксплуатации полувагонов 12-196-01 складывается только за счет улучшенных технических и эксплуатационных параметров. Однако существует серьезный резерв повышения прибыльности от работы таких вагонов. Я говорю, прежде всего, о тарифных преимуществах. Еще одним механизмом стимулирования спроса на инновационные полувагоны может стать выделение специальных грантов или субсидий из федерального бюджета для российских компаний, закупающих такие вагоны. Но инфраструктура должна быть готова к выходу инновационного продукта, иначе его не станут покупать операторы. Особенно это касается инноваций в области ходовой части», — пояснил Андрей Шленский.

По его словам, в условиях снижения спроса в ключевом сегменте вагоностроения — полувагонах — необходимо делать ставку на другую продукцию — вагоны-хопперы, цистерны для нефтегазовой промышленности, на которые спрос, наоборот, растет. В корпорации УВЗ сегодня разработана масштабная программа по расширению модельного ряда подвижного состава.



Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин открыл VIII Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520»

31.05.13 / Телеинформ /

Сегодня в Сочи (Красная Поляна) начал свою работу VIII Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» - традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса стран Европы и Азии. В нем принимают участие более тысячи делегатов — представители политического руководства России, стран Европейского Союза и Содружества Независимых Государств, крупные промышленники и руководители транснациональных корпораций, финансисты, ученые и представители гражданского общества.

Ключевая идея форума — содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на «пространстве 1520» в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.

Открывая форум, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин зачитал приветствие Президента Российской Федерации Владимира Путина в адрес участников форума. В приветствии отмечается, что форум заслуженно приобрел статус одного из ключевых событий деловой жизни и неизменно вызывает интерес крупнейших железнодорожных, промышленных, строительных компаний, стратегических инвесторов из России и зарубежных стран. Также подчеркивается, что ставка должна быть сделана на внедрение современных логистических и управленческих схем, масштабное использование передовых технологий, укрепление государственно-частного партнерства и привлечение инвестиций в перспективные программы.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в своем обращении к участникам Форума отметил:

- Мне особенно приятно, что многие из присутствующих, в том числе наши зарубежные коллеги и партнеры, рассматривают его как одну из ключевых возможностей для укрепления деловых и дружеских взаимоотношений. Это подтверждается и высоким уровнем участников. Мы ценим, что наша дружба крепнет. По мнению президента ОАО «РЖД», широкий круг профильных экспертов самого высокого уровня позволит сфокусировано рассмотреть весь комплекс чувствительных аспектов железнодорожного транспорта, актуальных не только для «Пространства 1520», но и для Европы. - Очевидно, нас интересуют схожие темы, - подчеркнул Владимир Якунин. - В первую очередь, я говорю о формировании бизнес-модели национального перевозчика, организационной структуре рынка железнодорожных перевозок, развитии международных транспортных коридоров.

По его словам, ни один рынок железнодорожных перевозок, тем более интегрированный, не может существовать без единой синхронизированной системы управления перевозками и наличия соответствующей транспортно-логистической инфраструктуры.

- В дискуссиях мы будем апеллировать к выводам ряда серьезных аналитических и научных исследований, проведенных как в России, так и за ее пределами, и постараемся дать объективные оценки эффективности работы железнодорожного перевозчика, имеющего вертикально интегрированную структуру, и влияние этого фактора на уровень конкуренции в отрасли, - подчеркнул Владимир Якунин.

Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520» — главное событие года в железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии. Это крупнейшая деловая встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве «широкой» колеи. Форум нацелен на принятие системных решений по всем важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса, в том числе

оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций, производству современного подвижного состава.

В рамках мероприятия проходит более 20 различных дискуссионных и интерактивных форматов с участием министров, законодателей, руководителей профильных органов государственного управления, компаний-операторов подвижного состава, предприятий транспортного машиностроения, экспедиторов, а также руководства ОАО «РЖД» и других национальных железнодорожных администраций. VIII Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» проходит в Сочи (Красная Поляна) 29 мая – 31 мая 2013 года.

