

2010

Годовой отчет

Оглавление

Приветственное слово председателя совета директоров ОАО «РЖД» А.Д. Жукова	–6	Характеристика деятельности органов управления и контроля ОАО «РЖД»	–13
Приветственное слово президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина	–7	Общее собрание акционеров	–13
Раскрытие информации и заявления прогнозного характера	–8	Совет директоров	–14
Общие сведения об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»	–9	Состав совета директоров	–14
Общеправовая характеристика	–9	Краткие автобиографические сведения о членах совета директоров ОАО «РЖД»	–16
Изменения в уставной деятельности	–11	Информация о количестве заседаний, в которых приняли участие члены совета директоров	–20
Перечень аффилированных лиц	–11	Заседания совета директоров ОАО «РЖД»	–20
Организационная структура ОАО «РЖД»	–12	Вопросы, рассмотренные на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД»	–20
		Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»	–30
		Президент ОАО «РЖД»	–37
		Правление	–38
		Краткие автобиографические сведения о членах правления ОАО «РЖД»	–39
		Ревизионная комиссия	–46
		I Описание стратегии и миссии Холдинга	–47
		II Краткие итоги работы Общества и основные корпоративные события	–51
		Производственные достижения и основные операционные показатели	–55
		Обзор основных корпоративных событий, произошедших за год	–59

III Корпоративное управление. Изменение корпоративной структуры ОАО «РЖД» и его финансово-экономический эффект	63	VI Пассажирские перевозки	115
Реализация третьего этапа Программы структурной реформы ОАО «РЖД»	65	Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	122
Совершенствование корпоративного управления	68	Совершенствование работы с пассажирами	126
Организационная структура холдинга «РЖД»	70	Конкурентная среда на транспортном рынке пассажирских перевозок (ОАО «ФПК»)	128
Создание дочерних и зависимых обществ в рамках реализации третьего этапа Программы структурной реформы	72	Деятельность вокзального комплекса	131
Некоторые итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, созданных в рамках структурной реформы	74	Скоростное и высокоскоростное движение	133
IV Положение Общества в отрасли	83	VII Характеристика и содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»	137
Изменение доли ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг	86	Состояние основных фондов путевой инфраструктуры	140
Развитие конкуренции в отрасли	89	Состояние основных фондов устройств электроснабжения	145
Принципы государственного регулирования и формирования тарифной политики в отношении ОАО «РЖД»	91	Автоматика и телемеханика	147
Диверсификация деятельности ОАО «РЖД» на основе маркетинговой политики и вывода на рынок комплексных транспортных продуктов	93	Хозяйство гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения	150
V Грузовые перевозки	95	Инновационные проекты развития инфраструктуры	151
Динамика объемов грузовых перевозок	100	Модернизация объектов инфраструктуры, внедрение новых технологий (скоростное движение)	153
Конкурентная среда на транспортном рынке грузовых перевозок	106	VIII Характеристика парка подвижного состава	156
Повышение качества транспортного обслуживания	112	Локомотивы	158
Повышение эффективности перевозочного процесса	114	Вагонные парки	162
		IX Управление имуществом ОАО «РЖД»	165

X Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД»	_171	XV Деятельность по управлению персоналом	_207
Инновационное развитие Общества и реализация единой технической политики	_173	Обеспечение рационального использования трудовых ресурсов в условиях восстановления объема перевозок	_209
Повышение энергоэффективности и инновационного развития Компании	_175	Эффективное управление кадровым составом ОАО «РЖД»	_210
Газотурбировоз	_176	Социальная сфера	_214
Инновационные технологические решения и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта	_177	Жилищная политика ОАО «РЖД»	_214
XI Безопасность движения	_179	Молодежная политика	_214
Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса	_181	Корпоративная пенсионная система	_216
Обеспечение безопасности движения поездов	_185	Здравоохранение	_216
Информация об актах незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта	_185	Культура и спорт	_217
XII Международная деятельность и реализация основных международных проектов	_187	Благотворительная деятельность	_218
Международные перевозки и ключевые международные проекты	_190	XVI Инвестиционная деятельность	_219
О реализации проектов в области международных интермодальных перевозок	_193	Приоритетные направления деятельности	_221
Реализация международных проектов строительства объектов инфраструктуры	_195	Реализация инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2010 году	_223
XIII Безопасность труда	_197	Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры	_227
XIV Охрана окружающей среды	_201	XVII Финансово-экономические результаты	_229
		Доходы от осуществления перевозок, предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	_237
		Прочие виды деятельности	_240
		Прочие доходы и расходы	_240
		Работа по оптимизации расходов	_241
		Капитальный ремонт основных средств	_242
		Закупочная деятельность	_242
		Господдержка ОАО «РЖД» в 2010 году: субсидии, дополнительные взносы в уставный капитал и влияние на результаты деятельности	_247

Оборотные активы	250
Основные достижения ОАО «РЖД» в области управления оборотным капиталом и внутрихолдинговыми расчетами	250
Управление дебиторской и кредиторской задолженностью	252
Управление материальными запасами	254
Долговая политика, кредитные рейтинги и взаимоотношения с инвесторами	255
Управление заемным капиталом	255
Лизинг	257
Взаимоотношения с инвесторами и рейтинговыми агентствами	258
Управление финансовыми рисками	259
Совершенствование системы управления финансами	262
Основные изменения в бухгалтерской отчетности в 2010 году	265
Информация о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность	267
Информация о крупных сделках, а также иных сделках, на совершение которых, в соответствии с уставом Общества, распространяется порядок одобрения крупных сделок	270
Отчет о выплате объявленных дивидендов	272

Проект распределения чистой прибыли Общества, полученной по итогам 2010 года	273
Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества	274
Информация о судебных разбирательствах за 2010 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве ответчика	274
Информация о судебных разбирательствах за 2010 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве истца	275
Сведения о возможных обстоятельствах, объективно препятствующих деятельности Общества	275
Сведения об исполнении поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации	276
Перспективы развития	280
Реализация транзитного потенциала с учетом тенденций рынка	280
Угрозы и риски деятельности	281
Приоритетные задачи ОАО «РЖД»	283
Справочная информация	284
Аудиторское заключение	285
Приложения	288

Приветственное слово председателя совета директоров ОАО «РЖД» А.Д. Жукова

Уважаемые господа!

Прошедший 2010 год стал, прежде всего, годом завершения третьего этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Отрадно, что экономический кризис не повлиял на поступательное развитие реформы, ведь от ее успешной реализации зависит эффективность работы всей отрасли. При этом ОАО «РЖД» внесло в минувшем году серьезный вклад в развитие экономики страны.

Отмечу одну из самых важных, на мой взгляд, задач, которую нам удалось решить: был достигнут консенсус регуляторов, участников рынка и грузоотправителей по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. Ее основные положения были одобрены Правительством Российской Федерации, что заложило основы и целевые ориентиры для развития отрасли на среднесрочную перспективу, ведь институциональные преобразования еще не завершены.

Советом директоров Компании был принят ряд решений, обеспечивающих дальнейшее развитие корпоративной структуры холдинга «Российские железные дороги».

1 апреля 2010 г. начала хозяйственную деятельность Федеральная пассажирская компания, призванная обеспечить эффективную работу и развитие пассажирского комплекса дальнего следования. Уже за первый год работы эта компания продемонстрировала высокую маркетинговую активность: новые акции для пассажиров, расширение географии перевозок, в том числе международных, сервис в пути следования.

С созданием Второй грузовой компании полностью перешел на рыночные принципы работы бизнес по предоставлению грузовых вагонов под перевозки.

Советом директоров ОАО «РЖД» были приняты предварительные решения о продаже акций 50 дочерних обществ. В течение года ОАО «РЖД» демонстрировало прозрачность финансово-хозяйственной деятельности, совершенствовало корпоративное управление, внедряло инновационные технологии, и все это, безусловно, не осталось незамеченным инвестиционным сообществом.

В ноябре успешно проведено размещение на лондонской и российских биржах 35-процентного пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер».

Компания полностью выполнила задачи по возведению олимпийских объектов, поставленные на этот год Правительством

Российской Федерации. Важно, что строительство велось с полным соблюдением высоких экологических стандартов, что особо отмечено комиссиями МОК и ООН.

По итогам года обеспечены весьма высокие результаты в сфере производительности труда, при этом рост себестоимости перевозок оказался ниже уровня инфляции.

В этих условиях стало возможным повышение заработной платы работникам Компании, а на обеспечение социальных гарантий, закрепленных в Коллективном договоре, было направлено 84 млрд. руб. Важно, что развивается социальная инфраструктура ОАО «РЖД», что напрямую отражается на качестве человеческого капитала отрасли.

Достижения за 2010 год демонстрируют устойчивое и стабильное развитие Компании и подтверждают ее высокий потенциал для реализации запланированных на перспективу масштабных проектов.

Председатель совета
директоров ОАО «РЖД»
А.Д. Жуков

Приветственное слово президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина

Уважаемые акционеры, партнеры, коллеги!

В 2010 году Компания работала в условиях преодоления экономикой страны последствий кризиса, обострения конкурентной борьбы и решения задач устойчивости работы при существенном сокращении инвестиций. При этом мы продолжили реализацию поставленных государством целей по структурному реформированию отрасли и дальнейшему развитию рынка железнодорожных транспортных услуг.

Одним из важнейших направлений нашей работы стало формирование условий для долгосрочного развития железнодорожной инфраструктуры и источников инвестиций Компании. Кроме того, 2010 год прошел под знаком скоростных перевозок и дальнейшего внедрения инновационных технологий на железнодорожном транспорте.

Начали свою деятельность дочерние Федеральная пассажирская компания и Вторая грузовая компания, проведена подготовка к тому, чтобы с 2011 года все пригородные железнодорожные перевозки в стране осуществлялись дочерними обществами ОАО «РЖД».

Важным событием года в рамках продолжения структурных преобразований стало согласование с федеральными органами исполнительной власти Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года.

Мы продолжили работу над созданием новых услуг, интересных рынку. Полагаю, что с учетом многих проектов, реализованных в сфере пассажирских перевозок, 2010 год вполне может быть назван «Годом пассажира».

В частности, достойное развитие получила система скоростных железнодорожных перевозок. 30 июля 2010 г. поезда «Сапсан» начали курсировать на линии Москва — Нижний Новгород, а 12 декабря поездами «Аллегро» было открыто скоростное сообщение между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Я думаю, те пассажиры, которые уже имели возможность совершить поездку на поездах «Сапсан» или «Аллегро», в полной мере оценили тот смысл, который мы вкладываем в слоган Компании: «Меняемся для вас!».

Важнейшим направлением работы оставалось привлечение инвестиций в развитие железнодорожного транспорта. Одной из знаковых финансовых сделок стало успешное размещение дебютного выпуска еврооблигаций ОАО «РЖД». Благодаря спланированной стратегии этого шага мы подтвердили

статус ОАО «РЖД» как одного из лучших заемщиков в России и сформировали позитивный фон для вывода на рынок акций наших дочерних обществ в 2010—2012 годах.

Таким образом, в 2010 году ОАО «РЖД» смогло существенно повысить уровень ликвидности и финансовой независимости.

Это лишь немногие результаты нашей деятельности, заметной для стороннего наблюдателя. Однако не менее напряженная работа велась и по совершенствованию внутренней структуры Компании, регламентов взаимодействия подразделений, выстраиванию новых хозяйственных вертикалей по видам бизнеса. Ее результаты станут основой для будущих достижений.

Для меня как президента Компании крайне важно, что, несмотря на кризисные явления, корпоративная социальная ответственность осталась основополагающим принципом развития ОАО «РЖД».

В 2010 году был подписан новый Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2011—2013 годы. Главная новация — это возможность использования компенсируемого социального пакета в качестве мотивационного инструмента и включение в договор раздела, посвященного корпоративной социальной ответственности.

Также не могу не сказать о запуске Корпоративного университета ОАО «РЖД», в котором по программам развития управленческих навыков прошли обучение почти полторы тысячи руководителей и перспективных молодежных лидеров. Полагаю, что это необходимо для формирования ядра руководителей нового типа, «критическая масса» которых должна в итоге коренным образом изменить стиль и эффективность управления в холдинге «Российские железные дороги».

В целом 2010 год стал для нас «лакмусовой бумажкой», свидетельствующей о том, что Компания сегодня — это зрелая экономическая и организационная система, способная при активной и целенаправленной работе преодолеть последствия экономических катаклизмов. Впереди новые вызовы, и полагаю, что мы к ним готовы.

Президент ОАО «РЖД»
В.И. Якунин

Раскрытие информации и заявления прогнозного характера

Раскрытие информации в годовом отчете ОАО «РЖД» за 2010 год осуществлено в целях предоставления акционеру в лице Правительства Российской Федерации, государственным органам, потенциальным и реальным инвесторам, грузоотправителям, пассажирам и прочим заинтересованным сторонам и пользователям информации, наиболее полных и существенных данных о деятельности ОАО «Российские железные дороги» в 2010 году с отражением динамики происходящих в Компании процессов.

Настоящий отчет удовлетворяет требованиям следующих стандартов и нормативных документов:

- Федеральный закон «Об акционерных обществах»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2010 г. № 1214 «О совершенствовании порядка управления открытыми акционерными обществами, акции которых находятся в федеральной собственности, и федеральными государственными унитарными предприятиями»;
- Приказ Росимущества от 26 июля 2005 г. № 228 «Об упорядочении деятельности Федерального агентства по управлению федеральным имуществом в сфере корпоративного управления» (с рекомендациями для формирования позиции Российской Федерации по вопросу утверждения годового отчета открытого акционерного общества, акции которого находятся в собственности Российской Федерации);
- постановление ФКЦБ от 31 мая 2002 г. № 17/пс «Об утверждении положения о дополнительных требованиях к порядку подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров»;
- распоряжение ФКЦБ от 4 апреля 2002 г. № 421/р «О рекомендации к применению кодекса корпоративного поведения».

Данный отчет представляет собой обзор состояния и результатов деятельности ОАО «РЖД» за год, закончившийся 31 декабря 2010 г., а также важнейших тенденций, которые могут влиять на будущие результаты его деятельности. В контексте настоящего документа слова «Общество», «Компания», местоимение «мы» и его различные формы означают ОАО «РЖД».

Настоящий отчет содержит заявления прогнозного характера. Такие слова, как «считает», «предполагает», «ожидает», «намеревается», «планирует» и подобные им отражают существующие на настоящий момент прогнозы и мнения руководства Компании о будущих результатах.

В силу своей специфики прогнозные заявления связаны с риском и неопределенностью как общего, так и частного характера. При этом всегда существует риск того, что предварительные оценки, прогнозы, планы и другие прогнозные заявления в реальности не осуществляются. Необходимо иметь в виду, что под влиянием целого ряда существенных обстоятельств фактические результаты могут значительно отличаться от плановых и целевых показателей, ожидаемых результатов, оценок и намерений, содержащихся в прогнозных заявлениях.

Общие сведения об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»

Общеправовая характеристика

Полное наименование открытого акционерного общества:

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (сокращенное название — ОАО «РЖД»)

Наименование на английском языке:

Joint Stock Company «Russian Railways» (JSCo «RZD»)

Свидетельство о государственной регистрации:

серия 77 № 007105126,
выдано 23 сентября 2003 г.

Период деятельности Общества в железнодорожной отрасли, лет:

ОАО «РЖД» было учреждено постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585. Создание Компании стало итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384.

Субъект Российской Федерации:

г. Москва

Юридический адрес:

107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2

Почтовый адрес:

107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2

Контактный телефон:

+7 (499) 262-99-01

Факс:

+7 (499) 262-90-95

Адрес электронной почты:

rzd@rzd.ru

Виды деятельности:

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в дальнем следовании;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- предоставление услуг инфраструктуры;
- предоставление услуг локомотивной тяги;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- предоставление услуг социальной сферы;
- прочие виды деятельности.

Информация о включении в перечень стратегических акционерных обществ:

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. № 1009 «Об утверждении перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ» ОАО «РЖД» включено в перечень открытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности и участие Российской Федерации в управлении которыми обеспечивает стратегические интересы, обороноспособность и безопасность государства, защиту нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

Полное наименование и адрес реестродержателя:

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Общество само ведет реестр акционеров, реше-

ние о передаче функций по ведению реестра акционеров специализированному регистратору не принималось.

Размер уставного капитала, тыс. руб.:
1 698 128 067

Общее количество акций, шт.:
1 698 128 067

Общее количество обыкновенных акций, шт.:
1 698 128 067

Номинальная стоимость обыкновенных акций, руб.:
1 000

Государственный регистрационный номер выпуска обыкновенных акций и дата государственной регистрации:

1-01-65045-D от 02.12.2003 г.
1-01-65045-D-001D от 13.12.2007 г.
1-01-65045-D-002D от 23.12.2008 г.
1-01-65045-D-003D от 25.08.2009 г.
1-01-65045-D-004D от 04.03.2010 г.
1-01-65045-D-005D от 23.12.2010 г.

Привилегированные акции:
отсутствуют

Основные акционеры Общества:
Российская Федерация

Сумма вклада Российской Федерации, тыс. руб.:
1 698 128 067

Доля Российской Федерации в уставном капитале, %:
100

Доля Российской Федерации по обыкновенным акциям, %:
100

Полное наименование и адрес аудитора Общества:
Закрытое акционерное общество «БДО» (ЗАО «БДО»)
(по российским стандартам)
Адрес: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, д. 125, стр. 1, секция 11
ИНН: 7716021332

ОГРН: 1037739271701
Телефон: +7 (495) 797-56-65
Факс: +7 (495) 797-56-60
E-mail: reception@bdo.ru
Общество с ограниченной ответственностью «Эрнст энд Янг» (по МСФО)
Адрес: 115035, г. Москва, Садовническая наб., д. 77, стр. 1.

Лицензирование деятельности Общества

Компания в полном объеме обеспечена лицензиями на осуществление основных видов деятельности в области железнодорожного транспорта. Всего ОАО «РЖД» получено 2083 лицензии на 39 лицензируемых видов деятельности. В 2010 году получено и переоформлено 16 лицензий на отдельные виды деятельности ОАО «РЖД»:

- деятельность по эксплуатации взрывопожароопасных производственных объектов;
- деятельность по эксплуатации химически опасных производственных объектов;
- деятельность в области использования источников ионизирующего излучения (генерирующих);
- деятельность, связанную с использованием возбудителей инфекционных заболеваний (выполнение работ с микроорганизмами 4-й группы патогенности);
- деятельность в области связи (7 видов услуг связи);
- деятельность по изготовлению и ремонту средств измерений;
- лицензия на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- осуществление мероприятий и (или) оказание услуг в области защиты государственной тайны (в части технической защиты информации);
- проведение работ, связанных с созданием средств защиты информации;
- телевизионное вещание.

Изменения в уставной деятельности

Размер уставного капитала Общества по состоянию на 1 января 2010 г. составлял 1 594 516 219 тыс. руб.

В I квартале 2010 года состоялось увеличение уставного капитала на 60 млрд. руб. в целях создания объектов инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи в соответствии с подпунктом 6 пункта 1 статьи 11 Федерального закона от 2 декабря 2009 г. № 308-ФЗ «О федеральном бюджете на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов».

В IV квартале 2010 года состоялось увеличение уставного капитала на 43,6 млрд. руб.:

- 40 млрд. руб. — в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов» в целях реализации Обществом его инвестиционной программы, в том числе создания объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки

к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи (20 млрд. руб.) и восстановления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (20 млрд. руб.);

- 3,6 млрд. руб. — в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов» в целях строительства железнодорожной инфраструктуры по проекту «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи».

В Едином государственном реестре юридических лиц 3 марта 2011 г. сделана запись о государственной регистрации изменений, вносимых в учредительные документы ОАО «РЖД» за государственным регистрационным номером 6117746323326.

На конец отчетного периода уставный капитал Общества составляет

1 698 128 067 тыс. руб.

Перечень аффилированных лиц

Аффилированными лицами Общества являются:

- члены совета директоров (см. раздел «Состав совета директоров»);
- президент Общества (см. раздел «Президент ОАО «РЖД»»);
- члены правления Общества (см. раздел «Правление»);
- лица, принадлежащие к той группе лиц, к которой принадлежит ОАО «РЖД»;

- юридические лица, в которых Общество имеет право распоряжаться более чем 20% общего количества голосов, приходящихся на голосующие акции, либо составляющие уставный или складочный капитал вклады, доли Общества.

Организационная структура ОАО «РЖД»

Организационная структура холдинга «Российские железные дороги» состоит из материнской компании ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и по состоянию на 31 декабря 2010 г. включала:

Филиалы — железные дороги:

- Октябрьская железная дорога;
- Калининградская железная дорога;
- Московская железная дорога;
- Горьковская железная дорога;
- Северная железная дорога;
- Северо-Кавказская железная дорога;
- Юго-Восточная железная дорога;
- Приволжская железная дорога;
- Куйбышевская железная дорога;
- Свердловская железная дорога;
- Южно-Уральская железная дорога;
- Западно-Сибирская железная дорога;
- Красноярская железная дорога;
- Восточно-Сибирская железная дорога;
- Забайкальская железная дорога;
- Дальневосточная железная дорога.

Функциональные филиалы:

- филиалы в области перевозок (3);
- филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения (7);
- филиалы в области капитального строительства (2);
- филиалы в области ремонта подвижного состава (5);
- филиалы в области путевого хозяйства (3);
- филиалы в области информатизации и связи (3);
- филиалы в области социальной сферы (1);
- филиалы — проектные бюро (11);
- прочие филиалы (10).

Представительства Общества функционируют в 10 странах мира:

- Венгрия (Будапешт);
- Германия (Берлин);
- Китай (Пекин);
- КНДР (Пхеньян);
- Польша (Варшава);
- Словакия (Братислава);
- Украина (Киев);
- Финляндия (Хельсинки);
- Иран (Тегеран);
- Эстония (Таллин).

Характеристика деятельности органов управления и контроля ОАО «РЖД»

В соответствии с уставом в ОАО «РЖД» созданы следующие органы управления:

- общее собрание акционеров;
- совет директоров;
- президент;
- правление.

Органом контроля над финансово-хозяйственной деятельностью Общества является ревизионная комиссия. Исполнительным органом Общества является правление во главе с президентом ОАО «РЖД».

Общее собрание акционеров

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Единственным акционером Общества является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации. В соответствии со статьей 47 Федерального закона «Об акционерных обществах» решения о численном и персональном составе совета директоров ОАО «РЖД» принимаются Правительством Российской Федерации единолично и оформляются письменно.

Решения годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» в 2010 году оформлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2010 г. № 1052-р. В 2010 году состоялось пять внеочередных общих собраний акционеров ОАО «РЖД», решения которых оформлены распоряжениями Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2010 г. № 2150-р, от 18 декабря 2010 г. № 2332-р и постановлениями Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 г. № 532, от 2 декабря 2010 г. № 963 и от 18 декабря 2010 г. № 1058.

Совет директоров

Совет директоров ОАО «РЖД» осуществляет общее руководство деятельностью Общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585, и Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

Состав совета директоров

Состав совета директоров ОАО «РЖД», избранный в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2009 г. № 894-р, утвержден в количестве 9 человек (должности указаны на момент избрания):

Ф. И. О.	Должность
Гусаков В.А.	Вице-президент закрытого акционерного общества «Московская межбанковская валютная биржа»
Жуков А.Д.	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
Комиссаров Д.Г.	Председатель совета директоров открытого акционерного общества «Технологическая компания» (независимый директор)
Косов Н.Н.	Член правления — первый заместитель председателя правления государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»
Костин А.Л.	Президент — председатель правления открытого акционерного общества «Банк ВТБ»
Рязанов А.Н.	Председатель совета директоров закрытого акционерного общества «Русская холдинговая компания» (независимый директор)
Шаронов А.В.	Управляющий директор закрытого акционерного общества «Инвестиционная компания «Тройка Диалог»» (независимый директор)
Шохин А.Н.	Президент Общероссийского объединения работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей» (независимый директор)
Якунин В.И.	Президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Состав совета директоров ОАО «РЖД», избранный в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2010 г. № 1052-р, утвержден в количестве 10 человек (должности указаны на момент избрания).

В совет директоров избраны новые члены совета директоров: Березкин Г.В. (независимый директор) и Кузовлев М.В. Костин А.Л. вышел из состава совета директоров ОАО «РЖД» в 2010 году.

Ф. И. О.	Должность
Березкин Г.В.	Председатель совета директоров общества с ограниченной ответственностью «ЕЧН Энерго» (независимый директор)
Гусаков В.А.	Вице-президент закрытого акционерного общества «Московская межбанковская валютная биржа»
Жуков А.Д.	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
Комиссаров Д.Г.	Председатель совета директоров открытого акционерного общества «Технологическая компания» (независимый директор)
Косов Н.Н.	Член правления — первый заместитель председателя правления государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»
Кузовлев М.В.	Первый заместитель президента — председателя правления открытого акционерного общества «Банк ВТБ»
Рязанов А.Н.	Председатель совета директоров закрытого акционерного общества «Русская холдинговая компания» (независимый директор)
Шаронов А.В.	Управляющий директор закрытого акционерного общества «Инвестиционная компания "Тройка Диалог"» (независимый директор)
Шохин А.Н.	Президент Общероссийского объединения работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей» (независимый директор)
Якунин В.И.	Президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Члены совета директоров долей в уставном капитале ОАО «РЖД» не имеют.

Краткие автобиографические сведения о членах совета директоров ОАО «РЖД»

Жуков Александр Дмитриевич

Председатель совета директоров

	Родился в 1956 году.
В 1978 году	окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова по специальности «экономист-математик».
С 2000 по 2003 год —	депутат Государственной Думы Российской Федерации третьего созыва, председатель Комитета по бюджету и налогам, член Комиссии по государственному долгу и зарубежным активам России, сопредседатель Комиссии по рассмотрению расходов федерального бюджета, направленных на обеспечение обороны и государственной безопасности Российской Федерации.
С 2003 по 2004 год	занимал должность депутата Государственной Думы Российской Федерации четвертого созыва, первого заместителя Председателя Государственной Думы.
В 2004 году	назначен на должность заместителя Председателя Правительства Российской Федерации.
С 2004 года	является председателем совета директоров ОАО «РЖД».

Березкин Григорий Викторович

	Родился в 1966 году.
В 1988 году	окончил химический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова.
В 1993 году	защитил кандидатскую диссертацию по специальности «нефтехимия».
1996—2000 гг. —	генеральный директор ОАО «Коми-ТЭК», председатель совета директоров ОАО «Коми-ТЭК».
2000—2003 гг. —	генеральный директор ООО «ЕЧН Энерго», управляющей компании ОАО «Колэнерго», член совета директоров ОАО «Колэнерго».
2004—2007 гг. —	член совета директоров РАО «ЕЭС России».
2007—2010 гг. —	член совета директоров ОАО «Первая грузовая компания».
С 2008 года —	член совета директоров ОАО «СГ-транс».
С 2010 года —	член совета директоров ОАО «РЖД».
	Член Бюро Правления РСПП, Председатель Комиссии РСПП по электроэнергетике, Председатель Комитета РСПП по независимым директорам.

Гусаков Владимир Анатольевич

	Родился в 1960 году.
В 1984 году	с отличием окончил математический факультет Университета дружбы народов.
В 1989 году	окончил аспирантуру Университета дружбы народов. Кандидат физико-математических наук, доцент.
В 2003 году	получил второе высшее образование по специальности «финансы и кредит» в Российской экономической академии им. Г.В. Плеханова.
В 2008 году	окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «юриспруденция».
1992—1994 гг. —	главный специалист, заместитель заведующего отделом ценных бумаг Российского фонда федерального имущества.
1994—1995 гг. —	заместитель руководителя Департамента ценных бумаг и финансового рынка — начальник Отдела финансовых рынков Министерства финансов Российской Федерации.
1995—1998 гг. —	вице-президент, заместитель председателя правления АБ «Империял».
1998—1999 гг. —	заместитель председателя правления АКБ «Национальный резервный банк».
1999—2001 гг. —	директор Департамента привлечения инвестиций, член правления, заместитель генерального директора государственной корпорации «Агентство по реструктуризации кредитных организаций».

2001—2003 гг. — заместитель Председателя ФГУП «Государственная инвестиционная корпорация».
2003—2004 гг. — заместитель генерального директора Московской межбанковской валютной биржи.
2004—2007 гг. — заместитель руководителя Федеральной службы по финансовым рынкам.
2007—2009 гг. — президент ООО «ЦентрИнвест Секьюритис», президент ЗАО «Группа Си-Ай-Джи».
С апреля 2009 года по настоящее время — вице-президент, член правления ЗАО «ММВБ».
С 2008 года — член совета директоров ОАО «РЖД».

Комиссаров Дмитрий Георгиевич

Родился в 1970 году.
В 1992 году окончил Московский финансовый институт (Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации) по специальности «международные валютные и кредитные отношения».
1992—1994 гг. — работа в различных коммерческих структурах.
1994—2000 гг. — генеральный директор ЗАО «НПК Союз — Интеграция».
2000—2001 гг. — советник генерального директора ОАО «Тюменьэнерго».
2002—2003 гг. — генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг».
С 2003 года по июнь 2008 года — председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг».
С июня 2008 года по настоящее время — председатель совета директоров ОАО «Технологическая компания».
С 2008 года — член совета директоров ОАО «РЖД».

Косов Николай Николаевич

Родился в 1955 году.
В 1977 году окончил Московский государственный институт международных отношений.
В 2000 году окончил Финансовую академию при Правительстве Российской Федерации. Кандидат экономических наук.
1992—1993 гг. — помощник вице-президента Российской Федерации в Администрации Президента Российской Федерации.
1993—1998 гг. — первый заместитель, генеральный директор АООТ «Автомобильный всероссийский альянс».
1998—2007 гг. — первый заместитель председателя Внешэкономбанка СССР.
С июня 2007 года по настоящее время — член правления — первый заместитель председателя государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».
С 2008 г. — член совета директоров ОАО «РЖД».

Кузовлев Михаил Валерьевич

Родился в 1966 году.
В 1989 году окончил Московский государственный институт международных отношений МИД СССР.
1990—1994 гг. — Внешнеэкономический центр «Пробизнес», первый заместитель директора, вице-президент.
1994—1996 гг. — АОЗТ «Пробизнес-холдинг», вице-президент.
1997—2002 гг. — Пробизнесбанк, начальник управления финансовых операций, заместитель председателя правления, старший вице-президент.
2002—2004 гг. — Внешторгбанк, вице-президент.
2004—2005 гг. — ЗАО «КБ Гута-банк», впоследствии ВТБ 24 (ЗАО), президент — председатель правления.
2005—2008 гг. — Russian Commercial Bank (Cyprus) Ltd., исполнительный управляющий директор.
С 2008 года — первый заместитель президента — председателя правления ОАО «Банк ВТБ».
С 2010 года — член совета директоров ОАО «РЖД».

Рязанов Александр Николаевич

	Родился в 1953 году.
В 1979 году	окончил Московский институт нефти и газа им. И.М. Губкина, в 1993 году — Всесоюзный заочный финансово-экономический институт.
С 1979 по 1999 год	прошел трудовой путь от слесаря КИПиА до генерального директора Сургутского газоперерабатывающего завода.
1999 год —	депутат областной думы (г. Тюмень) и депутат думы Ханты-Мансийского автономного округа (г. Сургут).
1999—2001 гг. —	депутат Государственной Думы Российской Федерации, заместитель председателя Комитета Государственной Думы по собственности Федерального Собрания Российской Федерации.
2001—2006 гг. —	заместитель председателя правления, член правления ОАО «Газпром».
С 2007 года	
по настоящее время —	председатель совета директоров ЗАО «Русская холдинговая компания» (г. Москва).
С 2008 года —	член совета директоров ОАО «РЖД».

Шаронов Андрей Владимирович

	Родился в 1964 году.
В 1986 году	окончил Уфимский авиационный институт.
В 1996 году	окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации. Кандидат социологических наук.
	Свою карьеру на государственной службе начал в 1991 году на посту председателя Государственного комитета РСФСР по молодежной политике, с 1989 по 1991 год был народным депутатом СССР.
1992—1996 гг. —	председатель Комитета Российской Федерации по делам молодежи.
1997—декабрь	
2010 года —	управляющий директор Группы компаний «Тройка Диалог».
С декабря 2010 года	
по настоящее время —	заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам экономической политики.
С 2008 года —	член совета директоров ОАО «РЖД».

Шохин Александр Николаевич

	Родился в 1951 году.
В 1974 году	окончил экономический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова. Доктор экономических наук, профессор.
1991—1994 гг. —	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации.
1998 г. —	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации по финансово-экономическим вопросам.
1994—2002 гг. —	депутат Государственной Думы трех созывов.
С 1995 года по настоящее время —	президент Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». Заведующий кафедрой теории и практики взаимодействия бизнеса и власти.
2002—2006 гг. —	председатель наблюдательного совета ИГ «Ренессанс Капитал».
2005—2009 гг. —	член Общественной палаты Российской Федерации.
С 2005 года по настоящее время —	президент Российского союза промышленников и предпринимателей. Независимый директор совета директоров ряда компаний, в том числе ОАО «Лукойл», TNK-BP Limited, ОАО «ТМК».
С 2008 года —	член совета директоров ОАО «РЖД».

Якунин Владимир Иванович

	Родился в 1948 году.
В 1972 году	окончил Ленинградский механический институт. Доктор политических наук.
С октября 2000 года —	заместитель Министра транспорта Российской Федерации.
С февраля 2002 года —	первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.
С октября 2003 года —	первый вице-президент ОАО «РЖД».
С июня 2005 года —	президент ОАО «РЖД». Председатель Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.

Информация о количестве заседаний, в которых приняли участие члены совета директоров

Члены совета директоров	Количество заседаний с участием члена совета директоров
Березкин Г.В. (избран 30.06.2010)	15
Гусаков В.А.	30
Жуков А.Д.	30
Комиссаров Д.Г.	30
Косов Н.Н.	30
Костин А.Л. (вышел из состава 30.06.2010)	15
Кузовлев М.В. (избран 30.06.2010)	15
Рязанов А.Н.	30
Шаронов А.В.	30
Шохин А.Н.	29
Якунин В.И.	30

Заседания совета директоров ОАО «РЖД»

В 2010 году состоялось 30 заседаний совета директоров, было принято 172 решения по наиболее важным вопросам деятельности Общества. В период с 01.01.2010 по 30.06.2010 совет директоров провел 15 заседаний, на которых было принято 89 решений. В период с 01.07.2010 по 31.12.2010 совет директоров провел 15 заседаний, на которых было принято 83 решения.

Вопросы, рассмотренные на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД»

От 25 января 2010 г. № 1

1. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 228 ОАО «РЖД»» в собственность муниципального образования «Северо-Байкальский район» Республики Бурятия.
2. О ликвидации негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 32 ОАО «РЖД»».
3. О передаче негосударственного образовательного учреждения для детей дошкольного и младшего школьного возраста «Начальная школа — детский сад № 66 ОАО «РЖД»» в муниципальную собственность Петуховского района Курганской области.

4. О передаче негосударственного общеобразовательного учреждения «Средняя общеобразовательная школа № 43 ОАО «РЖД»» в муниципальную собственность г. Тобольска Тюменской области.
5. О вступлении ОАО «РЖД» в некоммерческие организации.
6. Об одобрении сделки — договора купли-продажи недвижимого имущества ОАО «РЖД» с некоммерческой организацией «НПФ «Благосостояние»» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

От 27 января 2010 г. № 2

1. Об одобрении договора аренды недвижимого и движимого имущества между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
2. Об одобрении сделки — агентского договора на реализацию проездных и перевозочных документов с учетом разделения доходов от перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа, начиная с даты отправления 1 апреля 2010 г., как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
3. О Концепции реформирования вагоноремонтного комплекса Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов — филиала ОАО «РЖД» — и создания на его базе дочерних обществ ОАО «РЖД».
4. О создании общества с ограниченной ответственностью «Инновационные Технологии Смазок».

5. О согласовании сделки (нескольких взаимосвязанных сделок) по отчуждению принадлежащих ОАО «РЖД» акций региональных телекоммуникационных компаний.
6. Об определении позиции представителей ОАО «РЖД» в совете директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «РЖДстрой» во вновь создаваемом по австрийскому праву совместном с компанией „Альпине Бау ГмбХ“ (Австрия) предприятии в форме общества с ограниченной ответственностью».
7. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2010 г.
8. Об утверждении решения о выпуске дополнительных обыкновенных именных акций ОАО «РЖД» в количестве 60 млн. штук номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая, размещаемых путем закрытой подписки единственному акционеру — Российской Федерации в лице Правительства Российской Федерации.

