Российские железные дороги

Российские Железные Дороги

Мониторинг зарубежной прессы

31 мая - 25 июня 2012 г.

Тема:

VII Международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520»

Contracts worth over 120B roubles to be signed at int'l rail business forum.

Контракты на сумму более 120 миллиардов рублей должны быть подписаны на Международном железнодорожном бизнес-форуме.

31 мая 2012
ITAR-TASS World Service

СОЧИ, 31 мая (ИТАР-ТАСС) – Президент Российских железных дорог Владимир Якунин сказал, во время Седьмого международного Бизнес форума – 1520 стратегическое партнерство, подписанные контракты могут стоить более 120 млрд руб.

SOCHI, May 31 (Itar-Tass) —— President of Russia's Railroads Company Vladimir Yakunin says during the Seventh International Business Forum - 1520Strategic Partnership, signed contracts may be worth over 120 billion rubles.

"We prefer not to quote expected amounts, but our experts forecast contracts and agreements worth over 120 billion rubles," he said on Thursday.

Speaking at the forum, Yakunin said "the current session is organized in the framework of the idea of expanding the transport cooperation between Europe, Russia and the countries of the Asia-Pacific Region."

"Russia is not only a source of cargo, it is also a transit bridge and lately the interest to its development has been growing," he continued. "Under the circumstances of unstable economic development, all countries are improving their competitiveness, and for Europe this transport corridor is a response to the challenges of the current economic situation."

The Seventh International Business Forum - 1520 Strategic Partnership will last for two more days. Participants will discuss a wide range of issues of 1520and 1435 railway systems, the forum's organizers say.

Jakunin: chcemy przejąć PKP Cargo

Якунин: Мы хотим взять на себя PKP Cargo

31 мая 2012

Kurier Kolejowy.eu

Fot. Michał Wójcicki

Правительство Польши выдвинуло свои предложения по приватизации PKP Cargo, - сказал Владимир Якунин, президент Российских Железных Дорог (РЖД), на встрече с журналистами в Сочи.

Наше партнерство с PKP Cargo на различных уровнях продолжается уже в течение некоторого времени. Польское правительство собрало свои предложения по

приватизации PKP Cargo. Это очень важно для нас существовать в центрально-европейском рынке грузовых - сказал Якунин.

Złożyliśmy polskiemu rządowi swoją propozycję w ramach prywatyzacji PKP Cargo – powiedział Władimir Jakunin, prezes Kolei Rosyjskich (RŻD) na spotkaniu z dziennikarzami w Soczi.

- Nasza współpraca z PKP Cargo na różnych płaszczyznach trwa już od dłuższego czasu. Złożyliśmy polskiemu rządowi swoją propozycję w ramach prywatyzacji PKP Cargo. Jest dla nas bardzo ważne, by istnieć na środkowoeuropejskim rynku przewozów towarowych – twierdzi Jakunin.

Negocjacje z polskim rządem i PKP S.A. w sprawie prywatyzacji PKP Cargo prowadzi kilku dużych operatorów kolejowych z całej Europy. Właściciele naszego narodowego przewoźnika nie informują z kim prowadzone są rozmowy ani na jakim są etapie.

Freight One on track for IPO

Первая грузовая компания на пути к IPO

31 мая 2012
RosBusinessConsulting
ROSNEW

Оператор по железнодорожным грузовым перевозкам, Первая Грузовая компания намерена готовиться к первичному размещению акций к середине 2013 года, генеральный директор компании Олег Букин заявил на бизнес-форуме Стратегическое партнерство 1520 в Сочи. Букин добавил, что, миллиардер Владимир Лисин приобрел 75% минус две акции в Первой Грузовой компании Российских Железных Дорог, был готов выкупить оставшиеся 25% акций РЖД на 45 млрд. рублей (около 1.39 млрд. долларов).
Rail cargo operator Freight One intends to prepare for an initial public offering by mid-2013, the company's General Director Oleg Bukin said at Strategic Partnership 1520 business forum in Sochi. Bukin went on to say that billionaire Vladimir Lisin, who acquired 75% minus two shares in Freight One fromRussian Railways, was willing to purchase the remaining 25% stake in the company from Russian Railways for RUB 45bn (approx. USD 1.39bn).
Ikomalex Holdings Limited

Trans-Siberian Railway lays good basis for Europe-Asia higher trade.

Транс-Сибирская железная дорога является хорошей основой для торговли между Европой и Азией

31 мая 2012
ITAR-TASS World Service
TASS

Сочи, 31 мая (ИТАР-ТАСС) - Транс-Сибирская железная дорога является очевидной основой для более продуктивной торговли между Европой и Азией - заявил вице-президент Европейской комиссии и комиссар ЕС по вопросам транспорта Сийм Каллас.

SOCHI, May 31 (Itar-Tass) —— The Trans-Siberian Railway gives an obvious basis for a higher trade between Europe and Asia, Vice-President of the European Commission and EU Commissioner for Transport Siim Kallas believes.
Speaking at the International Rail Business Forum “1520 Strategic Partnership” in Sochi on Thursday he stated that over 95% of freight container traffic between Europe and Asia is made on the seas. This factor means quite longer distances and takes twice much more time than the current railway infrastructure, he said.
In this respect, Kallas named the Trans-Siberian Railway as an obvious basis for a higher trade and a continental alternative to the sea route from Europe to Asia.
International transport routes and the intensification of trade can not only develop various businesses in the whole world, but also promote the economic growth in the countries of the triangle Europe-Asia-the Pacific Region, the European commissioner concluded.
He urged the participants in the forum to develop international cooperation in the settlement of the issues in transport security, the harmonization of technical standards and various legal systems, in which transport companies in Russia, the CIS states, Europe and Asia work. The cooperation in these spheres will make it possible not only to intensify the cargo shipments across the continent, but also ensure economic growth, Kallas concluded.

LE TRANSISIBERIEN, MOYEN DE DYNAMISER LES ECHANGES COMMERCIAUX

Транссибирская железная дорога, как средство активизации торговли.

31 мая 2012
ITAR-TASS French Language Service

СОЧИ, 31 мая, ИТАР-ТАСС. Транссибирская магистраль является основой для активизации торговли между Европой и Азией, считает вице-президент Европейской комиссии и комиссар ЕС по транспорту Сийм Каллас.

SOTCHI, 31 MAI, ITAR-TASS. Le Transsibérien sert de base à la dynamisation des échanges commerciaux entre l’Europe et l’Asie, est persuadé le vice-président de la Commission européenne et commissaire européen aux transports Siim Kallas.

Intervenant au Forum d’affaires international « Partenariat stratégique 1520 » il a fait savoir que plus de 95 pour cent des frets se déplaçaient en containers par mer entre l’Europe et l’Asie. « C’est une distance deux fois plus longue dont le parcours prend deux fois plus de temps par rapport à celui par fer. »
Dans cette optique, le Transsibérien « sert de base à la dynamisation des échanges commerciaux et d’alternative au trafic maritime des frets entre l’Europe et l’Asie. »
« Les itinéraires de transport internationaux et la dynamisation des échanges commerciaux favorisent le développement des milieux d’affaires à l’échelle mondiale mais aussi la croissance économique du triangle Europe-Asie-Pacifique. »
M.Kallas a invité les participants au forum à donner un coup d’envoi à la coopération internationale en matière de sécurité des transports, d’harmonisation des normes techniques et de différents systèmes juridiques dans lesquels sont engagées des sociétés de transport de Russie, de la CEI (Communauté des Etats indépendants), d’Europe et d’Asie. « La coopération dans ces domaines sera favorable à la dynamisation du transport des frets par fer mais aussi garantira la croissance économique », a conclu le commissaire.

RUSSIE-BIELORUSSIE-KAZAKHSTAN : SYSTEME DE LOGISTIQUE ET DE TRANSPORT.

БЕЛАРУСЬ-РОССИЯ-КАЗАХСТАН: система логистики и транспорта.
31 мая 2012
ITAR-TASS French Language Service

СОЧИ, 31 мая, ИТАР-ТАСС. Железные дороги России, Белоруссии и Казахстана будут совместно развивать систему логистики и транспорта в рамках Единого экономического пространства.

SOTCHI, 31 MAI, ITAR-TASS. Les chemins de fer de Russie, de Biélorussie et du Kazakhstan développeront ensemble le système de logistique et de transport au sein de l'Espace économique commun.

Le Forum international « Partenariat stratégique 1520 » était l'occasion de signer un accord ad hoc. Le PDG de la société Chemins de fer de Russie (RZD) Vladimir Iakounine, le président de la société Chemins de fer du Kazakhstan Askar Mamine et le chef des chemins de fer de Biélorussie Anatoli Sivak ont apposé leurs signatures au bas de ce document.
« L'accord prévoit de conjuguer les efforts et de promouvoir la coopération dans le domaine du développement du système de logistique et de transport sur le territoire des trois pays », a indiqué une source émanant de RZD. Cette coopération a pour objectif d'octroyer des services de qualité compétitifs au sein de l'espace économique commun et à terme là où sont posés les chemins de fer à voie de 1.520 mm de large.
« Il est question de la formation des prix stable par le biais de la politique concertée en matière de fixation des tarifs communs et de mise au point des normes uniques des services. »
La réalisation de cet objectif implique la fondation d'une association internationale de logistique et de transport, qui mette au point une base normative unique de l'espace économique commun concernant les transports et l'amélioration du système de gestion technique. « Les parties ont aussi accepté de déployer des efforts conjuguées appelés à former à titre de parité une société commune de logistique et de transport », a relevé la source.

Ferrocarril Transiberiano, locomotora para incrementar intercambio comercial Europa-Asia: vicepresidente Comisión Europea.
Транссибирская железная дорога, локомотив увеличиения торговли между Европой и Азией: вице-президент Европейской комиссии.

256 слов
31 мая 2012
ITAR-TASS Spanish Language Service

Сочи, 31 мая (ИТАР-ТАСС).Транс-Сибирская железная дорога, очевидно является чем-то вроде локомотива увеличения объемов торговли между Европой и Азией.

Sochi, may 31 (ITAR-TASS). El ferrocarril Transiberiano es, evidentemente, algo así como locomotora para incrementar el intercambio comercial entre Europa y Asia.
Un tal convencimiento expresó hoy ante el foro internacional ferroviario "Asociación Estratégica 1520", que se celebra en Sochi (costa rusa del mar Negro), el vicepresidente de la Comisión Europea, el eurocomisario de Transportes Siim Kallas.
Actualmente más del 95 por ciento del tráfico en contenedores entre Europa y Asia se realiza por mar. "Esto presupone distancias considerablemente mayores y tiempo doble, frente al tráfico por infraestructura ferroviaria existente", remarcó.

En virtud a lo dicho el ferrocarril Transiberiano es, a todas luces, una locomotora para incrementar el intercambio comercial y una alternativa continental a las rutas marítimas entre Europa y Asia".
El uso de rutas de transporte internacionales y la intensificación del intercambio comercial no sólo posibilitan desarrollar diversos negocios por doquier en el mundo, sino son instrumentos de crecimiento económico en los países del triángulo Europa-Asia-Pacífico", dijo más adelante el Eurocomisario.
Instó Siim Kallas a los participantes en el foro a impulsar el desarrollo de la cooperación internacional para hallar soluciones a los problemas en materia de seguridad del transporte y armonizar los estándares técnicos de diferentes sistemas jurídicos en que operan compañías transportistas de Rusia, la Comunidad de Estados Independientes (CEI), Europa y Asia. "La cooperación en ese terreno no sólo posibilitará intensificar el transporte de carga por el continente, sino garantizará el crecimiento económico", señaló el Eurocomisario.

Railway giants eye cooperation on trans-Eurasian corridor

31 мая 2012
Xinhua News Agency

СОЧИ, Россия, 31 мая (Синьхуа) - Железнодорожные гиганты из России и других стран обсуждали развитие транс-евразийской сети железных дорог в Российском Черноморском курортном городе Сочи в четверг, с ожиданием того, что сеть может способствовать росту глобальной и региональной экономики.

SOCHI, Russia, May 31 (Xinhua) -- Railway giants from Russia and other countries discussed the development of a trans-Eurasian railway network in Russia's Black Sea resort city of Sochi on Thursday, with an expectation that the network could boost the global and regional economy.
"Amid the global economic uncertainties, countries are all seeking ways to strengthen their competitiveness. The trans- Eurasian corridor is one of the answers to these challenges," Vladimir Yakunin, president of the Russian Railways (RZD), told a railways forum named "Strategic Partnership 1520."
Vice President of the European Commission and EU Commissioner for Transport Siim Kallas also attended the forum, and stressed the development of trans-Eurasian railways faces both challenges and opportunities.
Over 95 percent of freight container traffic between Europe and Asia is made on the seas, though it takes twice more time than the current railway transport, Kallas noted.
Against such a backdrop, railways transport, especially a trans- Siberian railway, should become an alternative to the sea route, he said.
Kallas also urged international cooperation on transport security and coordination on different technical standards and legal systems, adding that the moves would not only intensify the cargo shipments across the continent, but also bolster the economic growth.
During the forum, some 10 international documents on cooperation were signed.
The three-day Strategic Partnership 1520 forum attracted some 1, 000 representatives from more than 10 countries using broad-gauge railways (1,520 mm) and standard-gauge railways (1,435 mm), as well as from international organizations.
Xinhua News Agency

FPC and TMH conclude agreement on cooperation in double-deck rolling stock development

1 июня 2012
SKRIN Newswire

Федеральная пассажирская компания (FPC, дочерняя компания РЖД) и ЗАО Трансмашхолдинг (TMX) заключили соглашение о долгосрочном сотрудничестве в сфере развития и строительства новых вариантов двухэтажного пассажирского подвижного состава для межрегиональных перевозок.