Организатор форума — компания «Бизнес Диалог», генеральный партнер — ОАО «Российские железные дороги».



В 2013 году «РЖД» закупит продукцию транспортного машиностроения на 112 млрд рублей

31.05.13 / Телеинформ /

В Красной Поляне в рамках VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» состоялась дискуссия на тему: «Создание инновационного подвижного состава: технологическая основа и экономические стимулы». В ней приняли участие старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, производители подвижного состава, элементов инфраструктуры, систем автоматики и связи, представители НП «Объединение производителей железнодорожной техники».

В ходе дискуссии обсуждались вопросы улучшения качества производимых вагонов, актуализации нормативной базы, безопасности движения.

Валентин Гапанович рассказал об инновационных проектах в области железнодорожного машиностроения, в которых участвует ОАО «РЖД».

- В этом году мы закупим продукции транспортного машиностроения на 112 млрд рублей, из них 86 млрд рублей приходится на тяговый подвижной состав. Компанией сформирован трехлетний план по закупке локомотивов, на 2014 и 2015 годы ориентировочно такой же порядок цифр, - сказал старший вице-президент компании.

По его словам, ОАО «РЖД» уже успешно эксплуатирует новый грузовой локомотив постоянного тока 2ЭС10 «Гранит» производства ООО «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область). На данный момент выпущено 54 электровоза, всего до конца 2016 года компанией будет закуплен 221 такой локомотив.

- Это действительно инновационный продукт, который востребован ОАО «РЖД», - подчеркнул Валентин Гапанович.

25 мая 2013 года на заводе ООО «Уральские локомотивы» был сварен первый в России кузов пассажирского моторвагонного подвижного состава из экструдированного алюминиевого профиля.

Успешно реализуется совместный проект ЗАО «Трансмашхолдинг» и французской компании «Альстом» по производству пассажирского электровоза ЭП20, способного развивать скорость до 200 км в час. Данные локомотивы уже поступают на железные дороги ОАО «РЖД», в перспективе они смогут использоваться на высокоскоростных магистралях.

По словам Валентина Гапановича, по своим параметрам ЭП20 полностью соответствует российским условиям, целый ряд использованных при его разработке инновационных решений защищен патентами, в том числе российско-германскими.

- График локализации «Ласточки» выполняется на 100%, - подчеркнул старший вице-президент ОАО «РЖД».

Отметим, только первые 38 составов будут целиком выпущены в Германии, следующие 16 поездов построят с локализацией компонентов в России на уровне 20%. К 2017 году этот показатель вырастет до 80%. Всего на совместном предприятии ЗАО «Группа Синара» и «Сименс АГ» в Свердловской области планируется произвести 1200 вагонов электропоездов «Ласточка».

Валентин Гапанович напомнил, что 14 мая 2013 года на совещании под председательством президента РФ Владимира Путина было принято решение о расширении практики использования газомоторного топлива на транспорте. ОАО «РЖД» уже активно ведет работу в данном направлении. В сентябре 2013 года на Международном салоне железнодорожной техники «Экспо 1520» в Щербинке планируется представить первый серийный образец магистрального газотурбовоза ГТ1h. Также ведется работа над маневровым газотепловозом на сжиженном природном газе.

ОАО «РЖД» подписан меморандум с ОАО «Роснефть» о совместной реализации проекта развития газомоторного топлива на железнодорожном транспорте. «Роснефть» берет на себя обязательство по строительству заправочных станций сжиженного природного газа.

С учетом планов по реализации проектов высокоскоростного движения совместно со словацкой «Татравагонкой» начинается разработка контейнерной платформы, рассчитанной на скорость движения до 160 км в час. Также ведется работа по созданию контрейлерной платформы, 6-осной цистерны и других типов вагонов.



Проектные работы по первой в России линии ВСМ начнутся в этом году

31.05.13 / Телеинформ /

Перспективы строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) в России стали одной из главных тем обсуждения для участников VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи.