От 2 февраля 2010 г. № 3

1. О ликвидации негосударственного образовательного учреждения для детей дошкольного и младшего школьного возраста «Начальная школа — детский сад № 69 ОАО «РЖД»».
2. О ликвидации негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».
3. Об освобождении и назначении членов правления ОАО «РЖД».

От 5 марта 2010 г. № 4

1. О ликвидации негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 222 ОАО «РЖД»».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «Желдорреммаш» в некоммерческом партнерстве «Объединение производителей

железнодорожной техники»».

3. О согласовании совмещения членом правления ОАО «РЖД» должности в органе управления ОАО «РЖДстрой».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об избрании генерального директора ОАО «РЖДстрой»».
5. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за IV квартал 2009 г.

От 19 марта 2010 г. № 5

1. Об обеспечении реализации ОАО «РЖД» программ энергосбережения и повышения энергоэффективности общества (директива Правительства Российской Федерации от 5 марта 2010 г. № 1002п-П13).
2. О создании открытого акционерного общества «Байкальская пригородная компания» — дочернего общества ОАО «РЖД».
3. О назначении и освобождении члена правления ОАО «РЖД».
4. О согласовании совмещения членом правления ОАО «РЖД» должности в органе управления ОАО «ВНИИЖТ».

От 20 апреля 2010 г. № 6

1. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Росжелдорпроект».
2. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Петуховский ЛМЗ».
3. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Рефсервис».
4. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш»».
5. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Московский МЗ «Красный путь»».
6. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Барнаульский ВРЗ».
7. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ВВРЗ им. С.М. Кирова».

8. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Рославльский ВРЗ».
9. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Саранский ВРЗ».
10. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Вологодский ВРЗ».
11. О предварительном одобрении сделки с акциями ЗАО «Евразия-Интертранс».
12. О предварительном одобрении сделки с акциями ЗАО «РТ-ДВ».
13. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «НИИТКД».
14. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКонтейнер».
15. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «РЖДстрой».
16. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Желдорреммаш».
17. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «НСЗ».
18. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ВРМ».
19. О предварительном одобрении сделки (нескольких взаимосвязанных сделок) по отчуждению акций ОАО «Абдулинский ПРМЗ "Ремпутьмаш"», ОАО «Верещагинский ПРМЗ "Ремпутьмаш"», ОАО «Оренбургский ПРМЗ "Ремпутьмаш"», ОАО «Пермский МРЗ "Ремпутьмаш"», ОАО «Свердловский ПРМЗ "Ремпутьмаш"» и ОАО «Ярославский ВРЗ "Ремпутьмаш"».

От 23 апреля 2010 г. № 7

1. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Московский ОЗПМ "Ремпутьмаш"».
2. О ликвидации 12 негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», имущество которых передается в уставный капитал ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ».
3. О ликвидации Сахалинской железной дороги — филиала ОАО «РЖД».
4. О реорганизации негосударственных дошкольных образовательных учреждений «Детский сад № 68 ОАО "РЖД"» и «Детский сад № 70 ОАО "РЖД"».
5. О ликвидации филиалов ОАО «РЖД», на базе имущества которых создано

ОАО «Желдорреммаш».

6. Об одобрении договора аренды движимого и недвижимого имущества между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

От 27 апреля 2010 г. № 8

1. Об инновационной деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ.
2. Об итогах исполнения инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» за I квартал 2010 г.
3. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере научно-технической деятельности.
4. Об одобрении договора аренды локомотивов с экипажем (локомотивными бригадами) в пассажирском движении между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
5. Об одобрении сделки по агентскому договору между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» на реализацию проездных и перевозочных документов в пунктах продаж ОАО «ФПК» на перевозку пассажиров и ручной клади в вагонах поездов принадлежности ОАО «РЖД», в совершении которой имеется заинтересованность.
6. Об одобрении договора купли-продажи запасов сырья, материалов и иных аналогичных ценностей между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

От 7 мая 2010 г. № 9

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по повестке дня «Об утверждении бюджета ОАО "ПГК" на 2010—2012 годы».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по повестке дня «Об утвержде-

дении бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2010—2012 годы».

3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ТрансКредитБанк» на 2010—2012 годы».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2010—2012 годы».
5. О создании Центральной дирекции по тепловодоснабжению — филиала ОАО «РЖД».
6. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за I квартал 2010 г.

От 17 мая 2010 г. № 10

1. О заключении аудитора ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2009 год.
2. О заключении ревизионной комиссии ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2009 год.
3. О предварительном утверждении советом директоров годового отчета ОАО «РЖД» за 2009 год.
4. Об утверждении годовой бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за 2009 год по российским стандартам, в том числе отчета о прибылях и убытках ОАО «РЖД» за 2009 год.
5. О подведении итогов конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.

От 2 июня 2010 г. № 11

1. О ликвидации Центра по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер» — филиала ОАО «РЖД», на базе имущества которого создано

дочернее открытое акционерное общество «ТрансКонтейнер».

2. О передаче негосударственного образовательного учреждения для детей дошкольного и младшего школьного возраста «Начальная школа — детский сад № 65 ОАО «РЖД»» в собственность муниципального образования Староминский район Краснодарского края.
3. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 219 ОАО «РЖД»» в собственность Шелеховского муниципального района Иркутской области.
4. Об одобрении договора в пользу третьих лиц на оказание санаторно-курортных услуг между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

От 7 июня 2010 г. № 12

О рекомендациях годовому общему собранию акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности общества за 2009 год по максимальному размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты (директивы Правительства Российской Федерации от 31 мая 2010 г. № 2576п-П13).

От 11 июня 2010 г. № 13

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «Желдорреммаш» за 2009 год».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «О принятии решения о размещении ОАО «ТрансКредитБанк» процентных документарных неконвертируемых биржевых облигаций на предъявителя серий БО-01, БО-02 и БО-03 с обязательным централизованным хранением».
3. О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» долж-

ностей в органах управления других организаций.

4. О назначении представителей ОАО «РЖД» для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ.
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общих собраний акционеров и заседаний советов директоров обществ, включенных в утвержденный советом директоров ОАО «РЖД» перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».

От 21 июня 2010 г. № 14

1. О годовом премировании членов правления ОАО «РЖД», определении обобщенной качественной оценки деятельности правления и ОАО «РЖД» в целом за 2009 год и утверждении оценок выполнения ключевых показателей эффективности деятельности президента ОАО «РЖД» за 2009 год.
2. О долгосрочном премировании членов правления ОАО «РЖД» за 2007–2009 годы и утверждении величины средств, которые могут быть использованы для долгосрочного премирования.

От 30 июня 2010 г. № 15

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Желдорремаш» на 2010 год».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «ПГК» за 2009 год».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров

ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «ТрансКредитБанк» за 2009 год».

4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «РЖДстрой» за 2009 год».

От 23 июля 2010 г. № 16

1. Об избрании председательствующего на заседании совета директоров ОАО «РЖД».
2. Об одобрении сделки валютно-процентного свопа и связанных конверсионных сделок между ОАО «РЖД» и ОАО «Банк ВТБ», в которых имеется заинтересованность.

От 30 июля 2010 г. № 17

1. Об избрании председателя совета директоров ОАО «РЖД» (директива Правительства Российской Федерации от 26 июля 2010 г. № 3775п-П13).
2. О создании открытого акционерного общества «Северная пригородная пассажирская компания» — дочернего общества ОАО «РЖД».
3. О создании открытого акционерного общества «Калининградская пригородная пассажирская компания» — дочернего общества ОАО «РЖД».
4. О создании открытого акционерного общества «Саратовская пригородная пассажирская компания» — дочернего общества ОАО «РЖД».
5. О передаче негосударственных дошкольных образовательных учреждений «Детский сад № 53 ОАО «РЖД»», «Детский сад № 54 ОАО «РЖД»», «Детский сад № 55 ОАО «РЖД»» и негосударственного образовательного учреждения для детей дошкольного и младшего школьного возраста «Начальная школа — детский сад № 62 ОАО «РЖД»» в собственность муниципального образования «Город Калуга».
6. О реорганизации негосударственных дошкольных образовательных

учреждений «Детский сад № 216 ОАО «РЖД»» и «Детский сад № 218 ОАО «РЖД»».

7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на годовом общем собрании акционеров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, которые могут быть совершены ОАО «ТрансКредитБанк» в будущем в процессе обычной хозяйственной деятельности».

От 23 августа 2010 г. № 18

1. О согласовании совмещения членом правления ОАО «РЖД» Михайловым В.В. должности в наблюдательном совете «Брейкерс Инвестментс Б.В.».
2. Об одобрении сделки и соглашений, связанных с покупкой компанией «Альстом Холдингс» 25%+1 акция компании «Брейкерс Инвестментс Б.В.».
3. О выплате вознаграждения членам комитетов совета директоров ОАО «РЖД» по итогам 2009 года.
4. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за II квартал 2010 г.

От 26 августа 2010 г. № 19

1. О создании открытого акционерного общества «Вторая грузовая компания».
2. О предварительном одобрении сделок с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделок с акциями открытых акционерных обществ «АМЗ», «ИМЗ», «ТВС», «Московский ЛРЗ», «ЖТК» и «БЭТ».
3. О скоростном движении на направлениях Москва — Санкт-Петербург и Москва — Нижний Новгород.
4. О выдаче ежемесячных абонементных билетов ветеранам Великой Отечественной войны — получателям социальной услуги — в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

5. О создании логистической компании — дочернего общества ОАО «РЖД».

6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» за 2009 год».

7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об избрании президента ЗАО «Компания ТрансТелеКом»».

8. Об определении количественного и персонального состава Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и об избрании его председателя.

9. Об определении количественного и персонального состава Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» и об избрании его председателя.

10. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на второе полугодие 2010 г.

От 13 октября 2010 г. № 20

1. О передаче негосударственного общеобразовательного учреждения «Начальная общеобразовательная школа № 56 ОАО «РЖД»» в муниципальную собственность Тюменского района Тюменской области.

2. Об определении позиции ОАО «РЖД» по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «Желдорреммаш» «Об избрании генерального директора ОАО «Желдорреммаш»».

3. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 78 ОАО «РЖД»» в собственность муниципального образования Гусь-Хрустальный район (муниципальный район) Владимирской области.

4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей

- ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ПГК» «Об избрании генерального директора ОАО «ПГК»».
5. О вхождении ОАО «РЖД» в состав учредителей Российского совета по международным делам.

От 15 октября 2010 г. № 21

1. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКредитБанк».
2. Об итогах реализации инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» и внесении в них изменений по итогам работы за первое полугодие 2010 г.
3. Об одобрении сделок по продаже акций ОАО «ТрансКонтейнер».
4. О результатах проведения процедур финансового оздоровления КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО).
5. О согласовании и предварительном одобрении сделок с акциями ОАО «ЭЛТЕЗА».
6. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «КрэВРЗ».
7. Об утверждении перечня дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».

От 29 октября 2010 г. № 22

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «О принятии решения о размещении ОАО «ПГК» облигаций серии 01 и серии 02».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ФПК» в некоммерческом партнерстве саморегулируемой организации «Межрегиональное объединение организаций железнодорожного строительства»».

От 1 ноября 2010 г. № 23

1. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
2. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за III квартал 2010 г.

От 2 ноября 2010 г. № 24

1. О ходе строительства олимпийских объектов ОАО «РЖД» в г. Сочи.
2. О ходе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте.
3. О проектах консолидированного финансового плана ОАО «РЖД» и его основных дочерних обществ и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов.

От 26 ноября 2010 г. № 25

1. О создании открытого акционерного общества «Пригородная пассажирская компания «Черноземье»» — дочернего общества ОАО «РЖД».
2. О создании открытого акционерного общества «Южно-Уральская пригородная пассажирская компания» — дочернего общества ОАО «РЖД».
3. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 215 ОАО «РЖД»» в собственность Нижнеилимского муниципального района Иркутской области.
4. О передаче негосударственного общеобразовательного учреждения «Средняя общеобразовательная школа № 44 ОАО «РЖД»» в муниципальную собственность Талицкого городского округа Свердловской области.
5. Об одобрении сделки на выполнение работ по капитальному ремонту пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
6. Об одобрении договора купли-продажи между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

От 29 ноября 2010 г. № 26

1. Об избрании председательствующего на заседании совета директоров ОАО «РЖД».
2. О модели и концепции развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации.
3. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» для реализации проекта строительства терминально-логистического центра «Белый Раст».
4. О разработке программы инновационного развития и представлении ее концепции (основных положений), как это предусмотрено пунктом 4 протокола заседания Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям от 3 августа 2010 г. № 4 и пунктом 1.2 решения совета директоров ОАО «РЖД» от 27 апреля 2010 г. (протокол № 8).
5. Об итогах публичного предложения акций ОАО «ТрансКонтейнер».

От 13 декабря 2010 г. № 27

1. Об утверждении решения о дополнительном выпуске обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД».
2. О создании Центральной дирекции инфраструктуры филиала ОАО «РЖД».

От 20 декабря 2010 г. № 28

1. О создании открытого акционерного общества «Вагонная ремонтная компания — 1» — дочернего общества ОАО «РЖД».
2. О создании открытого акционерного общества «Вагонная ремонтная компания — 2» — дочернего общества ОАО «РЖД».
3. О создании открытого акционерного общества «Вагонная ремонтная компания — 3» — дочернего общества ОАО «РЖД».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ФПК» на 2011—2013 годы».

5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ФПК» в ООО «Напитки ТрансСервис».
6. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ПНК».
7. О совершенствовании системы индивидуальных ключевых показателей эффективности деятельности членов правления ОАО «РЖД».
8. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2011 г.

От 24 декабря 2010 г. № 29

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2011—2013 годы».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Желдорреммаш» на 2011—2013 годы».
3. О передаче негосударственного общеобразовательного учреждения «Средняя общеобразовательная школа № 46 ОАО «РЖД» в муниципальную собственность Макушинского района Курганской области.

От 27 декабря 2010 г. № 30

1. Об утверждении инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов.
2. О создании открытого акционерного общества «Московская кольцевая железная дорога».
3. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» на базе имущества Люблинского литейно-механического завода — филиала ОАО «РЖД».
4. Об одобрении лицензионных договоров в отношении товарных знаков ALLEGRO, «АЛЛЕГРО»

и промышленного образца «ПОЕЗД», заключаемых между ОАО «РЖД», компанией Oy Karelian Trains Ltd и компанией VR-Group Ltd, как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

5. Об определении позиции представителей ОАО «РЖД» по вопросу повестки дня заседаний советов директоров дочерних и зависимых обществ, включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров ОАО «РЖД» перечень, «Об утверждении повестки дня общего собрания акционеров общества».

По всем вопросам, рассмотренным на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД» в 2010 году, приняты положительные решения с учетом состоявшихся обсуждений и рекомендаций комитетов совета директоров общества.

Информация о наличии положения о совете директоров

Положение о совете директоров ОАО «РЖД» утверждено распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

Информация о наличии положений о специализированных комитетах

Положение о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» утверждено советом директоров ОАО «РЖД» 2 ноября 2009 г. (протокол № 21).

Положение о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» утверждено советом директоров ОАО «РЖД» 2 июня 2009 г. (протокол № 9).

Информация о наличии положения о вознаграждении членов совета директоров

Общее собрание акционеров Общества положение о вознаграждении членов совета директоров ОАО «РЖД» не утверждало.

Во исполнение рекомендаций Росимущества от 15 февраля 2011г. № ГН-13/3802 разработан проект Положения о вознаграждении членов совета директоров ОАО «РЖД».

Проект Положения одобрен на заседании совета директоров ОАО «РЖД» (протокол № 6 от 19 апреля 2011 г.) и рекомендован к утверждению общим собранием акционеров — Правительством Российской Федерации.

Размер вознаграждения, получаемого членами совета директоров

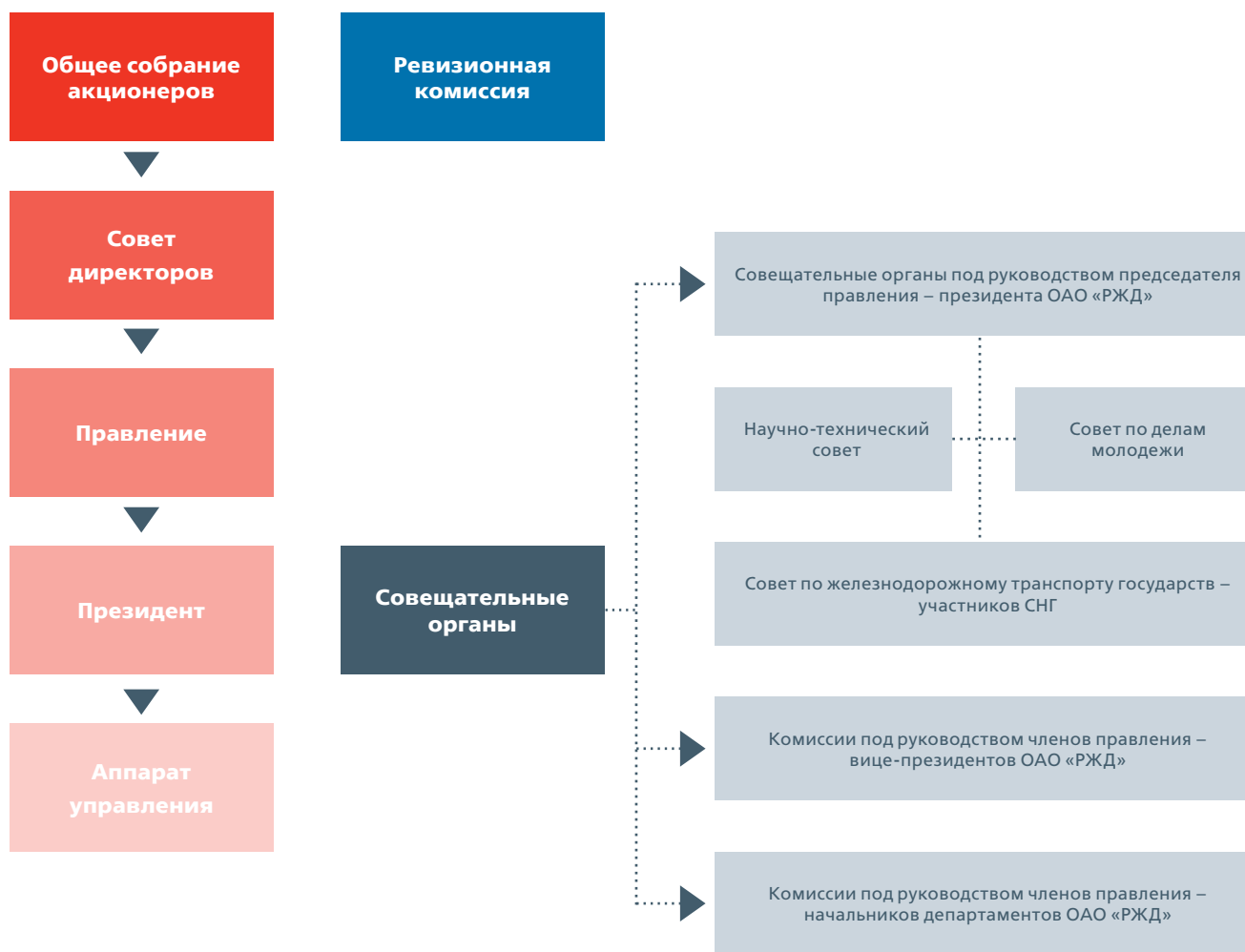
Членам совета директоров ОАО «РЖД» в период исполнения ими своих обязанностей не выплачивалось вознаграждение и не компенсировались расходы, связанные с исполнением ими функций членов совета директоров Общества. В соответствии с порядком и условиями, определенными в проекте Положения о вознаграждении членов совета директоров ОАО «РЖД», рассчитаны размеры вознаграждений членам совета директоров ОАО «РЖД» за время исполнения ими своих обязанностей между годовыми собраниями акционеров (2010—2011 гг.).

Органы управления ОАО «РЖД»

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Единственным акционером Компании является Российская Федерация, от имени которой полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации (ст. 47 Федерального закона «Об акционерных обществах»).

Решения акционера оформляются в виде распоряжений и постановлений Правительства Российской Федерации. Решения годового общего собрания акционеров в 2009 году утверждены распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2010 г. № 1052-р.

Структура управления ОАО «РЖД»



Правительство Российской Федерации единолично принимает решение и оформляет письменно численный и персональный состав совета директоров ОАО «РЖД». Состав совета директоров ОАО «РЖД» утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2010 г. № 1052-р в количестве 10 человек. Президент ОАО «РЖД» реализует права и несет ответственность за достижение главных целей деятельности Общества: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в желез-

нодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых Обществом, а также извлечения прибыли. Президент Общества является единоличным исполнительным органом Общества. Правление ОАО «РЖД» является коллегиальным исполнительным органом Общества. Правление Общества состоит из председателя правления Общества — президента ОАО «РЖД», первого вице-президента, старших вице-президентов и вице-президентов Компании, руководителей филиалов Общества —

железных дорог, руководителей подразделений аппарата управления Общества и других работников Общества (в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р).

Персональный состав правления Общества определяется решением совета директоров Общества, за исключением должности председателя правления Общества — президента ОАО «РЖД», назначаемого Правительством Российской Федерации.

Система вознаграждения руководителей высшего звена ОАО «РЖД» обеспечивает прямую зависимость размеров доходов руководителей от основных результатов деятельности Общества и позволяет мотивировать их на повышение эффективности работы Компании за счет увеличения ее доходности, оптимизации издержек, совершенствования производственных процессов, повыше-

ния безопасности и качества перевозок. Ревизионная комиссия создается для контроля финансово-хозяйственной деятельности Компании. Состав ревизионной комиссии утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2010 г. № 1052-р в количестве 7 человек. Члены ревизионной комиссии не могут одновременно занимать какие-либо должности в органах управления Компании.

Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»

В соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» от 2 сентября 2008 г. (протокол № 13) образованы Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».

Состав Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» в период с 01.01.2010 по 30.06.2010

Ф. И. О.	Должность
Шаронов А.В.	Председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Голополосов Д.В.	Начальник отдела ФАС России
Грищенко В.В.	Начальник управления Росимущества
Евдокименко В.М.	Заместитель руководителя ФСТ России
Комиссаров Д.Г.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Курбатов М.Ю.	Советник Министра экономического развития Российской Федерации
Липидус Б.М.	Старший советник президента ОАО «РЖД»
Михайлов В.В.	Старший вице-президент ОАО «РЖД»
Недосеков А.Н.	Заместитель Министра транспорта Российской Федерации
Николаев И.А.	Директор департамента ООО «ФБК»
Рязанов А.Н.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Хмельницкий А.А.	Генеральный директор ЗАО «ЭРТА-консалт»

**Состав Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД»
в период с 01.07.2010 по 31.12.2010**

Ф. И. О.	Должность
Шаронов А.В.	Председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Березкин Г.В.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Веремеев В.А.	Начальник Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД»
Голополосов Д.В.	Начальник отдела ФАС России
Грищенко В.В.	Начальник управления Росимущества
Комиссаров Д.Г.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Косов Н.Н.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Курбатов М.Ю.	Заместитель генерального директора ОАО «Холдинг МРСК»
Михайлов В.В.	Старший вице-президент ОАО «РЖД»
Николаев И.А.	Директор департамента ООО «ФБК»
Решетников В.И.	Старший вице-президент ОАО «РЖД»
Рязанов А.Н.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Стебунова Т.И.	Заместитель руководителя ФСТ России
Тугаринов С.Л.	Директор департамента Минтранса России
Хмельницкий А.А.	Генеральный директор ЗАО «ЭРТА-консалт»

К компетенции Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» относятся вопросы стратегического планирования в части выработки рекомендаций и предложений для совета директоров ОАО «РЖД» по вопросам определения приоритетных направлений деятельности Общества, утверждения перспективных планов и основных программ деятельности Общества, в том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы Общества, создания дочерних и зависимых обществ, выработки оптимальных методов работы, распространения передового опыта и совершенствования организации управления, обеспечения эффективного взаимодействия Общества с субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления и т.д.

В 2010 году **Комитетом по стратегическому планированию** совета директоров ОАО «РЖД» проведено 4 заседания, на которых рассмотрено 10 вопросов.

От 13 апреля 2010 г. № 1

1. Об инновационной деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ.
2. О Концепции реформирования научно-технического комплекса в ОАО «РЖД» и создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере научно-технической деятельности.
3. О модели и концепции развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации.

От 21 сентября 2010 г. № 2

1. Стратегия развития холдинга ОАО «РЖД» на период до 2030 года и основные приоритеты его развития на среднесрочный период до 2015 года.
2. Об итогах реализации инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» и внесении изменений по итогам работы за первое полугодие 2010 г.
3. О результатах проведения процедур финансового оздоровления КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) и рассмотрения предложений по стратегии его развития.

От 28 октября 2010 г. № 3

1. О проектах консолидированного финансового плана ОАО «РЖД» и его основных дочерних обществ и инве-

стиционной программы ОАО «РЖД» на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов.

2. О ходе структурной реформы на железнодорожном транспорте (в части, касающейся ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ).

От 23 ноября 2010 г. № 4

1. О проектах консолидированного финансового плана ОАО «РЖД» и его основных дочерних обществ и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов.
2. О ходе структурной реформы на железнодорожном транспорте (в части, касающейся ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ).

Состав Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» в период с 01.01.2010 по 30.06.2010

Ф. И. О.	Должность
Комиссаров Д.Г.	Председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Булатов Г.Б.	Начальник отдела Минэкономразвития России
Гусаков В.А.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Косов Н.И.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Крафт Г.В.	Главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Костенец И.А.	Начальник Департамента по организационно-штатным вопросам ОАО «РЖД»
Липа К.В.	Член совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг»
Рутгайзер В.М.	Президент СРО Ассоциации российских магистров оценки
Тонких А.В.	Заместитель директора Департамента Минтранса России
Трубникова Е.А.	Управляющий партнер АКГ «Финэкспертиза»
Целуев А.В.	Начальник управления Росимущества
Пачосик И.А.	Начальник Департамента управления имуществом ОАО «РЖД»

**Состав Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД»
в период с 01.07.2010 по 31.12.2010**

Ф. И. О.	Должность
Комиссаров Д.Г.	Председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Булатов Г.Б.	Начальник отдела Минэкономразвития России
Гусаков В.А.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Давыдов А.Ю.	Начальник Департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД»
Крафт Г.В.	Главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Костенец И.А.	Начальник Департамента по организационно-штатным вопросам ОАО «РЖД»
Есипенко И.В.	Генеральный директор ООО «ЕСН»
Рутгайзер В.М.	Д.э.н., профессор Финансового университета при Правительстве Российской Федерации
Тонких А.В.	Заместитель директора Департамента Минтранса России
Трубникова Е.А.	Управляющий партнер АКГ «Финэкспертиза»
Целуев А.В.	Начальник управления Росимущества
Кузовлев М.В.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Липа К.В.	Член совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг»
Пачосик И.А.	Начальник Департамента управления имуществом ОАО «РЖД»
Полубояринов М.И.	Директор департамента Государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»

К компетенции Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» относятся вопросы анализа исполнения финансово-хозяйственного плана Общества, его дочерних и зависимых обществ, включенных в специальный перечень, эффективности работы системы внутреннего контроля, взаимодействия с ревизионной комиссией и аудитором Общества, разработка предложений совету директоров Общества по вопросам политики в области вознаграждений. В 2010 году **Комитетом по аудиту, рискам и вознаграждениям** совета директоров ОАО «РЖД» проведено 15 заседаний, на которых рассмотрено 70 вопросов.

От 26 января 2010 г. № 1

1. Об одобрении договора аренды недвижимого и движимого имущества между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
2. Об одобрении сделки — агентского договора на реализацию проездных и перевозочных документов с учетом разделения доходов от перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа, начиная с даты отправления 1 апреля 2010 г., как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
3. Об определении позиции представителей ОАО «РЖД» в совете директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «РЖДстрой» во вновь создаваемом по австрийскому праву совместном с компанией

“Альпине Бау ГмбХ” (Австрия) предприятия в форме общества с ограниченной ответственностью».

От 2 марта 2010 г. № 2

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “ПГК” на 2010—2012 годы».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “РЖДстрой” на 2010—2012 годы».
3. О совершенствовании системы индивидуальных ключевых показателей эффективности деятельности членов правления ОАО «РЖД».

От 9 апреля 2010 г. № 3

1. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Росжелдорпроект».
2. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Петуховский ЛМЗ».
3. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Рефсервис».
4. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Экспериментальный завод “Металлист-Ремпутьмаш”».
5. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Московский МЗ “Красный путь”».
6. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Барнаульский ВРЗ».
7. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ВВРЗ им. С.М. Кирова».
8. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Рославльский ВРЗ».
9. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Саранский ВРЗ».
10. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Вологодский ВРЗ».
11. О предварительном одобрении сделки с акциями ЗАО «Евразия-Интертранс».
12. О предварительном одобрении сделки с акциями ЗАО «РТ-ДВ».
13. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «НИИТКД».
14. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКонтейнер».

15. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «РЖДстрой».
16. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Желдорреммаш».
17. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «НСЗ».
18. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ВРМ».
19. О предварительном одобрении сделки (нескольких взаимосвязанных сделок) по отчуждению акций ОАО «Абдулинский ПРМЗ “Ремпутьмаш”», ОАО «Верещагинский ПРМЗ “Ремпутьмаш”», ОАО «Оренбургский ПРМЗ “Ремпутьмаш”», ОАО «Пермский МРЗ “Ремпутьмаш”», ОАО «Свердловский ПРМЗ “Ремпутьмаш”» и ОАО «Ярославский ВРЗ “Ремпутьмаш”».

От 20 апреля 2010 г. № 4

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “ТрансКредитБанк” на 2010—2012 годы».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО “Компания ТрансТелеКом” на 2010—2012 годы».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “РЖДстрой” на 2010—2012 годы».
4. Об одобрении договора аренды локомотивов с экипажем (локомотивными бригадами) в пассажирском движении между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
5. Об одобрении сделки по агентскому договору между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» на реализацию проездных и перевозочных документов в пунктах продаж ОАО «ФПК» на перевозку пассажиров и ручной клади в вагонах поездов принадлежности ОАО «РЖД», в совершении которой

имеется заинтересованность.

6. Об одобрении договора купли-продажи запасов сырья, материалов и иных аналогичных ценностей между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

От 23 апреля 2010 г. № 5

1. Об итогах исполнения инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» за I квартал 2010 г.

От 14 мая 2010 г. № 6

1. О заключении аудитора ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2009 год.
2. О заключении ревизионной комиссии ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2009 год.
3. О предварительном утверждении советом директоров годового отчета ОАО «РЖД» за 2009 год.
4. Об утверждении годовой бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за 2009 год по российским стандартам.
5. Об утверждении отчета о прибылях и убытках ОАО «РЖД» за 2009 год.
6. О рекомендациях по максимальному размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности Общества за 2009 год.
7. О подведении итогов конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.

От 1 июня 2010 г. № 7

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «Желдорремаш» за 2009 год».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу повестки дня

«Об утверждении бюджета

ОАО «Желдорремаш» на 2010 год».

3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «РЖДстрой» за 2009 год».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» за 2009 год».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «О принятии решения о размещении ОАО «ТрансКредитБанк» процентных документарных неконвертируемых биржевых облигаций на предъявителя серий БО-01, БО-02 и БО-03 с обязательным централизованным хранением».
6. О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления других организаций, об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общих собраний акционеров и заседаний советов директоров обществ, включенных в утвержденный советом директоров ОАО «РЖД» перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД», а также о назначении представителей ОАО «РЖД» для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ.

От 22 июня 2010 г. № 8

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «ТрансКредитБанк» за 2009 год».

2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Желдорреммаш» на 2010 год».
3. О методике оценки рыночной стоимости имущества ОАО «РЖД», вносимого в уставные капиталы трех создаваемых дочерних обществ ОАО «РЖД», в сфере ремонта грузовых вагонов.
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «ПГК» за 2009 год».
5. О мерах, принимаемых менеджментом ОАО «РЖДстрой» для устранения замечаний аудиторов ЗАО «БДО» по результатам проведенной проверки годовой финансовой отчетности за 2009 год.
6. О рассмотрении плана-графика внедрения системы формирования консолидированной финансовой отчетности группы ОАО «РЖД» по стандартам РСБУ и МСФО.

От 23 сентября 2010 г. № 9

1. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ООО «Энергопромсбыт».

От 6 октября 2010 г. № 10

1. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКредитБанк».
2. О согласовании и предварительном одобрении сделок с акциями ОАО «ЭЛТЕЗА».
3. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «КрэВРЗ».
4. Об утверждении перечня дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».

От 14 октября 2010 г. № 11

1. О совершенствовании системы индивидуальных ключевых показателей эффективности деятельности членов правления ОАО «РЖД».

От 25 ноября 2010 г. № 12

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Желдорреммаш» на 2010 год».
2. О стратегии развития ЗАО «Компания ТрансТелеКом».

От 10 декабря 2010 г. № 13

1. Об утверждении бюджета ОАО «ПГК» на 2011—2013 годы.
2. Об утверждении бюджета ОАО «ТрансКредитБанк» на 2011—2013 годы.
3. О прекращении участия в ОАО «УралТрансБанк».

От 14 декабря 2010 г. № 14

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2011—2013 годы».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Желдорреммаш» на 2011—2013 годы».
3. О предварительном одобрении сделки с имуществом, ограниченным в обороте, а именно сделки (нескольких сделок) с акциями ОАО «ПНК».

От 16 декабря 2010 г. № 15

1. Об утверждении бюджета ОАО «ПГК» на 2011—2013 годы.
2. Об утверждении бюджета ОАО «ФПК» на 2011—2013 годы.
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2011 год».
4. О создании дочерних обществ ОАО «РЖД» в сфере ремонта грузовых вагонов.
5. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2011 г.

Президент ОАО «РЖД»



Якунин Владимир Иванович

Родился 30 июня 1948 года в дер. Захарово Гусь-Хрустального района Владимирской области.

В 1972 году окончил Ленинградский механический институт. Имеет ученую степень доктора политических наук. Трудовую деятельность начал младшим научным сотрудником Государственного института прикладной химии. После окончания службы в Советской армии работал инженером, старшим инженером в Управлении Государственного комитета Совета Министров СССР по внешним экономическим связям, начальником отдела Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе АН СССР. С 1985 года на дипломатической работе (второй, затем первый секретарь Постоянного представительства СССР при ООН).

Далее – председатель совета директоров АОЗТ «Международный центр делового сотрудничества», начальник Северо-Западной окружной инспекции Главного контрольного управления Президента Российской Федерации.

С октября 2000 года — заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

С февраля 2002 года — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.

С октября 2003 года — первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги».

Распоряжением Правительства Российской Федерации № 786-р от 14 июня 2005 г. назначен президентом ОАО «РЖД».

Владимир Якунин является председателем Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.

С января 2006 года является научным руководителем и председателем Попечительского Совета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООН РАН. За огромный вклад в реализацию мероприятий по реформированию железнодорожного транспорта, разработку стратегии развития российских железных дорог, обеспечение конструктивной социальной политики, эффективное взаимодействие с органами государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также с зарубежными железнодорожными администрациями и международными организациями награжден орденом Почета, орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медалью «За развитие железных дорог», знаком «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги» и другими наградами.

Распоряжением Правительства Российской Федерации № 843-р от 12 июня 2008 г. назначен президентом ОАО «РЖД».

Правление

Председатель правления ОАО «РЖД»:

Якунин В.И. — президент ОАО «РЖД»

По состоянию на 31 декабря 2010 г. состав правления ОАО «РЖД» состоял из 24 человек. Членами правления ОАО «РЖД» являлись:

Ф.И.О.	Должность
Якунин В.И.	президент ОАО «РЖД»
Морозов В.Н.	первый вице-президент ОАО «РЖД»
Гапанович В.А.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Михайлов В.В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Решетников В.И.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Крафт Г.В.	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Акулов М.П.	вице-президент ОАО «РЖД»
Атьков О.Ю.	вице-президент ОАО «РЖД»
Бобрешов А.С.	вице-президент ОАО «РЖД»
Воробьев В.Б.	вице-президент ОАО «РЖД»
Воротилкин А.В.	вице-президент ОАО «РЖД»
Горгиладзе А.А.	вице-президент ОАО «РЖД»
Епифанцев С.Н.	вице-президент ОАО «РЖД»
Корнилов Г.В.	вице-президент ОАО «РЖД»
Лемешко В.Г.	вице-президент ОАО «РЖД»
Тишанин А.Г.	вице-президент ОАО «РЖД»
Тони О.В.	вице-президент ОАО «РЖД»
Шаханов Д.С.	вице-президент ОАО «РЖД»
Бынков В.И.	начальник Правового департамента ОАО «РЖД»
Гнедкова О.Э.	начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД»
Михайлов С.В.	начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»
Лapidус Б.М.	старший советник президента ОАО «РЖД»
Старостенко В.И.	советник президента ОАО «РЖД»
Целько А.В.	начальник Западно-Сибирской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

Краткие автобиографические сведения о членах правления ОАО «РЖД»



Якунин Владимир Иванович **Президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1948 году. В 1972 году окончил Ленинградский механический институт. Доктор политических наук. С октября 2000 года — заместитель Министра транспорта Российской Федерации; с февраля 2002 года — первый заместитель Министра путей сообщения

Российской Федерации; с октября 2003 года — первый вице-президент ОАО «РЖД»; с июня 2005 года — президент ОАО «РЖД». Председатель Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.