Federal Passenger Company (FPC, a subsidiary of Russian Railways)
and Transmashholding CJSC (TMH) concluded an agreement about long-term cooperation in the sector of development and construction of new samples of double-deck passenger rolling stock for interregional transportation.
The document was signed within the framework of the Strategic Partnership 1520 business forum in Sochi today. The agreement was signed by Mikhail Akulov, CEO of the FPC, and Andrey Andreev, CEO of TMH.
According to the agreement, a contract on machinery supplies is to be concluded before December 31, 2012. / RZD-Partner.com

Transportkorridor China-Europa Hauptthema auf Welteisenbahnforum Sotschi

Транспортный коридор Европа-Китай - главная тема Международного Железнодорожного форума в Сочи

1 июня 2012
CRI online

В четверг в Сочи состоялся, Международный Железнодорожный форум. Основная тема - строительство железнодорожного коридора из Китая в Европу. Представители считают, что этот транспортный коридор имеет важное значение для экономического развития Евро-Азиатский континента.

Am Donnerstag fand im russischen Sotschi ein internationales Eisenbahnforum statt. Dabei war der
Aufbau eines Eisenbahn-Transportkorridors von China bis Europa ein Hauptthema. Die Vertreter waren
der Meinung, dass dieser Transportkorridor von großer Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung des
euroasiatischen Kontinents sei.

Der Vizepräsident der EU-Kommission Siim Kallas sagte, angesichts der Zeitkosten des Seetransports
sei die Eisenbahn wettbewerbsfähiger und habe deshalb eine große Perspektive.

Rosyjska firma czeka na decyzję polskiej strony w sprawie prywatyzacji przewoźnika towarowego

Российская компания ожидает решения с польской стороны относительно приватизация грузового оператора.

1 июня 2012

Ekonomia24

Мы заинтересованы в участии и деятельности в области развития в Центральной Европе. Мы провели переговоры с польским правительством. Теперь мы ждем окончательного решения относительно условий и сроков приватизации. Я знаю, что она была отложена на год, - сообщает Владимир Якунин, президент РЖД.

Korespondencja z Soczi
– Jesteśmy zainteresowani obecnością i rozwijaniem działalności w Europie centralnej. Prowadziliśmy rozmowy z polskim rządem. Teraz czekamy na ostateczną decyzję co do warunków i terminu prywatyzacji. Wiem, że została ona odłożona o rok – przyznaje Wladimir Jakunin, prezes Rosyjskiej Kolei.

Zaproszenie do składania ofert na zakup PKP Cargo zostało opublikowane w marcu zeszłego roku. Krótką listę inwestorów, którzy mieli zostać dopuszczeni do badania kondycji finansowej spółki PKP, spółka matka PKP Cargo przygotowała już w połowie zeszłego roku. Ta lista przez polski rząd nie została opublikowana do tej pory. Według naszych informacji wśród zainteresowanych były m.in. Koleje Rosyjskie i Deutsche Bahn.
Plany z momentu publikacji zaproszenia do składania ofert przewidywały, że PKP Cargo, która jest drugą europejską spółką kolejową pod względem ilości obsługiwanych ładunków, zmieni właściciela do końca 2011 roku. Potem termin został przesunięty na połowę 2012 roku. Już w kwietniu tego roku termin prywatyzacji był przewidywany na początek 2013 roku. Spółka ma zostać sprzedana inwestorowi strategicznemu. Jej wartość jest wyceniana na około 3 miliardy złotych.
W 2011 roku zysk spółki wyniósł 398,6 mln zł, przychody 5,06 mld zł. Plany na 2012 rok przewidują wypracowanie zysku w wysokości 230 mln zł.

Rosjanie kupią PKP Cargo?

Россияне покупают PKP Cargo?

1 июня 2012
Infokolej

Мы ждем решение с польской стороны о том, как приватизировать PKP Cargo. Насколько я знаю, она была отложена на год, - сообщил Владимир Якунин - президент российских железных дорог (РЖД) - на форуме 1520 в Сочи.

- Czekamy na decyzję strony polskiej co do sposobu prywatyzacji PKP Cargo. Z mojej wiedzy wynika że została ona odłożona o rok - powiedział podczas odbywającego się w Soczi Forum 1520, Władymir Jakunin, prezes zarządu Kolei Rosyjskich (RŻD).
O Kolejach Rosyjskich od dawna mówiło się, że są zainteresowane prywatyzacją największego polskiego przewoźnika towarowego, choć wiele osób wyraża ku temu sprzeciw, przede wszystkim ze względów historyczno-politycznych.
Dziś Władymir Jakunin podkreślił, że RŻD od wielu lat rozwijają współpracę z PKP zarówno w zakresie przewozów towarowych, jak i pasażerskich. Jakunin wspomniał, że zawsze będą zainteresowane jej pogłębianiem oraz zwiększaniem obecności na rynkach Europy Środkowej i Wschodniej. Nie odniósł się jednak bezpośrednio do trwającego obecnie postępowania ani nie potwierdził wprost obecności RŻD na tzw. "krótkiej liście".
Kto zainteresowany?
W październiku 2011 roku prezes PKP SA ujawniła, że na "krótkiej liście" inwestorów znalazło się 6 spółek. Połowa z nich miała prowadzić działalność w tym samym sektorze, a połowa była spoza niego. Wśród firm zainteresowanych prywatyzacją PKP Cargo nieoficjalnie wymienia się: Ceske Drahy, kolej francuską SNCF, włoskiego przewoźnika towarowego oraz fundusze inwestycyjne: CVC Capital Partners, Bridgepoint, oraz Penta Oak Tree.
Giełda czy partner strategiczny?
Jeszcze w 2011 roku wartość PKP Cargo szacowało się na 4 mld zł. Na dzień dzisiejszy model prywatyzacji przewoźnika wciąż nie jest znany. Związki zawodowe, które negocjują pakt gwarancji pracowniczych, domagają się prywatyzacji przewoźnika przez giełdę. W październiku 2011 minister infrastruktury podtrzymał stanowisko, że spółka zostanie sprzedana inwestorowi strategicznemu. Cezary Grabarczyk mówił wówczas, że tylko osoby niemające rozeznania w ekonomii mogą proponować prywatyzację PKP Cargo przez giełdę.
- Projekt Cargo jest wciąż przed decydującym momentem. I to jest obiektywnie rzecz biorąc najtrudniejszy projekt w grupie - z uwagi na wielkość podmiotu, na branżę, w jakiej on działa - nie ma zbyt wielu pozytywnych przykładów prywatyzacji tego typu podmiotów, ani wielu doświadczeń w tej sprawie - mówiła o prywatyzacji PKP Cargo pod koniec minionego roku ówczesna prezes PKP SA Maria Wasiak.
Jesteśmy gotowi
Według prezesa spółki Wojciecha Balczuna PKP Cargo zostało w pełni przygotowane do procesu prywatyzacji: - Byliśmy zobligowani do przygotowania spółki do prywatyzacji i rzeczywiście PKP Cargo jest gotowe - spółka jest teraz prywatyzowalna. Nastąpił także wzrost jej wartości. W tej chwili mówimy o tym, że mimo iż rok jest trudniejszy, będziemy się starali, by spółka wygenerowała w miarę przyzwoity wynik finansowy - powiedział w połowie maja szef PKP Cargo Wojciech Balczun. - Mamy też strategię zakładającą odpowiednią perspektywę do 2016 roku. Te wszystkie zmienne wpływają na wycenę, która będzie musiała być zaktualizowana w momencie, kiedy proces ruszy. W jakim scenariuszu - jest to absolutnie prerogatywa właścicielska - dodał Wojciech Balczun.
Sprywatyzują giganta
PKP Cargo jest największym w Polsce i drugim co do wielkości w Europie przewoźnikiem towarowym. Firma w 2011 roku przewiozła 130 mln ton ładunków i wykonała pracę przewozową na poziomie 33,4 mld tnkm. Udział spółki w rynku polskich przewozów towarowych w roku 2011 pod względem przewiezionej masy to 52 proc. Niedawno rada nadzorcza PKP Cargo zaakceptowała nową strategię spółki na lata 2012-2016. Zgodnie z nią skumulowana wartość zysku netto przewoźnika ma wynieść 1,72 mld zł. Od 2008 roku spółka prowadzi intensywny program restrukturyzacji, w ramach którego m.in. zmniejszono

zatrudnienie o 39%, wprowadzono nową strukturę organizacyjną i nowoczesne standardy obsługi klienta. W roku 2010r. PKP Cargo zanotowało zysk w wysokości 60 mln złotych. Prognozowany zysk na rok 2011 to 250 mln zł, jednak w praktyce okazał się on wyższy o prawie 150 mln zł i wyniósł łącznie 398 mln zł.
Na początku tego roku wiceminister transportu Andrzej Massel poinformował, że prywatyzacja PKP Cargo prawdopodobnie odsunie się w czasie i umowa prywatyzacyjna zostanie podpisana dopiero w roku 2013.
Źródło: Rynek Kolejowy

Rosjanie kupią PKP Cargo?

Россияне покупают PKP Cargo?

1 июня 2012
Rynek-Kolejowy

Мы ждем решение с польской стороны о том, как приватизировать PKP Cargo. Насколько я знаю, она была отложена на год, - сообщил Владимир Якунин - президент российских железных дорог (РЖД) - на форуме 1520 в Сочи.

- Czekamy na decyzję strony polskiej co do sposobu prywatyzacji PKP Cargo. Z mojej wiedzy wynika że została ona odłożona o rok – powiedział podczas odbywającego się w Soczi Forum 1520, Władymir Jakunin, prezes zarządu Kolei Rosyjskich (RŻD).

Fot. Rynek Kolejowy

Przyporządkowane tagi:
PKP Cargo (890) , Koleje Rosyjskie (7)
O Kolejach Rosyjskich od dawna mówiło się, że są zainteresowane prywatyzacją największego polskiego przewoźnika towarowego, choć wiele osób wyraża ku temu sprzeciw, przede wszystkim ze względów historyczno – politycznych.
Dziś Władymir Jakunin podkreślił, że RŻD od wielu lat rozwijają współpracę z PKP zarówno w zakresie przewozów towarowych, jak i pasażerskich. Jakunin wspomniał, że zawsze będą zainteresowane jej pogłębianiem oraz zwiększaniem obecności na rynkach Europy Środkowej i Wschodniej. Nie odniósł się jednak bezpośrednio do trwającego obecnie postępowania ani nie potwierdził wprost obecności RŻD na tzw. „krótkiej liście".

Kto zainteresowany?
W październiku 2011 roku prezes PKP SA ujawniła, że na "krótkiej liście" inwestorów znalazło się 6 spółek. Połowa z nich miała prowadzić działalność w tym samym sektorze, a połowa była spoza niego. Wśród firm zainteresowanych prywatyzacją PKP Cargo nieoficjalnie wymienia się: Ceske Drahy, kolej francuską SNCF, włoskiego przewoźnika towarowego oraz fundusze inwestycyjne: CVC Capital Partners, Bridgepoint, oraz Penta Oak Tree.
Giełda czy partner strategiczny?
Jeszcze w 2011 roku wartość PKP Cargo szacowało się na 4 mld zł. Na dzień dzisiejszy model prywatyzacji przewoźnika wciąż nie jest znany. Związki zawodowe, które negocjują pakt gwarancji pracowniczych, domagają się prywatyzacji przewoźnika przez giełdę. W październiku 2011 minister infrastruktury podtrzymał stanowisko, że spółka zostanie sprzedana inwestorowi

strategicznemu. Cezary Grabarczyk mówił wówczas, że tylko osoby niemające rozeznania w ekonomii mogą proponować prywatyzację PKP Cargo przez giełdę.
- Projekt Cargo jest wciąż przed decydującym momentem. I to jest obiektywnie rzecz biorąc najtrudniejszy projekt w grupie - z uwagi na wielkość podmiotu, na branżę, w jakiej on działa - nie ma zbyt wielu pozytywnych przykładów prywatyzacji tego typu podmiotów, ani wielu doświadczeń w tej sprawie - mówiła o prywatyzacji PKP Cargo pod koniec minionego roku ówczesna prezes PKP SA Maria Wasiak.
Jesteśmy gotowi
Według prezesa spółki Wojciecha Balczuna PKP Cargo zostało w pełni przygotowane do procesu prywatyzacji: - Byliśmy zobligowani do przygotowania spółki do prywatyzacji i rzeczywiście PKP Cargo jest gotowe - spółka jest teraz prywatyzowalna. Nastąpił także wzrost jej wartości. W tej chwili mówimy o tym, że mimo iż rok jest trudniejszy, będziemy się starali, by spółka wygenerowała w miarę przyzwoity wynik finansowy – powiedział w połowie maja szef PKP Cargo Wojciech Balczun. - Mamy też strategię zakładającą odpowiednią perspektywę do 2016 roku. Te wszystkie zmienne wpływają na wycenę, która będzie musiała być zaktualizowana w momencie, kiedy proces ruszy. W jakim scenariuszu - jest to absolutnie prerogatywa właścicielska – dodał Wojciech Balczun.
Sprywatyzują giganta
PKP Cargo jest największym w Polsce i drugim co do wielkości w Europie przewoźnikiem towarowym. Firma w 2011 roku przewiozła 130 mln ton ładunków i wykonała pracę przewozową na poziomie 33,4 mld tnkm. Udział spółki w rynku polskich przewozów towarowych w roku 2011 pod względem przewiezionej masy to 52 proc. Niedawno rada nadzorcza PKP Cargo zaakceptowała nową strategię spółki na lata 2012-2016. Zgodnie z nią skumulowana wartość zysku netto przewoźnika ma wynieść 1,72 mld zł. Od 2008 roku spółka prowadzi intensywny program restrukturyzacji, w ramach którego m.in. zmniejszono zatrudnienie o 39 %, wprowadzono nową strukturę organizacyjną i nowoczesne standardy obsługi klienta. W roku 2010r. PKP Cargo zanotowało zysk w wysokości 60 mln złotych. Prognozowany zysk na rok 2011 to 250 mln zł, jednak w praktyce okazał się on wyższy o prawie 150 mln zł i wyniósł łącznie 398 mln zł.
Na początku tego roku wiceminister transportu Andrzej Massel poinformował, że prywatyzacja PKP Cargo prawdopodobnie odsunie się w czasie i umowa prywatyzacyjna zostanie podpisana dopiero w roku 2013.