- Президентом страны была поддержана инициатива о необходимости начала проектирования высокоскоростных магистралей уже в этом году, с выделением соответствующих финансовых ресурсов либо из бюджетных, либо из внебюджетных государственных источников для финансирования проектных работ, - заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. По его словам, первоочередные проекты строительства ВСМ определены как Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань с перспективой продления до Екатеринбурга, а также Москва – Ростов-на-Дону – Сочи. Строительство высокоскоростных магистралей позволит не только развивать межрегиональные связи и повысить мобильность населения (в зоне тяготения линий ВСМ проживает 100 млн. россиян), но и даст толчок социально-экономическому развитию регионов за счет привлечения новых технологий, размещения заказов на отечественных предприятиях и привлечения частного бизнеса.

- В области высокоскоростного движения, я уверен, возможности участия частного бизнеса и в области проектирования новых систем управления, создания новых перспективных технологий строительства верхнего строения пути. Здесь мы видим перспективы международного сотрудничества, - отметил Владимир Якунин.

Участники дискуссии «Развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения», прошедшей в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520» отметили, что первой линией ВСМ в России может стать магистраль между Москвой и Казанью. В рамках строительства этого участка ВСМ российский бизнес получит заказы на поставку материалов и готовой продукции для строительства на общую сумму более 270 млрд. руб. Ожидается и рост числа перевозок между агломерациями, входящими в этот регион, причем не только в железнодорожном сообщении, но и в других типах сообщений.

- Как показал пример линии Москва - Санкт-Петербург нас ждет рост перевозок, как на железнодорожном транспорте, так и в авиасообщении. В целом создается стимул для движения

людей, для туристических и бизнес поездок. При этом возникающая межвидовая конкуренция создает условия, когда стоимость проезда сдерживается как на самолетах, так и в поездах, - сказал Алексей Цыденов, заместитель министра транспорта Российской Федерации.



**Участники дискуссии по перспективам тарифного регулирования
сошлись во мнении о минимальном негативном влиянии долгосрочных
тарифов на экономику РФ**

31.05.13 / Телеинформ /

Рост уровня железнодорожных тарифов не имеет отрицательного эффекта для ВВП России. Расчеты показывают, что и в инфляцию вклад минимальный, менее 1%, а влияние на ВВП имеет больше положительных влияний, чем отрицательных, - заявил директор департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития РФ Ярослав Мандрон на панельной дискуссии VIII Международного бизнес форума «Стратегическое партнерство 1520 » в четверг в Сочи.

Он также отметил, что проекты, которые не имеют коммерческой эффективности для ОАО «РЖД» должны быть поддержаны государством.

- Должен быть четкий контракт между государством и ОАО «РЖД», где государство должно определить четкий объем компенсаций под необходимый объем развития инфраструктуры, а ОАО «РЖД» вместе с грузоотправителями должно определиться с теми инструментами, которые позволят привлечь инвестиции в развитие инфраструктуры, в том числе под государственные гарантии, - сказал Ярослав Мандрон.

В свою очередь президент «Центра стратегических разработок» Михаил Дмитриев сообщил, что долгосрочная тарифная политика, предполагающая индексацию тарифов на уровне инфляция плюс 3% приведет к повышению уровня потребительских цен на 0,02% ежегодно, а в целом за пять лет дополнительный прирост составит 0,1%.

- Это не существенная величина, которая находится в пределах статистической погрешности изменения индексов инфляции, - сказал он.

Вместе с тем, Михаил Дмитриев подчеркнул, что если инвестиции, которые можно профинансировать за счет такого роста тарифа не будут реализованы, неывоз продукции может составить порядка 80 млн. тонн грузов по разным направлениям к 2018 г. В целом по России к 2020 году эффект оценивается около 1% ВВП недополученного в экономике. При этом он подчеркнул, что расчетное увеличение тарифов ни в одной из отраслей российской экономики не ведет к существенному сокращению прибыли или падению рентабельности. Михаил Дмитриев также сообщил, что рост затрат в результате увеличения тарифов приведет к сокращению ВВП по сравнению с потенциальным (без увеличения тарифа) на 0,05%, что в 20 раз меньше снижения ВВП от недовывоза грузов.