Морозов Вадим Николаевич **Первый вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1954 году. В 1977 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог». Кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1971 года. С июня 2000 года — первый заместитель начальника Московской железной

дороги; с февраля 2002 года — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с октября 2003 года — Министр путей сообщения Российской Федерации; с июля 2004 года — исполнительный директор НПФ «Благосостояние»; с августа 2005 года — первый вице-президент ОАО «РЖД».



Гапанович Валентин Александрович **Старший вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1955 году. В 1992 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», инженер по управлению процессами перевозок. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транс-

порте работает с 1974 года. С января 1998 года — заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги; с ноября 2000 года — главный инженер Октябрьской железной дороги; с ноября 2003 года — вице-президент ОАО «РЖД»; с июня 2008 года — старший вице-президент ОАО «РЖД».



Михайлов Вадим Валерьевич **Старший вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1969 году. В 1992 году окончил Государственную финансовую академию по специальности «финансы и кредит», экономист. С мая 2001 года — директор отдела банковского аудита

ЗАО «Артур Андерсен»; с апреля 2003 года — директор, генеральный директор ООО «Эрнст энд Янг — бизнес-консультирование». С сентября 2009 года — старший вице-президент ОАО «РЖД».



Решетников Валерий Ильич
Старший вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1952 году. В 1975 году окончил Ленинградский электротехнический институт по специальности «автоматизированные системы управления», инженер-системотехник. С июля 2000 года — заместитель председателя правления ОАО «Балтонэксим Банк»; с февраля 2002 года — начальник ГУ «Управление экономической защиты МПС России»;

с октября 2003 года — начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»; с августа 2004 года — советник генерального директора ОАО «Северстальтранс»; с сентября 2005 года — советник президента ОАО «РЖД»; с марта 2007 года — вице-президент ОАО «РЖД»; с марта 2010 года — старший вице-президент ОАО «РЖД».



Крафт Галина Васильевна
Главный бухгалтер ОАО «РЖД»

Родилась в 1950 году. В 1973 и 1983 годах окончила Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям «автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте» и «экономика и организация железнодорожного транспорта». Доктор экономических наук.

На железнодорожном транспорте работает с 1973 года. С ноября 2003 года — вице-президент ОАО «РЖД» — начальник Департамента инвестиционной деятельности; с августа 2005 года — вице-президент ОАО «РЖД»; с декабря 2005 года — главный бухгалтер ОАО «РЖД».



Акулов Михаил Павлович
Вице-президент ОАО «РЖД» — генеральный директор Федеральной пассажирской дирекции, генеральный директор ОАО «Федеральная пассажирская компания»

Родился в 1960 году. В 1982 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта», инженер путей сообщения — электромеханик. На железнодорожном транспорте работает с 1982 года. С декабря 2000 года — начальник Юго-Восточной железной дороги; с мая 2002 года — заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с декабря 2003 года — первый заместитель

Министра путей сообщения Российской Федерации; с марта 2004 года — руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации; с декабря 2005 года — вице-президент ОАО «РЖД»; с июля 2009 года — вице-президент ОАО «РЖД» — генеральный директор Федеральной пассажирской дирекции. С ноября 2009 года — генеральный директор ОАО «Федеральная пассажирская компания».



Атьков Олег Юрьевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1949 году. В 1973 году окончил Московский медицинский институт им. И.М. Сеченова по специальности «лечебное дело». Доктор медицинских наук, профессор. Герой Советского Союза. Заслуженный деятель науки Российской

Федерации. С мая 2002 года — руководитель Департамента здравоохранения МПС России; с октября 2003 года — начальник Департамента медицинского обеспечения ОАО «РЖД»; с августа 2005 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Бобрешов Александр Сергеевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1965 году. В 1988 году окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «приборостроение», инженер-механик. С апреля 2000 года — генеральный директор

ООО «Эксперт плюс»; с февраля 2004 года — заместитель начальника, начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»; с августа 2005 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Воробьев Владимир Борисович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1949 году. В 1978 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Кандидат технических наук. Заслуженный работник транспорта Российской

Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1969 года. С июня 1998 года — заместитель начальника Московской железной дороги; с июля 2002 года — начальник Северо-Кавказской железной дороги; с декабря 2006 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Воротилкин Алексей Валерьевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1961 году. В 1988 году окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта». Кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1978 года.

С июля 2001 года — заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги; с сентября 2005 года — начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с июня 2008 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Горгиладзе Автандил Айдарович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1952 году. В 1975 году окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «международные отношения», специалист в области международных отношений. С октября 1998 года по ноябрь 2000 года — управляющий

трестом АО «АДЖАРГАЗ»; с января 2001 года по август 2005 года — советник президента ЗАО «БИОФАРМА»; с февраля 2006 года — начальник Управления по таможенно-брокерской деятельности ОАО «РЖД»; с мая 2009 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Епифанцев Сергей Николаевич
Статс-секретарь — вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1953 году. В 1975 году окончил Уфимский авиационный институт по специальности «электрические машины и аппараты». Доктор социологических наук, кандидат психологических наук. С октября 2000 года — заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Южном федеральном округе; с мая 2004 года —

главный федеральный инспектор по Ростовской области Аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Южном федеральном округе; с декабря 2008 года — советник президента ОАО «РЖД»; с апреля 2009 года — статс-секретарь — вице-президент ОАО «РЖД».



Корнилов Георгий Викторович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1953 году. В 1976 году окончил Одесский институт инженеров морского флота по специальности «судовые машины и механизмы», инженер-механик.

С сентября 1980 года занимал оперативные и руководящие должности в органах КГБ СССР, ФСК, ФСБ России; с марта 2004 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Лемешко Вячеслав Григорьевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1946 году. В 1970 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном

транспорте работает с 1970 года. С февраля 1997 года — первый заместитель начальника Московской железной дороги; с августа 2003 года — начальник Куйбышевской железной дороги; с июля 2007 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Тишанин Александр Георгиевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1966 году. В 1993 году окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», инженер путей сообщения по управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте. В 1999 году окончил Уральский государственный университет путей

сообщения по специальности «экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», экономист-менеджер. На железнодорожном транспорте работает с 1984 года. С апреля 2004 года — начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с сентября 2005 года — губернатор Иркутской области; с сентября 2008 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Тони Олег Вильямсович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1964 году. В 1986 году окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «промышленное и гражданское строительство», в 2003 году — Северо-Западную академию государственной службы по специальности «государственное

и муниципальное управление». Кандидат экономических наук. С марта 2004 года — первый заместитель начальника, начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД»; с апреля 2006 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Шаханов Дмитрий Сергеевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1961 году. В 1988 году окончил Академию МВД СССР по специальности «правоведение», юрист. С ноября 1999 года — заместитель генерального директора ОАО «Ленэнерго»; с октября 2005 года — заместитель гене-

рального директора ОАО «Территориальная генерирующая компания № 1»; с октября 2006 года — заместитель директора, директор Росжелдорснаба; с апреля 2009 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Бынков Вадим Иванович
Начальник Правового департамента ОАО «РЖД»

Родился в 1962 году. В 1985 году окончил Калининский государственный университет по специальности «правоведение», юрист. С июня 2002 года — начальник юридического департамента ОАО «Инвестиционная группа „АЛРОСА“»; с апреля 2004 года — адвокат Адвокатского кабинета

Бынкova В.И. Адвокатской палаты Тверской области; с октября 2005 года — начальник Правового департамента ОАО «РЖД»; с декабря 2007 года — статс-секретарь — начальник Правового департамента ОАО «РЖД»; с апреля 2009 года — начальник Правового департамента ОАО «РЖД».



Гнедкова Ольга Эдуардовна
Начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД»

Родилась в 1960 году. В 1981 году окончила Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «бухгалтерский учет». Кандидат экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1981 года. С мая 2002 года — заместитель начальника Московской железной дороги — начальник

финансовой службы; с сентября 2004 года — заместитель начальника Московской железной дороги по экономике и финансам; с ноября 2004 года — начальник Департамента управления финансами ОАО «РЖД»; с сентября 2005 года — начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД».



Михайлов Сергей Владимирович
Начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»

Родился в 1971 году. В 1993 году окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «международная журналистика», журналист-международник со знанием иностранного языка. Член Союза журналистов Российской

Федерации. С июня 2004 года — советник президента ОАО «РЖД»; с мая 2005 года — начальник Департамента по связям с общественностью ОАО «РЖД»; с июля 2006 года — начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД».



Лapidус Борис Моисеевич
**Старший советник президента ОАО «РЖД»,
генеральный директор ОАО «ВНИИЖТ»**

Родился в 1947 году. В 1973 и 1984 годах окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям «электрификация железнодорожного транспорта» и «экономика и организация на железнодорожном транспорте». Доктор экономических наук, профессор. Заслуженный экономист Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1967 года. С марта 1997 года —

начальник, руководитель Департамента экономики МПС России; с ноября 2003 года — вице-президент ОАО «РЖД»; с августа 2005 года — старший вице-президент ОАО «РЖД»; с марта 2010 года — генеральный директор ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта», старший советник президента ОАО «РЖД» по совместительству.



Старостенко Владимир Иванович
Советник президента ОАО «РЖД»

Родился в 1948 году. В 1975 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1966 года.

С февраля 1997 года — начальник Западно-Сибирской железной дороги; с мая 1999 года — Министр путей сообщения Российской Федерации; с сентября 1999 года — начальник Западно-Сибирской железной дороги; с февраля 2002 года — начальник Московской железной дороги; с ноября 2009 года — советник президента ОАО «РЖД».



Целько Александр Витальевич
Начальник Западно-Сибирской железной дороги

Родился в 1956 году. В 1978 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном

транспорте работает с 1978 года. С ноября 1999 года — начальник Южно-Уральской железной дороги; с мая 2000 года — заместитель, первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с февраля 2002 года — начальник Западно-Сибирской железной дороги.

**Система вознаграждения
членов правления ОАО «РЖД»,
принципы формирования
и показатели, влияющие
на выплату вознаграждения**

Действующая система вознаграждения членов правления ОАО «РЖД», утвержденная советом директоров Компании, разработана в целях повышения эффективности индивидуальной и коллективной работы членов правления как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, а также поощрения за фактические успешные результаты деятельности ОАО «РЖД» как единого хозяйствующего субъекта.

Премирование руководителей по итогам работы за год производится на основе результатов выполнения индивидуальных ключевых показателей эффективности (КПЭ) и оценки деятельности правления в целом.

Индивидуальные показатели состоят из следующих групп критериев:

1. Общекорпоративный показатель — чистая прибыль — единый показатель, установлен для всех руководителей.
2. Функциональные показатели — отражают функциональную роль руководителя — центр доходов, центр затрат и т.д.
3. Персональные задачи — задачи, поставленные перед руководителем на оцениваемый год.

В числе функциональных показателей присутствуют показатели, отражающие как производственные, так и финансово-экономические результаты Компании. Результативность работы по снижению издержек характеризуется следующими показателями:

1. Выполнение бюджета затрат (в целом и в разрезе подведомственных хозяйств).
2. Обеспечение снижения себестоимости перевозок.
3. Повышение рентабельности по основной деятельности и рентабельности активов.
4. Эффективность использования трудовых ресурсов характеризуется следующим показателем:

- рост производительности труда (на основе оптимизации численности, применения новых технологий и наращивания объемов перевозок).

5. Повышение энергоэффективности характеризуется следующим показателем:

- реализация Программы ресурсосбережения ОАО «РЖД».

6. Внедрение технологий и инноваций характеризуется следующими показателями:

- реализация проектов высокоскоростного движения;
- организация разработки новых и модернизация существующих типов подвижного состава.

Ключевые показатели эффективности членов правления утверждаются решением совета директоров ОАО «РЖД». Оценки результатов выполнения установленных КПЭ учитываются при непосредственном расчете размера годовой премии работника.

Кроме этого, в целях квартального премирования деятельность руководителя также подлежит оценке. В этом случае, например, при оценке деятельности начальника железной дороги — члена правления учитываются следующие показатели:

- расходы на выполненный объем;
- себестоимость перевозок;
- удельный расход электроэнергии и дизельного топлива на тягу поездов;
- производительность труда.

Ревизионная комиссия

Ревизионная комиссия осуществляет контроль над финансово-хозяйственной деятельностью Общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585, и Положения о ревизионной комиссии ОАО «РЖД»,

утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р. Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2009 г. № 894-р, утвержден в количестве 7 человек (должности указаны на момент избрания):

Ф. И. О.	Должность
Антипова Т.В.	советник отдела управления Росимущества
Винтер М.Р.	начальник управления Федерального агентства железнодорожного транспорта
Зеленцова И.В.	заместитель начальника управления Росимущества
Казутин А.В.	заместитель директора департамента Минтранса России
Карякин Д.Б.	заместитель директора департамента Минэкономразвития России
Курбатов М.Ю.	директор департамента Минэкономразвития России
Цыденов А.С.	начальник отдела департамента Правительства Российской Федерации

Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2010 г.

№ 1052-р, утвержден в количестве 7 человек (должности указаны на момент избрания):

Ф. И. О.	Должность
Булатов Г.Б.	заместитель директора департамента Минэкономразвития России
Винтер М.Р.	начальник управления Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор)
Голубева Е.М.	ведущий специалист-эксперт отдела управления Росимущества
Зеленцова И.В.	заместитель начальника управления Росимущества
Казутин А.В.	заместитель директора департамента Минтранса России
Мандрон Я.В.	начальник отдела департамента Минэкономразвития России
Цыденов А.С.	начальник отдела департамента Правительства Российской Федерации

В 2010 году ревизионной комиссией ОАО «РЖД» проведено два заседания, в том числе подготовлено заключение по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2009 год.

Размер вознаграждения, получаемого членами ревизионной комиссии
Членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД» в период исполнения ими своих обязанностей не выплачивалось вознаграждение и не компенсировались расходы, связанные с исполнением ими функций членов ревизионной комиссии Общества.

2010

ГОД

фактически стал началом
реализации намеченных
стратегических планов



9288 км

общая протяженность*
Транссибирской магистрали

Описание стратегии и миссии Холдинга

Миссия холдинга «РЖД» заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса с учетом реализации ответственности национального перевозчика и владельца железнодорожной инфраструктуры.

В подготовленной в ОАО «РЖД» Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года и основных приоритетах его развития на среднесрочный период до 2015 года определены приоритеты развития холдинга «РЖД» в целом. Ключевыми из них являются:

- увеличение к 2015 году масштабов бизнеса на внутреннем и зарубежном рынках (в том числе повышение грузооборота не менее чем на 27,6% по сравнению с уровнем 2009 года) и пассажирооборота не менее чем на 9,2% по сравнению с уровнем 2009 года;
- повышение эффективности основной деятельности, прежде всего за счет улучшения использования пропускных и провозных способностей инфраструктуры, а также повышения ее технической надежности;
- достижение высокого уровня конкурентоспособности за счет формирования новой линейки перевозочных продуктов и дополнительных услуг, развития логистики и улучшения уровня сервиса и качества, внедрения инновационной техники и технологий работы (они направлены на повышение к 2015 году среднесуточной производительности грузового локомотива),

- скорости доставки грузов (на 10,3% к уровню 2009 года), снижения нагрузки на окружающую среду (сокращения на 9,7% к уровню 2009 года выбросов загрязняющих веществ), повышения безопасности движения грузовых и пассажирских поездов, снижения уровня аварийности, снижения общего производственного травматизма;
- повышение благополучия и социальной защищенности работников благодаря принципам социального партнерства (с учетом роста их компетенций и производительности труда не менее чем на 30% к 2015 году);
- обеспечение уровня корпоративного управления, соответствующего лучшим мировым стандартам.

Реализация Стратегии будет осуществляться за счет:

- формирования эффективной бизнес-модели холдинга «РЖД», перехода к управлению по видам бизнеса, совершенствования организационной структуры и системы управления ОАО «РЖД» и Холдингом в целом;
- формализации целей и приоритетов в развитии бизнесов и персонализации ответственности за результаты деятельности;

- реализации комплексных мероприятий по повышению внутренней эффективности и рентабельности видов бизнеса, входящих в целевой портфель, с соответствующей государственной поддержкой;
- реализации единых функциональных политик и разработки сбалансированных стратегий по видам бизнеса холдинга «РЖД» и ДЗО ОАО «РЖД».

За период с 2010 по 2015 год Холдинг планирует направить на реализацию инвестиционных программ более 2,8 трлн. руб. (по консервативному сценарию). Основными приоритетами направления инвестиций являются: обновление и развитие инфраструктуры, обновление локомотивного парка, улучшение уровня сервиса грузовых и пассажирских перевозок. Одной из задач Стратегии холдинга «РЖД» является развитие международной деятельности и выход на зарубежные транспортные рынки. В этой области предусматривается развитие международных транспортных коридоров, способствующих привлечению значительных грузопотоков, выход на рынки стран «Пространства 1520», участие в зарубежных проектах по строительству железнодорожной инфраструктуры, в перевозочном и логистическом бизнесе. В настоящее время Стратегия готовится для утверждения на заседании совета директоров ОАО «РЖД».

Достижение заявленных целей будет способствовать формированию устойчивой транспортной бизнес-системы, повышению конкурентоспособности и клиентоориентированности Холдинга, повышению эффективности и качества перевозочного процесса и расширению спектра предоставляемых потребителям услуг.

В Целевом состоянии холдинг «РЖД» будет представлять собой:

- крупнейшую в России транспортную бизнес-систему;
- структурированный по видам бизнеса Холдинг с консолидированной стратегией;
- владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего

пользования, предоставляющего транспортные и сопутствующие услуги на недискриминационной основе;

- интегрированного с инфраструктурой грузового общесетевого перевозчика;
- одного из крупнейших участников развивающихся рынков логистики, сервисного обслуживания пассажиров и других услуг;
- социально-ответственную бизнес-систему, обеспечивающую в своей деятельности баланс корпоративных, государственных и общественных интересов.

2010 год фактически стал началом реализации намеченных стратегических планов. Последовательно осуществлялась работа по реализации мероприятий, направленных на повышение клиентоориентированности и технологической устойчивости функционирования холдинга «РЖД». Совершенствовалось качество обслуживания пассажиров, внедрялись новые продукты и услуги в пассажирском комплексе. Активно проводилась работа, направленная на повышение уровня безопасности перевозок на основе улучшения качества содержания и ремонта объектов инфраструктуры и подвижного состава, совершенствование системы выявления и устранения рисков и угроз для их устойчивой работы. В соответствии с определенными целевыми параметрами в 2010 году последовательно совершенствовалась инновационная, инвестиционная, кадровая политика холдинга «РЖД». Продолжилась реализация программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, реализованы наиболее важные шаги, завершающие переход холдинга «РЖД» к вертикально интегрированной матричной системе управления. Завершено формирование в качестве филиалов ОАО «РЖД» дирекций управления движением и ремонта тягового подвижного состава. Активно осуществлялось формирование вертикалей управления дирекций инфраструктуры и тяги. Проводилась последовательная работа по формированию условий для становления на базе

железных дорог региональных корпоративных центров, перевода железных дорог на безотделенческую структуру управления.

В 2011 году для реализации стратегических задач и формирования конкурентоспособного холдинга «РЖД» первостепенное внимание будет сосредоточено на следующих направлениях:

- разработка и реализация в функциональных филиалах и дочерних обществах ОАО «РЖД» среднесрочных и долгосрочных программ повышения эффективности деятельности в соответствии со стратегическими задачами холдинга «РЖД»;
- реализация мероприятий, направленных на достижение целевого состояния системы управления холдингом «РЖД» и роста его эффективности, укрепления технологических и экономических связей между вновь сформированными бизнес-единицами;
- развитие социального партнерства в холдинге «РЖД», улучшение условий труда работников Компании в соответствии с корпоративными стандартами;
- расширение международного сотрудничества холдинга «РЖД» за счет формирования, продвижения и реализации эффективных с коммерческой точки зрения проектов, укрепления сотрудничества с партнерами на внешних рынках;
- реализация определенных в Стратегии холдинга «РЖД» направлений инновационного развития, включая последовательный переход к «интеллектуальному железнодорожному транспорту», организацию разработки нового подвижного состава, объектов инфраструктуры и технических средств с учетом стоимости их жизненного цикла.

В настоящее время реализуется ряд утвержденных и одобренных управлением ОАО «РЖД» функциональных стратегий, в т.ч. в области развития пропускных способностей, обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса, развития кадрового потенциала, управления финансами.

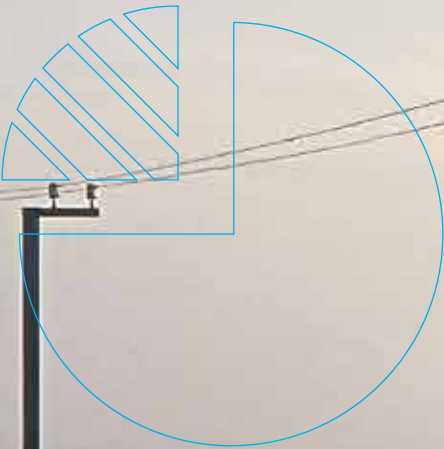
78,5 млрд. руб.

чистая прибыль ОАО «РЖД»
по итогам 2010 года



670 км/год

средняя скорость* строительства Транссибирской магистрали с марта 1891 по октябрь 1905 г



Автор фото: Антон Ланге.
Мост через Юганскую Обь. Северный ход Свердловской железной дороги связывает Транссиб с Заполярной Сибирью

*Средняя скорость строительства Транссибирской магистрали
по данным «Вед-энциклопедия Транссиба» (2011 г.)

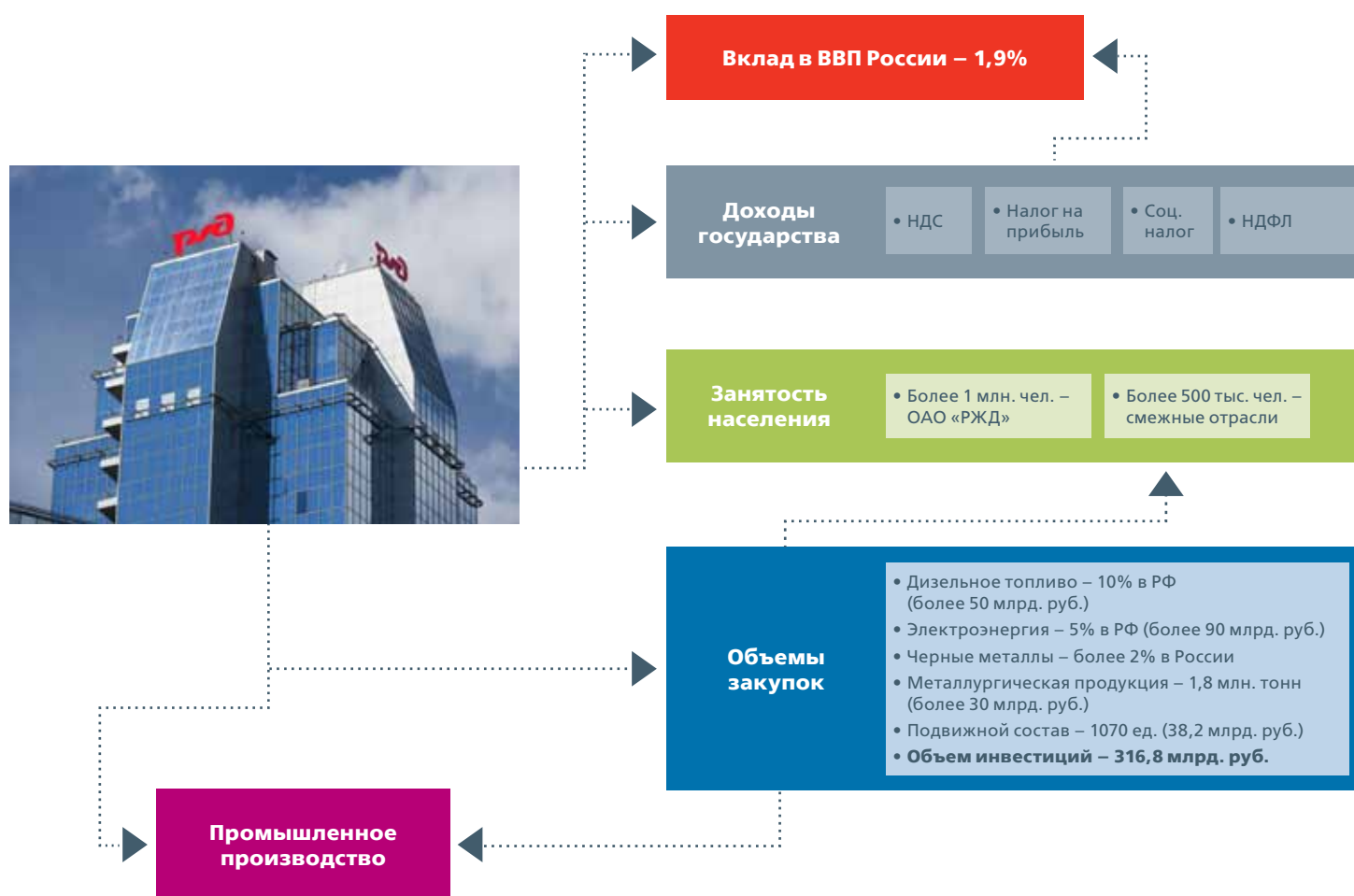
Краткие итоги работы Общества и основные корпоративные события

ОАО «РЖД» закончило 2010 год с позитивными результатами. Достигнуты они, с одной стороны, благодаря росту экономики страны большими темпами, чем это предполагалось в прошлом году, а с другой — продолжению реализации в Компании комплекса антикризисных мер по снижению издержек и мероприятий по повышению эффективности работы.

Проводимая работа по росту энергоэффективности, внедрению ресурсосберегающих технологий и сдерживанию роста цен, реальное снижение численности работников Компании — все это в комплексе позволило удержать рост

себестоимости перевозок в 2010 году в пределах уровня инфляции и получить положительный финансовый результат в размере 78,5 млрд. руб., а также увеличить инвестиционную программу до 315,0 млрд. руб.

РЖД – один из ключевых драйверов экономики России



Каждый инвестированный ОАО «РЖД» рубль не просто возвращается в российскую экономику, а значимо влияет на рост национального благосостояния

Производственные достижения и основные операционные показатели

В 2010 году Компания выполнила основные бюджетные параметры по погрузке грузов, качественным показателям использования подвижного состава, производительности труда и снижению себестоимости, обеспечила рентабельную работу, реализовала основные приоритетные инвестиционные проекты.

По итогам года объем **погрузки грузов** составил 1205,8 млн. тонн (+8,8% к уровню 2009 года). Такая динамика обусловлена, прежде всего, высоким приростом погрузки нефтяных грузов (+10,8%), удобрений (+16,2%), руды (+6,8%) и кокса (+19,8%). Но этот результат соответствует уровню только 2004 года.

Грузооборот, с учетом порожнего пробега частных и арендованных вагонов, возрос на +10,1% к 2009 году и составил 2 трлн. 501,8 млрд. т-км.

Пассажирооборот снижен на 8,2% и составил 139,0 млрд. пасс-км, в том числе в дальнем следовании — на 2,0%, в пригородном сообщении — на 26,6%. Наибольшее влияние на снижение объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении произошло за счет изменения системы обслуживания (уменьшение числа поездок пользователями региональных и федеральных льгот) и перехода на разовые проездные документы.

Количество отправленных пассажиров снизилось к уровню прошлого года на 16,6% и составило 947,7 млн. человек. Снижение произошло за счет уменьшения платежеспособности населения и влияния последствий финансового кризиса в 2009 году.

Следует отметить результаты работы нового для российских железных дорог продукта — скоростных перевозок.

Поезда «Сапсан» пользуются высоким спросом — в целом за 2010 год перевезено около 2 млн. пассажиров. В июле открыто движение на направлении Москва — Нижний Новгород, в декабре — скоростное сообщение между Россией и Финляндией. На маршруте между городами Санкт-Петербург и Хельсинки курсируют скоростные поезда «Аллегро».

За 2010 год по **показателям эксплуатации работы** обеспечена положительная динамика: увеличен средний вес поезда, как к заданию, так и к 2009 году на 12 тонн (+0,3%), задание по средней участковой скорости перевыполнено на 0,4 км/час (+1,0%).

Улучшение **производственно-экономических показателей** работы способствовало отмене в Компании антикризисных мероприятий (уход в отпуск работников без сохранения заработной платы и неполный рабочий день).

Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, за 2010 год составила 29 432 руб. с ростом к 2009 году на 17,4%.

Реальная заработная плата работников Компании возросла на 9,8% (при росте производительности труда на перевозках на 17,4%). Задание по производительности труда выполнено на 101,7%.

На **капитальный ремонт основных фондов** в 2010 году направлено 112,5 млрд. руб. (к плану 102,5%).

По хозяйству пути и сооружений выполнение — 66,7 млрд. руб., или 102,7% от годового плана. Всеми видами ремонта оздоровлено 10,295 тыс. км пути, в т.ч. выполнены работы по модернизации железнодорожного пути на протяжении 1657,1 км (100,0%), отремонтировано капитальным ремонтом на новых материалах 2300,3 км (100,0%), капитальным ремонтом на старогодных материалах — 1662,6 км (101,9%), усиленным средним — 1296,7 км (100,1%), средним ремонтом — 1146,2 км (100,0%), усиленным подъемочным — 812,8 км (100,0%), подъемочным ремонтом — 1419,5 км (101,1%).

Балловая **оценка состояния главного пути** составляет 29 баллов, к 2010 году она улучшена на 3 балла.

По остальным хозяйствам выполнение составляет:

- автоматика и телемеханика — 101,7%;
- здания и сооружения — 114,9%;
- электрификация и электроснабжение — 103,5%;
- пригородный — 95,8%;
- вагонный — 95,1%;
- коммерческая работа в сфере грузовых перевозок — 86,6%.

В 2010 году продолжена работа по снижению удельных **расходов электроэнергии и дизельного топлива** на тягу поездов, что позволило довести их до 115,2 кВтч/10 тыс. ткм бр. (экономия от нормы на 0,5%) в электрической тяге и 63,0 кг у.т./10 тыс. ткм бр. (экономия от нормы на 0,8%) в тепловозной тяге, удельный расход топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов в 2010 году составил 42,2 кг у.т./10 тыс. ткм бр. (снижение к норме на 0,7%).

Доходы по перевозкам за 2010 год составили 1079,3 млрд. руб. (+12,8% к 2009 году).

Расходы по перевозкам за 2010 год составили 983,0 млрд. руб. (+7,6% к 2009 году).

Снижение **себестоимости** к плану на 1,3% обеспечено как за счет сверхпланового роста приведенной работы, так и за счет экономии расходов на перевозках. Благодаря системной работе и росту прибыли **инвестиционный бюджет ОАО «РЖД»** в 2010 году увеличен до 315,0 млрд. руб.

Фактическое выполнение инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2010 год составило 316,8 млрд. руб. Кроме того, за счет привлеченных средств выполнено 0,6 млрд. руб.

По итогам 2010 года **чистая прибыль** ОАО «РЖД» составила 78,5 млрд. руб.

Ключевые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2008—2010 гг.¹

Объем перевозок	ед. измерен.	2008	2009	2010
Погрузка	млн. тонн	1 303,7	1 108,2	1 205,8
Грузооборот, в т.ч.:	млрд. т-км	2 423,8	2 271,3	2 501,8
без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд. т-км	2 116,2	1 865,3	2 011,3
вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд. т-км	307,5	406,0	490,5
Пассажиροоборот	млрд. пасс-км	175,9	151,5	139,0
Показатели операционной эффективности	ед. измерен.	2008	2009	2010

Участковая скорость	км/час	40,6	41,6	41,2
Оборот грузового вагона ²	суток	7,59	7,45	13,44
Средний вес грузового поезда	тонн	3 815	3 855	3 867
Производительность вагона ²	т-км нетто	11 583	12 533	6 845
Темп роста производительности труда	%	108,0	101,8	117,4

Финансовые результаты	ед. измерен.	2008	2009	2010
-----------------------	--------------	------	------	------

Доходы, всего	млрд. руб.	1 101,7	1050,2	1195,1
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд. руб.	1 014,5	956,8	1079,3
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	150,4	151,0	42,9
в дальнем следовании	млрд. руб.	130,7	132,6	29,1
в пригородном сообщении	млрд. руб.	19,7	18,4	13,8
От грузовых перевозок	млрд. руб.	847,0	783,0	936,2
Предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	10,6	11,0	11,8
Предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	6,4	11,8	88,4
Доходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	87,2	93,4	115,8
Расходы, всего	млрд. руб.	1 035,3	999,9	1080,5
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд. руб.	952,1	913,8	983,0
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	216,9	203,3	94,9
в дальнем следовании	млрд. руб.	162,4	160,1	52,0
в пригородном сообщении	млрд. руб.	54,5	43,2	42,9
От грузовых перевозок	млрд. руб.	722,7	691,1	793,4

¹ Данные в таблице при суммировании не совпадают за счет округлений, а также в связи с переходом с 01.01.2010 на новую систему учета, значения некоторых показателей за 2009 год могут не совпадать с опубликованными ранее

² Данные за 2010 год не сопоставимы с данными за 2009 год в связи с переходом с 01.01.2010 на новую систему учета вагонов рабочего парка

Ключевые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2008–2010 гг.¹

¹ Данные в таблице при суммировании не совпадают за счет округлений, а также в связи с переходом с 01.01.2010 на новую систему учета, значения некоторых показателей за 2009 год могут не совпадать с опубликованными ранее

³ EBITDA = EBIT – амортизация

Финансовые результаты	ед. измерен.	2008	2009	2010
Предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	7,8	8,3	8,8
Предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	4,7	11,1	85,9
Расходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	83,2	86,1	97,5
Прибыль, всего	млрд. руб.	66,4	50,2	114,6
Прибыль от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд. руб.	62,3	43,0	96,3
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	-66,5	-52,3	-52,0
в дальнем следовании	млрд. руб.	-31,7	-27,5	-22,9
в пригородном сообщении	млрд. руб.	-34,8	-24,8	-29,1
От грузовых перевозок	млрд. руб.	124,3	91,9	142,8
Предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	2,8	2,7	3,0
Предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	1,7	0,7	2,5
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд. руб.	4,1	7,2	18,3
Результат от прочих доходов и расходов	млрд. руб.	-11,6	10,1	15,7
EBITDA ³	млрд. руб.	243,2	269,1	330,8
Прибыль (убыток) до налогообложения	млрд. руб.	54,8	60,3	130,4
Чистая прибыль	млрд. руб.	13,4	14,4	78,5
Рентабельность	%	1,2	1,4	6,6
Собственные средства, активы и обязательства	ед. измерен.	2008	2009	2010
Валюта баланса	млрд. руб.	3 505,2	3 675,3	3 823,7
Внеоборотные активы	млрд. руб.	3 242,0	3 470,3	3 551,9
Оборотные активы	млрд. руб.	263,2	205,0	271,8
Капитал и резервы	млрд. руб.	2 946,3	2 971,9	3 183,3
Долгосрочные обязательства	млрд. руб.	185,7	355,1	328,8
Краткосрочные обязательства	млрд. руб.	379,2	348,4	311,6
Стоимость чистых активов	млрд. руб.	2 950,9	2 977,5	3 189,9
Инвестиции	ед. измерен.	2008	2009	2010
Расходы по инвестиционной деятельности, в т.ч.:	млрд. руб.	381,7	265,6	317,4
без учета привлеченных средств	млрд. руб.	380,7	265,1	316,8
привлеченные средства	млрд. руб.	1,0	0,5	0,6

Обзор основных корпоративных событий, произшедших за год

В 2010 году исполнился год скоростному сообщению в России

В декабре 2009 г. был пущен первый поезд «Сапсан» по маршруту Москва — Санкт-Петербург.

С 30 июля 2010 г. поезд «Сапсан» стал курсировать на участке Москва — Нижний Новгород. В этот же период ОАО «РЖД» открывает новый маршрут скоростного сообщения: Нижний Новгород — Москва — Санкт-Петербург. 12 декабря 2010 года состоялось открытие скоростного движения Санкт-Петербург — Хельсинки с запуском скоростного поезда «Аллегро» (производства компании «Альстом»).