Telecompaper BV

Kallas will Bahnverbindung zwischen Europa und Asien fördern

Каллас хочет продлить железнодорожное сообщение между Европой и Азией

1 июня 2012
Dow Jones

Комиссар по транспорту Сийм Каллас будет способствовать железнодорожноому сообщению из Европы в Россию и Китай. Объем железнодорожных грузовых перевозок между ЕС и его восточными соседями, вероятно, увеличится в 2020 году по сравнению с 2007 годом более чем на 30 процентов, Каллас сказал после седьмого железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520» в Сочи, Россия. "Все больше и больше связей необходимо, а также интенсивное сотрудничество с Россией, третьим по важности торговым партнером ЕС". Для развития евразийского сухопутного моста Россия - важная транзитная страна между ЕС и Китаем.

BRÜSSEL (Dow Jones)--EU-Verkehrskommissar Siim Kallas will die Eisenbahnverbindungen von Europa nach Russland und China fördern. Der Schienengüterverkehr zwischen der EU und

ihren östlichen Nachbarn dürfte bis 2020 im Vergleich zu 2007 um über 30 Prozent zunehmen, sagte Kallas nach dem siebten Eisenbahnforum "Strategische Partnerschaft 1520" im russischen Sotschi. "Mehr und bessere Verbindungen sind notwendig, ebenso wie eine intensive Zusammenarbeit mit Russland, dem drittwichtigsten Handelspartner der EU", erklärte Kallas weiter. Im Zuge der Entwicklung der eurasischen Landbrücke könne Russland auch zu einem wichtigen Transitland zwischen der EU und China werden.
Auf der Konferenz, an der unter anderem Vertreter der Regierungen und der Eisenbahnunternehmen Russlands, der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS)sowie europäischer und südostasiatischer Staaten teilnahmen, sei eine umfassende Diskussion über den Schienenverkehr in Eurasien entbrannt, teilte die Kommission weiter mit. Vorrangig ging es demnach um rechtliche Fragen und Interoperabilität, den Ausbau des Güterverkehrs auf der Transsibirien-Strecke, Beförderungstarife und die Koordinierung von Infrastrukturprojekten.
Kallas habe zudem bei der Konferenz den neuen Verkehrsminister Russlands, Maxim Sokolow, darauf hingewiesen, wie wichtig für Russland die Einhaltung seiner Zusage sei, die Gebühren für Sibirienüberflüge abzuschaffen. Diese Zusage war eine Vorraussetzung für die Zustimmung der EU zum Beitritt Russlands zur Welthandelsorganisation (WTO) gewesen.
Dow Jones News GmbH

Deutsche Bahn fördert Logistik-Forschung mit Kompetenzzentrum an Universität St. Petersburg

Deutsche Bahn производит логистическое исследование совместно с научно-исследовательским центром повышения квалификации в университете Санкт-Петербурга.

1 июня 2012
Logistics ready online

Глава Deutsche Bahn Грубе и глава РЖД Якунин подписали соглашение о продлении сотрудничества в области науки и образования

Freitag, den 01. Juni 2012 um 10:50 Uhr Anjuli Sharma
Berlin/Sotschi, 01.06.2012 - DB-Chef Grube und RZD-Chef Jakunin unterzeichnen Verlängerung des
Vertrags für Zusammenarbeit in Wissenschaft und Ausbildung
Die Deutsche Bahn (DB) und die Russischen Bahnen (RZD) haben eine fünfjährige Vertragsverlängerung für das gemeinsame Center für Internationale Logistik und Supply Chain Management (CIL) in St. Petersburg vereinbart.
Dies haben die Vorstandsvorsitzenden beider Bahnen, Dr. Rüdiger Grube und Wladimir Jakunin, am Donnerstag auf dem VIl. Internationalen Eisenbahn-Business-Forum „Strategische Partnerschaft 1520“ im russischen Sotschi unterzeichnet.
„Von den Leistungen unseres Zentrums in St. Petersburg sind wir sehr beeindruckt. Das Zentrum ist für uns eine wichtige Investition in die Zukunft, um unsere deutsch-russische Zusammenarbeit in Wissenschaft und Ausbildung weiter zu vertiefen“, sagte Dr. Rüdiger Grube in Sotschi.
Das Zentrum, an der Graduate School of Management der St. Petersburger State University angesiedelt, ist eine Plattform für unternehmensübergreifende Innovations-Kooperationen und für spezielle Aus- und
Weiterbildungsprogramme für Studenten und Mitarbeiter im Bereich Logistik und Supply Chain Management.
„Das Programm ergänzt unsere bisherigen praxisorientierten Aktivitäten in Forschung und akademischer Lehre und etabliert, ganz wie unser Geschäft, den grenzüberschreitenden

Austausch“, sagte Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der DB Mobility Logistics AG.
Mehr als 50 Abschlussarbeiten sind bisher betreut worden. Für ein RZDWeiterbildungsprogramm hat das CIL gemeinsam mit DB Schenker, dem Transport- und Logistikressort der DB, ein Praxismodul entwickelt. Auch die bisher einzige Online-Enzyklopädie zu Supply Chain Management ist durch die Kooperation entstanden. Darüber hinaus wird im Juni ein Forschungsbericht zum Thema Outsourcing und Kontraktlogistik in Russland veröffentlicht, der erstmals die Strukturen und Entwicklungen in Russland aufzeigt.
Die DB hat mit der RZD und akademischen Partnern die gemeinsame Lehrund Forschungseinrichtung im Juli 2009 gegründet. Die akademischen Partner sind die European Business School, die Graduate School of Management der St. Petersburger State University und die Eisenbahnuniversität St. Petersburg. Die Kooperation ist nun bis Juni 2017 ausgerichtet.
Das CIL ist eng in das Forschungsnetzwerk des Transport- und Logistikbereiches der DB eingebunden. Unter dem Namen „DB Schenker Laboratories“, kurz DB Schenker Labs, engagiert sich der Konzern in der Transport- und Logistik-Forschung und will spezifische Angebote für Lehre, Bildung und Nachwuchsgewinnung schaffen.

Ausbildung: Deutsche Bahn und Russische Bahnen kooperieren weiterhin

Образование: Немецкие железные дороги и Российские железные дороги продолжают сотрудничество

1 июня 2012
Logistik heute online

Корпоративная штаб-квартира Deutsche Bahn в Берлине. (фото Deutsche Bahn / Volker Emersleben) Немецкие железные дороги (DB) и Росскийские железные дороги (РЖД) продолжают работать в области науки и образования вместе. Руководители обеих компаний, д-р Рюдигер Грубе и Владимир Якунин, подписали 31 мая в Сочи соглашение, контракт на совместный Центр международной логистики и Supply Chain Managment (CIL) в Санкт-Петербурге продленный до 2017 года.

Konzernzentrale der Deutschen Bahn in Berlin. (Foto. Deutsche Bahn / Volker Emersleben)
Die Deutsche Bahn (DB) und die Russischen Bahnen (RZD) arbeiten weiterhin in Wissenschaft und Ausbildung
zusammen. Die Vorstandschefs beider Unternehmen, Dr. Rüdiger Grube und Wladimir Jakunin, haben am 31.
Mai in Sotschi vereinbart, den Vertrag für das gemeinsame Center für internationale Logistik und Supply Chain
Management (CIL) in St. Petersburg bis 2017 zu verlängern.
Das Zentrum, an der Graduate School of
Management der St. Petersburger State University angesiedelt, ist eine Plattform für unternehmensübergreifende
Innovations-Kooperationen sowie für Aus- und Weiterbildungsprogramme für Studenten und Mitarbeiter im
Bereich Logistik und Supply Chain Management.
Die DB hat mit der RZD und akademischen Partnern die Lehr- und Forschungseinrichtung 2009 gegründet. Die
akademischen Partner sind die European Business School, die Graduate School of Management der St.
Petersburger State University und die Eisenbahnuniversität St. Petersburg

Freight hauling on Russia's railways up 2.9% in May - RZD

Грузовые перевозки на железных дорогах России выросли на 2,9% в мае – РЖД

1 июня 2012
Interfax: Russia & CIS Business and Financial Newswire

СОЧИ. 1 июня (Интерфакс) - Грузовые перевозки по железным дорогам России увеличились на 2,9% в мае 2012 года, вице-президент ОАО «Российкие Железные Дороги» (РТС: РЖД) (РЖД) Салман Бабаев, сообщил в рамках форума Стратегическое партнерство 1520.

SOCHI. June 1 (Interfax) - Freight hauling on Russia's railways increased by 2.9% in May 2012, OJSC Russian Railway's (RTS: RZHD) (RZD) vice-president, Salman Babayev, said on the sidelines of the forum Strategic Partnership 1520.
"For the five months we've gone with 3% growth. May to May it is 2.9%," he said.
RZD's vice-president Anatoly Krasnoshchek earlier forecast the increase in freight handling in May at 2.4%. Daily hauling, according to his forecasts, was expected at 3.494 million tonnes.
Freight transport on Russia's railways increased by 2.9% to 106.4 million tonnes in April. The average daily figure came to 3.547 million tonnes.
Average daily hauling of freight in January-April 2012 increased by 2.9% to 3.412 million tonnes. The unadjusted figure for the first four months (including an additional day for February 2012) increased by 3.8% to 412.9 million tonnes.
RZD's financial plan for 2012 expects freight transport to increase by 2.8% to 1.275 billion tonnes.

Russia-China railways cooperation 'huge potential'

"Огромный потенциал" сотрудничества железных дорог России и Китая

China Daily
2 июня 2012

СОЧИ – Сотрудничество Китая и России в области развития высокоскоростного железнодорожного сообщения и транс-евразийской железнодорожный Коридор имеет "огромный потенциал", президент Российских Железных Дорог (РЖД) сообщил в пятницу.

SOCHI - China-Russia cooperation on development of high-speed rail and a trans-Eurasian rail corridor has "huge potential", the president of Russian Railways (RZD) said on Friday.
Under a government strategic plan, Russia will build by 2030 some 20,000 km of new railways, including 5,000 high-speed lines, Vladimir Yakunin told Xinhua on the sidelines of an international
railway forum.
"Russia is expected to develop a railway network, including high-speed rail lines, from Kazan and
Yekaterinburg (in central Russia) to Khabarovsk and Vladivostok (in the Far East region)," Yakunin said.
"In this field, we are willing to cooperate with China's railways and financial institutions," he added.
"China has rich experience in high-speed rail construction, which creates rooms for further cooperation between the two countries in this field," he added.

Meanwhile, Yakunin admitted that there are some delays in implementing a memorandum of understanding signed by Russia and China in 2009 on joint development of high-speed railway system in Russia.
There is no change in Russia's stance on the construction of high-speed rail, but the State-owned RZD is still seeking suitable finance and profit modes, he explained.
Yakunin, who will soon visit China with a Russian delegation led by President Vladimir Putin next
week, said that he would meet with China's railway authorities on further bilateral cooperation.
On the development of a rail corridor from the southwest Chinese city of Chongqing to Germany's
Duisburg, Yakunin said that China and Russia have signed cooperation documents and formed joint ventures.
Last July, the new route was officially launched in Chongqing. It offers a major shortcut to traditional sea trade routes and shorten travel time to Europe from about 36 days by container ship to just 13 days by freight train.
"This is the first step of the corridor construction," Yakunin said.
The train services are expected to be increased to once per day in the future as Chongqing's exports to Europe increase. Currently the train leaves Chongqing for Duisburg once a month.
Russia is now pondering the future transit fee policy following the development of the route and will later coordinate with the Chinese side, he said.
Besides, Yakunin said the new trans-Eurasian rail corridor is taking shape, thanks to the joint efforts of Russia, China and Kazakhstan.
Amid global economic uncertainties, such a corridor will boost the global and regional economy and enhance the competitiveness of countries of the railway routes, he said.

Eisenbahn als Konkurrenz für den Seeweg
Железная дорога как конкуренция морскому пути

4 июня 2012
Wirtschaftsblatt

Россия. 95 процентов грузовых перевозок из Азии в Европу осуществляется морским путем. Железные дороги хотят получить долю для себя.