**В Сочи завершился международный железнодорожный бизнес-форум
«Стратегическое партнерство 1520 »**

31.05.13 / Телеинформ /

Церемония закрытия VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520 » состоялась в Сочи.

- Важным событием в работе форума стало подписание соглашений между крупнейшими компаниями. Это говорит о том, что участники форума видят новые возможности развития экономики, - отметил в своем выступлении президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Участие в работе форуме приняли 1,4 тыс. делегатов из 32 стран, представители 300 различных компаний – крупнейших грузоотправителей и транснациональных машиностроительных корпораций,

участники транспортной отрасли – а также представители органов государственной власти и научного сообщества. В рамках «Стратегического партнерства 1520» было подписано 7 соглашений.

Также на площадках форума прошло обсуждение важнейших вопросов функционирования и развития железнодорожного транспорта, как с точки зрения новых сервисов для пассажиров и грузоотправителей, так и с точки зрения развития частного бизнеса в транспортной отрасли. Обсуждались такие темы, как развитие высокоскоростного пассажирского сообщения и вокзальной инфраструктуры, установления железнодорожных тарифов, приватизации железнодорожных компаний, вопросы целесообразности организации конкуренции в перевозочной деятельности, а также другие темы.

Международный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520» — один из крупнейших форумов железнодорожной отрасли, традиционная площадка для дискуссий среди лидеров железнодорожного бизнеса Европы и Азии. Организатор форума — компания «Бизнес Диалог», генеральный партнер — ОАО «Российские железные дороги».

OILCAPITAL.RU

ПГК рассчитывает как минимум сохранить 40%-ную долю в объеме перевозок "Роснефти"

30.05.13 / Oilcapital.ru /

Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина после тендеров "Роснефти" рассчитывает, как минимум, сохранить свою долю в 40% в общем объеме перевозок нефтяной компании, сообщил журналистам генеральный директор ПГК Олег Букин.

Как писала в конце апреля газета "Коммерсант", дочерняя компания "Роснефти" "РН-транс" впервые может объявить тендеры на перевозку 40-50 млн нефти и нефтепродуктов в год с общей ценой контрактов более 13 млрд руб. До сих пор компания заключала контракты с операторами напрямую. Об этом сообщает РИА "Новости".

"Мы является одним из основных операторов, с которым работает "Роснефть". Естественно, мы не планируем снижать свою долю в объеме перевозок "Роснефти". Хотим, как минимум, сохранить. Нам бы хотелось, чтобы те объемы, которые будут консолидированы с учетом ТНК-ВР - в них тоже будем участвовать", - сообщил Букин в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520".

Гендиректор ПГК добавил, что условия конкурса компании еще не известны.

Вместе с тем издание отмечало, что для недавно приобретенной "Роснефтью" ТНК-ВР проводить такие тендеры не планируется, у нее есть действующие соглашения с операторами.

НЭП 08
Ежедневные Экономические Вести

**Топ-менеджмент "Уралвагонзавода" дал задание главе РЖД.
"Инфраструктура должна быть готова к выходу инновационного продукта"**

03.06.13 / НЭП 08 /

Представители Корпорации «Уралвагонзавод» (УВЗ) стали участниками бизнес-форума «Стратегическое партнёрство 1520». И в рамках форума уральские вагоностроители сделали ряд заявлений, связанных с выпуском инновационных вагонов.

Так заместитель генерального директора УВЗ по железнодорожной технике Андрей Шленский заявил, что механизмом стимулирования спроса на инновационные полувагоны может стать выделение специальных грантов или субсидий из федерального бюджета для российских компаний, закупающих такие вагоны. «Но инфраструктура должна быть готова к выходу инновационного продукта, иначе его не станут покупать операторы», — отметил Андрей Шленский.

Он считает, что объективные преимущества инновационных вагонов в сочетании с государственными мерами стимулирования уже в ближайшее время приведут к «перелому» в инвестиционной политике транспортных компаний.