16 марта Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев подписал Указ «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации», согласно которому открытое акционерное общество «Российские железные дороги» определено единственным заказчиком при проектировании инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.

ОАО «РЖД» и итальянская Finmeccanica подписали соглашение о создании совместного предприятия для выпуска систем управления движением поездов, сигнализации, автоматизации и средств обеспечения транспортной безопасности.

Продолжение строительства железнодорожной инфраструктуры в рамках подготовки

к зимним Олимпийским играм 2014 года в Сочи

ОАО «РЖД» получило официальный статус генерального партнера Олимпийских зимних и Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи.

В августе для движения был открыт первый участок совмещенной (автомобильной и железной дороги) Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис».

Завершена проходка двух железнодорожных тоннелей в рамках проекта строительства совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис».

Всего на участке Сочи — Адлер уложено 19,4 км второго главного пути из 22,5 км (86%).

В августе 2010 г. открыт для движения автотранспорта первый участок автомобильной дороги протяженностью 6 км. Выполнена целевая задача 2010 года по укладке железного пути 14 км до южного портала комплекса тоннелей № 1. Продолжается строительство второго сплошного пути на участке Сочи — Адлер, железнодорожной станции и вокзала Адлер, железнодорожной ветки Адлер — аэропорт Сочи и укладка верхнего строения пути в рамках проекта «Совмещенная (железная и автомобильная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»». Состоялась презентация полномасштабного макета головного вагона пригородного поезда «Ласточка». Первый поезд поступит в Россию для проведения испытаний в феврале 2012 г. Получить все 38 электропоездов планируется к октябрю 2013 г. В первую очередь эти электропоезда будут обеспечивать перевозку пассажиров и участников Олимпиады-2014.

Летом 2010 года на олимпийских объектах, возводимых ОАО «РЖД», трудились более 1000 студентов со всей страны, а также стройотряды из Армении и Казахстана. Такой масштаб участия студенческих отрядов в строительстве инфраструктурных объектов — уникальное явление в новейшей истории.

В 2010 году начала хозяйственную деятельность Федеральная пассажирская компания

Создание ФПК завершило реализацию Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте в сфере пассажирского комплекса дальнего следования.

Расширился полигон применения услуги электронной регистрации на поезда дальнего следования. Состоялось открытие Единого информационно-сервисного центра ОАО «РЖД». Это высокотехнологичное предприятие призвано предоставлять пассажирам широкий спектр информационных услуг.

В сентябре было открыто прямое железнодорожное сообщение Москва — Ницца. В течение года Компания продолжила работу по расширению географии маршрутов пассажирских поездов, и в настоящее время ОАО «РЖД» осуществляет перевозки в 19 стран Европы и Азии.

Пригородное сообщение

Правление ОАО «Российские железные дороги» одобрило пакеты документов по созданию следующих пригородных пассажирских компаний:

- ОАО «Пригородная пассажирская компания “Черноземье”»;
- ОАО «Байкальская пригородная пассажирская компания»;
- ОАО «Северная пригородная пассажирская компания»;
- ОАО «Калининградская пригородная пассажирская компания»;
- ОАО «Саратовская пригородная пассажирская компания»;
- ОАО «Южно-Уральская пригородная пассажирская компания»;
- ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания».

Ведется работа по внедрению и развитию технологии самообслуживания при оформлении и оплате проезда в пригородном сообщении.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 августа 2010 г. № 1322-р предусматриваются бюджетные ассигнования в федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012—2013 годов для компенсации выпадающих доходов перевозчиков по результатам регулирования регионами тарифов в пригородном сообщении.

Железнодорожные вокзалы

Дирекцией железнодорожных вокзалов разработана и презентована концепция «Умный вокзал» и проект Интегрированной интеллектуальной комплексной системы безопасности (ИИКСБ). ОАО «Российские железные дороги» и Министерство регионального развития Российской Федерации подписали соглашение о сотрудничестве в области развития железнодорожных вокзалов. Документ предусматривает сотрудни-

чество сторон для выработки согласованных позиций по проекту программы «Железнодорожные вокзалы — точка экономического роста субъектов Российской Федерации» в рамках комплексного территориального развития регионов. ДЖВ реализовывает сервисные проекты «РЖД-такси» и «РЖД-трансфер».

Операции на рынках капитала

Советом директоров ОАО «РЖД» утверждены Концепция и План продажи акций дочерних обществ ОАО «РЖД» в 2010—2012 годах. Средства от реализации пакетов акций будут направлены на модернизацию инфраструктуры и развитие отрасли.

Одобрены сделки по продаже в 2010—2011 годах акций более 20 дочерних и зависимых обществ Компании. Совет директоров ОАО «РЖД» одобрил продажу путем публичного предложения не более 35% минус 2 акции уставного капитала ОАО «ТрансКонтейнер». Предложение акций ОАО «ТрансКонтейнер» стало первым публичным предложением акций дочернего общества ОАО «РЖД» и ключевым этапом реформы железнодорожной отрасли России. В результате размещения выручка составила 388 млн. долларов США.

В 2010 году было принято решение о продаже канадской Bombardier 50% минус 2 акции в дочерней компании «Объединенные электротехнические заводы» («Элтеза»). Конкурс на продажу пакета акций ОАО «ЭЛТЕЗА» стал первым успешным примером приватизации дочернего общества ОАО «РЖД», относящегося к категории стратегических поставщиков, с решением задач инновационного обновления производства. Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» предварительно одобрил сделку по продаже 10% акций ОАО «ТрансКредитБанк».

26 марта 2010 г. в Лондоне ОАО «РЖД» закрыло одну из самых знаковых сделок за всю историю Компании — было завершено размещение дебютного выпуска еврооблигаций ОАО «РЖД». Спрос на долговые бумаги Компании превысил предложение в 9,5 раз, что является

абсолютным рекордом для компаний, выпускающих еврооблигации по правилу Reg S (без прямого размещения на финансовом рынке США), в результате чего было принято решение об увеличении суммы размещаемых облигаций с 1 млрд. долларов США до 1,5 млрд. долларов США. Срок выпуска составляет 7 лет, ставка — 5,739%. Ведущими организаторами по данной сделке выступили JP Morgan Securities, Barclays Bank и VTB Capital. Еврооблигации ОАО «РЖД» включены в международные индексы EMBI. По итогам 2010 года вышеуказанное размещение еврооблигаций ОАО «РЖД» было признано сделкой года среди эмитентов Восточной Европы по версии Euroweek, одного из наиболее авторитетных профильных изданий на рынке капитала.

Международная деятельность

Продолжается сотрудничество с Монгольскими железными дорогами. В марте в Улан-Баторе состоялось заседание общего собрания акционеров АО «Улан-Баторская железная дорога». Новым председателем правления АО «УБЖД» избран первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Николаевич Морозов. Это является признанием той роли, которую играет наша Компания в реализации стратегически важного проекта развития Монгольских железных дорог. Подписаны соглашения с бизнес-сообществом Словакии о научно-техническом сотрудничестве между ОАО «РЖД» и АО «Татравагонка», а также о создании условий для организации совместного предприятия по проектированию и изготовлению грузовых вагонов. Международным сообществом поддержан проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы — Вены. В рамках международного сотрудничества в течение года прошли следующие форумы:

- Первый Международный геополитический симпозиум «1520: Стратегический диалог» в Москве;

- II Международный региональный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520: Балтийский регион» в Таллине;
- V Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520» в Сочи;
- Международный региональный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520: Кавказский регион» в Баку;
- открытие Центра международной логистики и управления цепями поставок ОАО «РЖД» и Немецкой железной дороги.

Инновационное развитие

21 сентября в Берлине в рамках международной выставки InnoTrans 2010 ОАО «РЖД», ЗАО «Трансмашхолдинг» (TMX) и французская компания Alstom Transport подписали меморандум о намерениях по разработке грузового электровоза переменного тока с асинхронным тяговым двигателем 2ЭС5. Выпуск создаваемых электровозов будет организован в России, на площадях Новочеркасского электровагоностроительного завода. Производство ключевых компонентов электровоза, включая тяговое оборудование, будет локализовано на российских предприятиях. 21 сентября в Берлине в рамках международной выставки «Иннотранс» ОАО «РЖД», концерн «Сименс АГ» и ООО «Сименс» подписали контракт на поставку 16 электропоездов для пригородных пассажирских перевозок с началом локализации их производства в России. ОАО «РЖД», компания «Сименс АГ» и ЗАО «Группа Синара» подписали контракт на поставку грузовых электровозов. Поставку электровозов с асинхронным тяговым приводом типа 2ЭС10 осуществит совместное предприятие ООО «Уральские локомотивы», учрежденное компанией ООО «Сименс» и ЗАО «Группой Синара». В соответствии с соглашением, совместное предприятие на базе УЗЖМ (Верхняя Пышма, Свердловская область) должно произвести 221 грузовой двухсекционный

электровоз типа 2ЭС10 в период с 2011 по 2016 год.

Компания продолжает реализацию программы по внедрению ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте. Это широкомасштабное использование светодиодной техники, внедрение светодиодного освещения пригородных платформ с интеллектуальной системой управления, что позволит снизить энергопотребление на этих объектах в 2–3 раза.

Социальное развитие

Утверждение Концепции системы социальной поддержки персонала. Концепция предполагает переход от социальной защиты к социальной мотивации. Утверждение Стратегии улучшения здоровья работников ОАО «РЖД» до 2020 года.

Подписание Коллективного договора на 2011–2013 годы. В новом Коллективном договоре предусмотрены две ключевые новации. Это возможность использования компенсируемого социального пакета как мотивационного инструмента в руках работодателя, а также появление нового раздела о корпоративной социальной ответственности Компании. Начало деятельности Корпоративного университета. Повышение квалификации по программам развития управленческих навыков уже прошли около 500 человек.

Общественная оценка

Политика повышения энергоэффективности деятельности ОАО «РЖД» приносит Компании общественное признание: в октябре 2010 г. ОАО «РЖД» стало победителем премии в области энергосбережения «Берегите энергию!» в номинации «Энергоэффективное предприятие».

ОАО «РЖД» стало победителем Всероссийского конкурса «Лучшие российские предприятия. Динамика, эффективность, ответственность — 2009», который проводил Российский союз промышленников и предпринимателей. Годовой отчет ОАО «Российские железные дороги» по итогам деятельности Компании в 2009 году был признан победителем в XIII конкурсе годовых отчетов, организованном Фондовой биржей РТС совместно с рейтинговым агентством Standard & Poor's.

Читатели одного из популярнейших путеводителей в мире — британского Lonely Planet — выбрали Транссибирскую магистраль победителем в номинации «Лучшее путешествие – 2010». Фильм «Край», снятый при поддержке ОАО «РЖД», выдвинут на соискание премии «Оскар». Этот фильм привлек большой интерес к работе железнодорожного транспорта. В нем показаны реальные работающие паровозы 1905, 1928 и 1941 годов выпуска, предоставленные съемочной группе компанией «Российские железные дороги».

Состоялось открытие второй выставки совместного фотопроекта ОАО «РЖД» и фотографа Антона Ланге «Россия из окна поезда».

акциями **169** обществ

владеет ОАО «РЖД»
по состоянию на 31 декабря 2010 г.



40 станций*

находятся на Транссибирской
магистральной между Москвой
и Владивостоком: Ярославский
вокзал – первая станция,
а Владивосток – конечная
(сороковая)



Корпоративное управление. Изменение корпоративной структуры ОАО «РЖД» и его финансово- экономический эффект

Реализация третьего этапа Программы структурной реформы ОАО «РЖД»

⁴ Утверждена
постановлением
Правительства
Российской
Федерации от 18 мая
2001 г. №384

Организационное развитие холдинга «Российские железные дороги» в 2010 году, как и ранее, было направлено прежде всего на обеспечение эффективного управления хозяйственным комплексом Холдинга с учетом продолжающихся изменений в составе активов и видов бизнеса, в корпоративной структуре и во внешней среде в связи с реализацией Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте⁴ и с изменениями модели рынка железнодорожных транспортных услуг.

Структурная реформа на железнодорожном транспорте: содержание этапов



В настоящее время большинство запланированных мероприятий выполнено или находится в высокой степени готовности.

За время реформирования обеспечен системный рост эффективности и качества транспортного обслуживания в соответствии с задачами структурной реформы. В целях создания условий для устойчивого развития железнодорожного транспорта, развития рынка железнодорожных транспортных услуг Компанией совместно с федеральными органами власти разработана Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. Важным элементом Целевой модели является формирование системы взаимоотношений между владельцем инфраструктуры и государством. Понятные требования к пропускным способ-

ностям, необходимым затратам на эксплуатацию и развитие инфраструктуры позволят построить правильную модель функционирования железнодорожного транспорта, обеспечивающую перспективы развития экономики страны, и будут способствовать повышению общей эффективности использования инфраструктуры.

Целевой моделью предусматривается сохранение единства инфраструктуры, грузовых перевозок и грузового локомотивного парка (магистрального и маневрового) в ОАО «РЖД». При этом важнейшим положением Целевой модели является развитие конкуренции в перевозочной деятельности. В 2010 году начало хозяйственную деятельность ОАО «Федеральная пассажирская компания», в которую из ОАО «РЖД» переведено более

94 тыс. человек и передано активов на сумму 137,2 млрд. руб. Тем самым решен вопрос ликвидации перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими перевозками дальнего следования.

Завершена работа по созданию на всей территории России пассажирских пригородных компаний, направленная на решение задачи прекращения перекрестного субсидирования и создания условий для формирования рынка пригородных перевозок железнодорожным транспортом. С 2011 года функционируют 22 пригородные компании: 21 компания-перевозчик, 1 компания-агент (при этом перевозочная деятельность по перевозке пассажиров в пригородном сообщении с 2011 года должна быть полностью выведена из состава видов деятельности ОАО «РЖД»).

В августе 2010 года был одобрен пакет документов по созданию дочернего открытого акционерного общества «Вторая грузовая компания» (ОАО «ВГК»), а в октябре 2010 года компания начала свою хозяйственную деятельность. Создание ОАО «ВГК» позволяет завершить формирование структуры рынка оперирования грузовым подвижным составом, определенной Целевой моделью рынка на третьем этапе реформирования.

В 2010 году советом директоров ОАО «РЖД» была одобрена Концепция реформирования вагоноремонтного комплекса Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов — филиала ОАО «РЖД» и создания на его базе дочерних обществ ОАО «РЖД». Также приняты решения о создании трех дочерних обществ ОАО «РЖД»: ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3» (протокол № 28 от 20 декабря 2010 г.).

В 2010 году также созданы дочерние общества в других сферах: санаторно-курортного обслуживания, контрактной логистики, производства современных материалов. В научной сфере на базе имущественного комплекса института «ГипротрансТЭИ» — филиала ОАО «РЖД» — создано дочернее общество — ОАО «Институт экономики и развития транспорта».

Функционирование дочернего общества ОАО «РЖД» — ОАО «РЖД-Логистика», позволит оказывать транспортно-логистические услуги, интегрирующие услуги структурных подразделений и дочерних обществ ОАО «РЖД», а также внешних поставщиков в комплексную услугу управления цепочкой поставок, в том числе по принципу «от двери до двери» и «точно в срок».

В рамках проводимой работы по построению целевой структуры холдинга «РЖД» и привлечению дополнительных инвестиций на развитие железнодорожного транспорта в соответствии с задачами третьего этапа структурной реформы совет директоров ОАО «РЖД» в 2010 году предварительно одобрил сделки по продаже пакетов акций 52 дочерних обществ.

В ноябре 2010 года, после получения соответствующего согласия Правительства Российской Федерации, состоялась продажа широкому кругу инвесторов 35% минус 2 акции ОАО «ТрансКонтейнер» путем публичного размещения на российских биржах ММВБ и РТС, а также на Лондонской фондовой бирже. Общая сумма поступлений от продажи акций составила 11,9 млрд. руб.

Также по результатам проведенного в мае 2010 года конкурса на право приобретения принадлежащих ОАО «РЖД» 50% минус 2 акции ОАО «ЭЛТЕЗА» в декабре 2010 года между ОАО «РЖД» и «БТ Сигналинг БВ» заключен договор купли-продажи акций указанного общества, согласно которому сделка разделена на 2 этапа:

- 1-й этап — продажа 25% плюс 1 акция ОАО «ЭЛТЕЗА»;
- 2-й этап — продажа 25% минус 3 акции ОАО «ЭЛТЕЗА».

Срок завершения сделки по продаже акций 1-го этапа — март 2011 года. Вторым пакетом акций будет продан «БТ Сигналинг БВ» при условии получения согласия Правительства Российской Федерации. В течение 2010 года ОАО «РЖД» не осуществляло инвестиционных вложений в акции и доли хозяйственных обществ, уровень доходности которых составляет более 10% в год.

Совершенствование корпоративного управления

В соответствии с программой реформирования продолжается работа по совершенствованию системы управления ОАО «РЖД», изменению структуры Компании с целью создания условий для повышения эффективности работы. Формируется новая система управления Компании, основанная на современных принципах, и управление основными бизнес-процессами Компании по ключевым показателям эффективности.

Построение системы управления Холдингом направлено, в первую очередь, на совершенствование механизмов корпоративного управления, в т.ч. на усиление синергетических связей между бизнес-единицами Холдинга. В 2010 году созданы организационные предпосылки для успешного планирования и проведения мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности через внедрение современных инструментов управления. К концу 2010 года в соответствии с установленными сроками и нормативными документами ОАО «РЖД» все железные дороги были переведены на безотделенческую структуру, т.е. упразднены отделения железных дорог, их функции и штат переданы в соответствующие службы органов управления и в структурные подразделения железных дорог. В условиях перехода дорог на безотделенческую структуру управления и формирования функциональных вертикалей произошло наделение начальников железных дорог дополнительными полномочиями. В новой системе

управления начальники железных дорог обеспечивают на региональном уровне технологическую и корпоративную координацию деятельности филиалов, дочерних обществ и структурных подразделений ОАО «РЖД» в интересах безопасного и бесперебойного функционирования железнодорожного транспорта.

Так, в 2010 году из состава железных дорог в состав Центральной дирекции управления движением — филиала ОАО «РЖД» — переведены все дорожные Дирекции управления движением. Формирование данной вертикали связано с необходимостью обеспечения баланса пропускных способностей, емкостей путей станции, перерабатывающих сортировочных мощностей, тяговых ресурсов, графика движения поездов, а также времени и трудоемкости производства работ по восстановлению технического состояния инфраструктуры. Целью подобных изменений является жесткий контроль технологической дисциплины по всей вертикали управления, обеспечения соблюдения правил

и требований безопасности движения и установленных нормативов.

В соответствии с «Программой развития пригородного пассажирского комплекса до 2015 года», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 апреля 2008 г. № 905р, предполагается поэтапная передача Центру по корпоративному управлению пригородным комплексом — структурному подразделению ОАО «РЖД» — функций по управлению пригородным пассажирским комплексом. В 2010 году, по распоряжению ОАО «РЖД» от 13 мая 2011 г. № 1011р, произошла передача функций Департамента управления дочерними и зависимыми обществами в Центр по корпоративному управлению пригородным комплексом в части корпоративного управления пригородными пассажирскими компаниями — дочерними обществами ОАО «РЖД». Это изменение привело к созданию единого центра ответственности за результаты деятельности холдинга «РЖД» по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении и повышению уровня специализации при управлении пригородными пассажирскими компаниями.

В течение 2010 года осуществлялись мероприятия по подготовке к формированию в составе ОАО «РЖД» специализированной бизнес-единицы в области управления технологическим комплексом инфраструктуры — Центральной дирекции инфраструктуры.

В 2010 году была одобрена «Стратегия развития холдинга «Российские железные дороги» на период до 2030 года и основные приоритеты его развития на среднесрочный период до 2015 года» (протокол заседания правления ОАО «РЖД» от 28 апреля 2010 г. № 16), определившая в том числе долгосрочные цели и задачи ОАО «РЖД» в области организационного развития. В соответствии со Стратегией основными направлениями организационного развития Холдинга на период до 2015 года являются:

- формирование сильной корпоративной вертикали, включающей управление Холдингом под предсе-

дательством президента ОАО «РЖД», совещательные органы, аппарат управления, железные дороги;

- делегирование железным дорогам и их руководителям части функциональных задач Корпоративного центра с наделением их полномочиями и ответственностью за разработку, совершенствование и контроль соблюдения проектных принципов управления и процедур эффективного взаимодействия между подразделениями ОАО «РЖД» и ДЗО на территориальном и линейном уровнях;
- поэтапный переход от территориально-функциональной организации к организации по видам бизнеса с одновременной оптимизацией организационно-функциональной структуры и территориального размещения органов управления;
- сокращение количества уровней управления и формирование индивидуальной территориальной схемы размещения органов управления и производственных мощностей, оптимизированной для каждого вида бизнеса;
- группировка бизнес-единиц Холдинга в бизнес-блоки «Пассажирские перевозки», «Грузовые перевозки» и «Инфраструктура» с формированием в структуре аппарата управления ОАО «РЖД» специализированных органов для повышения качества управления в соответствующих сферах и максимально полной реализации синергетических связей.

Организационная структура холдинга «РЖД»

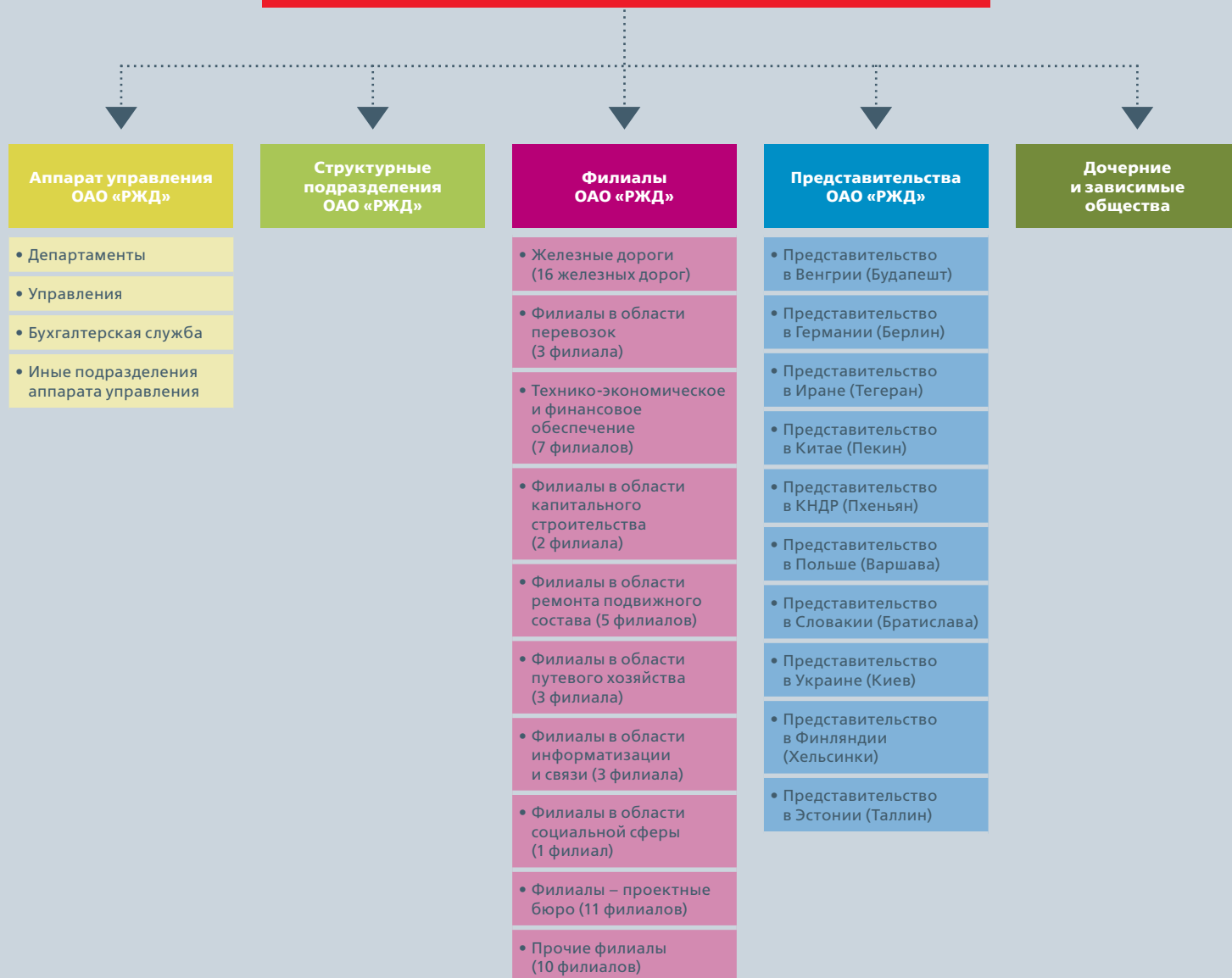
В отчетном году произошли следующие изменения корпоративной структуры ОАО «РЖД»:

- в соответствии с утвержденным планом-графиком в 2010 году осуществлен перевод всех железных дорог ОАО «РЖД» на безотделенческую структуру управления;
- в соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23 апреля 2010 г. Сахалинская железная дорога была включена в состав Дальневосточной;
- в соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» создана Центральная дирекция по тепловодоснабжению — филиал ОАО «РЖД» (протокол от 7 мая 2010 г. № 9);
- в 2010 году завершено формирование Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом и Центральной дирекции управления движением — филиалов ОАО «РЖД»;
- в связи с созданием Дирекции тяги — филиала ОАО «РЖД» (протокол заседания совета директоров ОАО «РЖД» от 27 июля 2009 г. № 12), завершён процесс создания дирекций тяги в форме структурных подразделений железных дорог (приказы ОАО «РЖД» от 12 апреля 2010 г. № 49–60);
- в связи с решениями совета директоров ОАО «РЖД» по созданию дочерних и зависимых обществ на базе имущества филиалов ОАО «РЖД» в ОАО «РЖД» прекращена деятельность филиалов:
 - в области ремонта подвижного состава — 11;
 - проектных бюро — 1;
 - филиалов в области перевозок — 1.

По состоянию на 31 декабря 2010 г. ОАО «РЖД» владело акциями и долями 169 обществ⁵.

⁵ Список ДЗО ОАО «РЖД» приведен в Приложении 10–12

Организационная структура



Создание дочерних и зависимых обществ в рамках реализации третьего этапа Программы структурной реформы

На 31 декабря 2009 г. холдинг «РЖД» состоял из материнской компании ОАО «РЖД» и 158 обществ. Изменение корпоративной структуры в течение 2010 года определялось деятельностью ОАО «РЖД» по созданию дочерних и зависимых обществ, а также продаже их акций в рамках реализации третьего этапа Программы структурной реформы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384. В 2010 году в рамках структурной реформы на железнодорожном

транспорте было создано 14 дочерних и зависимых обществ, в том числе в сферах оперирования грузовыми вагонами, пассажирских перевозок, промышленного производства, контрактной логистики, научно-технической деятельности, терминально-складских услуг и ремонта грузовых вагонов. Всего за время реформирования советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 84 дочерних и зависимых обществ, в том числе 54 на третьем этапе (с 2006 по 2010 год).

Дочерние и зависимые общества, созданные в 2010 году

№	Наименование общества	Дата гос. регистрации общества	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале, %
1.	ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ»	18.02.2010	100-1 акция
2.	ОАО «Кубань Экспресс-Пригород»	25.03.2010	49
3.	ОАО «Вагоноремонтное предприятие "Грязи"»	31.03.2010	50-1 акция
4.	ООО «Инновационные Технологии Смазок»	31.03.2010	25
5.	ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания»	14.04.2010	100-1 акция
6.	ОАО «Самарская пригородная пассажирская компания»	08.06.2010	49
7.	ОАО «Институт экономики и развития транспорта»	10.08.2010	100-1 акция
8.	ОАО «Вторая грузовая компания»	24.09.2010	100-1 акция
9.	ОАО «РЖД-Логистика»	19.11.2010	100-1 акция
10.	ОАО «Северная пригородная пассажирская компания»	23.11.2010	100-1 акция
11.	ОАО «Калининградская пригородная пассажирская компания»	26.11.2010	100-1 акция
12.	ОАО «Саратовская пригородная пассажирская компания»	17.12.2010	51
13.	ООО «Терминально-логистический центр "Белый Раст"»	30.12.2010	100-1 акция
14.	ОАО «Пригородная пассажирская компания "Черноземье"»	27.12.2010	51

На 31 декабря 2010 г. ОАО «РЖД» владеет акциями (долями) 169 обществ, в том числе 96 дочерних обществ (доля ОАО «РЖД» в уставном капитале обществ составляет более 50%), 53 зависимых обществ (доля ОАО «РЖД» составляет от 20 до 50% уставных капиталов обществ) и 20 обществ, вклад ОАО «РЖД» в уставные капиталы которых составляет менее 20%. В 2010 году на расчетный счет ОАО «РЖД» по итогам деятельности дочерних и зависимых обществ в 2009 году поступили дивиденды в сумме 1,03 млрд. руб. (с учетом выплаченного налога на дивиденды). По итогам 2010 года ожидаемая сумма начисляемых ОАО «РЖД» дивидендов составляет 11,6 млрд. руб.

• **ОАО «Вторая грузовая компания»**

Создание ОАО «Вторая грузовая компания» (далее — ОАО «ВГК») направлено на формирование полноценного конкурентного рынка в сфере предоставления вагонов для грузовых перевозок, обеспечение равных тарифно-экономических условий работы грузовых вагонов различной принадлежности, обновление парка подвижного состава и формирование дополнительных источников для финансирования развития инфраструктуры железнодорожного транспорта за счет продажи акций. Основной деятельностью компании является предоставление собственного подвижного состава под перевозку, оказание транспортно-экспедиционных и иных услуг. ОАО «ВГК» начало хозяйственную деятельность 1 октября 2010 г., и в настоящее время продолжается процесс формирования его уставного капитала.

В управление ОАО «ВГК» поэтапно передается 180,1 тыс. вагонов (в первую очередь универсальные), из которых, по состоянию на 31 декабря 2010 г., было передано 60,8 тыс.

• **Пригородные пассажирские компании**

Создание пригородных пассажирских компаний (далее — ППК) совместно с субъектами Российской Федерации направлено на обеспечение прозрачности

расходов, ликвидации перекрестного субсидирования, формирования экономически обоснованных тарифов. Данные проблемы должны быть решены с помощью внесения таких дополнительных мер, в том числе и законодательного характера, которые способствуют выстраиванию взаимоотношений перевозчиков с субъектами Российской Федерации для осуществления необходимых объемов пригородных перевозок и позволяют осуществлять перевозочную деятельность в условиях полной компенсации выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов. В 2010 году приняты решения о создании 6 ППК, осуществляющих свою деятельность на полигонах Восточно-Сибирской, Калининградской, Северной, Приволжской, Южно-Уральской и Юго-Восточной железных дорог. С 2011 года по инфраструктуре ОАО «РЖД» ППК будут осуществлять все пригородные железнодорожные пассажирские перевозки в стране.

• **ОАО «РЖД-Логистика»**

Целью создания ОАО «РЖД-Логистика» является сохранение и дальнейшее наращивание конкурентных преимуществ на российском и зарубежном рынке транспортно-логистических услуг. Основной задачей дочернего общества будет являться интеграция услуг структурных подразделений и дочерних обществ ОАО «РЖД», а также внешних поставщиков в комплексную услугу управления цепочкой поставок, позволяющую в том числе реализовать сервис «от двери до двери» и «точно в срок».

• **ООО «Интесмо»**

ООО «Интесмо» создано совместно с ООО «ЛЛК-Интернешнл» (дочернее предприятие ОАО «Лукойл») с целью обеспечить ОАО «РЖД» надежными поставками высококачественных пластичных смазок, в том числе инновационных. Основной специализацией ООО «Интесмо» является выпуск продукции, применяемой на железнодорожном транспорте: смазок для буксовых узлов, тормозного оборудования тягового подвижного состава и смазки зоны контакта «колесо — рельс».

Владение 25% акций совместного предприятия позволит ОАО «РЖД» отслеживать перспективы развития эксплуатационных характеристик и стабильность качества производимой продукции.

• ОАО «Институт экономики и развития транспорта»

ОАО «Институт экономики и развития транспорта» создано с целью повышения эффективности исследований и развития компетенции по вопросам стратегического развития транспортного рынка и логистики, внедрения экономических инноваций и менеджмента качества в управление перевозочным процессом, а также создания и продвижения научных продуктов в сфере перевозок на российском и международном рынках. Дочернее общество будет выполнять научно-исследовательские работы в области развития моделей управления, технико-экономического проектирования, развития пропускных способностей инфраструктуры, перспективного моделирования технико-экономических параметров перевозочного процесса, инновационного развития транспортного рынка, развития региональной экономики и менеджмента качества.

⁶ Подробная информация представлена в Приложении 10–12

• ООО «Терминально-логистический центр “Белый Раст”»

Целью создания терминально-логистических центров на сети железных дорог является привлечение дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт за счет построения эффективных мультимодальных маршрутов доставки. Дочернее общество ООО «Терминально-логистический центр “Белый Раст”» займется строительством терминально-логистического центра в Дмитровском районе Подмосковья за счет привлеченных внешних инвестиций и кредитов. Проект станет пилотным в программе ОАО «РЖД» по созданию сети современных терминально-логистических центров.

Некоторые итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, созданных в рамках структурной реформы

По итогам 2010 года дочерними обществами ОАО «РЖД», за исключением пригородных пассажирских компаний, получены следующие совокупные показатели⁶ (млрд. руб.):

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	750,9	865,2	+10,8	+15,2%
Чистые активы	578,7	692,5	+85,2	+19,8%
Доходы от основной деятельности	436,4	453,5	+23,3	+3,9%
Расходы от основной деятельности	436,6	439,0	+2,4	+0,6%
Прибыль от продаж	-0,2	14,5	+14,7	X
Чистая прибыль	11,7	20,3	+8,6	+79,6%

Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, связанных с грузовыми перевозками

• ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК»)

ОАО «Первая грузовая компания» зарегистрировано 26 июля 2007 г. Уставный

капитал составляет 85,652 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 100%-1 акция. ОАО «ПГК» как компания-оператор железнодорожного подвижного состава осуществляет следующие виды деятельности:

- оперирование собственным подвижным составом;

- предоставление подвижного состава в аренду третьим лицам;
- оказание экспедиторских услуг;
- предоставление услуг по подготовке вагонов (цистерн) к погрузке или ремонту (производственная деятельность промывочно-пропарочных станций).

Основные финансово-экономические и производственные показатели ОАО «ПГК», млрд. руб.

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	125,8	127,7	+1,8	+1,4%
Чистые активы	100,4	107,6	+7,1	+7,1%
Доходы от основной деятельности	90,9	97,1	+6,2	+6,9%
Прибыль от продаж	10,1	18,4	+8,3	+82,1%
Чистая прибыль	5,6	11,9	+6,3	+112,5%

Производственные показатели ОАО «ПГК»

Наименование	2009	2010	+/-	%
Грузооборот, млн. ткм	470 475	533 643	+63 168	+13,4%
Погрузка, млн. тонн	202,7	245,7	+43,0	+21,2%
Средняя дальность перевозки, км	2 301	2 168	-133	-5,8%
Средняя стат. нагрузка вагона, тонн	64,7	64,4	-0,3	-0,5%
Производительность, ткм/ваг. в сутки	8 563	8 917	+354	+4,1%

Перспективы развития ОАО «ПГК»
Общество ставит перед собой задачи продолжать динамичное развитие, наращивая рыночные доли в сегменте перевозок грузов железнодорожным транспортом и расширяя портфель оказываемых услуг, последовательно обновлять парк подвижного состава, в том числе за счет приобретения современных моделей вагонов. Стратегия среднесрочного развития ОАО «ПГК» направлена на рост стоимости бизнеса. Компания планирует продолжить географическую экспансию за счет территорий «Пространства 1520».

• ОАО «Вторая грузовая компания» (ОАО «ВГК») в 2010 году

ОАО «Вторая грузовая компания» зарегистрировано 24 сентября 2010 г. Уставный капитал составляет 46,4 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 100%-1 акция.

ОАО «ВГК» как компания-оператор железнодорожного подвижного состава осуществляет следующие виды деятельности:

- оперирование собственным подвижным составом;
- предоставление подвижного состава в аренду третьим лицам;
- оказание экспедиторских услуг.

Основные финансово-экономические показатели ОАО «ВГК», млрд. руб.