Russland. 95 Prozent des Frachtverkehrs von Asien nach Europa werden per Schiff abgewickelt. Die Eisenbahnen wollen Anteile für sich gewinnen.
Sotschi/Moskau. Für eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Russland, Europa und Asien zur Verbesserung des Frachtverkehrs hat sich Wladimir Jakunin, Präsident der Russischen Staatsbahnen
(RZD) am Internationalen Forum "Strategische Partnerschaft 1520" ausgesprochen. "Unser Ziel ist,
die Zusammenarbeit mit unseren Partnern weiter auszubauen und so zur wirtschaftlichen Entwicklung
in der Region beizutragen", so Jakunin vergangene Woche in der russischen Schwarzmeerstadt Sotschi.
Bislang wird 95 Prozent des Frachtverkehrs aus Asien via Seeweg nach Europa befördert. Der Weg
per Bahn nach Europa bietet für Exporteure jedoch Vorteile. Die Waren können ihre endgültige Destination einfacher erreichen, als wenn die Auslieferung zuerst über die großen Häfen erfolgen würde, so Jakunin weiter. Zur Stärkung der eurasischen Verkehrskorridore gilt es jedoch noch Hindernisse aus dem Weg zu räumen. So würde sich durch die Einführung eines gemeinsamen

Frachtbriefes etwa die Bürokratie vereinfachen lassen.
Schlusspunkt Wien
Verkürzen lassen würden sich die Wege zwischen Asien und Europa auch durch eine Verlängerung
der Breitspurbahn nach Westen. Heute gibt es eine Strecke mit der Spurbreite 1520 Millimetern (Normalspur: 1435 Millimeter), die über eine Länge von 80 Kilometern von der ukrainischen Grenze
bis ins slowakische Kosice reicht.
Bereits seit einigen Jahren existieren Pläne, diese bis nach Wien zu verlängern. Dazu gründeten die
russischen, slowakischen, ukrainischen und österreichischen Bahnen 2009 die in Wien registrierte
Breitspur Planungsgesellschaft. Die Länge der neuen Strecke beträgt, je nach Route, zwischen 390
und 430 Kilometern, Investments von bis zu 6,36 Milliarden € wären dazu nötig, davon geht eine von
Roland Berger Österreich erstellte Vor-Machbarkeitsstudie aus. Ende des Jahres soll nun eine finale
Machbarkeitsstudie präsentiert werden. Mit einer Inbetriebnahme der Strecke wird frühestens 2025/28
gerechnet.
Die ÖBB würden von dem zu erwartenden höheren Güterverkehrsaufkommen profitieren, so das Unternehmen auf Anfrage des Wirtschafts-Blattes. 2011 unterzeichneten ÖBB-Chef Christian Kern
und RZD-Chef Jakunin ein Abkommen über eine vertiefte Zusammenarbeit. Einen konkreten Zeitplan
für das Projekt gibt es aus österreichische Sicht noch nicht, so das Verkehrsministerium: Zuerst müsse man mit Finanz-, Außen-, und Wirtschaftsministerium eine gemeinsame Strategie festlegen.

European Union: Siim Kallas Vice-President and Commissioner for Transport Building bridges - making more of rail's potential to link Europe and Asia Sochi, 31 May 2012

Европейский Союз: Вице-президент Европейской комиссии, еврокомиссар по транспорту и по строительству транспортых мостов Сийм Каллас - создание большего ж/д потенциала для связи Европы и Азии, Сочи, 31 мая 2012

4 июня 2012
Thai News Service
THAINS
Section: General News - International Rail Business Forum
Sochi, 31 May 2012
Ministers, honoured guests, ladies and gentlemen: thank you for inviting me to speak at such an important event for the international rail community.
International connections and cooperation are, for me, a large part of what transport is all about. They link people, goods and businesses across the world; they help to open up markets and develop trade. They are essential for stimulating economic growth and creating employment.
Globally, sea-based transport remains the largest carrier of large-volume goods. So we should perhaps ask what is the role that land-based continental transport can play, how it fits into the overall transport architecture.

Today, more than 95% of container traffic between Europe and Asia is moved by sea. That is the long way round - a journey by ship from central Europe to the east coast of China is twice the distance, and takes twice as long as by train. For the moment, maritime freight is much cheaper than land-based alternatives.

While rail will not overtake maritime or aviation, I believe more can be made of it. If connections are smoother and more efficient, then rail is the answer.

China's rapid export growth has brought some of its eastern coast ports to saturation point. Many are too shallow for larger container vessels and have limited internal connections. There are also some bottlenecks on waterways.

So now we see parts of China's industry shifting operations further inland, westwards - and a little closer to Europe.

This gives a good opportunity for a competitive transport corridor in the form of a rail 'bridge'. It would also give surface transport operators access to a rapidly expanding market and huge economic area.

If containers are to reach Europe coming overland from a country like China, they have to cross Russia - or use an alternative southern route, through Turkey and the Caucasus to Central Asia.

For such a long logistics chain, rail is an regular, reliable and effective means to transport different types and quantities of goods.

In Europe, we are always interested in route diversification and more business choice to transport goods in the most efficient way possible.

So I welcome recent successes in developing transcontinental rail freight corridors that use Russia to connect Europe with China, and further east.

Take the Beijing to Hamburg route, for example, and most recently, a direct rail freight service between Antwerp and China's huge industrial hub of Chongqing. These rail links now bring Chinese goods from the River Yangtze and its key trading ports to the Rhine, Elbe, North Sea and beyond.

But there is a still long way to go. It remains a major challenge to offer a real alternative to maritime transport. Above all, it has to be commercially viable. To achieve that, the crucial elements are quality of service, price and speed.

So, given all the difficulties and challenges, is there a reasonable market for rail freight running between Europe and Asia? The answer is yes - in theory.

If we look at the strong trade and economic ties between European, Asian and Pacific region countries, there is a clear potential to increase cargo volumes in containers via the Trans-Siberian Mainline.

Industrial goods such as high-value machinery and equipment, chemical and agricultural products, consumer goods and food - the list is almost endless.

Several Eurasian corridors are now competing for the freight transport market. But each one is hampered by obstacles - poor quality of infrastructure, non-standardised and cost-intensive border formalities, lack of communication technology and arbitrary application of procedures.

It would therefore make sense to channel traffic flows onto a few high-performance international corridors. For Russia, the Trans-Siberian Mainline is an obvious choice: a high-capacity double track electrified line that can carry up to 100 million tons of cargo per year.

But what can help to develop an economically worthwhile continental alternative for businesses interested in moving goods between Europe and Asia?

Apart from the elements I have mentioned, economic conditions - such as customs procedures, transparent and fair track access charges and tariffs - play a very important role.

On tariffs, for example, several countries on the Europe-Asia route, including Russia, apply discriminatory fees to international rail freight that leaves, enters or transits the country. We expect these fees to be phased out as part of Russia's WTO accession.

There are also questions of cargo security and reliability, and the application of compatible transport law, to which I will return a little later.

Ladies and gentlemen

In Europe, we are working hard to smooth out the anomalies, bottlenecks and inefficiencies in our railways, which today are a patchwork of national systems. The aim is to create a single rail transport area that will be a major element of our Trans-European Network: a single market for rail services and equipment.

On a practical level, this means working towards achieving compatibility between EU Member States in their legal and regulatory environments, in safety and security, and in technical standards. That also applies to the west-east corridors which link Europe, Russia and the Far East.

Apart from the familiar issue of track gauge, it makes sense for the two rail systems to be "in tune" with each other as much as possible. That applies as much to other technical differences between the systems as to the legal and operating environment for international rail freight.

This is where the "Transsib in 7 days" project, which aims to boost rail freight traffic between Europe and Asia, might serve as a good base for further discussions in both technical and legal aspects. So I welcome the opportunity here in Sochi to discuss the benefits that this project could give Russia and the European Union, and to hear about the progress of the project.

What happens if a train carrying hundreds of containers from China through Russia to Germany is hijacked and goes "missing"? What are the legal and financial consequences? How large is the uncertainty for a transcontinental shipper? We need to align the legal environment to deal with situations like this.

For rail freight to be transported efficiently, we need that environment to be transparent, stable and as standardised as possible. That means minimum standards, conditions and targets for operating railway lines.

At the moment, rail transport between Western Europe and the Far East is governed by two different bodies of transport law. Apart from the extra work and cost, this also prevents railways from properly competing on international long-distance routes with alternatives such as road and maritime.

We need to work together with Russia and the 1520 Community to achieve direct and seamless rail transport from the Atlantic to the Pacific.

A stable legal environment is a hugely important factor for doing business and ensuring fair competition. If we are to create more of an intercontinental corridor between Asia and Europe, then there has to be some legal certainty.

Ladies and gentlemen

The concept of Eurasian land bridges is not new. They have been a reality since traders used the ancient Silk Road routes to transport all manner of commodities between China and Europe. As technology has advanced, of course, Europe-Asia land routes have been regularly developed and expanded.

By working together, we can make much more of our railways' combined potential to build a modernised and efficient trade link - an improved intercontinental corridor.

Russia's involvement is essential to make this work. This is how we can all benefit: better connections, more trade, economic prosperity and opportunity.

Thank you for your attention.

(Delegation of the European Union to Thailand: 31 May 2012)

Thai News Service Co. Ltd.

Deutsche Bahn promotes logistics research at competence center at St Petersburg University

Deutsche Bahn способствует логистическим исследованиям в научном центре в Санкт-Петербургском университете

4 июня 2012

SKRIN Newswire

Генеральный директор компании Дойче Бан Грубе и президент РЖД Якунин подписали дополнительое соглашение к образовательному и научному соглашению о сотрудничестве Deutsche Bahn (DB) и Российских Железных Дорог (РЖД), договорились о продлении своего соглашения на 5 лет сотрудничества Центра международной логистики и Центра управления поставками в Санкт-Петербурге.

DB's CEO Grube and RZD's CEO Yakunin sign an extension to their science and education collaboration agreement Deutsche Bahn (DB) and Russian Railways (RZD) have agreed a five-year extension to their agreement for their joint Center for International Logistics and Supply Chain Management (CIL) in St. Petersburg. It was signed by the Chairmen of the Boards of Management of both railway companies, Dr Ru"diger Grube and Vladimir Yakunin, on Thursday at the Vll "Strategic Partnership 1520" International Railway Business Forum in Sochi in Russia.

"We are very impressed with the performance of our Center in St. Petersburg. We believe the Center is an important investment in the future, in order to further strengthen our German-Russian science and education collaboration," said Dr Ru"diger Grube in Sochi.

The Center, located at the Graduate School of Management at St. Petersburg State University, is a platform for cross-company collaborative innovation and for dedicated education and in-service training programs for students and logistics and supply chain management employees.

"The program complements our previous hands-on research and academic teaching activities, and establishes cross-border exchanges, just like our business," said Dr Karl-Friedrich Rausch, Board Member responsible for Transportation and Logistics at DB Mobility Logistics AG.

It has so far provided support for over 50 theses. Together with DB Schenker, DB's Transportation and Logistics Division, the CIL has developed a practical module for an RZD in-service training program. The collaboration has also given rise to the only on-line Supply Chain Management encyclopedia to date. In June, a research report will also be published on the topic of outsourcing and contract logistics in Russia, which will for the first time provide information on structures and trends in Russia.

DB, RZD and their academic partners founded the joint teaching and research establishment in July 2009. Their academic partners are the European Business School, the Graduate School of Management at St. Petersburg State University and St. Petersburg Transport University. The collaboration will now run until June 2017.

The CIL has close links to the research network of DB's Transportation and Logistics Division. Under the name "DB Schenker Laboratories", DB Schenker Labs for short, the Group is involved in transportation and logistics research, and aims to create specific programs for teaching, training and recruiting young talent.

Brunswick Rail signs partnership agreement with Novokuznetsk Car-Building Enterprise for production of new generation railcars

Брансвик Рейл подписал партнерское соглашение с Новокузнецким вагоностроительным заводом по производству вагонов нового поколения

4 июня 2012
SKRIN Newswire

31 May 2012, Moscow - Brunswick Rail, one of Russia’s leading railcar operating lessors, announces that it has formed a strategic partnership with the Novokuznetsk Car-Building Enterprise (NCBE). Under the agreement, NCBE will design and manufacture new generation gondolas for Brunswick Rail. The railcars will be fitted with innovative bogies produced by the US firm Amsted Rail.

Brunswick Rail and NCBE today signed the Memorandum of Understanding during The Seventh International Rail Business Forum "1520 Strategic Partnership" in Sochi. Under the agreement, NCBE will launch production of new generation gondolas using 18-9836 bogies with Amsted Rail's Motion Control system. This innovative bogie technology allows for increased axle load (up to 25 tons) and a greater carrying capacity (up to 75 tons), while the impact on the tracks is reduced compared to traditional bogies. Mass production is currently expected to begin in 2013 after all certification procedures have been completed. The planned capacity of the new NCBE production line is 1,000 railcars per year.
Vladimir Khoroshilov, Brunswick Rail's Deputy CEO and Director of Business Development said: "Our partnership with the Novokuznetsk Car-Building Enterprise is another important step in bringing new generation railcars to the Russian market. We believe that innovations will make important contributions to the development of the railroad sector. We have been introducing new railcars to the market for the past year, and during this time we have clearly seen that such new technologies are ideally suited to the Russian market, as they substantially increase transportation efficiencies for our clients and across the industry as a whole."
Vladimir Bogolyubov, Deputy CEO for Technical Development at NCBE, said: "It is clear that the Russian railroad sector today is in need of innovative solutions. The future of our railroads will be driven by the introduction of new generation railcars, and our factory aims to meet the demands of today's market. We are delighted to be working with Brunswick Rail, and look forward to the new opportunities that will arise from the production of new generation railcars."
Marcus Montenecourt, Managing Director for Amsted Rail in Russia and the CIS, added: "We are pleased to welcome Novokuznetsk Car-Building Enterprise as a new Licensee. When we first brought Motion Control technology to Russia, we carried out a comparative analysis of the stresses put on railcars during operation in Russia and the US. The results showed that Motion Control is without a doubt suitable for use in Russia and the CIS. The Amsted Rail know-how deployed in the 18-9836 model bogies gives them a competitive advantage over their competitors. We are confident that the railcars produced by NCBE will help ensure highly efficient cargo shipments for end users." / Brunswick Rail
SKRIN Ltd.