Также Андрей Шлёнский отметил, что в условиях снижения спроса в ключевом сегменте вагоностроения – полувагонах – необходимо делать ставку на другую продукцию – вагоны-хопперы, цистерны для нефтегазовой промышленности, на которые спрос наоборот растёт. В корпорации УВЗ сегодня разработана масштабная программа по расширению модельного ряда подвижного состава.

НЭП 08
Ежедневные Экономические Вести

Олег Сиенко впервые прокомментировал приватизацию "Уралвагонзавода". "Масштабы нашего производства находятся за гранью понимания даже ведущих мировых компаний"

03.06.13 / НЭП 08 /

Перспективу приватизации Корпорации «Уралвагонзавод» (УВЗ) обсудили в Сочи в ходе VIII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнёрство 1520». Как заявил глава УВЗ Олег Сиенко, для его Корпорации приватизация не является приоритетной целью. Он напомнил, что УВЗ – компания многопрофильная. Основа производства приходится на военную продукцию. И с точки зрения стандартного подхода приватизация корпорации видится достаточно сложным механизмом.

«Я думаю, что пик нашего развития по тем срокам, которые определяет правительство, придется на периоды 2016 года, – отметил Олег Сиенко. – Когда корпорация утроит собственные финансовые показатели, она для инвесторов станет стабильным игроком и, таким образом, будет более привлекательной. Капитализация компании растёт не только от финансовых показателей, но и от вовлечения в периметр компании дополнительных активов, которые удлиняют цепочку нашей продукции. То есть, от сырья до готовой продукции, что позволяет инвесторам достаточно уверенно понимать, что колебания компании на рынке будут не так значительны». Г-н Сиенко также отметил, что в настоящее время разработана дорожная карта приватизационного процесса, ведутся переговоры с консультантами.

Идеальным партнером представители УВЗ видят ту компанию, которая могла бы принести новые технологии, позиционировать УВЗ на рынке. «Масштабы нашего производства находятся за гранью понимания даже ведущих мировых компаний. Мы выпускаем больше всех в мире вагонов, по отдельным видам вооружения занимаем более 50% мирового рынка. И та программа ГОЗа, которая сегодня продлевается до 2025 года, позволяет нам предлагать инвесторам акции и быть уверенными в том, что они при приватизации будут оценены по максимуму», – говорит Олег Сиенко.

yuga портал
Южного региона

В Сочи аэроэкспресс начнет делать остановки в Хосте и Мацесте

03.06.13 / Yuga.ru /

Аэроэкспресс, курсирующий по маршруту "Сочи – аэропорт" начнет делать остановки на станциях в Хосте и Мацесте.

"В ходе переговоров, состоявшихся в рамках железнодорожного форума "Стратегическое партнёрство 1520", достигнуто соглашение об остановках поездов "Ласточка" на станциях Хоста и Мацеста", – сообщили в пресс-службе мэрии курорта.

Также появились новые тарифы и абонементы, позволяющие экономить при поездках.

"В связи с постоянными ремонтными работами на железной дороге, расписание "Ласточек" может меняться, поэтому при планировании поездки лучше уточнять информацию на сайте РДЖ, аэроэкспресса либо в кассах", – напомнили в пресс-службе.



В Сочи откроется бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520"

29.05.13 / Yuga.ru /

Бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" стартует 29 мая в Сочи.

"Это крупнейшая деловая встреча лидеров железнодорожного бизнеса. Основная идея форума – содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок", – сообщили в пресс-службе мэрии Сочи.

Участники мероприятия обсудят вопросы развития бизнес-модели национального перевозчика и формирования организационной модели рынка железнодорожных перевозок.

Повестка дня также будет включать проблематику грузовых и пассажирских перевозок, машиностроения и транспортного дизайна, транспортно-пересадочных узлов, укрепления кадрового потенциала. Значительное внимание планируется уделить перспективам развития отрасли на основе сетевого контракта и долгосрочных тарифов на перевозку грузов.



«Скоростные магистрали» начали подсчитывать деньги на строительство ВСМ-2

03.06.13 / Uralpolit.ru /

ОАО «Скоростные магистрали» уведомили о начале работ по подготовке обоснования инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург». Перспективы развития ВСМ-2 обсудили на VII международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи.