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	53,4	56,7	+3,3	+6,2%
Чистые активы	29,2	31,6	+2,0	+8,0%
Доходы от основной деятельности	3,9	3,9	0,0	-0,5%
Прибыль от продаж	1,4	2,3	+1,0	+71,5%
Чистая прибыль	1,1	1,8	+0,7	+65,7%

Перспективы развития ОАО «ВГК»

Бизнес-планом ОАО «ВГК» в качестве бизнес-модели определена модель универсального общесетевого оператора — компании, владеющей универсальным парком подвижного состава и осуществляющей оперирование по всей сети железных дорог. В первый год деятельности ОАО «ВГК» ставит следующие задачи:

- завершить формирование уставного капитала Общества;
- завершить формирование организационно-штатной структуры Общества, включая филиальную сеть;
- завершить формирование бизнес-модели Общества в соответствии с утвержденным на совете директоров ОАО «РЖД» бизнес-планом создания и развития ОАО «ВГК»;
- обеспечить самостоятельное оперирование не менее чем 50% общего парка вагонов ОАО «ВГК».

ОАО «ВГК» планирует предоставлять ПС под все виды перевозок: внутренние, импортные, экспортные и транзитные. С 2011 года по мере развития бизнеса планируется выход на рынки стран СНГ и Балтии. Общесетевой статус компании и широкая география обслуживания способствуют созданию филиальной сети с представительством на всех ключевых железных дорогах.

Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, связанных с пассажирскими перевозками
Создание дочерних пригородных компаний — одно из направлений

Программы структурной реформы железнодорожного транспорта, позволяющее сократить убыточность пригородного пассажирского комплекса (ППК) и улучшить качество обслуживания пассажиров. На конец 2010 года пригородные пассажирские перевозки на территории России осуществляли шестнадцать компаний-перевозчиков и три агента по продаже билетов. Пассажирооборот ДЗО (с учетом ООО «Аэроэкспресс») в пригородном сообщении составил 57,9% (16,2 млрд. п-км) от общего объема по сети железных дорог, отправлено 514,7 млн. пассажиров. Доходы пригородных пассажирских компаний — дочерних обществ ОАО «РЖД» — за 2010 год (по всем видам деятельности) составили 29,1 млрд. руб., расходы — 33,1 млрд. руб., убыток от этого вида деятельности превышает 4 млрд. руб. На конец года дебиторская задолженность по ППК снизилась по сравнению с началом года и составила 3,6 млрд. руб., кредиторская задолженность увеличилась с 7,6 млрд. руб. до 13,3 млрд. руб. Основная причина увеличения кредиторской задолженности ППК — расширение полигона перевозочной деятельности действующими ППК и создание новых ППК-перевозчиков по отношению к началу года. Расширение полигонов ППК произошло в основном в IV квартале 2010 г. в условиях, когда большинство субъектов Российской Федерации исчерпали лимиты бюджетных средств на компенсацию выпадающих

доходов в адрес железных дорог в первой половине года.

• **ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ОАО «ФПК») в 2010 году**

ОАО «Федеральная пассажирская компания» создано 3 декабря 2009 г. 2010 год является первым годом осуществления самостоятельной хозяйственной деятельности ОАО «ФПК» как юридического лица. Основными видами деятельности являются:

- перевозка пассажиров в дальнем следовании, включая международное сообщение;
- перевозка багажа и грузобагажа в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении;
- текущее содержание, ремонт, техни-

ческое обслуживание и эксплуатация пассажирского железнодорожного подвижного состава.

Уставный капитал составляет 137,2 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 100%-1 акция. В 2010 году объем пассажирских перевозок в поездах компании составил в 93,0 млрд. пасс-км, в том числе в поездах собственного формирования — 83,3 млрд. пасс-км. Перевезено 90,9 млн. пассажиров, в том числе в поездах собственного формирования — 81,7 млн. человек. Использование вместимости составило 73,4%. Запланированные на 2010 год пассажирооборот и количество отправленных пассажиров по ОАО «ФПК» выполнены в полном объеме.

млрд. руб.

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	168,1	175,4	7,4	+4,4%
Чистые активы	148,7	148,6	-0,1	-0,1%
Доходы от основной деятельности	135,5	136,1	+0,6	+0,5%
Прибыль от продаж	-21,6	-21,6	0,0	0,0%
Субсидии	26,6	26,7	+0,1	+0,4%
Чистая прибыль	0,5	0,3	-0,2	-44,1%

Международные перевозки

ОАО «ФПК» осуществляет перевозку в 19 стран дальнего зарубежья Европы и Азию по 57 международным маршрутам, из 16 городов Российской Федерации. Всего за 2010 год в международном сообщении было перевезено 635 тыс. пассажиров, что составляет 98% к уровню 2009 года.

Продажа и оформление проездных документов

В 2010 году на сети железных дорог оформлено 129 130 567 мест на поезда дальнего следования, что составляет 99,1% к аналогичному периоду 2009 года. За период с 1 января по 31 декабря

2010 г. через Интернет было оформлено 7 272 944 места. Продажа электронных билетов составила 5,6% от общего количества мест, реализованных в целом по сети железных дорог.

За 2010 год электронной регистрацией воспользовалось более 1 203 570 пассажиров.

В 2010 году на ТТС оформлено 2 683 650 проездных документов, оформлено и оплачено 360 758 мест.

Вследствие выполнения основных объемных и качественных показателей по итогам 2010 года достигнут положительный финансовый результат перевозочной деятельности.

Финансово-экономические показатели ОАО «ФПК» за 2010 год, млрд. руб.

Показатели	План	Факт	+/-	%
Доходы, всего	135,4	136,1	+0,7	+0,5%
доходы от пассажирских перевозок	118,9	116,9	-2,0	-1,7%
доходы от прочих продаж	16,5	19,2	+2,7	+16,4%
Расходы, всего	157,0	157,7	+0,7	+0,4%
расходы от пассажирских перевозок	142,7	143,1	+0,4	+0,3%
расходы от прочих продаж	14,3	14,6	+0,3	+2,1%
Операционная прибыль	-21,6	-21,6	+0,0	0,0%
Субсидии из Федерального бюджета	26,6	26,7	+0,1	+0,4%
Операционная прибыль с учетом субсидий	5,0	5,1	+0,1	+2,0%
Результат от прочих доходов и расходов	- 1,8	- 1,9	-0,1	+5,6%
Прибыль	3,2	3,2	+0,0	0,0%
Налог на прибыль и иные аналогичные обязательства	2,7	2,9	+0,2	+7,4%
Чистая прибыль/убыток	0,5	0,3	-0,2	-40,0%

Вследствие разработки и внедрения мероприятий по оптимизации издержек (экономический эффект — 5,4 млрд. руб.) и повышению доходности деятельности ОАО «ФПК» (экономический эффект — 0,6 млрд. руб.), при сохранении объема работ на уровне, предусмотренном бизнес-планом создания Компании, а также с учетом получения субсидий из федерального бюджета на компенсацию выпадающих доходов в размере 26,7 млрд. руб., был достигнут положительный финансовый результат. По итогам 2010 года получена чистая прибыль в размере 0,3 млрд. руб., что обеспечило положительный финансовый результат в первый год перевозочной деятельности и существования в качестве дочернего общества ОАО «РЖД» путем максимально эффективного финансового управления.

Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, связанных с международной деятельностью

- **Покупка компанией «Альстом» 25%+1 акции компании «Брейкерс Инвестментс Б.В.»**
В марте 2010 г. компанией «Альстом» и существующими акционерами (исключая ОАО «РЖД») был подписан договор купли-продажи 25%+1 акции компании «Брейкерс Инвестментс Б.В.», являющейся единственным владельцем ЗАО «Трансмашхолдинг».
- Преимущества сделки для ОАО «РЖД»:
 - получение современного, высокотехнологичного и качественного подвижного состава;
 - сокращение стоимости жизненного цикла подвижного состава;
 - повышение качества, надежности и безопасности перевозок;
 - рост стоимости пакета акций компании «Брейкерс Инвестментс Б.В.».

• **Компания Black Sea Ferries (Мальта)**

ОАО «РЖД» принимает участие в развитии бизнеса по организации работы паромных переправ на базе дочерней группы компаний Black Sea Ferries (Мальта). С начала 2009 года осуществляется эксплуатация железнодорожно-паромной переправы порт Потти (Грузия) — порт Кавказ (Россия) в целях обеспечения сообщения с Арменией. На линии эксплуатируются два парома. В мае 2010 г. подписано межправительственное соглашение об открытии железнодорожно-паромной линии Кавказ — 74 Самсун (Турция), в декабре 2010 г. с турецкой стороной подписано временное соглашение о совместной эксплуатации линии.

С учетом накопленного опыта на базе данной структуры планируется дальнейшее развитие паромного бизнеса с постепенной консолидацией паромных перевозок различных бассейнов. В ноябре 2010 г. заключен договор аренды парома для осуществления перевозок на линии Усть-Луга — Балтийск — Зассниц (Германия). Рассматривается возможность постановки на линию второго парома. Также прорабатывается возможность участия холдинга «РЖД» в работе линии Махачкала — Туркменбаши (Туркменистан) в Каспийском бассейне.

• **КОО «Развитие инфраструктуры» (Монголия)**

В июне 2010 г. Великим Государственным Хуралом Монголии одобрена Политика развития железнодорожного транспорта Монголии, которая была подготовлена с учетом концепции развития железнодорожной инфраструктуры Монголии, разработанной по заказу совместного российско-монгольского предприятия — КОО «Развитие инфраструктуры» (доля ОАО «РЖД» — 50%).

• **ОАО «ТрансКонтейнер»**

Первый контейнерный поезд в рамках совместного проекта между ОАО «ТрансКонтейнер» и ЖЕФКО ГРУП (GEFCO GROUP) по перевозке автокомплектующих концерна «ПСА Пежо-Ситроен» прибыл на

станцию Воротынский (Калужская область) 10 марта 2010 года, доставив на сборочный завод компании «ПСМА-Рус» (совместное предприятие «Пежо-Ситроен» (PSA Peugeot-Citroën) и «Митсубиси Аутомотив») 36-ти 40-футовых HC (High Cube) контейнеров с автозапчастями концерна «ПСА Пежо-Ситроен». Груз отправляется от грузового терминала Нэвилэнд (Naviland), расположенного недалеко от завода концерна «ПСА Пежо-Ситроен» в Везуле (Франция), следует до польско-белорусской границы Малашевиче — Брест, где контейнеры перегружаются на платформы компании «ТрансКонтейнер», и направляется до станции Воротынский в Калужской области. Расстояние в 3 тыс. км преодолевается в течение пяти дней. Добиться максимального сокращения транзитного времени данной перевозки позволяет график движения поезда, разработанный ОАО «РЖД» совместно с белорусскими железными дорогами и компанией «ЖЕФКО».

На сегодняшний день ОАО «ТрансКонтейнер» совместно с немецкими партнерами разработало и внедрило для заинтересованных клиентов сервис европейского уровня по перевозке, хранению и обработке танк-контейнеров с химическими грузами.

При разработке этого продукта компания DB Schenker BTT использовала свои компетенции в сфере оборудования для контейнеров и опыт интермодальных перевозок химических грузов, а ОАО «ТрансКонтейнер» — свой опыт в сфере организации грузоперевозок в универсальных контейнерах, а также возможности собственных контейнерных терминалов в России. Основными преимуществами данного сервиса являются клиентоориентированность и европейское качество.

ОАО «ТрансКонтейнер» продолжает развивать свой сервис по доставке грузов «от двери до двери» в страны Закавказья. Совместно с агентом в Республике Армения — ООО «АПАВЕН» — компания разработала мультимодальную логистическую цепочку по доставке грузов из России назначением

в Республику Армения и в обратном направлении через сухопутный погранпереход на российско-грузинской границе Верхний Ларс — Казбеги.

Осуществляются экспортные перевозки зерна в контейнерах в страны Юго-Восточной Азии.

Использование при экспортных поставках технологии перевозки зерновых в контейнерах позволяет избежать затрат, связанных с перегрузом и накоплением зерна в портах отправки и существенно снизить расходы на перевозку грузов.

Контейнерный поезд Дуйсбург — Москва

Осуществляются регулярные контейнерные перевозки между Дуйсбургом (Германия) и Москвой. Сервис включает в себя не только перевозку контейнеров, но и терминальную обработку груза в пунктах отправления и прибытия, складские услуги, постоянный контроль перемещения контейнеров, а также автодоставку от станции назначения до склада получателя. При этом может использоваться комбинированная железнодорожная накладная ЦИМ-СМГС, что существенно ускорит таможенное оформление груза на станции назначения.

Проект Volkswagen (г. Калуга)

Проект перевозки автокомпонентов на сборочный завод концерна Volkswagen, расположенный в городе Калуга, реализуется ОАО «ТрансКонтейнер» совместно с белорусскими, польскими, немецкими, чешскими и словацкими железными дорогами.

Организация перевозок автокомпонентов для группы компаний SOLLERS

В июне 2010 г. начались перевозки автокомпонентов для группы компаний «СОЛЛЕРС» из Италии на сборочный завод в России. На сегодня перевезено 3068 ДФЭ груженых контейнеров.

Создание дочернего общества в Австрии

Летом 2010 года ОАО «ТрансКонтейнер» объявило о создании дочернего общества TransContainer Europe GmbH. Это событие обусловлено стратегическими планами Компании по увеличе-

нию объемов международных железнодорожных контейнерных перевозок путем географической экспансии бизнеса, в том числе посредством создания дочерних предприятий за рубежом.

Создание дочернего общества в Республике Корея

В сентябре 2010 г. в Сеуле состоялась торжественная церемония открытия TransContainer Asia Pacific Ltd. — дочернего общества компании «ТрансКонтейнер». Это событие произошло благодаря последовательной реализации стратегических планов компании по увеличению объемов международных контейнерных перевозок за счет расширения географии бизнеса, разработки новых маршрутов и наращивания присутствия на рынках транспортной логистики стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В сентябре 2010 г. в рамках проекта «Фар Ист Лэнд Бридж» начались регулярные отправки в составе контейнерных поездов автокомпонентов концерна BMW. Перевозки осуществляются через терминал Добра (Республика Словакия). На текущий момент перевезено 960 ДФЭ. 6 декабря 2010 г. в Пекине состоялось торжественное открытие совместного российско-китайского предприятия «Рейл-Контейнер», целью которого является работа в сфере международных контейнерных перевозок. Учредителями СП являются ОАО «ТрансКонтейнер» (49%) и Китайская железнодорожная компания международных мультимодальных перевозок (China Railway International Multimodal Transport, CRIMT), владеющая 51% долей в капитале СП.

Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ в иных сферах деятельности

- **ЗАО «Компания ТрансТелеКом»**
ЗАО «Компания ТрансТелеКом» зарегистрировано 21 ноября 2002 г. Основным

видом деятельности является создание и эксплуатация сетей связи. Уставный капитал составляет 0,002 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,95%.

млрд. руб.

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	17,0	15,9	-1,2	-6,8%
Чистые активы	7,4	6,6	-0,8	-11,0%
Доходы от основной деятельности	25,2	23,2	-2,0	-7,9%
Прибыль от продаж	0,8	0,5	-0,3	-40,0%
Чистая прибыль	0,2	-0,8	-1,0	-

⁷ Информация по ОАО «ТрансКредитБанк» представлена по МФСО

• **ОАО «ТрансКредитБанк»⁷**

ОАО «ТрансКредитБанк» создано 3 декабря 2009 г. Основным видом деятельности является осуществление банковских

операций. Уставный капитал составляет 2,3 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 54,39%.

млрд. руб.

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	257,5	336,6	+79,1	+30,7%
Чистые активы	244,7	323,0	+78,3	+32,0%
Доходы от основной деятельности	33,0	36,4	+3,4	+10,4%
Прибыль от продаж	5,1	9,7	+4,6	+90,0%
Чистая прибыль	4,1	7,5	+3,4	+83,6%

• **ОАО «РЖДстрой»**

ОАО «РЖДстрой» зарегистрировано 19 января 2006 г. Основным видом деятельности является строительство зданий и сооружений I и II уровня ответ-

ственности, выполнение функций заказчика-застройщика. Уставный капитал составляет 9,3 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 100%-1 акция.

млрд. руб.

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	21,5	31,8	+10,3	+47,9%
Чистые активы	9,5	9,8	+0,4	+3,8%
Доходы от основной деятельности	37,5	59,7	+22,2	+59,1%
Прибыль от продаж	0,3	1,8	+1,5	в 4,8 раза
Чистая прибыль	0,015	0,3	+0,2	в 16 раз

• **ОАО «Желдорреммаш»**

ОАО «Желдорреммаш» создано 4 декабря 2008 г. Основные виды деятельности — проведение различных видов ремонта и сервисное обслуживание тягового подвижного состава, капитальный ремонт пассажирских вагонов,

ремонт электрических машин, колесных пар, узлов и агрегатов локомотивов. Уставный капитал составляет 15,2 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 100%-1 акция.

млрд. руб.

Наименование показателей	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	18,1	21,0	+2,8	+15,6%
Чистые активы	15,5	15,5	0,0	0,0%
Доходы от основной деятельности	20,9	24,3	+3,4	+16,3%
Прибыль от продаж	0,5	0,7	+0,2	+47,4%
Чистая прибыль	0,037	0,036	-0,001	-2,7%

на **7,8%**

вырос грузооборот
на железнодорожном
транспорте по сравнению
с 2009 г.





16

крупных рек*

пересекает Транссиб.
Среди них – крупнейшая река Европы Волга
и великие реки Сибири Обь и Енисей

Положение Общества в отрасли

В условиях возрастающей конкуренции и дефицита инвестиционных ресурсов перед структурными подразделениями Холдинга ставятся задачи по расширению рыночного потенциала и обеспечению долгосрочного развития. Анализ деятельности Холдинга в сегментах инфраструктуры и грузовых перевозок, начиная с 2004 года, показывает, что основными факторами, влияющими на положение холдинга «РЖД», являются:

- государственное регулирование;
- потенциал роста грузооборота на основе прогнозируемого экономического роста;
- наличие инфраструктурных возможностей и подвижного состава для освоения объемов перевозок;
- эффективность использования инфраструктуры и производительность подвижного состава;
- динамика развития конкуренции между Холдингом и другими участниками рынка.

Опыт последних лет показывает, что существенным ограничением для дальнейшего расширения, развития и оптимизации деятельности является ограничение финансовых средств на реализацию необходимых мероприятий. В условиях ограничения роста тарифов рентабельность деятельности ОАО «РЖД» остается низкой, а собственные инвестиционные источники Компании ограничены. Предусмотренная при реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» инвестиционная составляющая в тарифе отсутствует. Государственная поддержка направлена на реализацию государственных проектов (строительство олимпийских объектов), поддержку грузоотправителей и граждан – получателей социальных льгот, организацию интермодальных пассажирских перевозок.

Поэтому для реализации планов по модернизации и инновационному развитию железнодорожного транспорта необходимо формирование сбалансированной финансово-экономической модели развития с активным участием государства (механизм «сетевого кон-

тракта» в области содержания и развития инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД», регламентирующей долгосрочные договорные отношения государства и владельца инфраструктуры). В дальнейшем трансформация бизнес-модели Холдинга будет направлена на:

- развитие бизнесов, в сфере которых у Холдинга наибольшая конкурентоспособность;
- сохранение в портфеле бизнесов с существенной синергией;
- диверсификацию бизнеса и сокращение зависимости от результатов предоставления услуг инфраструктуры и грузовых перевозок;
- расширение географии бизнеса и выход на зарубежные рынки;
- сохранение в портфеле масштабных видов бизнеса с долгосрочным потенциалом развития и роста стоимости.

Изменение доли ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг

В 2010 году в России сложилась относительно благоприятная макроэкономическая конъюнктура. По данным Росстата, ВВП России в 2010 году увеличился на 4%. Повышение экономической активности способствовало росту объемов перевозочной работы, выполняемой транспортной системой страны.

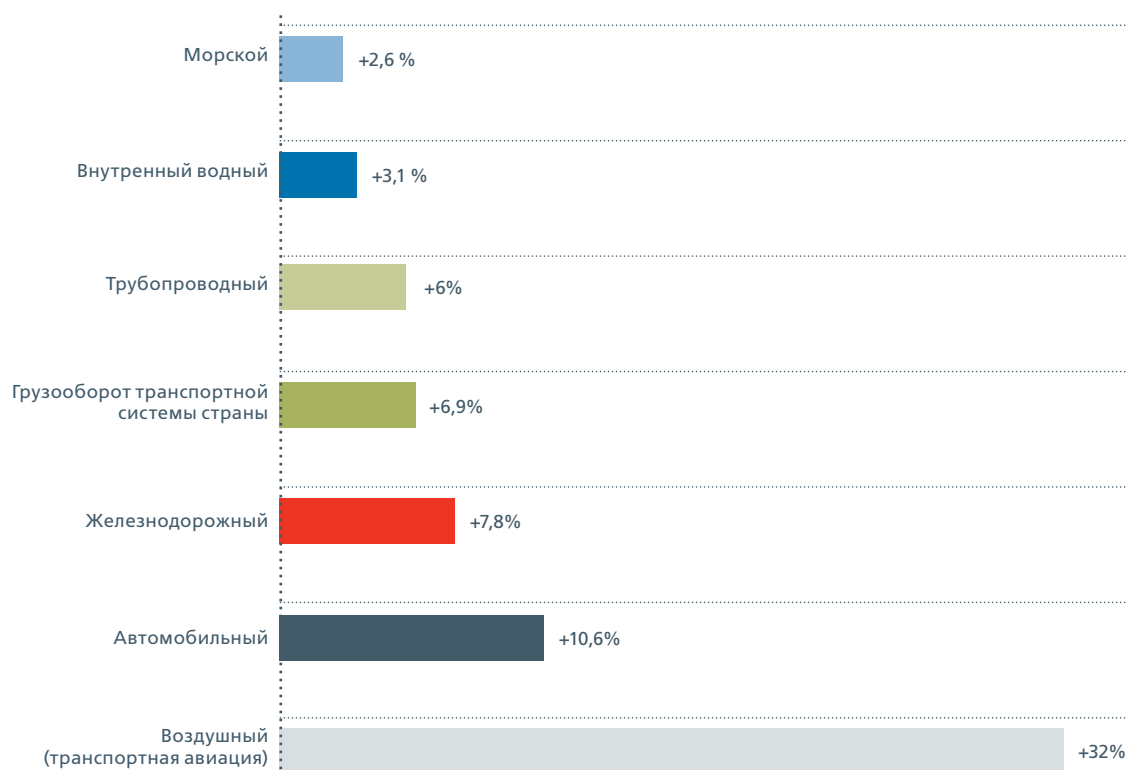
В 2010 году, по данным Росстата, грузооборот транспорта в России составил 4 752,5 млрд. т-км, увеличившись на 6,9% по сравнению с 2009 годом. Прирост грузооборота произошел по всем видам транспорта. В максимальной степени увеличился грузооборот на воздушном транспорте (+32%).

Грузооборот по видам транспорта, млрд. т-км

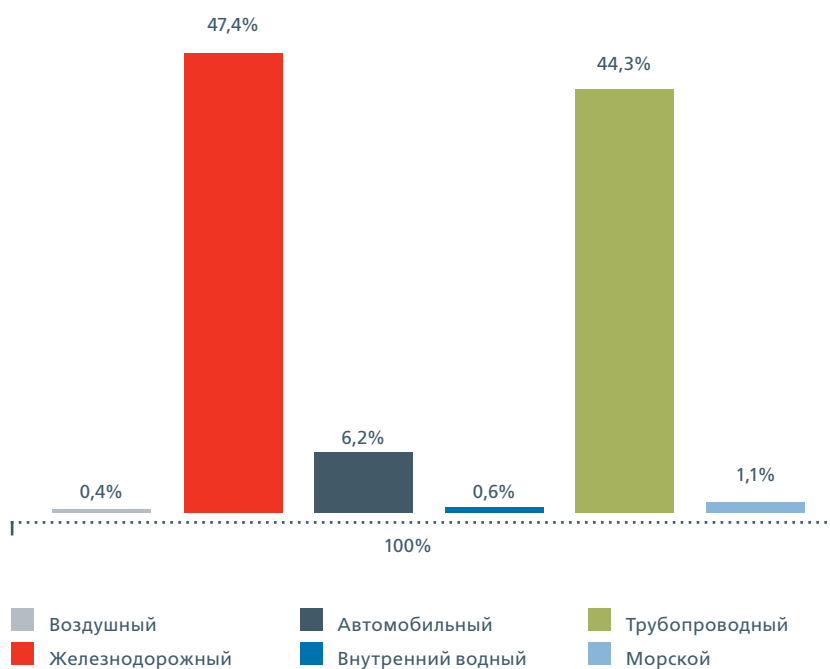
Вид транспорта	2009	2010	%	Доля видов транспорта в общем грузообороте	
				2009, %	2010, %
Грузооборот транспорта	4 444,8	4 752,5	+6,9	100,0	100,0
в том числе:					
железнодорожного⁸	1 865,3	2 011,3	+7,8	42,0	42,3
автомобильного	180,1	199,2	+10,6	4,0	4,2
морского	98,4	101,0	+2,6	2,2	2,1
внутреннего водного	52,7	54,3	+3,1	1,2	1,2
воздушного (транспортная авиация)	3,6	4,7	+32,0	0,1	0,1
трубопроводного	2 245,8	2 382,0	+6,0	50,5	50,1

⁸ Грузооборот без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, по отчетным данным ОАО «РЖД»

Динамика грузооборота по видам транспорта, 2010 г. (к 2009 г.), %



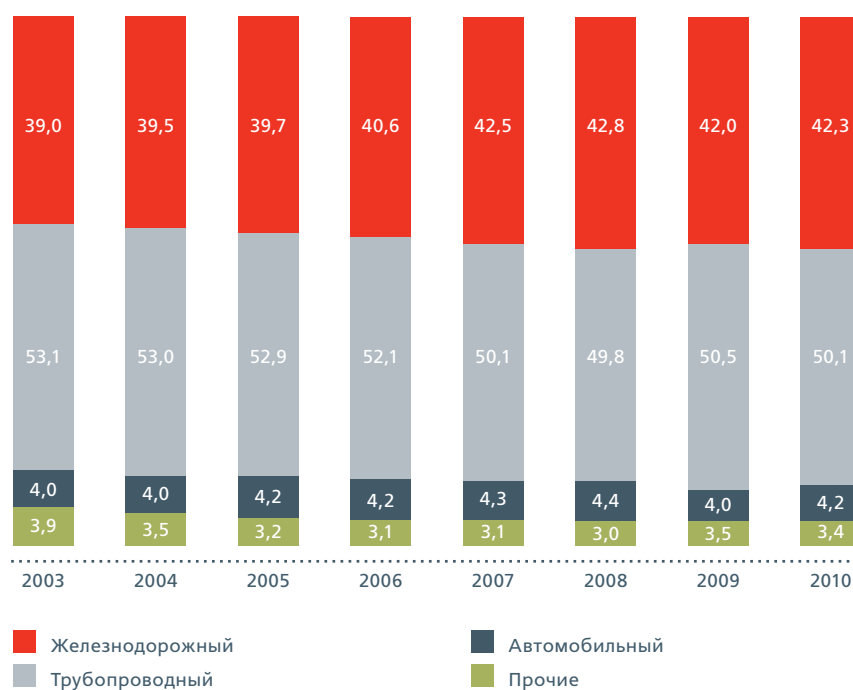
Вклад грузооборота видов транспорта в общий прирост грузооборота транспортной системы страны, 2010 г., %



Однако ведущим секторам транспортной системы страны не удалось достигнуть уровня 2008 года. По сравнению с уровнем 2008 года грузооборот железнодорожного транспорта снизился на 5%, трубопроводного — на 3,3%, автомобильного — на 7,6%, внутреннего водного — на 14,5%.

Грузооборот на железнодорожном транспорте в 2010 году вырос на 7,8% по сравнению с 2009 годом. При этом удельный вес железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны увеличился на 0,3 п.п. (с 42% в 2009 году до 42,3% в 2010 году). Доля трубопроводного транспорта снизилась (с 50,5% до 50,1%).

Структура грузооборота по видам транспорта за 2003—2010 гг., %



Объем промышленного производства в 2010 году вырос на 8,2%, в результате чего погрузка грузов по сети железных дорог увеличилась на 8,8% (до 1 205,8 млн. тонн) после снижения на 3% и 15% в 2008 и 2009 годах соответственно. Относительно 2008 года объем погрузки в 2010 году был ниже на 7,5%. Восстановление мировой экономики в 2010 году способствовало увеличению объемов внешней торговли России. По данным Росстата⁹, в 2010 году объем экспорта в стоимостном выражении

увеличился на 31,9% к 2009 году, а импорта — на 29,5%. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении в 2010 году вырос на 9,3% по сравнению с 2009 годом (до 511,7 млн. тонн). Негативное влияние на деятельность ОАО «РЖД» в 2010 году оказывало увеличение цен производителей промышленной продукции, которые выросли на 16,7% к декабрю 2009 г., усилив ценовое давление на эксплуатационные расходы Компании.

⁹ Росстат: «Информация о социально-экономическом положении России» за январь—декабрь 2010 г.

Развитие конкуренции в отрасли

В процессе реализации Программы структурного реформирования железнодорожной отрасли широкое развитие получили практически все виды конкуренции: внутриотраслевая, межвидовая, международная.

Конкуренция на рынке железнодорожных транспортных услуг будет и далее развиваться в тех сегментах, где сформированы необходимые правовые, экономические и технологические условия. В настоящее время в рамках реализации третьего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта принятые государственные меры в области осуществления тарифной политики на железнодорожном транспорте дали мощный стимул к развитию внутриотраслевой конкуренции, в том числе за счет постепенного увеличения доли парка грузовых вагонов, находящихся в частной собственности.

Сейчас парк грузовых вагонов независимых от ОАО «РЖД» компаний-операторов составляет около 508 тыс. единиц (49,5%). В целом по холдингу «РЖД» доля грузовых вагонов на 31 декабря 2010 г. составляет 50,5% общего парка вагонов. По мере развития операторского бизнеса происходило увеличение объемов перевозок грузов с использованием частных вагонов. Так, в 2003 году доля грузооборота, приходящегося на вагоны частных собственников, составляла 21,8%, а в 2010 году аналогичный показатель составил 81,4%.

В соответствии с Целевой моделью рынка железнодорожных транспортных услуг

на третьем этапе структурной реформы (одобрена Правительственной комиссией по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта 16 мая 2007 г.) с целью повышения инвестиционной привлекательности универсального подвижного состава и дальнейшей либерализации рынка создано ОАО «Вторая грузовая компания» (ОАО «ВГК») с передачей оставшегося у ОАО «РЖД» вагонного парка ОАО «ВГК». Выведение инвентарного парка ОАО «РЖД» в ОАО «ВГК» приведет к созданию в сегменте оперирования грузовым подвижным составом полностью рыночной системы взаимоотношений, в том числе и в части ценообразования.

Это позволит ускорить приток частных инвестиций в обновление парка подвижного состава, а также сократить эксплуатационные расходы ОАО «РЖД» на вагонное хозяйство.

С точки зрения конкурентной позиции холдинга «РЖД» за пределами национального рынка, необходимо отметить определенное развитие конкурентной позиции ОАО «РЖД» в странах «Пространства 1520» и евроазиатской зоны, в том числе открытие представительств, приобретение терминальных мощностей, создание ряда международных СП, получение железнодорожной

концессии в Армении и проект в Монголии. В целом уровень присутствия ОАО «РЖД» за пределами Российской Федерации сводится к организации грузопотоков в Россию из портов и пунктов назначения ближнего и дальнего зарубежья и обратно, то есть импортно-экспортные и транзитные перевозки. На конкурентные преимущества ОАО «РЖД» оказывает влияние состояние основных фондов. Холдинг сталкивается с проблемой как растущего физического износа основных производственных фондов (ОПФ), так и морального износа мощностей и технологий. ОАО «РЖД» и его дочерние и зависимые общества, контролируя и управляя до 65% от общего размера национального парка вагонов, имеют дело со стремительно стареющим парком подвижного состава. Последняя инвентаризация парка показала, что в течение 2009–2012 годов из эксплуатации необходимо вывести (по причине технической непригодности) более 25% от текущего парка (615 тыс. вагонов), что, в свою очередь, требует инвестиций в поддержание парка в размере 65–80 млрд. руб.

На сегодняшний момент отработаны технологии оперирования и управления вагонным парком при условии его принадлежности перевозчику, но вывод парка из ОАО «РЖД» создаст существенные проблемы, с точки зрения эффективного управления парком, для ДЗО ОАО «РЖД». Прежде всего это проблемы технологических стыков с перевозчиком, клиентской работы и взаимодействия с третьими сторонами (порты, терминалы, экспедиторы, ремонтные организации). В тоже время Холдинг обладает клиентской базой более 400 тыс. зарегистрированных и более 65 тыс. «активных»¹⁰ клиентов, включая компании из числа 50 ведущих промышленных предприятий России. При этом клиентская база Холдинга увеличивает консолидацию «наверху» (доля 10 крупнейших клиентов выросла с 7% до 11%) при увеличении фрагментации клиентской базы «внизу» (средний объем перевозки на клиента, исключая 100 крупнейших клиентов, снизился на 30–35%). В настоящее время обязанности

ОАО «РЖД» по развитию и содержанию инфраструктуры общего пользования и их отсутствие у автоперевозчиков (основное бремя затрат по содержанию автодорог несет государство) заведомо предопределяют более высокую конкурентоспособность автомобильного транспорта.

Значительную конкуренцию железнодорожный транспорт испытывает со стороны автомобильного транспорта при перевозках таких грузов, как зерно, автомобили, грузы в контейнерах, рыба, картофель, овощи, фрукты, другие продовольственные грузы, промышленные товары, сборные грузы. На рынке пассажирских перевозок в дальнем сообщении основными конкурентами железнодорожного транспорта являются авиакомпании и автоперевозчики.

Данное положение обостряется в силу того, что тарифы на перевозку автомобильным транспортом являются непубличными и свободно формируются исходя из сложившейся конъюнктуры, реагируя на изменения потребительского спроса, что дает автоперевозчикам дополнительные рыночные преимущества. В то же время холдингом «РЖД»

в 2010 году основные усилия были направлены на решение задачи улучшения качества обслуживания пассажиров (при совместном с государством поступательном движении к повышению транспортной доступности, мобильности населения и увеличению продаж), вывод на транспортный рынок страны такого принципиально нового продукта, как скоростные перевозки, улучшение коммуникаций с потребителями, расширение каналов распространения услуг. По данным Росстата, ежегодно темпы роста грузооборота автомобильного транспорта значительно превышают темпы роста объемов перевозок железнодорожным транспортом. Обостряется конкуренция на рынке контейнерных отправок, транспортировки скоропортящихся, продовольственных, тарноштучных и других номенклатур на расстояниях до 2 тыс. км.

Сохранение разных подходов к развитию и содержанию инфраструктуры, регулированию тарифов не создает предпосылок для развития полноценных рыночных отношений на транспортном рынке.

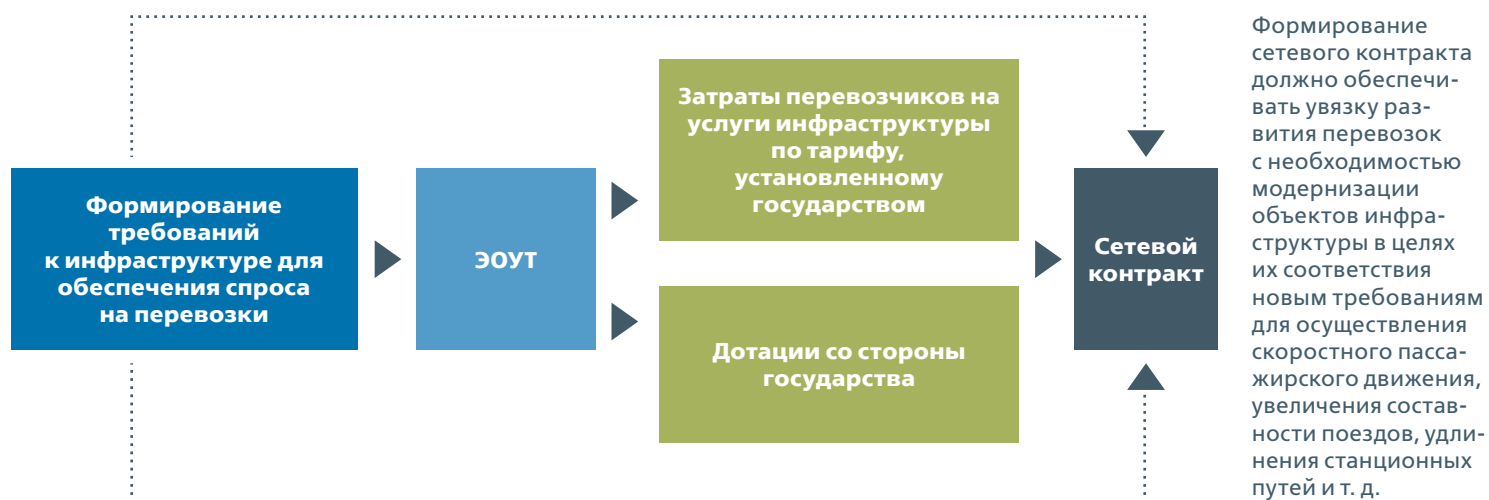
¹⁰ Клиентов, заключивших договоры на железнодорожные перевозки в течение последних 12 месяцев

Принципы государственного регулирования и формирования тарифной политики в отношении ОАО «РЖД»

Новые принципы тарифного регулирования, направленные на обеспечение экономической обоснованной доходности капитала железнодорожного транспорта, а следовательно, повышения инвестиционной привлекательности отрасли, заложены в постановлении Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок». Эти принципы получили развитие в принятой ФСТ России в авгу-

сте 2010 г. «Методике расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки», определяющей четкий алгоритм расчета экономически обоснованного уровня индексации тарифов, который должен использоваться при взаимоотношениях государства и железнодорожного транспорта при принятии решений об индексации тарифов ниже экономически обоснованного уровня.