Risks from Russia joining WTO minimum for railway sector - State Duma Deputy

Риски от вступления России в ВТО для железнодорожного сектора минимальны - депутат Госдумы

4 июня 2012
SKRIN Newswire

Unlike a number of other sectors of economy, the railway sector is better protected, risks from the country's joining the WTO are minimum for it, thinks Oleg Savchenko, a Deputy of the RF State Duma.
He said this at the business forum "Strategic Partnership 1520" in Sochi.
In the words of Mr Savchenko, there are controversial evaluations of the consequences of Russia joining the WTO at the discussions in the State Duma. The railway sector is considered to be protected better than others due to its conservatism.
"It will be impossible to use financial instruments for direct supporting national producers in the framework of the WTO. Nevertheless, there will be other ways to protect Russian business by the state - technical regulation, R&D financing, and consumers support (for example, by means of subsiding the interest rate on purchase of machinery made in Russia)," said the Deputy. / RZD-Partner.Ru

Transmashholding signs contract to build 10 Vityaz locomotives for RZD

Трансмашхолдинг подписал контракт на строительство 10 локомотивов Витязь для РЖД

4 июня 2012
Russian Financial Control Monitor

СОЧИ. Компания Трансмашхолдинг подписала контракт с Российскими Железными Дорогами на поставку 10 грузовых локомотивов, Витязь, во время бизнес-форума Стратегическое партнерство 1520 проходившего в Сочи.

SOCHI. The Transmashholding engineering company has signed a contract with Russian Railways to supply 10 freight locomotives, Vityaz, during the Partnership 1520 business forum underway in Sochi.
The two-unit mainline locomotives will be powered by diesel engines supplied by Germany's MTU Friedrichshafen, Transmashholding said in a statement.
The 10 locomotives will be based on a prototype Vityaz model, but will include various options. The first Vityaz locomotive will be built in 2012 and the rest in 2013. -0-
Information Agency FC-Novosti

Kazakhstan, Belarus to pay their shares in CES logistics operator with money or assets

4 июня 2012
12:39
Interfax: Kazakhstan General Newswire

Сочи. 4 июня. Интерфакс-Казахстан - Казахстан и Белоруссия оплатит свои акции в объединенном логистическом операторорe, который будет создан совместно с Россией, деньгами или активами, президент РЖД Владимир Якунин заявил журналистам в во время Бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», проходившего в Сочи в Пятницу

Sochi. June 4. Interfax-Kazakhstan - Kazakhstan and Belarus will pay their shares in the single logistics operator company to be established jointly with Russia with money or assets, the President of the Russian Railways company Vladimir Yakunin told journalists on the sidelines of the Strategic Partnership1520 forum in Sochi on Friday.
"Kazakhstan and Belarus will pay their shares in the single company's capital with money or assets. We are in the process of finding an agreement," Yakunin said. He could not estimate the cost of the future company. "The company itself is not expensive, but its future expansion will depend on the will of the participants," Yakunin said.
As reported, on Thursday the national railway operators of Russia, Belarus and Kazakhstan agreed to set up a single logistics operator company within the Common Economic Space. An informed source in Russian Railways told journalists that Russia might transfer 50% + 1 share in Trancontainer JSC as its share in the new company.
Interfax Information Services, B.V.

Transeurasische Träume
Трансевропейская мечта

5 июня 2012
Handelsblatt

Трансевразийская мечта
5 июня 2012
Владимир Якунин питает слабость к гигантским проектам. Несколько недель назад глава русской железной дороги РЖД мечтал о туннеле под Беринговым проливом, который должен соединить восточную часть России с Аляской. Эта идея не нова. План туннеля появляется через определенные промежутки времени снова и снова. Но существует еще одна идея следующего мега-проекта. «Это не мечта, – кратко пояснил Якунин идею туннеля, – впервые я об этом упомянул после моего вступления в должность». То есть в 2005 году. Однако идея туннеля была озвучена значительно раньше. Об этом говорили еще в царское время, сказал глава РЖД. Туннель должен быть длиной около 104 км. По оценке экспертов, затраты на постройку туннеля должны составить около 65 млрд долларов. «Проект может быть реализован в следующие 10–15 лет», – сказал Якунин.
Много времени может занять также подготовка следующего большого проекта, который в эти дни обсуждался на ежегодном железнодорожном форуме в южно-российском Сочи. Речь шла о трансъевразийском коридоре, о грузовых перевозках от Юго-Восточной Азии до Вены; о том, где должны загружаться контейнеры, отправляющиеся в другие европейские страны. Этот проект тоже уже давно дискутируется, сейчас же впервые подготавливается технико-экономическое обоснование, которое, уже начиная с текущего года, должно выявить, действительно ли осуществим данный проект. На пути к единому транспортному коридору необходимо еще преодолеть многочисленные технические и бюрократические барьеры, начиная от различной ширины железнодорожной колеи и заканчивая упрощенным таможенным оформлением. Только один процент товарооборота между Европой и Азией осуществляется посредством железной дороги. Об этом говорилось в черноморском городе. Предприятия железной дороги хотят здесь в будущем получать большую долю от растущих грузовых перевозок. В числе первых Россия, через которую должна пройти большая часть трассы, насчитывающей более 10 000 км. Якунин знает, что железная дорога с ее затратами не может конкурировать с морскими грузоперевозками. «Мы никогда не сможем сразу поставлять так много контейнеров», – сказал Якунин. Но при этом он подчеркнул другие преимущества: железная дорога экологичнее, чем огромные грузовые суда, кроме того, отсутствуют колонны грузовых автомобилей, которые создают пробки на подходах к портам. Конкурирующим преимуществом железной дороги является то, что доставка грузов занимает вдвое меньше времени, нежели по морю – 23 вместо 46 дней. Новый транспортный коридор должен еще больше сократить это время. «Я думаю, что это привлекательно для клиентов», – сказал Якунин.
Когда торговый путь начнет эксплуатироваться, еще не ясно. РЖД хотела бы начать использовать его уже в 2020 году. Однако эксперты не так оптимистичны. Не исключено, что транспортному коридору между Европой и Азией придется ждать так же долго, как и туннелю под Беринговым проливом. Последний царь умер 95 лет назад.

Wladimir Jakunin hat ein Faible für Mammutprojekte. Vor wenigen Wochen schwärmte der Chef der russischen Staatsbahn RSchD von einem Tunnel unter der Beringstraße, der den östlichsten Teil Russlands mit Alaska verbinden soll. Die Idee ist nicht neu. In regelmäßigen Abständen taucht der Tunnel-Plan wieder auf. Und es gibt noch eine Idee für ein weiteres Mega-Projekt.

„Das sind keine Träume“, erklärte Jakunin kürzlich zum Meeres-Tunnel, „ich hatte das zum ersten Mal nach meiner Amtseinführung erwähnt.” Das müsste 2005 gewesen sein. Die ursprüngliche Idee soll aber noch sehr viel weiter zurückreichen. Bereits zur Zarenzeit sei davon die Rede gewesen, sagte der RSchD-Chef. Der Tunnel soll eine Länge von etwa 104 Kilometer haben. Die Baukosten dürften nach Expertenschätzung bei etwa 65 Milliarden US-Dollar liegen. „Realistisch könnte das Projekt in den nächsten zehn bis 15 Jahren umgesetzt werden“, sagte Jakunin.
Viel Zeit dürfte auch die Vorbereitung für ein weiteres Großprojekt einnehmen, das in diesen Tagen Thema auf dem jährlichen Bahnforum im südrussischen Sotschi war. Es ging um einen Transeurasischen Korridor, einer Verbindung für den Güterverkehr von Südostasien bis nach Wien, von wo die Container in andere europäische Länder verfrachtet werden sollen. Auch dieses Projekt ist schon lange in der Diskussion, jetzt wird erstmals eine Machbarkeitsstudie vorbereitet. Die soll ab dem kommenden Jahr prüfen, ob sich das Vorhaben tatsächlich umsetzen lässt. Auf dem Weg zum einheitlichen Transportkorridor gibt es sehr viele technische und bürokratische
Hürden zu überwinden, von unterschiedlichen Spurbreiten bis hin zur vereinfachten Zollabwicklung.
Nur ein Prozent des Warenverkehrs zwischen Europa und Asien laufe über Schienen, hieß es in der
Schwarzmeerstadt. Die Eisenbahnunternehmen auf der Strecke wollen künftig jedoch ein größeres Stück vom wachsenden Güterverkehr abbekommen. Allen voran Russland, durch das der längste Teil der insgesamt mehr als 10.000 Kilometer langen Trasse führen würde. Jakunin weiß, dass die Bahn mit Blick auf die Kosten nicht mit dem Frachtverkehr per Schiff konkurrieren kann.
„Wir können nie so viele Container auf einmal liefern“, sagt Jakunin. Aber er betont andere Vorteile: Die Bahn sei umweltfreundlicher als riesige Frachtschiffe, außerdem gebe es keine Lkw-Kolonnen, die an den Häfen die Straßen verstopften. Der Wettbewerbsvorteil der Bahn: Eine Lieferung brauche schon heute nur halb so lange wie der Seeweg – 23 statt 46 Tage. Der neue Transportkorridor soll die Fahrtzeit weiter verkürzen. „Ich meine, das ist attraktiv für die Kunden“, so Jakunin.
Wann der Handelsweg in Betrieb geht, ist allerdings noch unklar. Die RSchD würde ihn gerne bereits 2020 nutzen. Experten sind da allerdings weniger optimistisch. Es ist nicht einmal ausgeschlossen, dass der Transportkorridor zwischen Europa und Asien ähnlich lange auf sich warten lässt, wie der Tunnel unter der Beringstraße. Der letzte Zar starb vor 95 Jahren.

Sotchi, les Jeux les plus coûteux de l'histoire

Сочи, самые дорогие игры в истории

5 июня 2012
LePoint.fr

Сочи, курорт на Черном море, здесь будут проходить зимние Олимпийские игры в 2014 году Ориентировочная стоимость: $ 35 миллиардов!

Sotchi, station balnéaire sur la mer Noire, accueille en 2014 les Jeux olympiques... d'hiver. Coût estimé : 35 milliards de dollars !
Alpika-Service n'est pas une gare mais une cathédrale de béton armé, bâtie presque au milieu de nulle part, sur les hauteurs boisées de Sotchi. Sous une pluie fine, le responsable local des Chemins de fer russes explique à une armée de micros que la voie ferrée devra être capable de transporter 8 500 spectateurs et participants, chaque heure, durant les Jeux olympiques d'hiver en

février 2014. La voie routière, elle, verra défiler 11 500 passagers quotidiennement. Mais pour relier Sotchi, baignée par la mer Noire, à la station de ski de Krasnaïa Poliana et au village olympique, il a fallu construire 48 kilomètres de réseau ferroviaire électrifié, percer six tunnels d'une longueur de 11 kilomètres, sans oublier 33 ponts et viaducs, et faire sortir de terre deux gares. Ajoutez à peu près autant de voies routières (46,5 kilomètres) à tracer dans des vallées étroites, tout en enjambant des rivières.
Ce travail de titan doit normalement s'achever en avril 2013. Mais ce n'est pas tout. Les locomotives actuellement en service mettent poussivement 25 heures pour avaler les 1 900 kilomètres séparant Moscou de Sotchi. Pour réduire le trajet de moitié, les Chemins de fer russes ont passé commande de 200 nouveaux véhicules ferroviaires, notamment à Siemens et à Alstom. Résultat, ces Jeux olympiques d'hiver, estimés initialement, en 2007, à 8,5 milliards de dollars, risquent de coûter plus de 35 milliards. Soit davantage que les Jeux de Vancouver, de Turin, de Salt Lake City et de Nagano... réunis !
Une station à 520 mètres d'altitude Est-ce vraiment une surprise ? Dans une étude intitulée "Sotchi 2014 : des Jeux olympiques d'hiver entre haute montagne et littoral", publiée récemment dans la Revue de géographie alpine (*), l'Autrichien Axel Borsdorf, spécialiste de la géographie des montagnes, rappelle queSotchi était essentiellement connue comme une station balnéaire très courue par "l'élite de la classe ouvrière soviétique". "Ainsi, le choix de cet endroit pour héberger les Jeux d'hiver a été une vraie surprise, même pour les géographes", note ironiquement le chercheur. Certes, les montagnes du Caucase ne sont pas très loin, mais il faut tout de même parcourir une soixantaine de kilomètres pour aller de Sotchi à Krasnaïa Poliana. De plus, le village n'est qu'à... 520 mètres d'altitude. La première remontée mécanique ne date que de 1993. C'est un peu comme si Cannes, au bord de la Méditerranée, se découvrait des ambitions dans le ski de fond ou le bobsleigh, et se baptisait "paradis subtropical". Bref, les investisseurs privés se font sérieusement tirer l'oreille. En janvier 2012, Dmitri Medvedev, alors président, a reconnu que les chantiers titanesques avaient accumulé un retard considérable. Il évoquait des "problèmes de financement", mais également "une mauvaise organisation des travaux". 76 sites olympiques sur 393 au total étaient en retard sur le calendrier, révélait la Cour des comptes russe.
À côté de la frontière géorgienne En fait, c'est Vladimir Poutine qui a fait le forcing en 2007 pour imposer Sotchi auprès du Comité international olympique (CIO). La ville de la mer Noire ayant précédemment essuyé de nombreux échecs, en 1989, en 1993 et en 2002. Depuis son retour au Kremlin, ces JO d'hiver sont devenus l'une de ses priorités. Un fidèle, Vladimir Yakunin, ancien membre de la mission diplomatique soviétique aux Nations unies et patron de la compagnie des Chemins de fer russes, est monté au créneau la semaine dernière, à l'occasion du 7e International Rail Business Forum, baptisé "Partenariat stratégique 1520", qui se tenait justement à Sotchi. Devant 1 200 délégations, venues de 32 pays, Vladimir Yakunin a évoqué la création d'un marché commun des transports, dans lequel la Russie, à cheval entre l'Europe et l'Asie, jouerait un rôle central. Le président des Chemins de fer russes, qui a l'habitude de dire très haut ce que pense plus bas son ami Vladimir Poutine, ne croit guère en l'avenir de l'Union européenne et de l'euro. Le choix de Sotchi pour accueillir les JO, pour ceux qui ne l'auraient pas encore compris, est éminemment politique. Moscou rappelle que le Caucase appartient à sa sphère d'influence, y compris auprès des "pays étrangers les plus proches". La frontière géorgienne n'est qu'à un coup d'accélérateur de Sotchi.
De notre envoyé spécial à Sotchi, Ian Hamel
313485.xml

Transmashholding signs contract to build 10 Vityaz locomotives for RZD

Трансмашхолдинг подписал контракт на строительство 10 локомотивов Витязь для РЖД

5 июня 2012
SKRIN Newswire

Трансмашхолдинг инжиниринговая компания подписала контракт с РЖД на поставку 10 грузовых локомотивов Витязь, во время бизнесс форума Стратегическое партнерство 1520 в Сочи.