«Президентом страны была поддержана инициатива о необходимости начала проектирования высокоскоростных магистралей уже в этом году, с выделением соответствующих финансовых ресурсов либо из бюджетных, либо из внебюджетных государственных источников для финансирования проектных работ», - заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. По его словам, первоочередные проекты строительства ВСМ определены как Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань с перспективой продления до Екатеринбурга, а также Москва – Ростов-на-Дону – Сочи.

По словам первого вице-президента ОАО «РЖД» Александра Мишарина, запуск высокоскоростных поездов между Москвой и Казанью сократит время движения для пассажиров более чем на 10 часов по сравнению с сегодняшним днем. Протяженность вновь построенной выделенной линии составит 803 км со скоростями движения до 400 км в час. Дорога пройдет по 6 субъектам Российской Федерации: Москвы и Московской области, Владимирской и Нижегородской областей, Татарстана. Дальнейшее развитие линии предусматривает присоединение к ней Урала и Поволжья.

Предполагается, что финансирование проекта будет вестись на принципах государственно-частного партнерства, а государственный грант составит не более 70% от общей стоимости строительства. Если общая стоимость строительства линии Москва - Казань предварительно оценивается в 928 млрд рублей (с учетом инфляции), то потребность в государственном финансировании составляет 650 млрд рублей, и может быть снижена более чем на 40% за счет таких инструментов, как льготное налогообложение.

Стоит отметить, что время нахождения в пути следования между промежуточными станциями составит 3-3,5 часа и между конечными станциями на высокоскоростной магистрали Екатеринбург – Казань – Нижний Новгород – Москва составит не более 8 часов.



Российское информационное агентство

**Ищем идеального инвестора! Олег Сиенко рассказал о приватизации УВЗ.
«Масштабы нашего производства находятся за гранью понимания»**

03.06.13 / Ura.ru /

Накануне в Сочи открылся VIII Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнёрство 1520», партнёром которого является НПК «Уралвагонзавод». В первый день работы форума генеральный директор УВЗ Олег Сиенко принял участие в экспертном диалоге на тему «Приватизация: в чём общественный интерес?».

Дискуссия касалась в первую очередь актуального вопроса приватизации ОАО «РЖД», кроме того опытом приватизации в российском и мировом транспортном секторе поделились крупнейшие производители подвижного состава и перевозчики.

По словам Олега Сиенко, для «Уралвагонзавода» приватизация не является приоритетной целью. УВЗ - компания многопрофильная. Основа производства приходится на военную продукцию. И с точки зрения стандартного подхода приватизация корпорации видится достаточно сложным механизмом. А безусловным преимуществом перед другими компаниями является наличие чёткой прагматичной финансовой программы по развитию корпорации до 2020 года.

«Я думаю, что пик нашего развития по тем срокам, которые определяет правительство, придётся на периоды 2016 года, - отметил Олег Сиенко. - Когда корпорация утроит собственные финансовые показатели, она для инвесторов станет стабильным игроком и, таким образом, будет более привлекательной. Капитализация компании растёт не только от финансовых показателей, но и от вовлечения в периметр компании дополнительных активов, которые удлиняют цепочку нашей продукции. То есть, от сырья до готовой продукции, что позволяет инвесторам достаточно уверенно понимать, что колебания компании на рынке будут не так значительны».

Олег Сиенко подтвердил, что в настоящее время разработана дорожная карта приватизационного процесса, ведутся переговоры с консультантами: «Для нас идеальным инвестором был бы партнёр, который мог бы принести новые технологии, позиционировать нас на рынке. В каких-то секторах мы реально доминируем. Масштабы нашего производства находятся за гранью понимания даже ведущих мировых компаний. Мы выпускаем больше всех в мире вагонов, по отдельным видам вооружения занимаем более 50% мирового рынка. И та программа ГОЗа, которая сегодня продлевается до 2025 года, позволяет нам предлагать инвесторам акции и быть уверенными в том, что они при приватизации будут оценены по максимуму».