Регулируемый государством сегмент (инфраструктура)



На базе принятого на государственном уровне методологического обеспечения методика позволяет определять реальные потребности организаций железнодорожного транспорта в эксплуатационных затратах и нормативной прибыли, необходимой для расширенного воспроизводства основных фондов железнодорожного транспорта общего пользования. Реальная оценка этих

параметров дает возможность государству выбрать направления эффективного использования бюджетных средств. Они могут пойти в том числе и на компенсацию части транспортных затрат отдельным отраслям экономики или на возмещение потерь, которые получает железнодорожный транспорт, когда ему устанавливают уровень тарифов ниже экономически обоснованного.

Тарифы на Едином экономическом пространстве Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации

Правительствами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации 9 декабря 2010 г. подписаны:

- Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики;
 - Соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий;
 - Соглашение о единых правилах предоставления промышленных субсидий.
- Так, Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта предусматривается выравнивание тарифов на перевозки грузов по железным дорогам государств – участников ЕЭП во всех видах сообщения.

Изменения в Прейскуранте № 10-01

В 2010 году продолжена работа по совершенствованию тарифных руководств. Подготовленные и внесенные изменения и дополнения относятся к следующим сферам:

- порядок тарификации перевозок грузов в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах;
- порядок тарификации перевозок грузов в контейнерах комплектом на вагон после перегрузки на пограничных передаточных станциях РЖД;
- порядок тарификации негабаритных грузов на универсальном подвижном составе;
- уточнение порядка тарификации перевозок опасных грузов;
- порядок взимания сбора за накатку-выкатку на паромную переправу Ванино – Холмск и перестановку колесных пар для вагона — дизель-электростанции.

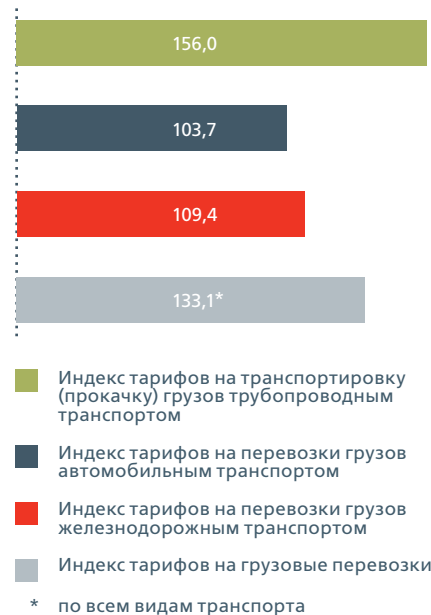
Кроме того, с целью мотивации собственников вагонов к более рациональному размещению и локальному регулированию парка с 1 февраля 2010 г. введена новая методика определения договорного сбора за отстой на путях общего пользования собственного подвижного состава, не используемого

под перевозки грузов, которая также учитывает капиталоемкость развития пропускной и перерабатывающей способности этих путей.

Индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в 3,5 раза ниже по сравнению с увеличением тарифов по транспортной системе в целом

Прирост тарифов на грузовые перевозки в среднем по всем видам транспорта в 2010 году составил +33,1% к декабрю 2009 г. В основном это произошло за счет роста тарифов на услуги трубопроводного транспорта, которые возросли более чем в 1,5 раза (+56%).

Изменение индекса тарифов по видам транспорта, 2010 г. (к декабрю 2009 г.)



За период 2004–2010 годов динамика доходной ставки по грузовым железнодорожным перевозкам значительно отстает от темпов индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Диверсификация деятельности ОАО «РЖД» на основе маркетинговой политики и вывода на рынок комплексных транспортных продуктов

Стратегия развития ОАО «РЖД» предусматривает повышение конкурентоспособности и укрепление рыночных позиций Компании. Для ОАО «РЖД», как ключевого транспортного звена России, важнейшей задачей является обеспечение комплексного, динамичного развития Холдинга с учетом изменяющихся условий на внешнем и внутригосударственном рынке транспортного обслуживания, а также формирование спроса на новые виды высококачественных транспортных услуг.

В соответствии с прогнозами на период 2011—2015 годов среднегодовой прирост грузооборота по сети железных дорог (без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) составит от 3,4% по базовому (консервативному) сценарию стратегии Холдинга и до 6,2% по оптимистичному сценарию. Общий прирост грузооборота за этот период составит от 12,1% до 26,9% (в зависимости от сценария развития).

В процессе структурного реформирования отрасли и ОАО «РЖД» большое внимание уделяется развитию конкуренции в сфере **грузовых перевозок**.

В соответствии с решениями Правительства Российской Федерации с 2003 года создавались условия для развития частной собственности на грузовые вагоны. Последствиями принимаемых решений является рост доходов от оперирования у независимых частных собственников грузовых вагонов при увеличении затрат ОАО «РЖД» на содержание и обслуживание инфраструктуры.

Правительством Российской Федерации определены основные направления реформирования сектора на период до 2015 года:

- сохранение ОАО «РЖД» как общесетевого перевозчика, интегрированного с инфраструктурой общего пользования;
- полное выведение из ОАО «РЖД» в ДЗО грузовых вагонов;
- продажа пакета акций ОАО «ПГК» (дочернего общества ОАО «РЖД») в целях снижения доли Холдинга в сегменте владения грузовыми вагонами менее 30% для роста конкуренции;
- создание института частных локальных перевозчиков с собственными локомотивами.

Целевыми задачами Холдинга в сфере дальних пассажирских перевозок являются:

- повышение конкурентоспособности Холдинга на рынке, рост качества услуг, внедрение стандартов обслуживания пассажиров, повышение уровня подготовки проводников;

- увеличение доли объемов перевозок пассажиров в дерегулированном сегменте, снижение зависимости бизнеса от государственного заказа;
- повышение гибкости ценообразования, сближение цен на регулируемые и дерегулированные перевозки;
- расширение сети продаж, в том числе и за рубежом, внедрение новых форм оплаты проезда с применением электронных проездных документов;
- внедрение новых эффективных типов подвижного состава, сокращение стоимости жизненного цикла подвижного состава.

Учитывая особую роль железных дорог в транспортной системе страны и интеграцию в мировую транспортную систему, а также расширение внешнеторговых связей России со странами Европы и Азии, **развитие логистики** является одним из стратегических аспектов деятельности на современном этапе.

ОАО «РЖД» ориентируется на имеющиеся современные подходы и инновационные решения по работе с клиентами и другими субъектами рынка транспортных услуг (экспедиторами, операторами, собственниками подвижного состава) с учетом мировых стандартов качества услуг. Активное сотрудничество, широкое внедрение положительного опыта наших международных бизнес-партнеров и использование потенциальных ресурсов самой Компании позволяет предложить нашим клиентам конкурентоспособные комплексные логистические услуги, максимально адаптированные к условиям и особенностям российского транспортного рынка.

ОАО «РЖД» уделяет большое внимание продвижению и реализации целого ряда транспортно-логистических проектов, связанных с портами и портовой инфраструктурой, так как значительная часть внешнеторгового оборота России формируют морские порты, являющиеся территорией аккумуляции и дистрибуции наиболее крупных товарных потоков. Именно здесь сосредоточен значительный потенциал для участия в реализации инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства.

Внедрение логистических принципов для крупных вертикально интегрированных корпораций предполагает широкое использование современных логистических технологий и информационных инструментов, ориентированных на обеспечение перевозок по единой технологии: от места образования грузопотоков до места их погашения. Развитие данных технологий может быть эффективным исключительно на основе кооперации и интеграции, что невозможно без тесного сотрудничества производителей и потребителей перевозочных и инфраструктурных услуг. В системе фирменного транспортного обслуживания, обеспечивающего полный цикл взаимодействия с клиентами при формировании и исполнении заявок на перевозку грузов, ведется активная работа по внедрению новых технологий обслуживания грузовладельцев, экспедиторских организаций, операторов подвижного состава и других участников перевозочного процесса. В компьютерной сети Интернет открыта для пользователей Электронная торговая площадка транспортных услуг. В настоящее время клиенты торговой площадки имеют возможность получить непосредственно со своего рабочего места следующие услуги:

- информацию о дислокации и пути следования вагона или контейнера;
- предварительный расчет провозных платежей;
- информацию о состоянии лицевого счета плательщика;
- доступ к централизованным справочникам железнодорожного транспорта.

С учетом устойчивых тенденций развития рынка транспортных услуг предполагается размещение на торговой площадке ресурсного парка собственников подвижного состава и организации его взаимодействия с непосредственными потребителями транспортных услуг, что позволит реализовать принципы клиентоориентированности для всех участников перевозочного процесса.

Широкое использование средств автоматизации, информатизации процесса перевозок, внедрение современных технологий обслуживания клиента являются основными направлениями повышения качества услуг железнодорожного транспорта.

В рамках проводимой работы, направленной на коммерциализацию деятельности ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг, с клиентами ЦФТО ОАО «РЖД» в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО) заключены договоры на оказание следующих услуг:

- комплексная транспортно-логистическая услуга (перевозка груза и перевалка в порту);
- железнодорожно-паромное сообщение;
- комплексная услуга (перевозка грузов и предоставление транспортного средства);
- мониторинг перевозки грузов по железным дорогам России;
- услуга по организации работы с парком вагонов, принадлежащих оператору;
- организация перевозок контейнерных поездов по графику с согласованным временем отправления и прибытия.

2011,3 млрд. т-км
составил грузооборот*
железнодорожного транспорта
в 2010 году



* Грузооборот, без учета пробега вагонов иных
собственников, арендованных и ДЗО ОАО «РЖД»

100

МЛН. ТОНН

грузов* в год перевозится по
Транссибирской магистрали

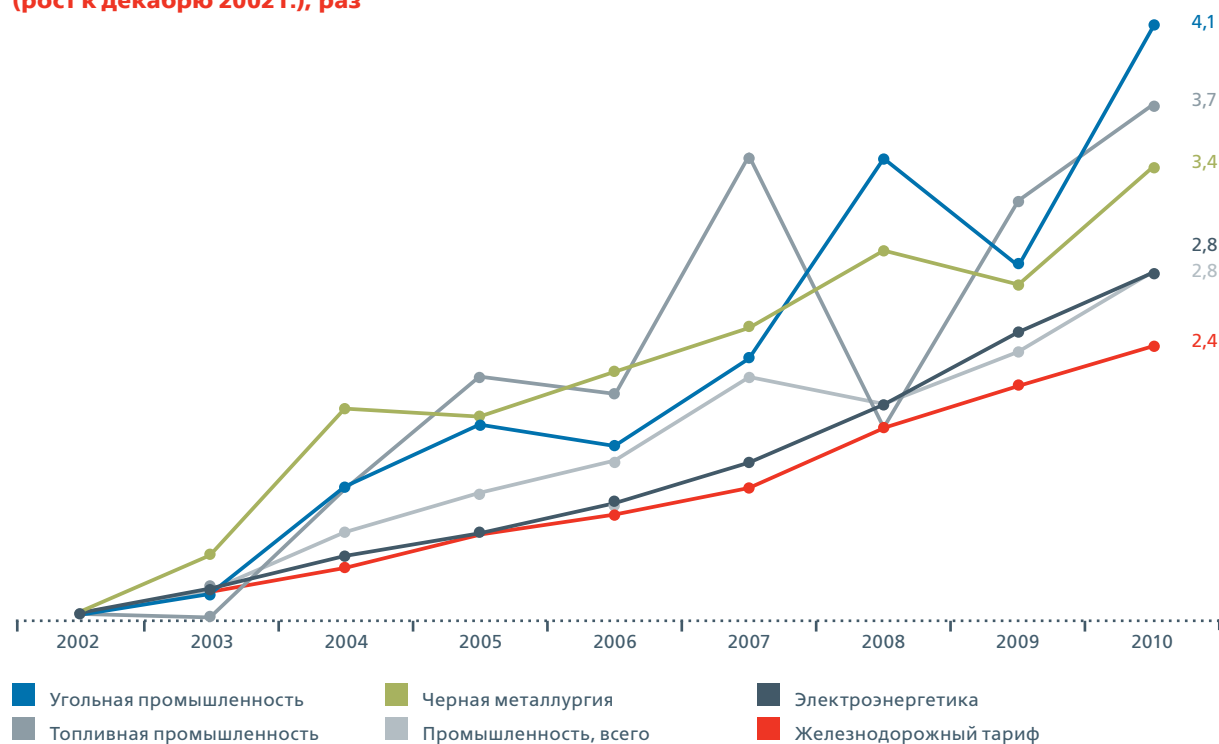
Грузовые перевозки

Одной из основных задач Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте является развитие конкуренции в сфере оперирования грузовыми вагонами. В течение длительного периода государственные приоритеты по созданию необходимых ресурсов для инвестиций отдавались другим отраслям промышленности за счет ограничения темпов индексации цен (тарифов) субъектов естественных монополий.

На протяжении всего периода становления в России рыночных отношений, особенно во время преодоления негативных последствий кризисных явлений конца 90-х годов, мирового финансового кризиса 2008—2009 годов, на железнодорожный транспорт возлагалась роль стабилизирующего звена в экономике страны. Предпринятые на государственном уровне жесткие ограничительные меры тарифного регулирования в отношении федерального железнодорожного транспорта фактически означали введение механизма перекрестного субсидирования отраслей экономики за счет железнодорожного транспорта. За период с 1991 по 2010 год железнодо-

рожные тарифы были проиндексированы лишь в 92,2 раза при росте цен в промышленности в 135,9 раза (для сравнения: за этот период в топливной промышленности цены увеличились в 369,3 раза, в угольной промышленности — в 276,7 раза, в черной металлургии — в 199,3 раза, в электроэнергетике — в 173,1 раза). В результате основной проблемой железнодорожного транспорта стал дефицит инвестиционных ресурсов, необходимых для простого и расширенного воспроизводства основных фондов (износ грузовых вагонов инвентарного парка достиг критического уровня — сегодня средний возраст инвентарного вагона составляет 22 года).

Динамика индексов цен производителей промышленной продукции и тарифов с 2003 г.¹¹
(рост к декабрю 2002 г.), раз

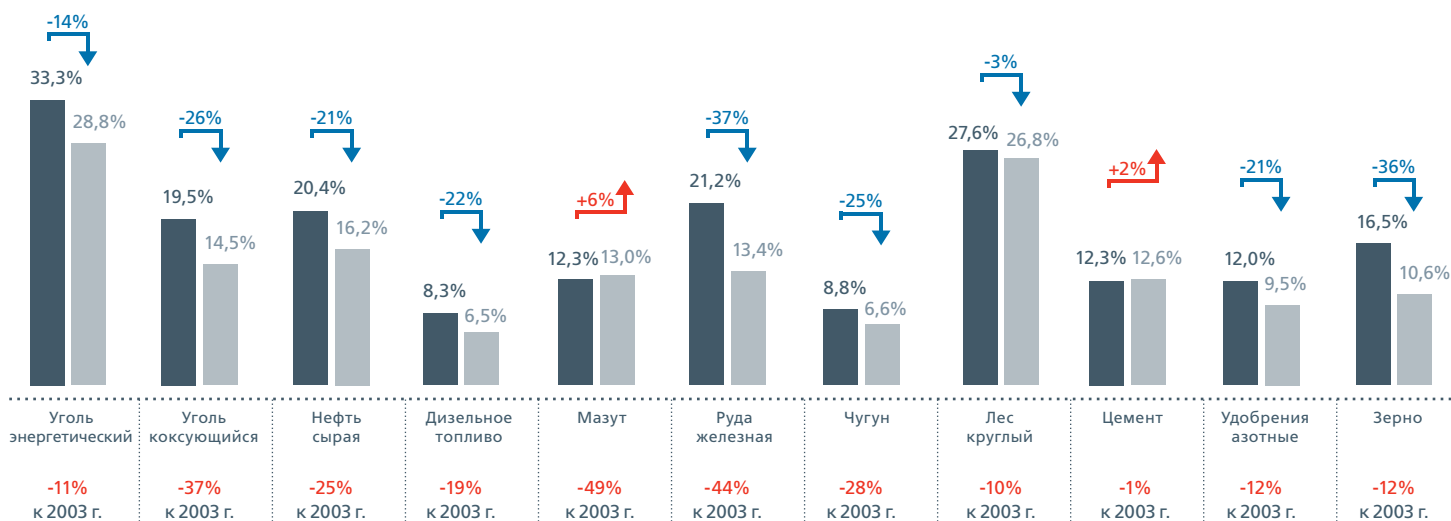


¹¹ Источник: Росстат России и статистическая отчетность ОАО «РЖД»

Изменения транспортной составляющей в цене готовой продукции
В связи с опережающим ростом цен в большинстве отраслей промышленности над ростом железнодорожных тарифов

сложилась тенденция к снижению средневзвешенной транспортной составляющей в цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

Изменение транспортной составляющей при перевозке грузов в 2010 г. (расчет по тарифу инвентарного парка)



Динамика основных макроэкономических показателей деятельности ОАО «РЖД»

■ 2009 г. ■ 2010 г.

Анализ изменения транспортной составляющей в цене готовой продукции с учетом фактических параметров индексации тарифов в 2003—2010 годах показал, что по отношению к уровню 2003 года, когда был введен в действие новый Прейскурант № 10-01, уровень транспортной составляющей снизился практически по всей основной номенклатуре перевозимых грузов. В целях решения государственной задачи по развитию конкурентного сектора на железнодорожном транспорте были созданы тарифные условия для развития операторских компаний и привлечения частных инвестиций в обновление и расширение парка грузовых вагонов. В настоящее время вагонная составляющая у частных собственников перешла из категории «ориентира» в экономическую категорию. Она формируется на базе реальных затрат собственника вагона, конъюнктуры рынка услуг по предоставлению вагонов для перевозки грузов. ОАО «ПГК», начавшая деятельность в 2007 году, стала равноправным игроком на транспортном рынке. Теперь у грузоотправителя имеется реальная возможность выбора услуг любой из компаний-операторов по соотношению цена/качество. Правительством Российской Федерации приняты решения о необходимости завершения формирования конкурентного рынка оперирования грузовыми вагонами за счет продажи 50 тыс. полувагонов ОАО «РЖД» крупными лотами с обязательством покупателей провести их модернизацию с продлением срока эксплуатации и создании дочернего общества ОАО «РЖД» — ОАО «ВГК» (создано в октябре 2010 года).

Создание ОАО «ВГК» завершит процесс формирования конкурентного рынка в операторском сегменте, сбалансированного по степени концентрации и конкуренции, и создаст дополнительные условия для активизации ценовой конкуренции и корректировке ставок в зависимости от рыночной конъюнктуры.

Динамика объемов грузовых перевозок

Погрузка

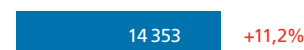
По итогам работы в 2010 году погрузка составила 1 205,8 млн. тонн (3 303,5 тыс. тонн в сутки), что выше уровня 2009 года на 97,6 млн. тонн, или на 8,8%. Высокая динамика во многом обусловлена низким базовым значением погрузки (спад погрузки в 2009 году составил 15%). Значительный прирост погрузки (более 50%) к уровню 2009 года обеспечен за счет нефтяных грузов (10,8%), каменного угля (3,9%) и строительных грузов (11,2%). Погрузка грузов 1-го класса увеличилась по сравнению с 2009 годом на 49,8 млн. тонн, или на 7,6%, грузов 2-го класса — на 28,0 млн. тонн, или на 8,9%, грузов 3-го класса — на 19,8 млн. тонн, или на 14,0%.

Максимальное увеличение погрузки по грузам, тыс. тонн

Нефтяные грузы



Строительные грузы

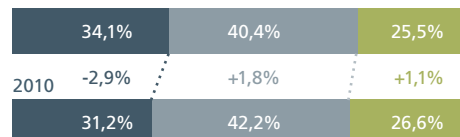


Каменный уголь



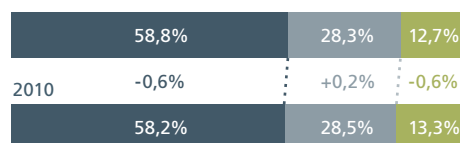
Доли доходов по классам грузов, %

2009



Доли объемов по классам грузов, %

2009



■ 1-й класс ■ 2-й класс ■ 3-й класс

Максимальное увеличение погрузки относительно уровня 2009 года достигнуто по следующим группам грузов:

- нефтеналивные грузы — на 24,7 млн. тонн, или на 10,8%;
- строительные грузы — на 14,4 млн. тонн, или на 11,2%;
- каменный уголь — на 10,9 млн. тонн, или на 3,9%.

В общем объеме погрузки доля нефтяных грузов возросла на 0,4% (с 20,6% в 2009 году до 21,0% в 2010 году), черных

металлов — на 0,2% (с 5,8% в 2009 году до 6,0% в 2010 году), удобрений — на 0,3% (с 3,5% в 2009 году до 3,8% в 2010 году). При этом доля угля, железной руды, лесных грузов и зерна снизилась на 1,1%, 0,2%, 0,3% и 0,5%. Росту погрузки способствовало повышение уровня использования потенциальной грузовой базы.

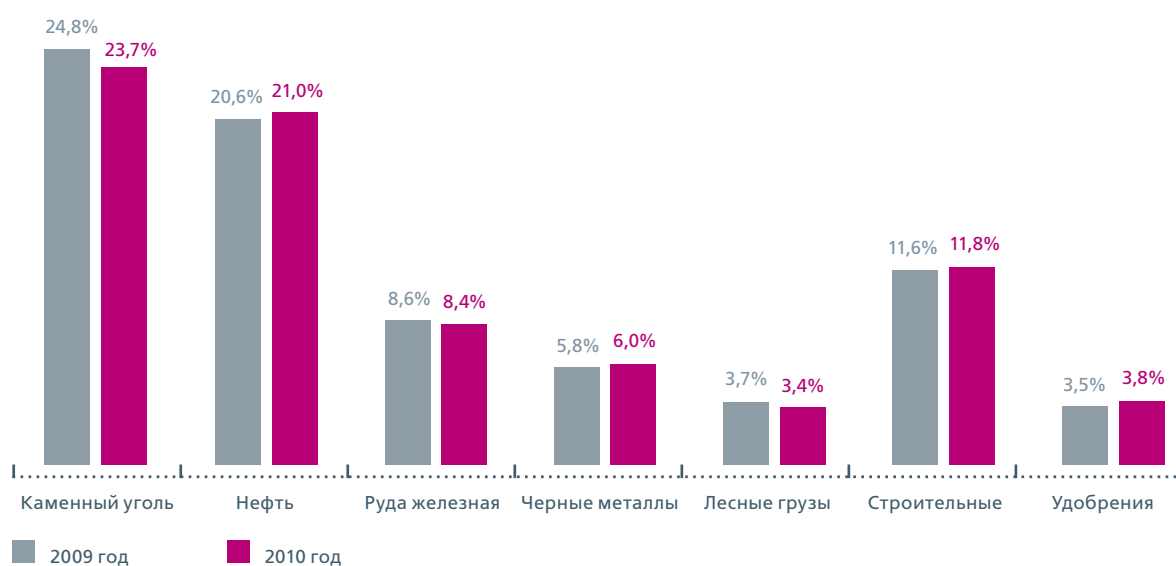
Факторный анализ показывает, что при увеличении объема погрузки грузов по сети железных дорог в 2010 году на 97,6 млн. тонн, прирост погрузки в результате увеличения объемов производства продукции составил 91,7 млн. тонн.

При этом улучшилось использование потенциальной грузовой базы железнодорожного транспорта по отдельным группам грузов, что способствовало росту их погрузки, в частности:

- сырой нефти — на 14,9 млн. тонн;
- цветной руды и серного сырья — на 3 млн. тонн;
- лома черных металлов — на 2,3 млн. тонн;
- промышленного сырья и формовочных материалов — на 1,3 млн. тонн.

В то же время по углю, железной руде, дизельному топливу, удобрениям, лесным грузам, строительным грузам и ряду других грузов использование грузовой базы ухудшилось, что явилось ограничивающим фактором для увеличения погрузки этих групп грузов.

Доля погрузки различных категорий грузов, %



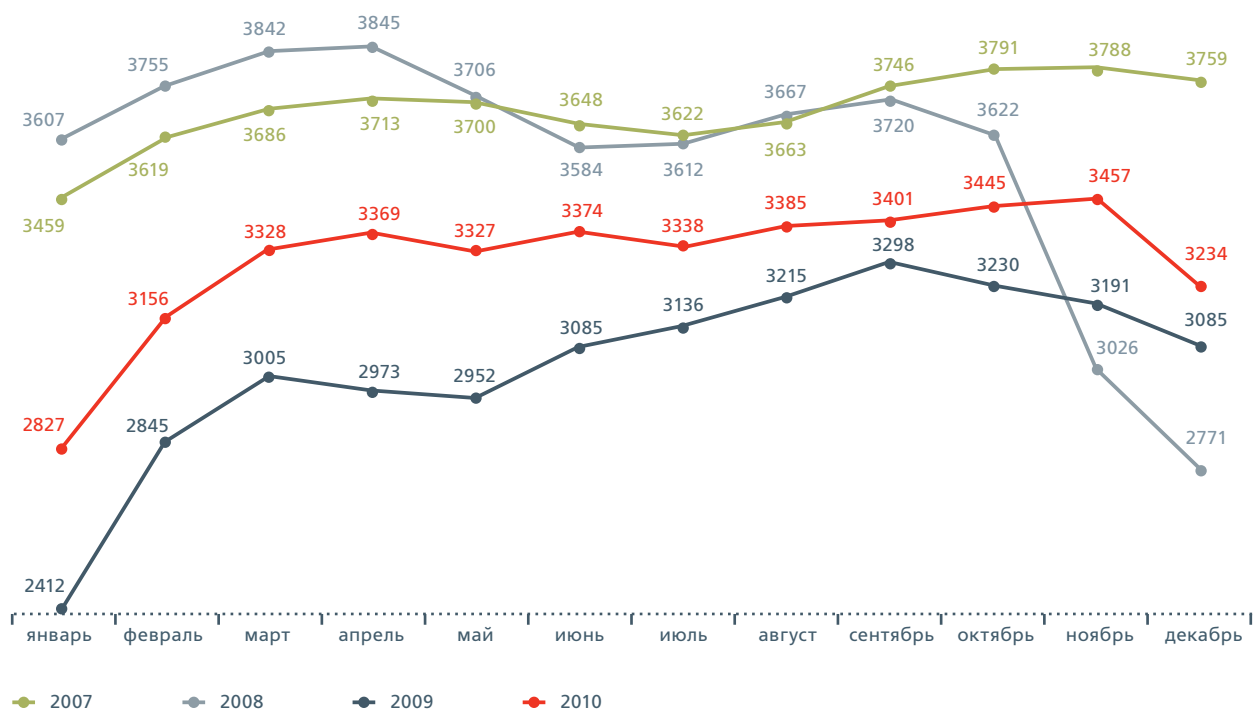
По причине отложенного спроса на перевозки в ожидании улучшения рыночной конъюнктуры, недостаточно высокого уровня межвидовой конкурентоспособности и, как следствие, «ухода грузов» на другие виды транспорта фактический рыночный спрос на перевозки ряда грузов железнодорожным транспортом был ниже, чем потенциально возможный (с учетом

динамики производства продукции). В целях более полного использования потенциала грузовой базы и повышения доходов от грузовых перевозок особое внимание при работе с грузовладельцами следует уделить привлечению к погрузке дополнительных объемов дизельного топлива, автомобилей, продовольственных товаров, угля, удобрений, лесных грузов.

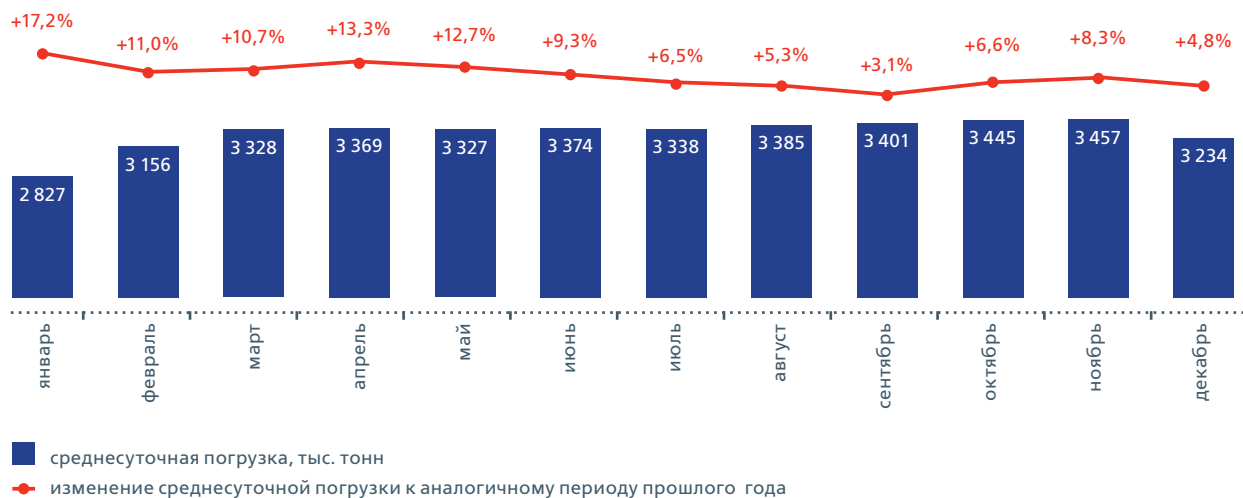
Динамика объемов погрузки в 2004–2010 гг.



Изменение объемов среднесуточной погрузки за 2007–2010 гг., тыс. тонн



Изменение среднесуточной погрузки в 2010 г., тыс. тонн



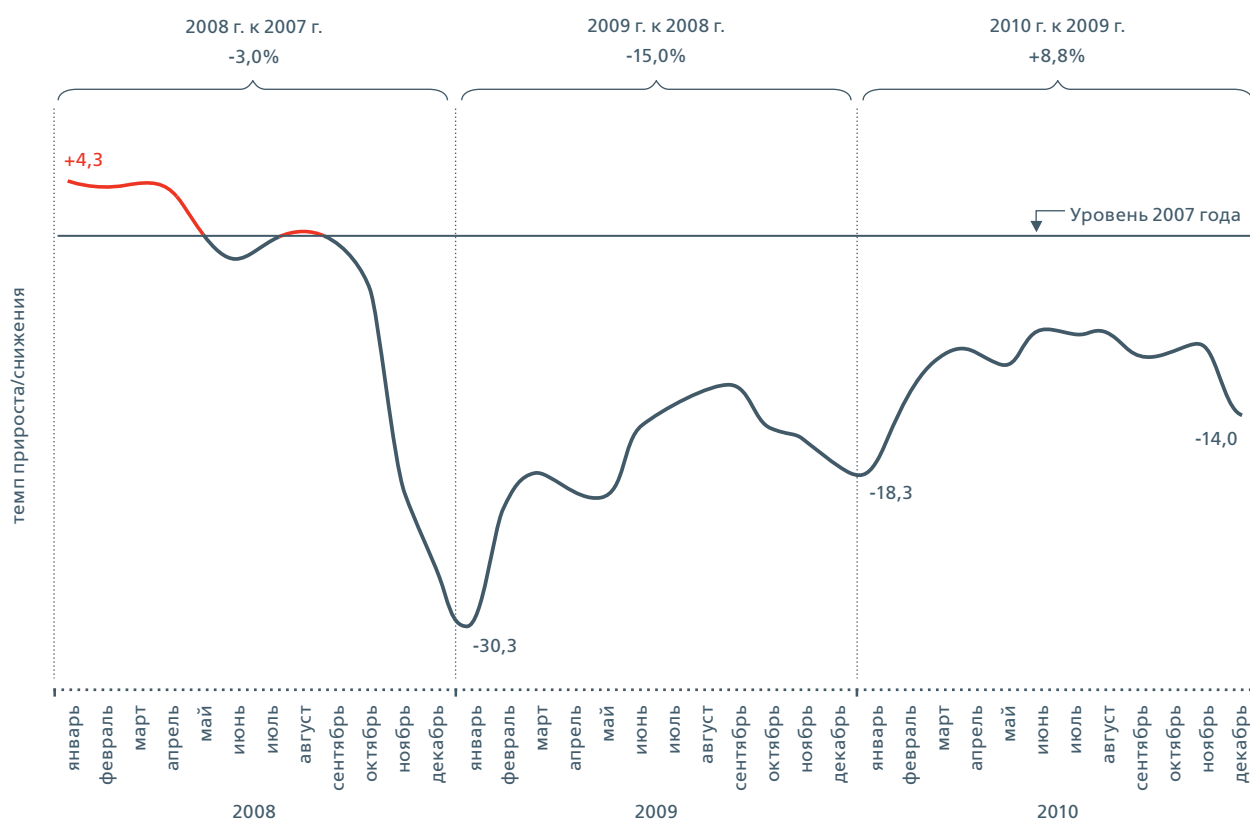
Высокая динамика погрузки в прошлом году была обусловлена, главным образом, ускоренным восстановлением производства в черной металлургии, промышленности строительных материалов, угольной отрасли и химической промышленности, а также увеличением экспортных железнодорожных пере-

возок сырой нефти в связи с вводом в эксплуатацию первой очереди трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан. Причем если в начале года динамика отраслей, формирующих грузовую базу железнодорожного транспорта, значительно опережала динамику

промышленности, то есть происходило интенсивное послекризисное восстановление производства в данных отраслях, то к концу года темпы роста грузовой базы и промышленности практически сравнялись. Анализ динамики погрузки (в сопоставимых условиях) показывает, что спад,

начавшийся в первом полугодии 2008 г. и достигший дна в январе 2009 г., затем сменился восстановительным ростом. Однако в период с октября 2009 г. по сентябрь 2010 г. рост практически прекратился и снова возобновился лишь в октябре 2010 г.

Динамика среднесуточной погрузки относительно докризисного уровня (% к соответствующему месяцу 2007 г.)



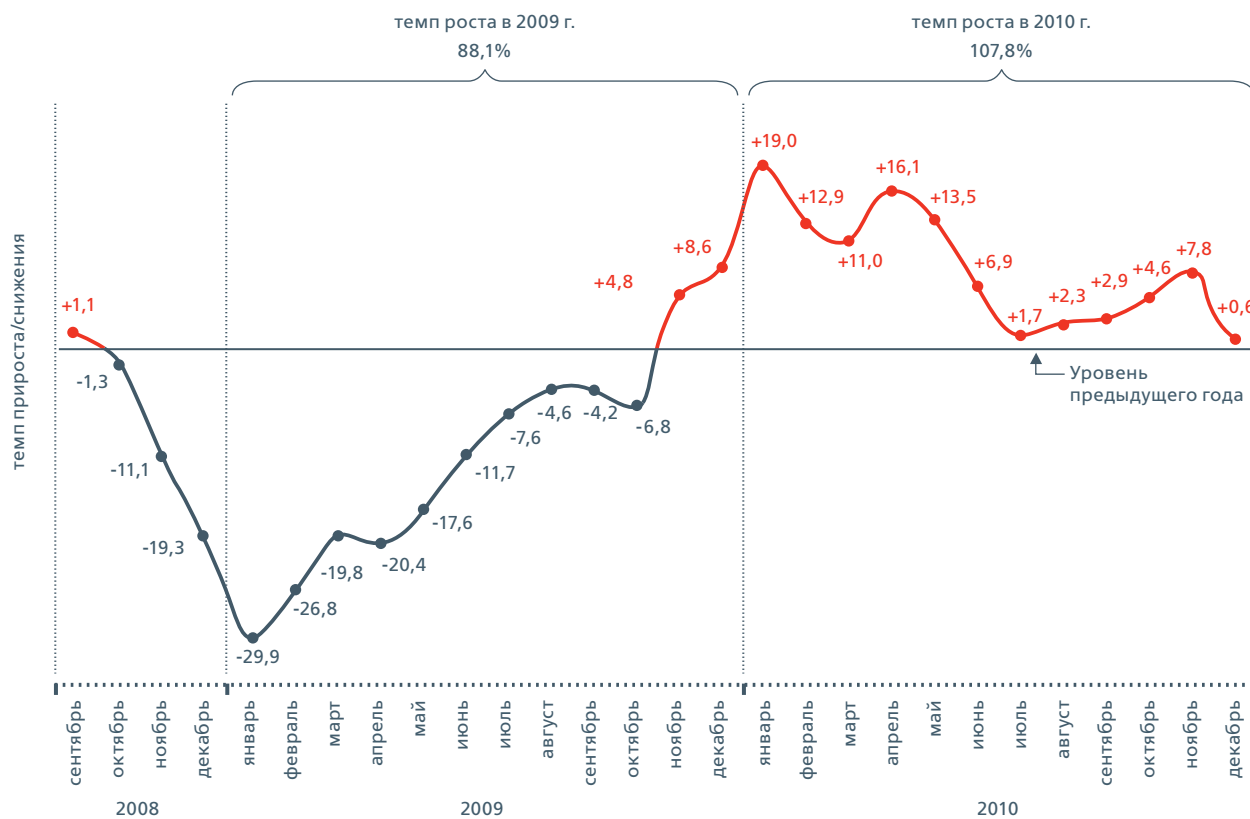
Объемы погрузки грузов в 2010 году примерно соответствуют уровню 2004 года.