The Transmashholding engineering company has signed a contract with Russian Railways to supply 10 freight locomotives, Vityaz, during the Partnership 1520business forum underway in Sochi. / fcinfo.ru
SKRIN Ltd.

Belarus, Russia, Kazakhstan to develop railway transport and logistics in SES

Беларусь, Россия и Казахстан будут развивать железнодорожный транспорт и логистику в СЭС

5 июня 2012
Belarus: Daily News
BELTA

Документ был подписан в ходе международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520", состоявшегося в Сочи 30 мая-1 июня.

The document was signed during an international railway forum “1520 Strategic Partnership” held in Sochi on 30 May-1 June. The document was inked by Chief of Belarusian Railways Anatoly Sivak, President of Russian Railways Vladimir Yakunin and President of the National Company “Kazakhstan Temir Zholy” Askar Mamin.
“The parties agreed to unite their efforts and expand cooperation in transport and logistics in a bid to provide high quality and competitive services within the framework of the SES and in the future in the areas that use the 1520mm gauge,” the press service informed.

(AE) TRANSPORT: Kallas en Russie, rail et survol de la Sibérie au menu

ТРАНСПОРТ: Каллас в России, поездом и самолетом по Сибири.

5 июня 2012
Agence Europe

Во время визита в Сочи в Россию 1 июня комиссара ЕС по транспорту Сийма Калласа встретился со своим коллегой Максимом Соколовым - новым министром транспорта Российской Федерации. Для члена Европейской Комиссии стало возможностью провести двусторонние переговоры по вопросам транспортного сообщения между сторонами. Хотя акцент был сделан на вопросах железнодорожного транспорта, особое внимание было уделено и пошлинам, которые были введены для авиаперевозщиков ЕС за перелеты над территорией Сибири.

En visite à Sotchi en Russie le 1er juin, le commissaire européen aux Transports Siim Kallas a rencontré son homologue Maxim Sokolov, le nouveau ministre des Transports de la Fédération. L'occasion pour le commissaire européen de s'entretenir sur les liaisons entre les deux entités,

avec un accent mis sur le rail, mais aussi de revenir sur les redevances imposées à l'UE pour le survol de la Sibérie.

M. Kallas a tenu à rappeler l'importance du respect des engagements russes à ce sujet afin que les redevances cessent progressivement. Cet engagement revêt beaucoup d'importance pour l'UE, au point qu'il avait constitué une condition préalable à l'adhésion de la Russie à l'Organisation mondiale du commerce.
Le commissaire se rendait surtout à Sotchi pour y participer au 7ème forum du secteur ferroviaire « partenariat stratégique 1520 ». Il y a manifesté l'intérêt européen pour renforcer les liens ferroviaire en Eurasie: « Le trafic de fret ferroviaire entre l'UE et ses voisins de l'Est devrait augmenter de plus de 30% entre 2007 et 2020. Nous avons besoin de liaisons plus nombreuses et de meilleure qualité, ainsi que d'une étroite coopération avec la Russie, le troisième partenaire commercial le plus important de l'UE. Il est probable que la Russie devienne également un pays de transit conséquent entre l'UE et la Chine à la suite de la création du pont terrestre eurasien ».
Par conséquent, le commissaire souhaite un dialogue bilatéral renforcé UE-Russie sur le transport, mais aussi au sein des organisations ferroviaires internationales, sans négliger le rôle de l'industrie ferroviaire européenne pour fournir des solutions en matière d'interopérabilité.
(MD)
Agence Europe SA

(AE) TRANSPORT: Rail and over-flight of Siberia on Kallas agenda in Russia

5 июня 2012
Agence Europe
AGEU

Брюссель, 04/06/2012 (Agence Europe) - в Сочи (Россия) 1 июня, Комиссар по транспорту Сийм Каллас встретился с новый министром транспорта РФ Максимом Соколовым. Эта встреча предоставила возможность для обсуждения транспортных связей между Россией и ЕС, с акцентом на железные дороги, и вернуться к вопросу о сибирских транзитных пошлин со стороны ЕС

Brussels, 04/06/2012 (Agence Europe) - While in Sochi (Russia) on 1 June, Transport Commissioner Siim Kallas met new Russian Federation Transport Minister Maxim Sokolov. The meeting provided the opportunity for discussions on transport links between the EU and Russia, with the focus on rail, and to return to the issue of Siberian over-flight duties paid by the EU. Kallas reminded Sokolov of the importance of Russia's abiding by its formal commitment on the phasing-out of these duties. The EU lays great store by this commitment, which was a precondition for the EU's go-ahead for Russia's accession to the WTO. The commissioner was in Sochi to take part in the 7th rail business forum “Strategic Partnership 1520”, at which he spoke of Europe's desire to strengthen rail links with Eurasia: “Rail freight traffic between the EU and its Eastern neighbours is expected to soar by over 30% between 2007 and 2020. More and better connections are needed and so is a strong cooperation with Russia, the third most important trading partner of the EU. Russia might also become a major transit country between the EU and China in the wake of the development of the Eurasian land bridge.”
Consequently, Kallas would like to see an enhanced bilateral EU-Russia transport dialogue and stronger cooperation within international railway organisations. He also underlined the contribution the EU rail industry might play in solving existing interoperability barriers.
(MD/transl.rt)
Agence Europe SA

Bundesverkehrsminister Ramsauer in Sotschi
Федеральный министр транспорта Рамзауэр в Сочи

6 июня 2012
Russland.

Федеральный министр транспорта Петр Рамзауэр посетил Сочи.
Сочи. Немецкий федеральный министр развития транспорта, строительства и городского развития Петер Рамзауэр был в гостях в Сочи и принимал участие в VII Международном железнодорожном форуме (железнодорожный бизнес-форум).

Aktuell-1 · Sotschi-Wirtschaft
Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer besuchte Sotschi.
Sotschi. Der deutsche Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer war in Sotschi zu Besuch, um am VII. Internationalen Eisenbahnverkehrsforum (Rail Business Forum)
„Strategische Partnerschaft 1520“ teilzunehmen. Die Tagung diente der Stärkung der russisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen und als Plattform des Informationsaustausches.
Im Rahmen des Besuches traf Bsundesminister Ramsauer mit dem Präsidenten der Staatlichen Russischen Eisenbahngesellschaft (RZD), Wladimir Jakunin, und dem russischen Verkehrsminister, Maksim Sokolow, zusammen. Zwischen der Deutschen Bahn International und der RZD wurde ein Abkommen zum Ausbildungsprogramm „Young Professionals“ und ein Abkommen zur gemeinsamen Finanzierung eines Lehrstuhls für das neue „Center for International Logistics and Supply Chain Management“ in St. Petersburg feierlich unterzeichnet.
Seinen Aufenthalt in Sotschi nutzte Bundesminister Ramsauer außerdem dazu, die Anlagen der Olympiastätten in Sotschi zu besichtigen. Dazu zählte u.a. das Siedlungsgebiet „Krasnaja Poljana“, das für die Winterolympiade 2014 infrastrukturell ausgebaut wurde.
Bundeskanzlerin Merkel eröffnet neue Fährlinie nach Russland
Am Freitag wird im Fährhafen Sassnitz/Mukran eine neue Fährlinie ins russische Ust Luga eröffnet. Dazu haben sich Bundeskanzlerin Angela Merkel, der Präsident der Russischen Eisenbahnen, Wladimir Jakunin, Bahnchef Rüdiger Grube und Minister Volker Schlotmann angekündigt.
Ust Luga liegt 100 Kilometer westlich von Sankt Petersburg und wird seit Jahren zu einem der wichtigsten russischen Häfen ausgebaut. Auf der Linie zwischen dem Mukran und Ust Luga soll die „Petersburg“ fahren, eine Breitspur-Eisenbahnfähre, die nach dem Bau des Fährhafens 1986 unter dem Namen „Mukran“ als erstes Schiff zwischen der Insel Rügen und dem litauischen Klaipeda verkehrte.
Auf dem Schiff, das nun auf der Fährlinie verkehrt, wurden zuvor in einer Testphase die ersten beiden Regionalzüge verschifft, die während der Olympischen Spiele 2014 in und um Sotschi rollen sollen. Über die neue Verbindung nach Russland werden unter anderen weitere 36 Regionaltriebzüge für Sotschi verschifft.

European Union: Kallas seeks to boost Eurasia rail transport connections

Европейский Союз: Каллас стремится увеличить Евразийские железнодорожные транспортные связи

6 июня 2012
Thai News Service

Section: General News - European Commission Vice-President Siim Kallas, responsible for transport, participated in the 7th rail business forum "Strategic Partnership 1520" in Sochi, Russia. Vice-President Kallas seized this opportunity to lead fruitful discussions on the way forward to boost East-West rail traffic towards Russia and China and to spur modal shift on these routes.
"Rail freight traffic between the EU and its Eastern neighbours is expected to soar by over 30% between 2007 and 2020. More and better connections are needed and so is a strong cooperation with Russia, the third most important trading partner of the EU. Russia might also become a major transit country between the EU and China in the wake of the development of the Eurasian landbridge. Today's discussions were a first step forward, but we still need to solve important issues."
The conference triggered a comprehensive debate over the future shape of railway transport across whole Eurasia. The main topics included regulatory and interoperability issues, the development of freight traffic on the Trans-Siberian route, the transportation charges on goods in transit and the coordination of infrastructure projects aimed at removing bottlenecks and facilitating seamless transport. In this view, Vice-President Kallas emphasized the need to enhance both the bilateral EU-Russia transport dialogue and the cooperation within international railway organisations. He also underlined the contribution the EU rail industry might play in solving existing interoperability barriers.
Participants included high-level government and railway representatives from Russia, the Commonwealth of Independent States, European and South-East Asian countries, stakeholders and major Russian and European transport companies.
On the margins of the event Vice-President Kallas met for the first time the newly appointed Transport Minister of the Russian Federation Maxim Sokolov, and exchanged views on the development of the EU-Russia cooperation across all transport modes. In particular, Vice-President Kallas reminded Mr Sokolov of the importance for Russia to respect its formal commitment on the phasing-out of Siberian overflight royalties, which had been a precondition for the EU's green light for Russia's WTO accession.
Background info
The importance of the external dimension of the EU transport policy was underlined in the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a single European transport area-Towards a competitive and resource-efficient transport system". Since transport is fundamentally international, the very success of the EU transport policy is linked to challenges related to the development of transport beyond the EU borders, and in particular with its neighbours. Fostering environmentally friendly transport solutions such as rail, delivering improved infrastructure connections and closer market integration with our neighbours are therefore priorities of the EU transport policy.
(Delegation of the European Union to Thailand: 1 June 2012)
Thai News Service Co. Ltd.