Говоря о вопросе ОАО «РЖД» Олег Сиенко отметил, что от того, как будут развиваться Российские железные дороги, будет зависеть успех многих секторов экономики. Сегодня неудержимый рост тарифов на перевозки ведёт отрасль в тупик. «Моё глубокое убеждение – в инфраструктуру РЖД нужны колоссальные инвестиции. Если не сделать этого сегодня – будем опаздывать завтра; не сделать завтра – опоздаем окончательно. Нужно привлекать пенсионные фонды, Фонд национального благосостояния и конечно, размещать акции. Искать механизмы привлечения средств, в том числе из бюджетов государств, в первую очередь - Юго-Восточной Азии. Инвестиции в инфраструктуру дают намного больший мультипликативный эффект, чем простые финансовые операции», - сказал глава УВЗ.

В преддверии бизнес-форума «Стратегическое партнёрство 1520» на его площадке состоялось заседание Координационного совета по вопросам транспортного машиностроения Минпромторга РФ, в котором принял участие заместитель генерального директора УВЗ по железнодорожной технике Андрей Шлёнский. В рамках заседания для более эффективного решения проблем отрасли Совет постановил по каждому из направлений транспортного машиностроения создать рабочие группы. Кандидатура Андрея Шлёнского была выдвинута Советом на пост председателя группы по грузовому вагоностроению.



Российское информационное агентство

Ничего себе! Уральские вагоностроители выступили с громким заявлением. Железнодорожникам придется делать выводы

03.06.13 / Ura.ru /

Уральские вагоностроители ищут новую стратегию развития. Об этом представители Корпорации «Уралвагонзавод» заявили в рамках бизнес-форума «Стратегическое партнёрство 1520». По оценке генерального директора ООО «УВЗ-Логистик» («дочка» УВЗ) Дмитрия Еремеева, ключевым риском отрасли является невозможность своевременного обновления вагонного парка в условиях развития промышленности и роста грузооборота на перспективу.

«Производители подвижного состава в роли транспортных компаний – это неизбежность, диктуемая рынком. Бизнес-модель «УВЗ-Логистик» строится на том, что мы заключаем долгосрочные договоры с владельцами и уже под их нужды приобретаем тот подвижной состав, который им необходим. Планируется, что парк компании к концу 2015 года должен составить более 50 тысяч единиц, в том числе 35 тысяч полувагонов, – заявил г-н Еремеев. - Сегодня под нашим управлением порядка 11 тысяч полувагонов и цистерн. Ставку мы делаем на приобретение новых, инновационных полувагонов, использование которых даёт снижение нагрузки на инфраструктуру на 10%; повышение доходности для оператора на 10% и снижение затрат грузопроизводителей на 8%».

О безусловных преимуществах инновационных полувагонов и необходимости их эксплуатации говорил и заместитель генерального директора УВЗ по железнодорожной технике Андрей Шлёнский. Он также отметил, что новый полувагон УВЗ (модель 12-196-01) получил официальное заключение ВНИИЖТа о признании его инновационным.

По мнению г-на Шленского, одним из механизмов стимулирования спроса на инновационные полувагоны может стать выделение специальных грантов или субсидий из федерального бюджета для российских компаний,купающих такие вагоны. «Но инфраструктура должна быть готова к выходу инновационного продукта. Иначе его не станут покупать операторы. Особенно это касается инноваций в области ходовой части. Мы рассчитываем, что объективные преимущества инновационных вагонов в сочетании с государственными мерами стимулирования уже в ближайшее время приведут к «перелому» в инвестиционной политике транспортных компаний, когда на смену цены приобретения наконец-то придет понимание важности цены владения», - говорит Андрей Шлёнский.

Также он отметил, что в условиях снижения спроса в ключевом сегменте вагоностроения – полувагонах – необходимо делать ставку на другую продукцию – вагоны-хопперы, цистерны для нефтегазовой промышленности, на которые спрос, наоборот, растёт. Отметим, что именно в корпорации УВЗ сегодня разработана масштабная программа по расширению модельного ряда подвижного состава.