Грузооборот

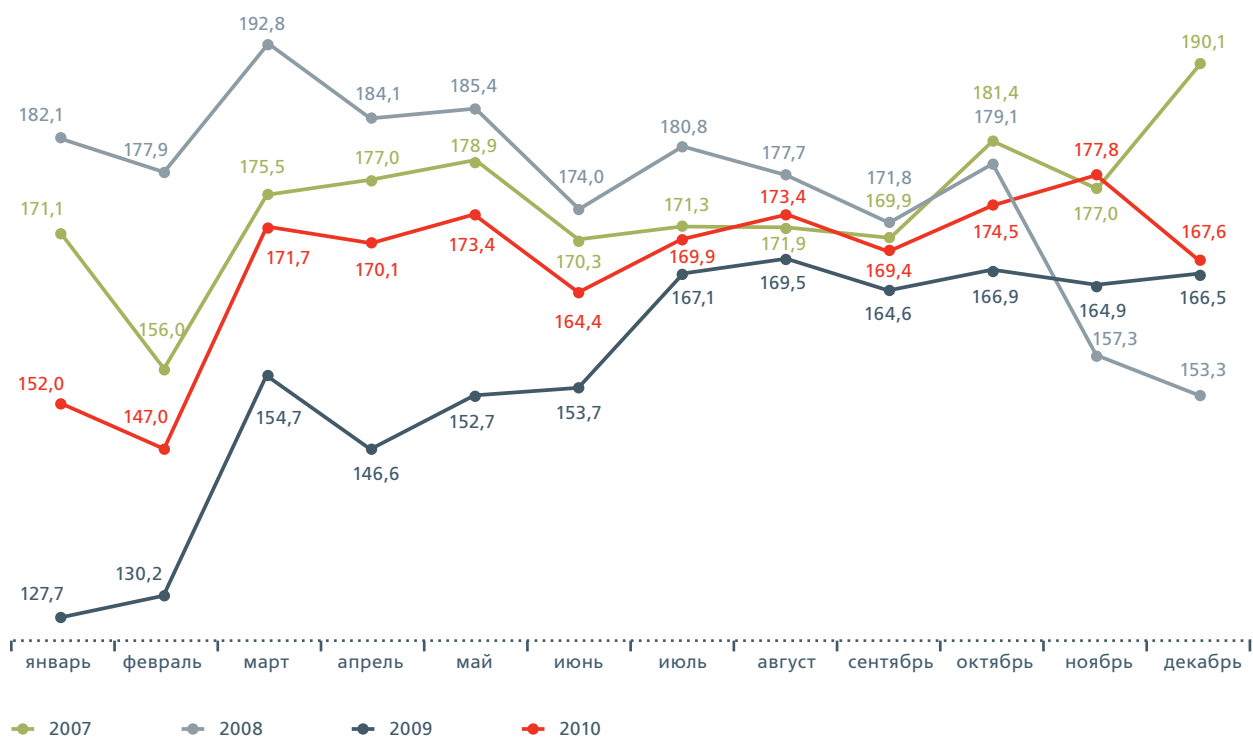
По итогам 2010 года грузооборот транспорта в России вырос на +6,9%. В 2010 году грузооборот железнодоро-

рожного транспорта составил 2501,8 млрд. т-км (+10,1% к уровню 2009 года). Грузооборот, без учета пробега вагонов иных собственников, арендованных и ДЗО ОАО «РЖД», в порожнем состоянии увеличен на +7,8% и составил 2011,3 млрд. т-км.

**Помесячная динамика грузооборота нетто в 2008–2010 гг.
(темп роста к аналогичному периоду предыдущего года), %**



Динамика грузооборота нетто в 2007–2010 гг. (помесячно), млрд. т-км



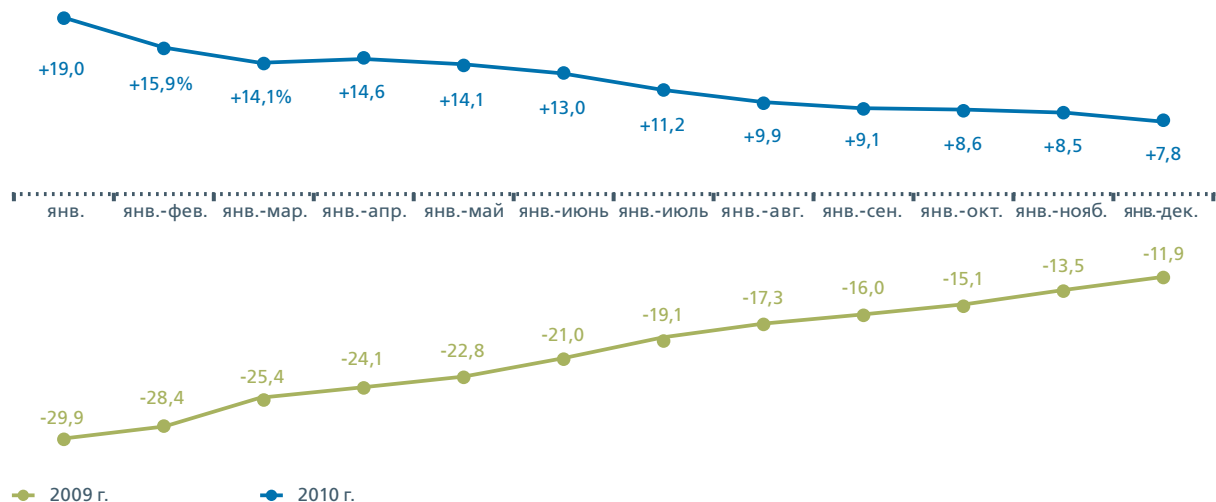
Грузооборот (без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава), 2004–2010 гг., млрд. т-км



Грузооборот (с учетом порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава), 2004–2010 гг., млрд. т-км



Темпы прироста грузооборота железнодорожного транспорта (без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, по отчетным данным ОАО «РЖД»), 2009–2010 гг., % к аналогичному периоду предыдущего года



Конкурентная среда на транспортном рынке грузовых перевозок

Холдинг «РЖД» в течение последних лет сохранил за собой лидирующие позиции на рынке грузовых перевозок в России.

Практически не изменился уровень монопольной позиции холдинга «РЖД» в сегменте грузовых железнодорожных перевозок. При этом наблюдается значительное усиление конкурентных позиций ОАО «РЖД» в ряде новых сегментов транспортного рынка, таких как контейнерные перевозки, примыкающая интермодальная логистика, портовые операции и пр. Данное усиление связано с развитием мощностей и активов компании «ТрансКонтейнер» и ряда других специализированных ДЗО и подразделений (ремонтные дирекции), а также с приобретением ряда миноритарных пакетов в независимых транспортных компаниях и совместных предприятиях (например, Усть-Луга). Вместе с тем Холдинг потерял существенную долю рынка в сегменте оперирования грузовыми вагонами. Постепенно (хотя и незначительно) снижалась доля Холдинга в общем транспортном балансе за счет роста доли перевозок автомобильным и трубопроводным транспортом. Кроме того, Холдинг начал терять монопольные позиции в сегменте грузовых локомотивов, где появление частных локомотивов (около 3% от парка) оказало существенное влияние на денежную долю рынка (оценочно до 7%). Частные локомотивы в настоящее время применяются на оптимизированных, с точки зрения затрат, маршрутах. Холдинг «РЖД»

по-прежнему практически не представлен в сегменте ППЖТ, где сохраняется доминирование частных транспортных компаний и внутренних железнодорожных цехов компаний-грузоотправителей. В настоящее время при осуществлении транзитных контейнерных перевозок грузов ОАО «РЖД» конкурирует с трансконтинентальными грузоперевозками и перевозками морским транспортом. Экспертным советом ФАС России принято решение о необходимости дерегулирования ценообразования в этом секторе рынка железнодорожных перевозок и о переходе на свободные контрактные цены. Конкурентная позиция Холдинга в железнодорожных грузовых перевозках, определяемых, как и все виды транспортных услуг, по предоставлению инфраструктуры и локомотивов для грузовых перевозок¹², с точки зрения доли рынка характеризуется следующими основными параметрами:

- сохранение практически монопольных позиций и близкой к 100% доли рынка в грузовых перевозках по инфраструктуре общего пользования при начавшемся давлении частного бизнеса в подсегменте предоставления локомотивов (потеря около 3% рынка в перевозке на путях общего пользования¹³) в силу частичного допуска частных локомотивов;

¹² Исключая ремонт и обслуживание железнодорожных мощностей и подвижного состава

¹³ Без учета предприятий промышленного железнодорожного транспорта

- незначительное присутствие в грузовых железнодорожных перевозках на путях необщего пользования (сегмент ППЖТ) — подавляющее большинство таких железнодорожных компаний/цехов являются локальными монополиями;
- для более чем 70% объема перевозок Холдинга железнодорожная перевозка является единственной физической и/или экономической альтернативой («защищенный рынок "РЖД"»), при этом размер данного сегмента рынка постепенно сужается в силу развития автодорожной и трубопроводной инфраструктуры;
- незначительное, но устойчивое сокращение доли рынка железнодорожных грузовых перевозок холдинга «РЖД» по отношению к автомобильным перевозкам (прежде всего на расстояниях до 1 000–1 200 км по всей номенклатуре несырьевых грузов) и трубопроводному транспорту (нефтепродукты и нефтехимические продукты всех видов, при любой дальности перевозки);
- минимальный уровень прямого присутствия за пределами России (Армянская железнодорожная концессия

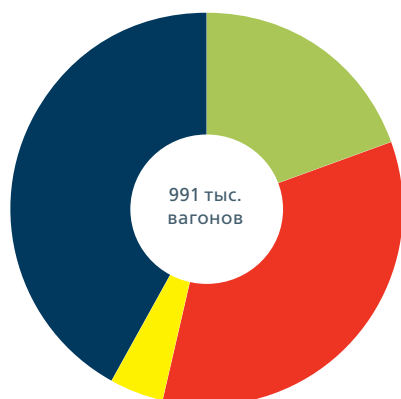
(2008 год), по объемам перевозки составляющая менее 4% от рынка СНГ и менее 2% от российского рынка) при возможном выходе в краткосрочной и среднесрочной перспективе на ряд других рынков (коридоры/концессии в Центральной Азии и Ирано-Азербайджанском коридоре).

С точки зрения других ключевых факторов, определяющих конкурентную позицию Холдинга в сегменте, можно отметить следующее.

В 2010 году, в процессе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, продолжилось развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок. За 2010 год российский парк грузовых вагонов увеличился на 3,4% и составил более 1 млн. 25 тыс. вагонов (на 31 декабря 2009 г. — 991 тыс. вагонов). По состоянию на 31 декабря 2010 г. инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывает более 212 тыс. вагонов, или 20,7% от общего российского парка. На 31 декабря 2009 г. доля ОАО «РЖД» составляла 34,1% (парк ОАО «РЖД» — 337,9 тыс. вагонов).

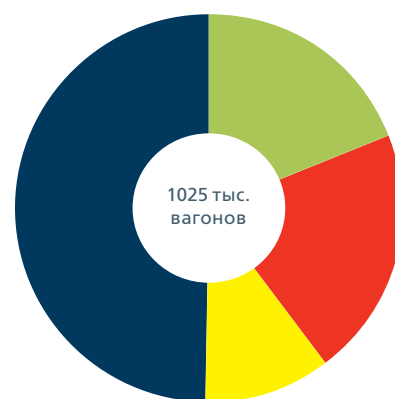
Структура российского парка грузовых вагонов, %¹⁴

по состоянию на 31.12.2009



34,1% – ОАО «РЖД»
19,5% – ОАО «ПГК»
4,4% – другие ДЗО ОАО «РЖД»
41,9% – независимые частные собственники

по состоянию на 31.12.2010



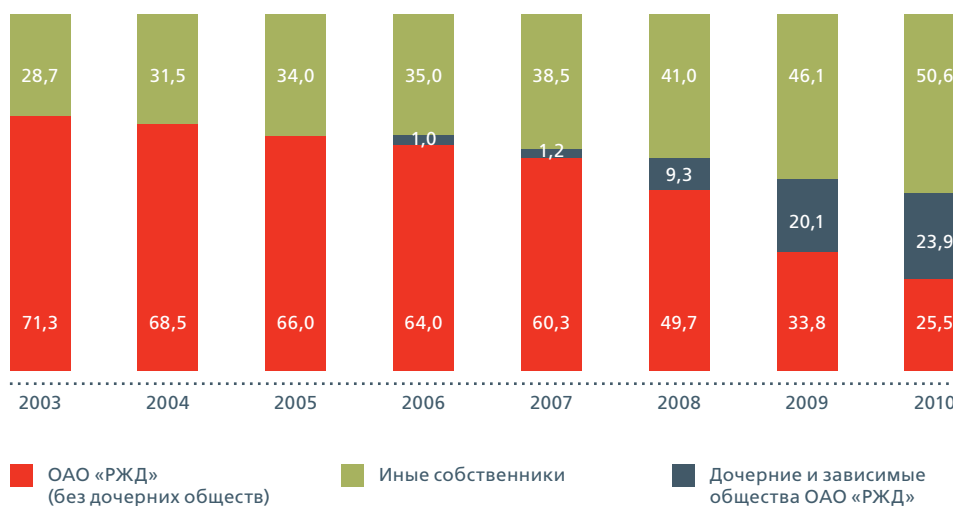
20,7% – ОАО «РЖД»
19,0% – ОАО «ПГК»
10,7% – другие ДЗО ОАО «РЖД»
49,5% – независимые частные собственники

¹⁴ Без учета вагонов – «транспортёров»

В связи с преобладанием выбытия вагонов ОАО «РЖД» над их поступлением (при увеличении количества частных вагонов) изменилась структура парка по видам собственности. Доля парка ДЗО ОАО «РЖД» составила 29,7%, а независимых частных собственников — 49,5% в общей структуре парка (против 23,9% и 41,9% на 31 декабря 2009 г.). Увеличен принадлежащий независимым частным компаниям парк полува-

гонов (+22,3%), в том числе прочих (специализированных) вагонов (+36,0%), крытых вагонов (+7,9%), цистерн (+8,9%) и платформ (-2,5%). Доля холдинга «РЖД» уменьшилась по всем родам вагонов (кроме прочих). Наибольшими темпами сокращалась доля парка полувагонов ОАО «РЖД» (снижение более 50%) в связи с передачей части парка полувагонов ОАО «Вторая грузовая компания» и их продажей независимым частным собственникам.

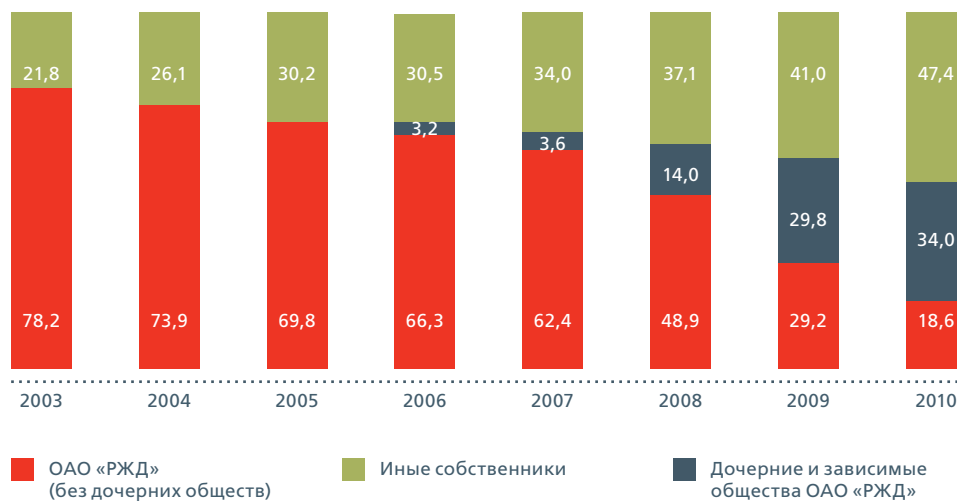
Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам в 2003–2010 гг., %



В 2010 году по сравнению с 2009 годом доля ОАО «РЖД» (без учета дочерних и зависимых обществ) на рынке оперирования грузовыми вагонами по объемам грузовых железнодорожных перевозок снижена с 33,8% до 25,5%. Доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в объемах перевозок достигла 23,9%. Объемы перевозок в вагонах холдинга «РЖД» (ОАО «РЖД», дочерние и зависимые общества) в 2010 году снижены на 1,9% (-11,9 млн. тонн). При этом в целом по рынку прирост объемов перевозок составил 8,9%. В то же время

объемы перевозок в вагонах иных собственников увеличились на 18,5% (+104,6 млн. тонн). Доля ОАО «РЖД» на рынке оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота сокращена с 78,2% в 2003 году до 18,6% в 2010 году. В 2003 году доля грузооборота, приходящегося на вагоны частных собственников, составляла 21,8%, а в 2010 году аналогичный показатель достиг 81,4% (+10,6 п.п. к 2009 году).

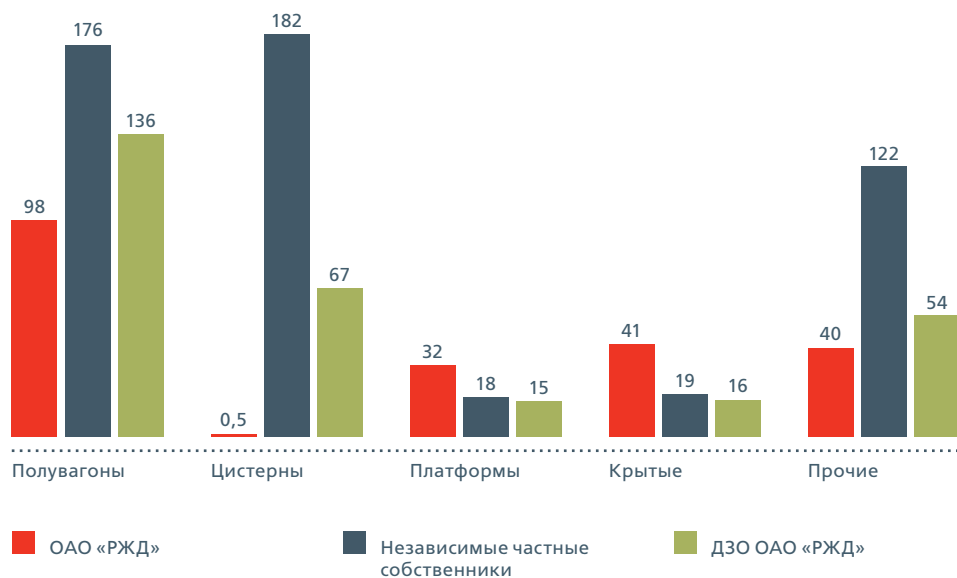
Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота в 2003–2010 гг., %



В течение 2003–2008 годов Холдинг существенно ослабил свои конкурентные позиции в области оперирования грузовыми вагонами. Доля Холдинга в 2010 году составила около 53% по числу вагонов и выручке (по сравнению с 75–78% в 2002–2003 годах), что связано с дерегулированием рынка и тарифной свободой деятельности частных операторов, а также с активным входом на рынок частных лизинговых компаний.

Максимальны доли рынка универсального подвижного состава (полувагоны и пр.), где Холдинг контролирует более 75% рынка, в сегменте зерновозов (90% рынка) и цементовозов (70% рынка), тогда как в сегменте цистерн доля рынка Холдинга существенно ниже (около 25%). Таким образом, структура подвижного состава Холдинга делает его менее конкурентоспособным с точки зрения перевозки грузов 3-го класса.

Численность российского парка грузовых вагонов, тыс. ед. (по состоянию на 31.12.2010)



¹⁵ «Рефсервис»,
«РейлТрансАвто»,
«Русская тройка»

Вагонный бизнес Холдинга фрагментирован по 3 основным группам:

- инвентарный парк ОАО «РЖД» (около 35% рынка);
- парк созданной в 2007 году Первой грузовой компании (около 28% рынка);
- парк 3 малых по объемам ДЗО (суммарная доля менее 3% рынка)¹⁵.

При этом перевозки в инвентарном парке по-прежнему являются объектом жесткого тарифного регулирования. Планируемое создание ВГК (с 2010 года) ликвидирует тарифную дискриминацию парка Холдинга в сегменте.

Холдинг обладает меньшей (по сравнению со среднерыночной) долей маршрутных перевозок (около 30% при средней цифре 36–37%), при этом основная часть маршрутных перевозок Холдинга сегодня сосредоточена в ПГК (более 45%), что фактически превратит ВГК в оператора повагонных поставок. С точки зрения дополнительных услуг, связанных с предоставлением вагонов (экспедирование, информационно-технические услуги и пр.), Холдинг занимает менее 5% национального рынка. Сегодня Холдинг не присутствует в сегменте оперирования вагонами за пределами Российской Федерации (кроме предоставления вагонов для перевозки экспортно-импортных грузов из/в Россию).

Транспортно-логистические услуги

Данные услуги представляют собой комплексное транспортное обслуживание: экспедирование, терминально-складские услуги, контрактную логистику, а также смежные дополнительные услуги (например, таможенно-брокерские). Холдинг «РЖД» представлен:

- в области терминально-складских услуг — ОАО «РЖД» (более 500 терминалов, для управления которыми создана Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом);
- в области экспедиторской деятельности и контрактной логистики — ОАО «РЖД», ОАО «ПГК», ОАО «Транс-Контейнер», ЗАО «Русская тройка», ОАО «РейлТрансАвто», ОАО «Рефсервис», ОАО «РЖД-логистика», ООО «ТрансЕвразияЛоджистикс». При этом могут быть созданы (приобретены) другие ДЗО.

Логистическая деятельность является одним из важнейших видов бизнеса, в котором холдинг «РЖД» может обеспечить устойчиво-высокий уровень финансовой, операционной эффективности и конкурентоспособности за счет сочетания факторов долгосрочной привлекательности сегмента и способности Холдинга реализовывать эти возможности при приемлемой стоимости входа в сегмент. Кроме того, данный вид бизнеса имеет высокий уровень синергии с основной деятельностью Холдинга на рынке грузовых перевозок.

Логистический бизнес будет развиваться по трем стратегическим направлениям:

- формирование инфраструктурных возможностей для оказания комплекса логистических услуг высокого уровня качества, что требует создания системы современных терминально-логистических комплексов на сети российских железных дорог;
- оптимизация существующих терминально-складских активов ОАО «РЖД» и организация предоставления на их базе востребованных широким кругом клиентов терминально-складских услуг;
- создание дополнительного интерфей-

са с пользователями транспортных услуг посредством развития контрактной логистики и выхода ОАО «РЖД» на рынок комплексных клиентоориентированных логистических услуг. ОАО «РЖД» обладает рядом дополнительных активов и мощностей, которые могут применяться для работы в сегменте:

- собственный автотранспорт, используемый железными дорогами для своей производственной деятельности, который может быть частично перепрофилирован для работы в сегменте (более 15 тыс. единиц автотехники);
- производственные здания и сооружения (прежде всего недозагруженные), расположенные в районах грузовых станций и терминалов ОАО «РЖД» (административные, складские, промышленные, и пр.).

В сегментах «Перевозки грузов в контейнерах» и «Транспортно-логистические услуги» холдинг «РЖД» сохранил и упрочил позиции в контейнерных железнодорожных перевозках (как по размеру парка, так и по терминальным мощностям), создал себе «платформы роста» в сегменте терминального бизнеса, интегрированной логистики и автоперевозок, а также активно начал развивать свое международное присутствие (физические мощности, сбытовые представительства). При этом общая доля рынка ТЛУ Холдинга (за пределами контейнерных железнодорожных перевозок) остается минимальной (менее 3% в целом, при выручке сегмента менее 2% от традиционного перевозочного бизнеса Холдинга).

Повышение качества транспортного обслуживания

Основным стратегическим направлением деятельности Холдинга в сфере грузовых перевозок является реализация комплексной программы оптимизации технологии перевозок и, следовательно, снижение издержек, а также оптимизация тарифной политики.

С точки зрения грузовладельцев, первоочередной задачей железнодорожной отрасли является сохранение стабильности на рынке грузовых железнодорожных перевозок.

Реализация указанной задачи осуществляется на основе своевременной и качественной перевозки предъявляемых грузовладельцами объемов грузов, повышения эффективности использования парков грузовых вагонов и железнодорожной инфраструктуры, а также оптимизации логистики грузовых перевозок. В целях обеспечения стабильности и ритмичности перевозок грузов ОАО «РЖД» расширило практику заключения долгосрочных договоров с крупными клиентами на оказание услуг по перевозке грузов. Доля долгосрочных договоров в общем объеме перевозок составила на конец 2010 года 16%. В число крупнейших компаний, которые сделали свой выбор в пользу заключения долгосрочных договоров, вошли ОАО «СУЭК», ОАО «Кузбассразрезуголь», ОАО «ЕвразХолдинг», ОАО «Металлоинвест» и другие.

В рамках решений, принятых совместно с крупнейшими потребителями услуг железнодорожного транспорта, начата реализация комплексного транспортного обслуживания по принципу «перевозка + предоставление вагона». Удобная для грузовладельцев схема взаимодействия основных участников перевозочного процесса предусматривает выполнение ОАО «РЖД» агентских функций по предоставлению грузоотправителям подвижного состава, принадлежащего третьим лицам, под перевозки грузов (ОАО «ПГК», ОАО «ВГК», иных операторов подвижного состава). Данная схема позволяет ОАО «РЖД» предложить комплексное транспортное обслуживание грузоотправителям, включающее в себя организацию и осуществление перевозок в вагонах

приватного парка (перевозка и предоставление вагонов).

ОАО «РЖД» реализует данную схему по принципу «одного окна», обеспечивая полный цикл взаимодействия с грузоотправителями при формировании и исполнении заказов на перевозку грузов. При этом ОАО «РЖД» выступает гарантом качественного исполнения обязательств по сделкам (договорам перевозки и договорам на предоставление вагонов) как в части своевременной организации перевозок грузов, так и в отношении подачи железнодорожного подвижного состава под погрузку, и таким образом — гарантом вывоза изготавливаемых отечественными и иностранными производителями товаров. Так, ОАО «РЖД» приступило к оказанию комплексных услуг по перевозке в железнодорожно-паромном сообщении на маршруте Балтийск — Усть-Луга по сквозной тарифной ставке.

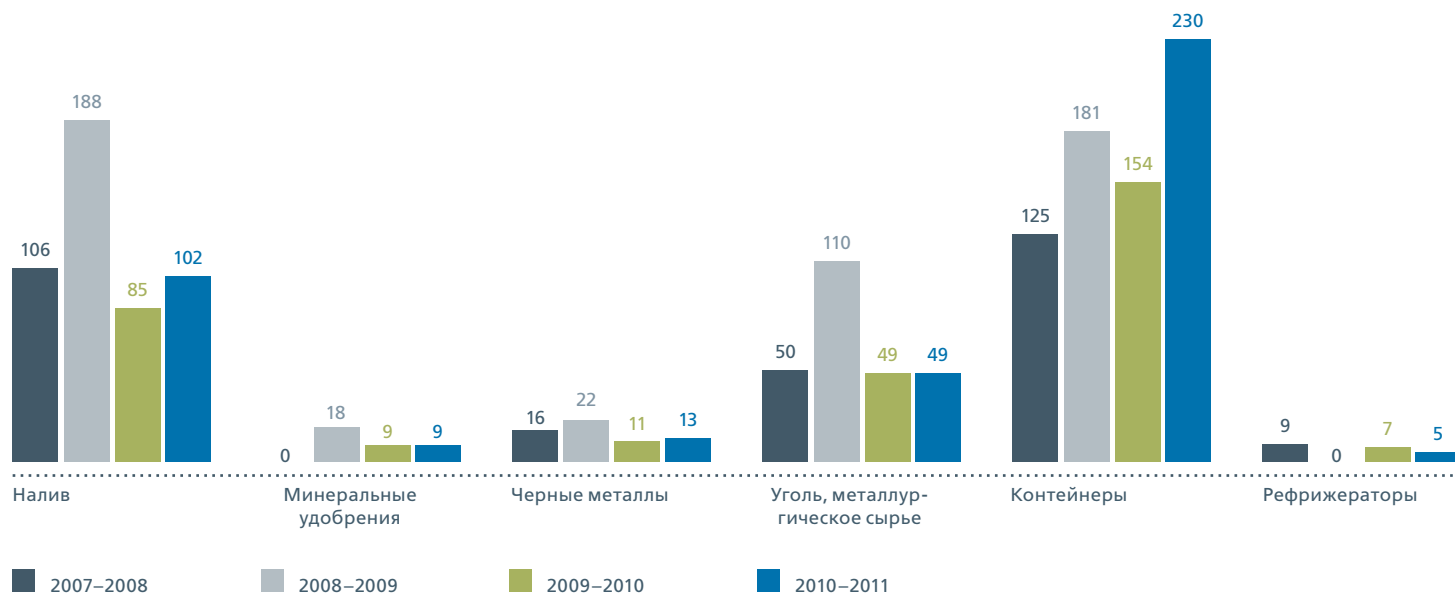
С целью обеспечения реализации данной схемы комплексного транспортного обслуживания в ОАО «РЖД» создается система управления парками вагонов различных форм собственности. Проводится работа по оптимизации перемещения порожних полувагонов, находящихся в управлении ОАО «РЖД» по сети железных дорог, направленная на сокращение встречных порожних рейсов, снижение нагрузки на сортировочные станции и повышение маршрутизации порожнего вагонопотока. Учитывая тот факт, что принципы управления вагонами одного собственника отработаны и сейчас применяются при управлении парком полувагонов ОАО «ПГК», на первый план выходит задача консолидации управления парками различных собственников, имеющих разные условия предоставления вагонов грузоотправителям.

Также в целях повышения качества обслуживания в настоящее время внедряется технология согласования заявок с учетом пропускной способности инфраструктуры и перерабатывающих способностей станций по погрузке и выгрузке на путях общего и необщего пользования, а также на припортовых, пограничных

станциях железных дорог России. В целях перехода на качественно новый уровень обслуживания клиентов ОАО «РЖД» разработана Концепция интегрированной технологии управления движением грузовых поездов по расписанию, которая одобрена Научно-техническим советом Компании. На основе развития технологии движения поездов по специализированным расписаниям в действующем графике предусмотрены и реализованы «твердые нитки» для 414 грузовых поездов, в том числе 244 — контейнерных,

102 — наливных, 71 — для перевозок угля, руды, черных и цветных металлов. Сейчас спрос на перевозки грузов по «твердым ниткам» графика удовлетворен в полном объеме. С начала своей деятельности ОАО «РЖД» обеспечивает устойчивую динамику роста уровня маршрутизации грузов. Так, с 2003 года процент маршрутизации повышен с 32,3% до 41% в 2010 году. Ежедневно более 22 тыс. вагонов отправлялось с мест погрузки организованными составами.

Динамика специализированных расписаний в графике движения поездов в 2007–2010 гг.



Отправительскими маршрутами формировалось ежедневно:

- каменного угля — 8,7 тыс. вагонов (75,9% от погрузки угля);
- нефти и нефтепродуктов — 5,2 тыс. вагонов (43,4%);
- руды железной — 3,3 тыс. вагонов (81,4%);
- руды цветной — 0,7 тыс. вагонов (70,7%);

• удобрений — 0,9 тыс. вагонов (48,2%). Это позволило повысить надежность и своевременность доставки грузов в соответствии с потребностями клиентов.

Повышение эффективности перевозочного процесса

В 2010 году, как и в предыдущие периоды, ОАО «РЖД» проводились мероприятия, нацеленные на достижение максимальной эффективности перевозочного процесса и на оптимизацию эксплуатационных затрат.

Так, в 2010 году вновь установлено 89 междорожных гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов, исключено 36 недействующих. Средняя протяженность гарантийных участков к уровню 2009 года на основных направлениях сети железных дорог увеличилась на 49 км и составила 1121 км против 1072 км.

Проведенные в 2010 году работы по совмещению профессий, расширению зон обслуживания, оптимизации численности за счет внедрения новой техники и новых технологий, выполнению программ ресурсосбережения, оптимизации штатного расписания, оптимизации работы и сменности малодеятельных участков, совершенствованию технологических процессов позволили условно высвободить по эксплуатационным вагонным депо 1110 человек с экономией фонда заработной платы 260,4 млн. руб. С целью выполнения поставленных задач по обеспечению гарантированной подготовки составов грузовых поездов на «жесткие нитки» графика в 2010 году проведен ряд мероприятий:

1. Оснащение ПТО перспективными средствами диагностики и контроля (проведена модернизация 528 приборов КТСМ, установлено 2 комплекса технических измерений геометрических параметров колесных пар (КТИ) и 3 автоматизированные системы

определения отрицательной динамики грузовых вагонов (АСОД). В результате оснащения ПТО современными средствами диагностики подвижного состава количество остановок грузовых поездов по показаниям КТСМ сократилось на 24% к уровню 2009 года (20087 остановок в 2010 году, 26565 — в 2009 году), количество отцепок вагонов от грузовых поездов на промежуточных станциях сократилось на 32% к уровню прошлого года и составило 3854 случая.

2. Выполнение норм времени простоя составов грузовых поездов под техническим обслуживанием (30 минут для поездов, прибывших в переработку, 45 минут для транзитных и сформированных поездов).
3. Внедрение на 32 важнейших сортировочных станциях Единой технологии технического обслуживания составов грузовых поездов, что привело к сокращению отцепок вагонов от поездов своего формирования и транзитных.

При увеличении количества осмотренных и обработанных поездов на 5% к уровню 2009 года (55171 поезд) количество отцепок вагонов по техническим неисправностям от поездов своего формирования сократилось на 921 случай, или на 15% (4986/4065), количество отцепок вагонов от транзитных поездов

сократилось на 4581 случай, или на 13%, и составило 33394 случая (38515 в 2009 году).

В целях выполнения заданных объемов погрузки грузов и обеспечения заявок грузоотправителя в 2010 году подготовлено под погрузку 1 129 829 вагонов, в том числе 214 597 вагонов собственности компаний-операторов. Переход с 1 августа 2010 г. на технологию перевода в нерабочий парк вагонов, требующих устранения неисправностей на специализированных путях при подготовке под погрузку, обеспечил приведение в соответствие данных о ремонте грузовых вагонов и гарантийную ответственность за проследование вагона до станции выгрузки.

По итогам работы 2010 года количество нарушений безопасности движения снижено на 34% (284/431) по сравнению с прошлым годом, а с учетом объемов работы, улучшение безопасности движения составило 70%. Основную долю событий — 43% — занимают неисправности тормозного оборудования, 28% — неисправности буксового узла. Количество отказов технических средств в 2010 году сократилось на 36% к уровню 2009 года и составило 4865 случаев.

В 2010 году исключено из инвентаря 11503 грузовых вагонов, разделано в металлолом 8855 единиц, при этом оприходовано 28674 ремонтпригодных колесных пары, 23016 боковых рам, 11886 надрессорных балок. Вторичное использование запасных частей при ремонте и подготовке вагонов под погрузку позволило сэкономить 0,1 млрд. руб.

В результате проведения текущего отцепочного ремонта вагонов собственности компаний-операторов в 2010 году в количестве 345 931 единицы получен доход в размере 3 089 307 тыс. руб., что на 46% превышает доход 2009 года (отремонтировано 294 419 вагонов, доход — 2,1 млрд. руб.).