Aeroexpress Reveals First Sochi Results at Forum 1520

Аэроэкспресс раскрывает первые результаты Сочи на форуме 1520

6 июня 2012
RIA Oreanda-News

Companies. Sochi. OREANDA-NEWS . June 05, 2012. The VII International Railway Business Forum ‘Strategic Partnership 1520’ began. Upon arriving at the Forum, the official delegation began by becoming acquainted with the future Olympic capital, by visiting the local railway infrastructure that, in 2014, will provide for the transportation between the different Olympic venues. Not only Russian railroad came to Sochi for this year’s Forum, but also industry professionals from neighbouring countries and those further abroad, including India, Australia,

Kazakhstan, Mongolia, as well as others. The President of OAO RZhD (Russian Railways), Vladimir Yakunin, headed the delegation.
During the inspection of the Olympic facilities, guests of the Forum visited the Sochi Rail Terminal, became acquainted with the construction of a new railway station at the Adler station, and personally had the opportunity to ride the Lastochka (Swallow) train, which will provide rail service in Sochi in 2014. Intermodal connections, organised by Aeroexpress were presented by the company's CEO, Alexey Krivoruchko, who informed participants about the features of the city-airport route at a local resort centre. Alexey Krivoruchko also reported on the first results of transport activities since the beginning of Aeroexpress operation inSochi. Starting from February 16 of this year, the date that the red premium service trains were commissioned, more than 12,000 passengers have had the opportunity to appreciate the comfort of this mode of transport, including more than 8,000 commuter train passengers, which proves the correctness of the decision to integrate Aeroexpress trains as part of the urban transport system.
For the three days of the Forum, participants will consider the development of rail transport in zone 1520 of the economic and trade union system. Considerable attention will be paid to the issue of levelling out transport activities in the context of the Common Economic Space, the establishment of a unified management system for rolling stock in the Commonwealth of Independent States, and evaluating changes in the structure and volume of rail traffic in light of Russia's entry into the World Trade Organization.

Russian Railways and Siemens agree to develop infrastructure for repair and maintenance of electric trains

Российские железные дороги и Siemens соглашаются разработать инфраструктуру для ремонта и технического обслуживания электропоездов

6 июня 2012
SKRIN Newswire

Российские железные дороги и Siemens подписали меморандум по развитию современной инфраструктуры для обслуживания и ремонта пассажирского подвижного состава. Соглашение было подписано Валентином Гапановичем, старшим вице-президентом РЖД, Ханс-Йорг Грундманн, исполнительным директором отдела железнодорожной системы в инфраструктуре города и Siemens сектора, и Йоханнес Emmelheinz, начальником комплексного обслуживания в компании Siemens Mobility подвижного состава, во время VII Международного бизнес-форума Стратегическое партнерство 1520 в Сочи 31 мая 2012 года.

Russian Railways and Siemens have signed a memorandum to develop modern infrastructure for the maintenance and repair of passenger rolling stock. The agreement was signed by Valentin Gapanovich, Senior Vice-President of Russian Railways, Hans-Jo"rg Grundmann, Chief Executive Officer of the Rail Systems Division at the Siemens Infrastructure & Cities Sector, and Johannes Emmelheinz, Head of Integrated Services at Siemens Mobility Rolling Stock, during the VII International Business Forum 1520 Strategic Partnership in Sochi on 31 May 2012.
The memorandum provides for studying the possibility of repairing and maintaining the electric Lastochka (Desiro Rus) and the Sapsan trains at the St. Petersburg-Moscow railcar depot in accordance with economic feasibility and taking into account the existing infrastructure as far as possible.
According to the document, the parties to the agreement will in the near future determine the composition of the working groups which will develop the timetable for further action.
***

At present, Russia operates eight high-speed Sapsan trains between Moscow - St. Petersburg and Moscow - Nizhny Novgorod. In December 2011, Russian Railways and Siemens signed a contract for the supply of an additional 8 trains from 2014.
In December 2009, Russian Railways and Siemens signed a contract to supply 38 electric Desiro Rus (Lastochka) trains.
In September 2011, a contract was signed to supply another 1,200 electric train carriages, as well as a maintenance contract.
The Lastochka trains will be used to transport spectators to the 2014 Olympics in Sochi, as well as in other suburban areas in Russia's regions. / RZD
SKRIN Ltd.

Russian Railways, Transmashholding and Caterpillar sign cooperation agreement to create gas-turbine locomotives

6 июня 2012
SKRIN Newswire

РЖД, Трансмашхолдинг и компания Caterpillar подписали соглашение о сотрудничестве для создания газотурбинного локомотива

Russian Railways, Joint Stock Company Transmashholding and the company Progress Rail, a subsidiary of Caterpillar Incorporated, have signed a cooperation agreement to produce a gas-turbine shunting locomotive with a gas engine using on natural gas and a power rating of 1,000 kW. The agreement was signed by Vladimir Yakunin, President of Russian Railways, Andrei Andreyev, Managing Director of Closed Joint Stock Company Transmashholding, and Gerard R. Vittecoq, Group President of Caterpillar Inc, during the VII International Business Forum 1520 Strategic Partnership in Sochi on 31 May 2012.
The main area of cooperation is to begin, in Russia, the production of natural gas-fuelled shunting locomotives with high a commercial and environmental performance.
The main distinguishing feature of the gas locomotives is their use of natural gas as fuel. It is expected that the design of the new engine will be based on the undercarriage of the shunting locomotive TEM18DM. The power unit will be Caterpillar's 1,000 kW gas turbine engine. The development of the design and the creation and testing of pilot vehicles should be completed by the end of 2013.

Railways of Russia, Belarus and Kazakhstan agree to coordinate development of transport logistics

Железные дороги России, Белоруссии и Казахстан договорились координировать развитие транспортной логистики

6 июня 2012
SKRIN Newswire

Соглашение было подписано Владимиром Якуниным, Президентом Российских железных дорог, Аскаром Мамин, Президентом Казахстан темир жолы (Казахстанские железные дороги), и Анатолием Сиваком, Начальником Белорусской железной дороги, в ходе VII Международного бизнес-форума Стратегическое партнерство 1520 в Сочи 31 мая 2012 .

Russian Railways, Joint Stock Company National Company "Kazakhstan Temir Joly" and Belarusian Railways have signed an agreement to develop a transport and logistics system in the Common Economic Space.
The agreement was signed by Vladimir Yakunin, President of Russian Railways, Askar Mamin, President of Kazakhstan Temir Joly (Kazakhstan Railways), and Anatoly Sivak, head of Belarusian Railways, during the VII International Business Forum 1520 Strategic Partnership in Sochi on 31 May 2012.
Under the agreement, the parties concurred in the need for joint efforts and greater cooperation in developing a transport and logistics system across Russia, Kazakhstan and Belarus which would focus on providing quality and competitive services within the Common Economic Space and, in the future, in the 1520broad gauge space. The main goals in developing such a transport and logistics system are to achieve stable pricing by agreeing to a joint policy in establishing straight-through tariffs and to develop uniform standards in services.
To implement these goals, it is planned to establish an International Transport and Logistics Association, which will develop a common legal framework on transport for the Common Economic Space and improve the system of technical regulation.
The parties also agreed to undertake joint efforts to form a combined transport and logistics company on a parity basis.

Broad gauge to Vienna gathers pace

Широкая колея до Вены набирает обороты

7 июня 2012
New Zealand Transport Intelligence Briefing

РЖД планирует завершить технико-экономическое обоснование по проекту строительства колеи 1520 до Вены до конца этого года. Выступая на бизнес-форуме 1520 в Сочи, Михаил Гончаров, советник Президента РЖД Якунина, говорит, что технико-экономическое обоснование будет подготовлено в течение 18-24 месяцев начиная с 2013г.

IRJ 31/05/2012. Russian Railways (RZD) expects to complete a feasibility study for the proposed 1520mm-gauge line to Vienna by the end of this year. Speaking at the 1520 Business Forum in Sochi, Mikhail Goncharov, advisor to RZD president Vladimir Yakunin, says the feasibility study will be carried out for 18-24 months from 2013 during which a precise alignment and terminal locations will be selected, and environmental, cost estimation and financial structure studies carried out. Draft project documentation will be developed up until 2016, with construction and the project launch likely to start in 2020. Goncharov says route lengths of between 390km and 430km are currently being considered, while up to 6.36bn would be required to fund construction. In terms of financing the project, he says this could come partly from the European Union, although RZD is prepared to go it alone. More ...
http://www.railjournal.com/newsflash/broad-gauge-to-vienna-gathers-pace-1715.html[http://www.railjournal.com/newsflash/broad-gauge-to-vienna-gathers-pace-1715.html]
The Main Report Limited

Construction of railway line Kosice - Bratislava - Vienna will strengthen economic ties between EU, CIS and Asia

Строительство железнодорожной линии Кошице - Братислава - Вена укрепит экономические связи между ЕС, СНГ и Азии

7 июня 2012
SKRIN Newswire

Для привлечения новых грузов и развития конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта, железные дороги должны успешно сотрудничать и гармонизировать различных системы в государствах-членах ЕС и странах СНГ и Азии.

To attract new cargo and develop competitive advantages over other modes of transport, the railways have to cooperate successfully and harmonise the different systems in the EU member states and the countries in the CIS and Asia.
That is the conclusion reached at the strategic dialogue "Uniting Eurasia," which was held during the VII International Rail Business Forum 1520 Strategic Partnership, which began at the end of May 2012 in Sochi.
"The EU's transport policy involves increasing freight turnover on the railways. Up to 50% of the freight delivered between 300-1000 km in 2050 should be carried by trains, not least to reduce the harmful impact on the environment," said Mikael Aro, Chairman of the Management Team at the VR Group Ltd (Finnish Railways).
At the same time, the annual volume of trade between Europe and Asia is estimated at $600 billion, but less than 1% of this trade is shipped by rail. The direct exchange of goods is made more difficult by the technological differences between the broad gauge track of 1520 mm used by the railway systems in Russia, the CIS countries, Finland and Mongolia, and the narrow gauge of 1435 mm used in Europe and Asia, as well as differences in legal systems.
The participants in the "Uniting Eurasia" strategic dialogue noted that the European Union devotes considerable attention to enhancing cooperation with neighbouring countries in the transport field and supports measures to switch freight to rail. One way of attracting new freight could be to realise the transit potential of the 1520 mm broad gauge system, which forms a natural land bridge between Europe and Asia.
"The most ambitious plan to develop rail infrastructure is the broad gauge project to Vienna," said Christian Kern, CEO of the O"BB-Holding AG. This project involves the construction of a new railway line Kos(ice - Bratislava - Vienna with a total of length of between 390-430 km, depending on the final route chosen. Investment in the project is estimated at 6 billion euros, excluding the construction costs for the terminals and related logistics infrastructure and the cost of modernising the rail systems of the countries taking part in the project.
The participants in the strategic dialogue noted that when implemented, the project will form a single stable transport corridor with a total length of 10,000 km which will provide a highly efficient method of shipping freight between Europe and Asia and which will lead to an increase in global economic activity.
Such a project could serve as a model for improving the efficiency of cooperation in the development of common technical standards, technologies and the regulatory and legal system, noted the participants in the dialogue.
Straight-through freight transportation will also ensure that European goods can be delivered more easily and faster to the growing markets of Russia, Ukraine and Kazakhstan.
Nevertheless, implementing this plan requires extensive work to attract freight flows and investment, as well as the adoption of the appropriate policy and administrative decisions by the governments participating in the project.
***
In 2009, railway companies in Austria, Russia, Ukraine and Slovakia set up a joint venture called Breitspur Planungsgesellschaft, which was registered in Vienna. The partners carried out a preliminary feasibility study on the construction of the railway infrastructure with a justification of the investment required and a model to attract the necessary funds.

The Austrian office of consulting firm Roland Berger Strategy Consultants was called in to help with this work.

Russian Railways Holding Company invested 2.5 billion euros in suburban railways between 2008 - 2012

РЖД в 2008-2012 годах инвестировали в развитие пригородного комплекса 2.5 млрд евро

7 июня 2012
SKRIN Newswire

Геннадий Верховых, начальник Департамента пассажирских сообщений РЖД , выступил с докладом на круглом столе «Пассажирские перевозки: Управление предписаний и повышение рентабельности", которая состоялась на VII Международном железнодорожном бизнес-форуме Стратегическое партнерство 1520 в Сочи в конце в мае 2012 года.

Gennady Verkhovykh, Head of Passenger Transport Services at Russian Railways, presented a report to the round table "Passenger Transportation: Management Prescriptions and Increasing Profitability," which took place at the VII International Railway Business Forum 1520 Strategic Partnership which began in Sochi at the end of May 2012.
Rising living standards in all countries and the increasing penetration and exchange of information make rail passengers the most demanding users of transport services.
Russian passengers nowadays also demand an advanced, wide-ranging product that delivers high-quality service from their initial enquiries to connections with other modes of transport, the development of transport hubs and the development of multi-modal routes.
The consumer characteristics of the services offered by suburban commuter travel are constantly evolving. Suburban passenger transport, for example, is becoming faster, commuter trains are becoming much more comfortable, and new types of season tickets and new technologies in self-service ticketing, including the purchase of tickets on the Internet, are becoming available.
All this points to the unrealised potential for new uses and applications offered by commuter rolling stock.
Speaking about the development of passenger infrastructure, Gennady Verkhovykh noted that between 2008 and 2012, the Russian Railways Holding Company invested about 100 billion roubles, or some 2.5 billion euros, in the suburban railway complex - 6 times more than the depreciation and amortisation during the same period.
In particular, between 2008 and 2012, Russian Railways purchased about 4,500 carriages at a cost of 75.2 billion roubles and spent 5.2 billion roubles on modernising carriages.
In 2008-2011, the Company also constructed and reconstructed commuter train stations at a cost of 6.5 billion roubles and in 2012 plans to spend a further 1.9 billion roubles for such purposes. Russian Railways also spent 10.1 billion roubles on reconstructing its motor-wagon depots between 2008 and 2011 and has allocated another 1.1 billion roubles for the same purpose in 2012.
According to Verkhovykh, this situation encourages the Company to seek outside sources of funding.
In recent years, substantial progress has been made on regulating commuter transport as a result of the Russian government’s activities and the active position taken by a number of regional administrations.
In 2011-2012, solutions were implemented to reduce charges for the use of infrastructure to 1%, with the federal budget providing compensation for the revenue lost.

This government support is a big step towards improving financial sustainability when implementing these new measures in the future and raising the quality of services.
As a result, 22 regions broke even on commuter services in 2011 thanks to these changes, whereas in 2010, suburban travel made a loss in all parts of Russia.
"Further improvements in the quality and accessibility of commuter rail services can be achieved by the systemic development of the legal and regulatory framework and the expansion of subsidies for infrastructure services over the long term, as well by as the energetic involvement of all regions in the reform process. That applies above all to those regions which have not yet secured 50% compensation for the losses they incur from providing transportation services," said Gennady Verkhovykh. / RZD
SKRIN Ltd.

Russen planen Breitspur bis Wien
Россияне планируют проложить широкую колею до Вены

8 июня 2012
Verkehrsrundschau

Hamburg. Die staatliche russische Eisenbahn hat Pläne, ihre Breitspurtrasse über die Slowakei bis nach Wien zu verlängern. Dies würde dem Containerverkehr auf der Landbrücke zwischen Ostasien und Europa einen erheblichen Auftrieb geben, heißt es in einer Mitteilung der Gesellschaft.

Гамбург. Российская государственная железная дорога планирует продлить линии широкой колеи через Словакию в Вену. Это позволит дать значительный прирост контейнерных перевозок по сухопутным мостам между Азией и Европой - говорится в сообщении компании.

Wien mit seinen diversen Eisenbahnanschlüssen, dem ausgebauten überregionalen Straßennetz und der Donau mit ihren Kanälen wäre ein strategisch bestens geeigneter Konsolidierungsknoten und Umschlagplatz für den Weitertransport der Einfuhrgüter zu den Endzielen in Süd- und Zentraleuropa.
Gleiches gelte für Exporte via Wien mit west-östlicher Laufrichtung. Durch das Projekt könnte ein Teil der heute noch per Schiff zwischen den Märkten in Fernost und Europa beförderten Waren auf die Schiene umgelenkt werden. Derzeit liegt der maritime Transportanteil bei über 95 Prozent. Die Laufzeit der per See beförderten Güter dauert im Vergleich zu den Bahnfahrzeiten aber mindestens doppelt so lange, etwa 40 Tage zwischen Shanghai und Hamburg oder Rotterdam. Für klassische Luftfrachtsendungen stellen die interkontinentalen Güterzüge nach Aussage von Gerhard Blumensaat, dem für Zentralchina zuständigen Cargochef von DB Schenker, keine Konkurrenz dar. Durch die jetzt von russischer Seite ins Spiel gebrachte Verlängerung der Breitspur bis Wien würden sich die Bahnlaufzeiten im Vergleich zu heutigen Verkehren deutlich verkürzen. Der Hauptgrund: Es entfiele eine zeitaufwendige Umspurstelle, weil die Züge nicht mehr von der europäischen Standardspur (1485 mm) auf die in Russland und den meisten GUS-Ländern übliche Breitspur (1520 mm) gesetzt werden müssten. Lediglich an der russisch-chinesischen oder – je nach Trassennutzung – kasachisch-chinesischen Grenze wäre dieser Vorgang weiterhin nötig, da die Eisenbahnspurweite in
China auch der europäischen Standardnorm entspricht.
Über die Kosten des Wien-Anschlusses liegen bislang keine genauen Zahlen vor. Sie dürften aber eine Milliarde Euro deutlich übersteigen. Für Projektierung, politische Zustimmung und Einholung der erforderlichen Genehmigungsverfahren sowie den sich daran anschließende Bauprozess rechnet die russische Staatsbahn mit einem Zeitrahmen von rund einer Dekade.

Eine Stellungnahme österreichischer Stellen zu den Plänen liegt bislang nicht vor.
Derzeit laufen bereits regelmäßige Güterzüge auf der transkontinentalen Landmagistrale. Es handelt sich um Verkehre von Leipzig nach Shenyang in Nordchina, die vorwiegend Container mit PKW-Komponenten für das dortige Montagewerk von BMW befördern. Zudem gibt es seit April eine Linienverbindung zwischen Chongqing in Zentralchina und Duisburg, um dort produzierte Drucker und andere elektronische Güter nach Westeuropa zu bringen. Die Fahrzeit dieser Züge schwankt zwischen 18 und 19 Tagen, je nachdem, ob sie über die sibirische Nordtrasse geleitet werden oder via Kasachstan im Süden. Die genannten interkontinentalen Zugverbindungen laufen alle unter der Regie von DB Schenker mit Unterstützung der jeweiligen nationalen Eisenbahngesellschaften. (hs)

Railway Car Manufacturers Form SRO
Вагоностроители объединились в СРО

14 июня 2012
RIA Oreanda-News

Олег Сиенко, генеральный директор научно-производственной корпорации «Уралвагонзавод», который также является председателем наблюдательного совета НП «Объединение вагоностроителей», и Андрей Шлёнский, заместитель генерального директора корпорации «УВЗ» по железнодорожной технике приняли участие в выездном совещании. Оно прошло в Сочи в преддверии Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». Разговор шел по теме: «Отрасль вагоностроения в системе межгосударственных отношений». В совещании участвовали руководители ведущих вагоностроительных компаний России – членов некоммерческого партнерства «Объединения вагоностроителей» - ОАО «РКТМ», Алтайвагона, Тихвинского и Новокузнецкого вагоностроительных заводов, а также НИИ вагоностроения, Транспневматики и других предприятий отрасли.

Companies. Sochi. OREANDA-NEWS . June 14, 2012. Oleg Sienko, CEO of OJSC RESEARCH AND PRODUCTION CORPORATION URALVAGONZAVOD, Chairman of the Supervisory Board of Non-profit Partnership Freight car union and Andrey Shlenskiy, Deputy CEO for Railway Vehicles of URALVAGONZAVOD, attended an offsite meeting that took place in Sochi prior to the International Rail Business Forum "1520 Strategic Partnership". The topic of the meeting was Car-building industry within interstate relations. Other Russian leading car-building companies that formed NP Freight car union are OJSC Russian Corporation of Transport Machine-Building, OJCS Altaivagon, Tikhvin Freight Car Building Plant, Novokuznetsk Freight Car Building Plant, OJSC NII Vagonostroeniya, OJSC Transpnevmatika. At the meeting top managers of the NP members raised the subjects of heavy railroad car casting quality and railroad car bogies unification. Establishing a self-regulatory organisation for railway vehicles manufacturers was the key topic of the discussion. The SRO will incorporate companies that compete in the market, but within the SRO will work as partners.
Oleg Sienko made an opening speech. There are many controlling organizations that supervise Russian manufacturers and obligate them to follow regulations. However there are lots of imported railway cars in Russia. Those regulations don’t always apply to them and as a result, problems occur. There is a need to come up with unified rules and regulations for everybody in order to protect the market. We have the means, he said.
Andrey Shlenskiy considers the SRO to be a good example of such means, as the government will delegate some of its functions to it, such as conducting independent enquiries, certification and granting access to the market.

Some Kazakh and Belarusian companies will enter the SRO as equal partners.
As required by law, an SRO must incorporate not less than of 25 members – business entities within the same industry. This means that after establishing such an organization, freight car manufacturers will be able to develop regulations for the railway car market in Russia and within Common Economic Space, said Vasily Varyonov, Vice President, Executive Director of NP Freight car union
Moreover, a decision was made to send a letter to the Minister of Transport of the Russian Federation outlining problems of the industry and prospective solutions. The letter will be sent to the Ministry during the Forum in Sochi.
Information Agency Oreanda News, LLC

Kazakhstan intends to acquire transportation assets in Europe
Казахстан намерен приобрести транспортные активы в Европе

15 июня 2012
Trend: Transport & Building

Казахстан намерен приобрести транспортные активы в Европе и строить терминалы в стратегически важных местах в Европе и в Китае, президент железных дорог Казахстана Аскар Мамин заявил 4 июня на Международном Бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" VII в Сочи.
"Казахстан принял концепцию приобретения активов в других странах. Необходимо снять инфраструктурные ограничения на осуществление перевозок," сказал Мамин.

Kazakhstan intends to acquire transportation assets in Europe
Kazakhstan intends to acquire transportation assets in Europe and build terminals at strategic locations there Europe and in China, president of Kazakhstan Railways Askar Mamin said on June 4 at the VII International Business Forum 'Strategic Partnership 1520' in Sochi.
"Kazakhstan has adopted the concept for providing the acquisition of assets in other countries. It is necessary to remove the infrastructure constraints on the implementation of traffic," Mamin said.
"We have to shape our policies so that the speed of delivery and the price would be attractive to partners. We created such a product. The Chongqing - Duisburg freight train travels a distance of 11,000 km in 15 days with an average speed is 726 km per day," he said.
The head of Kazakhstan's railway company also said that soon it's planned to double the capacity of the railway junction at the border with China (Altynkol - Khorgos) and bring the volume of goods up to 50 million tons of cargo per year.
Mamin said in the next three to four years, Kazakhstan plans to invest approximately $15 million in the development of the railway network. In general, until 2020, the company will invest over $40 billion in rail infrastructure. This will allow it to bring the national capacity of Kazakhstan Railways in accordance with plans for the development of railway transport, as reported in the global international fora.
The Sochi Forum brought together more than 1000 representatives of the political leadership of Russia, the European Union and the CIS, the big industrialists and heads of multinational corporations, financiers, academics and representatives of civil society. For Kazakhstan Railways this forum has become one of the most fruitful.
The company's delegation, headed by its president Askar Mamin has taken part in strategic dialogues with the leadership of the railways 'Space 1520' (CIS, Finland, Mongolia), and 'Space 1435' (Europe and Asia).

Russian Federation, Kazakhstan and Belarus to set up logistics company

Россия, Казахстан и Беларусь создали логистическую компанию

19 июня 2012
AK&M (Russia)

ОАО Российские Железные Дороги, Казахстан темир жолы (Национальная железнодорожная компания Казахстана) и Белорусская железная дорога планируют создать транспортно-логистическую компанию для перевозок контейнеров железными дорогами, заявил Владимир Якунин, Президент РЖД, на рабочем совещании с участием глав правительств России, Республики Беларусь и Республики Казахстан в Санкт-Петербурге.

OJSC Russian Railways, Kazakhstan Temir Zholy (the national railway company of Kazakhstan and Belarusian Railway plan to establish a transport and logistics company for container rail transportations, according to a statement made by Vladimir Yakunin, President of Russian Railways, at a working meeting bringing together heads of governments of the Russian Federation, Republic of Belarus and Republic of Kazakhstan in St. Petersburg, Russian Railways.
OJSC RZD-Logistics, a wholly owned subsidiary of OJSC Russian Railways, is proposed as a foundation for the united transport and logistics company. Contributing assets to the company and equal participation of the parties (33.3% each) will reauire an additional issue of this company's shares. Russian Railways intends to contribute a block of shares of OJSC TransContainer, Kazakhstan Temir Zholy will contribute shares of several subsidiaries including JSC Kaztransservice and JSC Kedentransservice. Belarus will contribute terminals belonging to Belarusian Railway in Brest as well as assets of Belintertrans belonging to Belarusian Railway.
Since the united transport and logistics company is going to be established on the basis of currently operating assets, the founders would not have to make considerable initial investments, or any diversion of funds when the project is launched. Therefore, the project is expected to be self-financed and profitable from the very start.
“Seeing the western and central provinces of China develop rapidly, the implementation of this project will create conditions for increasing cargo traffic by 1 million TEUs in the container transportation segment only, by 2020. This is about 2% of the predicted container flows between Europe and Asia,” said V. Yakunin said as quoted in the message.
It will be recalled that Russian Railways, Kazakhstan Temir Zholy and Belarusian Railway signed an agreement for the development of the transport and logistics system within the Common Economic Space.
The document was signed by President Russian Railway Vladimir Yakunin, President of Kazakhstan Temir Zholy Askar Mamin and head of Belarusian Railway Anatoly Sivak in Sochi during the 7th International Business Forum "Strategic Partnership 1520" on May 31.
Under the signed document, the parties arranged for uniting their efforts and more profound cooperation in developing the transport and logistics system in Russia, Kazakhstan and Belarus to ensure high-quality and highly competitive services first the Common Economic Space, in the longer term across the 1520Rail Gauge.
The primary objectives for this transport and logistics system should be to ensure stable pricing through a coordinated through rate policy, and to develop uniform standards of services.
Meeting these challenges will require that an International transport and logistics association be established to undertake elaboration of a common legal framework in the CES transport sphere and enhancing the technical regulation system.
Also, the parties agreed to unite their efforts in establishing a transport and logistics company on a parity basis.

OJSC Russian Railways (tax number: 7708503727) was established on October 1, 2003 on the basis of the Ministry of Railway Communication. The state owns 100% of the company's shares which owns a railway system stretching for 85.5 thousand km.
Net profit (IFRS) of Russian Railways for H1 2011 decreased by 29% to RUB 67 billion from RUB 95 billion the year before. Revenue grew by 9% to RUB 691 billion from RUB 633 billion for H1 2010. The relative growth of the company's revenue for six months 2011 is basically driven by the growing cargo turnover (by 8%) and increased loading operations (by 4%).
According to the information and retrieval system DataCapital, net profit (RAS) of OJSC Russian Railways for Q1 2012 rose by 14.4% to RUB 33.824 billion from RUB 29.57 billion for Q1 2011. Revenue increased by 4.2% to RUB 336.526 billion from RUB 322.953 billion, GP by 8.84% to RUB 50.029 billion from RUB 45.968 billion, pre-tax profit by 11.44% to RUB 50.331 billion from RUB 45.164 billion.