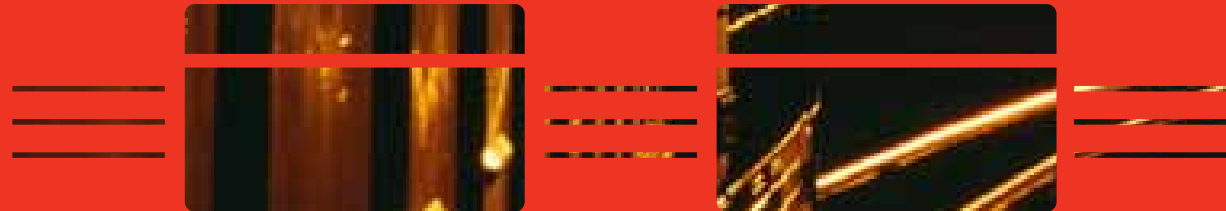
=  =  =

7 дней и 6 ночей

продолжается* путешествие поездом
через всю Россию, из Москвы
к Тихому океану

более **947** млн. пассажиров

воспользовалось услугами
железнодорожного транспорта
по инфраструктуре ОАО «РЖД»

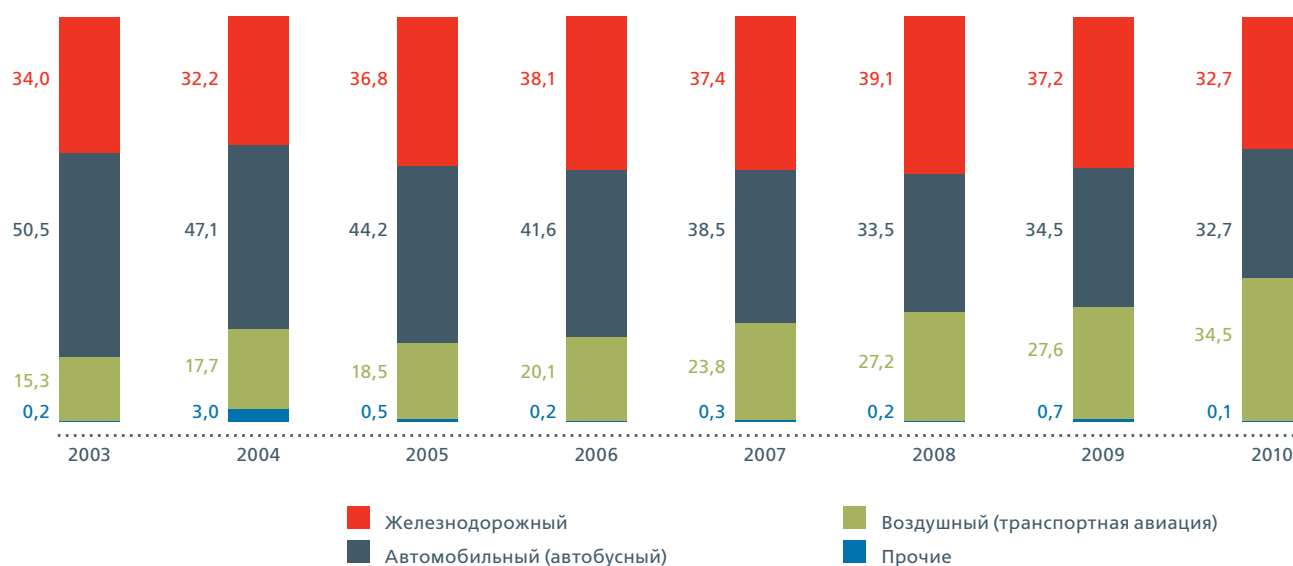


Пассажирские перевозки

Работа пассажирского комплекса в 2010 году была направлена на полное удовлетворение спроса, повышение качества обслуживания населения,

устойчивое и динамичное развитие перевозок, повышение эффективности пассажирских перевозок.

Структура пассажирооборота по видам транспорта за 2003–2010 гг., %



В условиях выхода на рынок Федеральной пассажирской компании в 2010 году произошло изменение структуры рынка дальних пассажирских перевозок. В связи с распространением сферы ответственности ОАО «ФПК» на перевозки пассажиров по России подвижным составом других государств (стран СНГ и Балтии и др.) доля перевозок ОАО «ФПК» с апреля 2010 г. составляет 96% в объеме дальних перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД». Перевозчиком ОАО «РЖД» осуществляются перевозки высокоскоростными поездами «Сапсан» и «Аллегро», а также поездами дальнего следования Сахалинского региона. Пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» составил 139 млрд. п-км (91,8% к 2009 году):

- в дальнем следовании пассажирооборот составил 111,0 млрд. п-км (98,0%

к 2009 году), в том числе перевозчиком ОАО «РЖД» — 20,9 млрд. п-км;

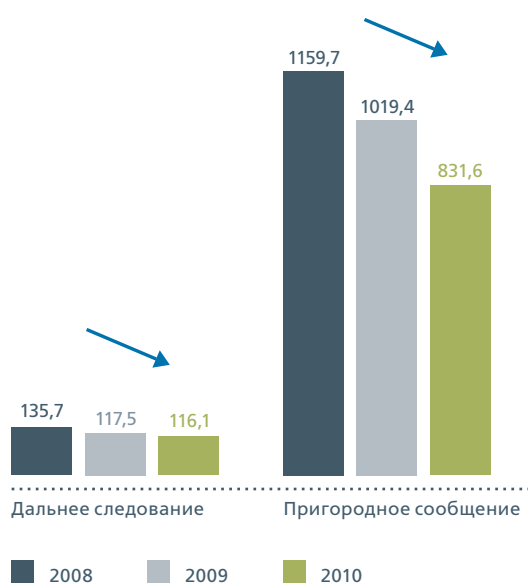
- в пригородном сообщении — 28 млрд. п-км (73,4% к 2009 году), в том числе перевозчиком ОАО «РЖД» — 11,9 млрд. п-км.

Услугами железнодорожного транспорта по инфраструктуре ОАО «РЖД» воспользовалось более 947 млн. пассажиров:

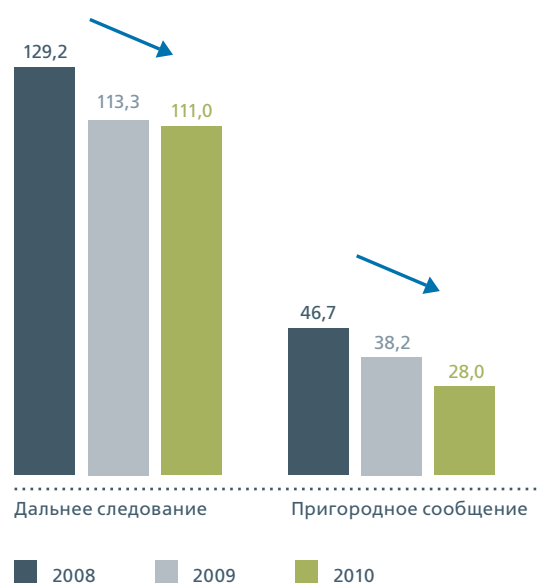
- в дальнем следовании — 116,1 млн. (98,8% к 2009 году);
- в пригородном сообщении — 831,6 млн. (81,6% к 2009 году).

В пригородном сообщении объективной причиной снижения пассажирооборота является изменение порядка оформления проездных документов федеральных льготников.

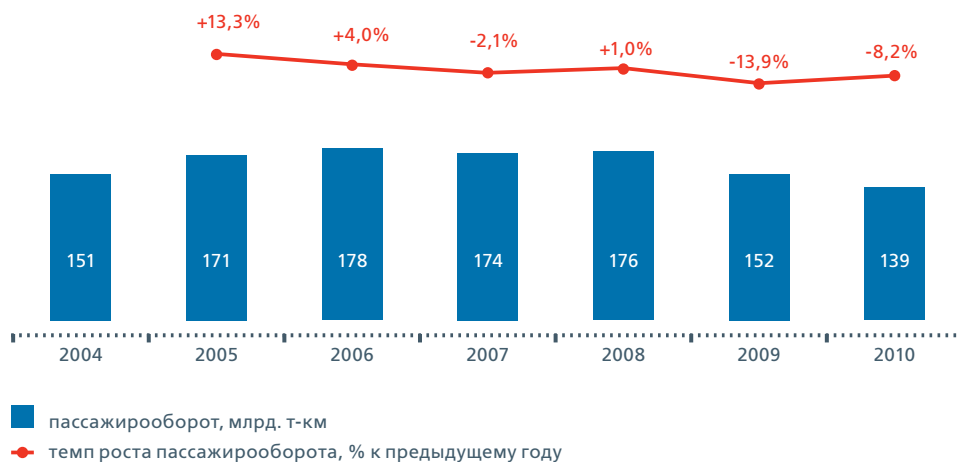
Отправление пассажиров, млн. чел.



Пассажирооборот, млрд. пасс-км



Пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД», 2004–2010 гг., млрд. пасс-км



Основные усилия были направлены на решение задачи по улучшению качества обслуживания пассажиров при совместном с государством поступательном движении к повышению транспортной доступности, мобильности населения и увеличению продаж.

Наиболее значимые реализованные проекты 2010 года:

- организация скоростного пассажирского сообщения на участке Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород посредством высокоскоростных поездов «Сапсан» и завершение организации скоростного движения в IV квартале 2010 г. на участке Санкт-Петербург — Хельсинки посредством высокоскоростных поездов «Аллегро»;
- создание единого информационного центра сервисного обслуживания пассажирского комплекса Компании;
- улучшение коммуникаций с потребителями;
- расширение каналов распространения услуг;
- успешные структурные преобразования;
- новая система взаимодействия при организации дальних пассажирских перевозок между перевозчиком и инфраструктурой;
- безубыточность дальних перевозок.

Пассажирские перевозки в международном сообщении

В сообщении со странами СНГ и Балтии за 2010 год количество перевезенных пассажиров соответствует аналогичному периоду прошлого года и составляет 19,6 млн. человек.

Российские железные дороги осуществляют перевозку пассажиров в 19 стран Европы и Азии — Германию, Францию, Швейцарию, Голландию, Польшу, Австрию, Словакию, Чехию, Венгрию, Румынию, Болгарию, Италию, Хорватию, Сербию, Черногорию, Финляндию, Китай, Монголию, Северную Корею — по 54 международным маршрутам. Поезда и беспересадочные вагоны, курсирующие в международном сообщении, обслуживаются как российскими железными дорогами, так и железными

дорогами Польши, Чехии, Финляндии, Монголии, Китая, Северной Кореи.

В 2010 году общие **объемы перевозок** пассажиров в международном сообщении составили 20,3 млн. человек, что на 1% выше уровня 2009 года. В международном сообщении со странами дальнего зарубежья объемы составили 635,6 тыс. (98% к уровню прошлого года). В сообщении со странами СНГ и Балтии в 2010 году было перевезено 19,6 млн. человек, что на 1% выше уровня прошлого года.

В рамках реализации проекта по открытию железнодорожного сообщения Москва — Ницца 23 сентября 2010 г. (после почти 100-летнего перерыва) состоялся запуск регулярного поезда Москва — Варшава — Вена — Инсбрук — Больцано — Верона — Милан — Генуя — Сан-Ремо — Ницца. Маршрут поезда проходит через территорию Белоруссии, Польши, Чехии, Австрии, Италии, Франции. Это первый коммерческий проект, предусматривающий курсирование поезда на основе коммерческих соглашений с иностранными железными дорогами.

Поезд курсирует один раз в неделю. Общая протяженность маршрута составляет 3 279 км. Время в пути из Москвы в Ниццу — 50 ч 23 мин., из Ниццы в Москву — 49 ч 34 мин.

При разработке расписания на график 2011—2012 годов (с декабря 2011 г.) совместно с представителями иностранных железных дорог (участниками маршрута Москва — Ницца) продолжена работа по ускорению поезда. Кроме того, в предложенном ОАО «РЖД» варианте расписания планируется ликвидировать суточный перестой поезда в пункте оборота по ст. Ницца.

В схеме поезда предусмотрено курсирование вагонов повышенной комфортности, отвечающих всем современным требованиям. В составе поезда курсируют два вагона-ресторана.

Оформление проездных документов производится на одном бланке с указанием общей стоимости проезда («глобальная цена»). Весь массив мест находится в системе «Экспресс-3».

Согласно договоренностям, достигнутым на высшем уровне, с целью развития и укрепления политических, экономических и культурных связей между Россией и Финляндией 12 декабря 2010 г. состоялся запуск скоростного пассажирского сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки (двухсистемные электропоезда Sm6 — «Аллегро»). Время в пути поездов «Аллегро», курсирующих в данном сообщении, составляет 3 ч 36 мин.

С 29 мая 2011 г. планируется увеличение размеров движения в данном сообщении до четырех пар поездов «Аллегро» в сутки.

Пассажирские перевозки во внутригосударственном сообщении

Перечень тарифов на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа определен Прейскурантом № 10-02-16, введенным в действие в марте 1993 г., и Тарифным руководством, введенным с 1 октября 2010 г. приказом Федеральной службы по тарифам (далее — ФСТ России) от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 «Об утверждении тарифов, сборов и платы на услуги, связанные с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», и на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», ОАО «АК «Железные дороги Якутии» при данных перевозках, а также правил их применения».

С 1 января 2010 г. изменение тарифов произведено в соответствии с приказом ФСТ России от 17 декабря 2009 г. № 375-т/13.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении

работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» и с приказом ФСТ России от 11 декабря 2009 г. № 373-т/12 ОАО «РЖД» дано право самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании в вагонах СВ, купейных вагонах всех поездов и скоростных поездах (внесено изменение в постановление ФЭК России от 9 января 2002 г. № 1/3).

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 18 декабря 2009 г. № 2614р с 1 января 2010 г. проиндексированы тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутреннем сообщении в вагонах СВ и купейных вагонах в 1,08 раза и применен График гибкого регулирования тарифов по календарным периодам года.

Приказом ФСТ России в 2011 году установлены дифференцированные индексы по календарным периодам к уровню тарифов на перевозки пассажиров во внутригосударственном сообщении, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «ФПК» в плацкартных и общих вагонах (при использовании локомотивной тяги).

По распоряжению ОАО «РЖД» с 2011 года будет произведена индексация тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении в вагонах класса люкс, СВ и купейных вагонах в 1,05 раза (кроме скоростных поездов, курсирующих на маршрутах Москва — Санкт-Петербург и Санкт-Петербург — Москва-Курская — Нижний Новгород). ОАО «ФПК» на 2011 год установлен график гибкого регулирования тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании в вагонах класса люкс, СВ и купейных вагонах всех категорий поездов ОАО «ФПК».

Продолжается взаимодействие с органами внутренних дел на транспорте по обеспечению правопорядка, пресечению преступлений и административных правонарушений граждан на объектах пригородного железнодорожного транспорта.

Маркетинговая политика

Для усиления позиций на рынке пассажирских перевозок дальнего следования с 2007 года реализуются локальные маркетинговые акции, направленные на стимулирование потребительского спроса в дерегулируемом сегменте — специальные тарифы на поезда в сообщении с Черноморским побережьем Северного Кавказа, на дополнительные сезонные поезда и др.

Из года в год полигоны применения и масштабы реализации данных инициатив постоянно расширяются и приносят Компании дополнительные доходы.

В 2007 году за счет привлечения пассажиров дополнительно получено более 1 млн. руб., в 2008 году — 81 млн. руб., в 2009 году — 307 млн. руб. Следует отметить, что если в 2007 году количество пассажиров, участвующих в акциях, составляло 2%, то уже летними маркетинговыми акциями 2010 года было охвачено порядка 30% дерегулированного сегмента.

В 2010 году ОАО «ФПК» продолжило реализацию акций прошлых лет и предлагало более десятка новых маркетинговых предложений, которые при суммировании позволяли получить максимальную скидку — до 40%.

С 15 октября 2010 г. ОАО «ФПК» принято решение о снижении на 50% тарифов при покупке билетов на верхние места купейных вагонов всех категорий поездов. Дополнительные доходы от проведения акции в 2010 году составили более 320 млн. руб., а объем перевозок пассажиров в купейных вагонах увеличился на 1,1 млн. человек.

Несмотря на отрицательную динамику по итогам 9 месяцев 2010 г. (снижение пассажирооборота к 2009 году составляло 95,8%), реализация акции позволила ОАО «ФПК» изменить эту ситуацию, увеличить объемы перевозок в IV квартале 2010 г. на 6,1% и выйти на установленные плановые параметры по 2010 году в целом.

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении

Завершившийся 2010 год можно охарактеризовать как период активного реформирования организационно-правовой структуры пригородного пассажирского комплекса.

В прошедшем году 16 пригородных компаний осуществляли хозяйственную деятельность в качестве перевозчиков. В 2011 году вся деятельность в сфере пригородных перевозок перейдет к дочерним и зависимым обществам ОАО «РЖД». В пригородном сообщении пассажирооборот выполнен в объеме 28 млрд. пасс-км (73,4% к предыдущему периоду).

Объективной причиной снижения пассажирооборота в пригородном сообщении является изменение порядка оформления проездных документов федеральных льготников.

В связи с достигнутыми договоренностями с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации об условиях договора оказания услуг по перевозке граждан – получателей социальной услуги в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, начиная с 1 января 2010 г., осуществляется проезд только по разовым билетам. Вместе с тем Компанией проводится работа, направленная на пресечение безбилетного проезда пассажиров в поездах пригородного сообщения, что может повлиять на увеличение пассажиропотока в пригородном сообщении. Во взаимодействии с Минтрансом России прорабатываются предложения о внесении из-

менений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части наделения перевозчика функцией по взысканию с безбилетных граждан гражданско-правовых штрафов, повышения размеров штрафных санкций за безбилетный проезд. Однако работа в этом направлении Минтрансом России проводится медленно.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 950 органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют государственное регулирование деятельности субъектов естественных монополий путем установления тарифов и (или) их предельного уровня на пригородные железнодорожные перевозки.

В целях обеспечения безубыточности пригородных пассажирских перевозок между субъектами Российской Федерации и перевозчиками заключаются договоры на транспортное обслуживание населения, предусматривающие компенсацию выпадающих доходов перевозчиков от установления тарифов ниже экономически обоснованного уровня. Однако субсидии, выделяемые субъектами Российской Федерации, составляют только около 10% от общей

суммы потерь в доходах перевозчиков (в 2009 году — 2,8 млрд. руб., в 2010 году — 3,9 млрд. руб.), что является недостаточным для обеспечения безубыточной работы пригородного комплекса и не позволяет сформировать денежный поток для осуществления инвестиций. В случае отказа органами регулирования (органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации) реализации полномочий по организации транспортного обслуживания населения, перевозчики принимают самостоятельное решение по установлению оптимального уровня тарифов, способствующего увеличению денежной выручки от пригородных пассажирских перевозок. Однако любое повышение тарифов приводит к снижению объемов перевозок и порождает, в свою очередь, увеличение безбилетного проезда. В 2010 году государством был принят ряд важных решений, направленных на поддержку пригородных перевозок. Впервые осуществилось субсидирование льготных перевозок студентов и школьников, завершено формирование нормативной базы в сфере тарифного регулирования, принято принципиальное решение о софинансировании из федерального бюджета расходов регионов на компенсацию выпадающих доходов от регулирования тарифов на пригородные перевозки.

Реформирование пригородного комплекса и взаимодействие с региональными органами власти

Пригородное сообщение железнодорожным транспортом осуществляется в 73 субъектах Российской Федерации. До конца 2010 года пригородные перевозки являлись убыточным видом деятельности, поддерживаемым перекрестным субсидированием. В 2010 году пригородными пассажирскими компаниями осуществлялось 57,6% общесетевых перевозок. С начала 2011 года весь полигон пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении обслуживается пригородными пассажирскими компаниями (далее — ППК).

Пригородный пассажирский комплекс, несущий на себе основное бремя социальной нагрузки деятельности ОАО «РЖД», оказался наименее защищенным в условиях формируемого рынка транспортных услуг. Одной из наиболее остро стоящих проблем, связанных с достижением безубыточности пригородных перевозок, является полное возмещение выпадающих доходов перевозчиков, возникающих в результате регулирования тарифов со стороны регионов, и реализация в этих целях постановления Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 950 «Об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в области государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий».

ОАО «РЖД» проводится большая работа с федеральными органами исполнительной власти в этом направлении, в результате чего:

1. Предусмотрено выделение бюджетных ассигнований на покрытие выпадающих доходов от регулирования тарифов из федерального бюджета в связи с недостаточностью средств на компенсацию выпадающих доходов в бюджетах регионов (распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 августа 2010 г. № 1322р);
- 72 регионами направлены обращения в Минфин России на получение дотаций из федерального бюджета на компенсацию выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов в 2011 году;
- принята Методика расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации (приказ ФСТ России от 28 сентября 2010 г. № 235-т/1);

- утверждена глава 3 Тарифного руководства, которая содержит тарифы на оказание услуг по использованию инфраструктуры при осуществлении пригородных перевозок (приказ ФСТ России от 28 октября 2010 г. № 265-т/1).
- 2. Инструментом комплексного регулирования перевозок должен стать договор между регионом (заказчиком) и перевозчиком (исполнителем) на организацию транспортного обслуживания.

В связи с этим ОАО «РЖД» разработан проект федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации». Проект закона определяет системный порядок формирования и исполнения государственного заказа на перевозки пассажиров, а также систему государственной поддержки пригородных железнодорожных перевозок, предусматривает предоставление перевозчиком согласованного с заказчиком объема транспортных услуг по установленным тарифам и компенсацию потерь в доходах от регулирования тарифов. Указанный законопроект был направлен Минтранс России в Правительство Российской Федерации в августе 2010 г. Аппарат Правительства Российской Федерации прорабатывает законопроект, проводятся обсуждения с участием представителей причастных министерств и ОАО «РЖД».

В рамках реализации третьего этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384, и с целью выполнения пункта 7 «Плана мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010—2011 гг.», утвержденного заместителем председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Ивановым (от 28 мая 2010 г. № 2515п-П9), в 2010 году правлением ОАО «РЖД» рассмотрены вопросы о создании 6 ППК, а также в планах работы первого полугодия 2011 г. находится рассмотрение вопроса о создании ОАО «Пассажирская компания

«Сахалин»». Советом директоров ОАО «РЖД» в 2010 году одобрено создание 6 ППК, в плане работы совета директоров на первое полугодие 2011 г. — рассмотрение вопросов о создании ОАО «Забайкальская ППК» и ОАО «Пассажирская компания «Сахалин»».

На конец 2010 года хозяйственную деятельность осуществляли 19 ППК (в том числе 16 компаний-перевозчиков и 3 компании-агента по продаже билетов в пригородном сообщении).

С начала 2011 года число действующих ППК решено увеличить до 22 (в том числе ОАО «ППК «Черноземье»»).

Формирование заказа на пригородные пассажирские перевозки

По итогам работы за 2010 год на компенсацию выпадающих доходов от перевозок пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении ОАО «РЖД» совместно с ППК получено 3,9 млрд. руб., что выше на 1,1 млрд. руб. по сравнению с 2009 годом (в 2009 году получено 2,8 млрд. руб.).

Перечень пригородных пассажирских компаний (ППК)

№	Наименование ППК	Распределение долей акций
1	ОАО «Центральная ППК»	ОАО «РЖД» (49,33%); адм. г. Москвы (25%+1 акция); адм. Московской обл. (25%+1 акция)
2	ОАО «Омск-пригород»	ОАО «РЖД» (51,02%); адм. Омской обл. (49%)
3	ОАО «Алтай-пригород»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Алтайского края (49%)
4	ОАО «Экспресс-пригород»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Новосибирской обл. (46%); адм. г. Новосибирска (3%)
5	ОАО «Кузбасс-пригород»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Кемеровской обл. (49%)
6	ОАО «Краспригород»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Красноярского края (49%)
7	ОАО «Свердловская ПК»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Свердловской обл. (49%)
8	ОАО «Северо-Западная ППК»	ОАО «РЖД» (74%); адм. г. Санкт-Петербурга (26%)
9	ОАО «Экспресс Приморья»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Приморского края (49%)
10	ОАО «Волгоградтранспригород»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Волгоградской обл. (49%)
11	ОАО «Дон-пригород» (ОАО «Северо-Кавказская ППК»)	ОАО «РЖД» (74%); адм. Ростовской обл. (26%)
12	ОАО «Московско-Тверская ППК»	ОАО «РЖД» (49,99%); адм. Тверской обл. (25%+1 акция); ООО «Дельта-Транс-Инвест» (25%+1 акция)
13	ОАО «Пермская ПК»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Пермского края (49%)
14	ОАО «Волго-Вятская ППК»	ОАО «РЖД» (49,33%); адм. Нижегородской обл. (25%+1 акция); адм. Кировской обл. (25%+1 акция)
15	ОАО «Содружество»	ОАО «РЖД» (49,33%); адм. Республики Татарстан (25%+1 акция); адм. Республики Удмуртия (25%+1 акция)
16	ОАО «Кубань Экспресс-пригород»	ОАО «РЖД» (49%); адм. Краснодарского края (51%)
17	ОАО «Башкортостанская ППК»	ОАО «РЖД» (100%-1 акция); АНО «Желдорреформа» — 1 акция
18	ОАО «Самарская ППК»	ОАО «РЖД» (49%); адм. Самарской обл. (51%)
19	ОАО «Байкальская ППК»	проект — ОАО «РЖД» (50%-1 акция); адм. Иркутской обл. (50%+1 акция)
20	ОАО «Саратовская ППК»	ОАО «РЖД» (51%); адм. Саратовской обл. (49%)
21	ОАО «Северная ППК»	ОАО «РЖД» (100%-1 акция); АНО «Желдорреформа»-1 акция
22	ОАО «Калининградская ППК»	ОАО «РЖД» (100%-1 акция); АНО «Желдорреформа» — 1 акция
23	ОАО «ППК "Черноземье"»	ОАО «РЖД» — 51 %; Воронежская обл. — 25,5%, Липецкая обл. — 5%, Тамбовская обл. — 10%, Белгородская обл. — 9%
24	ОАО «Южно-Уральская ППК»	проект — ОАО «РЖД» (100%-1 акция); АНО «Желдорреформа» — 1 акция
25	ОАО «Забайкальская ППК»	проект — ОАО «РЖД» (51%); адм. Забайкальского края (49%)
26	ОАО «ПК "Сахалин"»	проект — ОАО «РЖД» (100%-1 акция); АНО «Желдорреформа» — 1 акция

Совершенствование работы с пассажирами

Совершенствование работы с льготными категориями граждан

Предоставление отдельным категориям граждан социальной услуги в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в соответствии с Федеральным законом «О государственной социальной помощи» осуществляется на основании договора оказания услуг по перевозке граждан — получателей социальной услуги в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, заключаемого ежегодно между ОАО «РЖД» и Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации. Оформление бесплатного проезда гражданам — получателям социальной услуги производится по предъявлении документа, удостоверяющего личность, документа, подтверждающего льготный статус гражданина — получателя социальной услуги, и справки о праве на получение социальной услуги в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на соответствующий год. Согласно статье 8 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» потери в доходах перевозчика, возникшие в результате установления льгот по тарифам, на основании нормативных правовых актов Российской Федерации и регионов возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов. Аналогичная норма предусмотрена и Гражданским кодексом Российской Федерации (статья 790). Однако утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 864 Правила финансового обеспечения расходов по предоставлению гражданам государственной социальной помощи в виде набора социальных услуг (далее — Правила) не предусматривают полную компенсацию возникающих потерь в доходах перевозчика. Размер средств федерального бюджета на указанные цели рассчитывается исходя из количества граждан, оставивших за собой право на бесплатный проезд в пригородном сообщении

на соответствующий год (справочно: на 1 февраля 2010 г. — 4,675 млн. человек), и стоимости социальной услуги, установленной Федеральным законом от 17 июля 1999 г. № 178-ФЗ «О государственной социальной помощи». Стоимость социальной услуги (в 2010 году — 71 руб. в месяц на одного гражданина) несравнима с реальной стоимостью потребляемых гражданами социальных услуг.

В 2010 году в соответствии с условиями заключенного договора оказания услуг производится оформление только разовых билетов, что явилось следствием снижения объема перевозок данной категории пассажиров на 53,0% и составило 3,8 млн. п-км, перевезено 8,2 млн. пассажиров.

Переход на оформление гражданам — получателям социальной услуги разовых билетов является вынужденной мерой в условиях отсутствия решения по полной компенсации потерь в доходах от перевозки получателей социальной услуги и бездействия федеральных органов государственной власти, в первую очередь Минздравсоцразвития России, по решению указанной проблемы.

С 2011 года в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте прекращается перекрестное субсидирование пригородных перевозок за счет грузовых; организация пригородных перевозок будет осуществляться пригородными пассажирскими компаниями.

Поскольку основным видом деятельности пригородных компаний является организация пригородных пассажирских перевозок, иные источники компенсации возникающих потерь в доходах у перевозчиков отсутствуют.

Таким образом, установленный порядок компенсации за перевозку граждан — получателей социальной услуги будет иметь решающее значение на финансовый результат их деятельности и может поставить под угрозу существование самих пригородных перевозок в отдельных регионах. В этой связи сохранение условий, при которых перевозчик несет на себе бремя финансовой ответственности за несовершенство законодательства о государственной социальной

помощи, не представляется возможным. Количество оформленных льготных проездных документов в поездах дальнего следования гражданам, следующим к месту лечения и получения протезно-ортопедической помощи и обратно, составило 250,8 тыс. (0,2% — удельный вес от общего количества отправленных пассажиров в дальнем следовании), сумма — 789 838 тыс. руб. Количество оформленных льготных проездных документов в поездах дальнего следования пенсионерам, которые являются получателями трудовых пенсий по старости и инвалидности и проживают в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям, к месту отдыха и обратно составило 2,5 тыс., сумма — 7426,9 тыс. руб. По итогам 2010 года начисленные платежи за проезд федеральных льготников составили **5,6 млрд. руб.** Фактически получено (по договору с Минздравсоцразвития России) **4,1 млрд. руб.**

Повышение качества обслуживания пассажиров

Реализованы действия, направленные на исключение случаев безбилетного проезда пассажиров в пригородном сообщении — внедрена программа введения новых видов абонементных билетов в пригородном сообщении:

- абонементные билеты, действительные для проезда пассажиров во все дни недели в течение нескольких месяцев, недель, дней;
- абонементные билеты, действительные для проезда пассажиров в рабочие дни недели в течение нескольких месяцев, недель, дней;
- абонементные билеты, действительные для проезда в определенные дни недели и даты в течение одного месяца;
- абонементные билеты, действительные для проезда пассажиров в выходные дни в течение нескольких месяцев, недель;
- абонементные билеты на определенное количество поездок.

В 2010 году органом по сертификации Moody International по всей сети обслуживания подтверждено соответствие системы менеджмента качества в части

«Обслуживания пассажиров в вагонах класса люкс».

В конце 2010 года органом по сертификации TUV SUD подтверждено соответствие системы менеджмента качества в части «Деповского ремонта» пассажирских депо (Орехово-Зуево, Красноярск). Работа пассажирского комплекса направлена на полное удовлетворение спроса, эффективное транспортное обслуживание населения, устойчивое и динамичное развитие перевозок, повышение качества обслуживания пассажиров.

Пассажирам предоставлена возможность самостоятельно (без участия билетного кассира) выбрать условия поездки, оплатить по банковской карте через Интернет и получить проездной документ.

Пользователям сети Интернет предложена новая услуга — электронная регистрация, которая позволяет осуществить посадку в поезд без необходимости оформления проездного документа в билетной кассе. С 1 декабря 2009 г. услуга электронной регистрации предлагается на поездах с 001 по 199 номер, включая скоростные поезда «Сапсан». На полигонах Московского и Северо-Западного филиалов ОАО «ФПК» установлено 45 транзакционных терминалов регистрации, которые предназначены для получения проездных документов, ранее оплаченных через Интернет. Терминал не содержит банковского приложения, необходимого для покупки проездных документов, и позволяет пассажиру самостоятельно распечатывать проездные документы, оплаченные ранее через Интернет. Продолжается взаимодействие с органами внутренних дел на транспорте по обеспечению правопорядка, пресечению преступлений и административных правонарушений граждан на объектах пригородного железнодорожного транспорта.

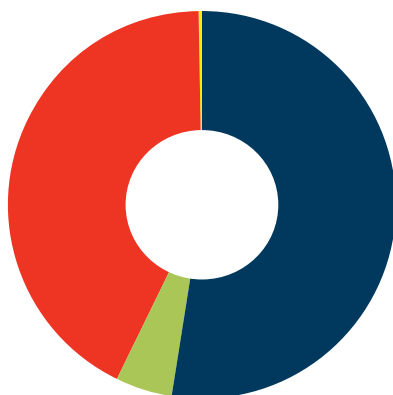
Практика привлечения значительного количества сотрудников транспортной милиции к совместной работе в электропоездах показала свою эффективность: выручка от продажи билетов в электропоездах на этих направлениях выросла практически вдвое, количество правонарушений снизилось почти до нуля.

Конкурентная среда на транспортном рынке пассажирских перевозок (ОАО «ФПК»)

Основными конкурентами железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок в дальнем сообщении являются авиакомпании и автоперевозчики. Их доля от общего объема отправления пассажиров составляет на рынке 53% и 4,8% соответственно. Доля железнодорожного транспорта составляет 42%.

В настоящее время на сети железных дорог России во внутреннем сообщении, кроме поездов ОАО «ФПК», курсируют высокоскоростные поезда «Сапсан» (ДОСС — филиал ОАО «РЖД»), поезда частных перевозчиков («Гранд Экспресс», «Мегаполис» и «ТрансКлассСервис»). Их совокупная доля составляет 2,3% от общего количества отправленных пассажиров поездами дальнего следования, то есть основная масса перевозок в дальнем следовании (97,7%) осуществляется поездами ОАО «ФПК».

Структура рынка по видам транспорта в дальнем сообщении¹⁶



53% – воздушный
42% – железнодорожный
4,8% – автобусный
0,2% – другие*

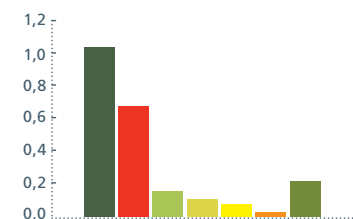
¹⁶ Данные указаны с учетом перевозок в международном сообщении

* Другие виды транспорта в дальнем сообщении: внутренний водный, морской

Структура рынка по перевозчикам в дальнем сообщении (внутригосударственные перевозки)



97,7% – ОАО «ФПК»
2,3% – составляет:



1,04% – ДОСС
0,68% – ОАО «РЖД»
0,16% – ЗАО «ТКС»
0,11% – «Тверской Экспресс»
0,08% – «Гранд»
0,03% – «ЖДЯ»
0,22% – другие перевозчики

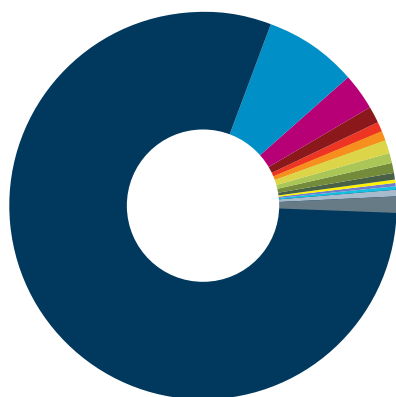
В дальнем сообщении организовано движение на маршруте Москва — Санкт-Петербург двумя независимыми перевозчиками: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс». Всего в 2010 году частными перевозчиками перевезено 519 тыс. чел., или 0,4% от общего отправления в дальнем следовании. Одновременно с частными перевозчиками перевозку пассажиров в дальнем следовании осуществляют ДЗО Западно-Сибирской и Свердловской железных дорог. Поездами ДЗО выше-названных железных дорог повышенной комфортности моторвагонного формирования перевезено за отчетный период 776 тыс. чел. (0,7% от общего объема отправления в дальнем следовании).

Доля ОАО «ФПК» в дальнем сообщении (с учетом сообщения между странами СНГ и Балтии, а также дальнего зарубежья) составляет 81,03%.

С учетом сегментации перевозок ОАО «ФПК» на дерегулируемый (вагоны СВ и купе) и регулируемый сектора (плацкартные и общие вагоны) можно выделить различия в структуре конкуренции по каждому сегменту. Основную конкуренцию перевозкам в регулируемом сегменте составляют межрегиональные автобусные перевозчики, а в дерегулируемом — авиаперевозчики.

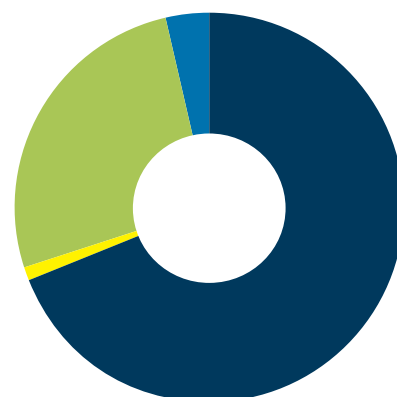
Доля дерегулируемого сегмента в структуре перевозок ОАО «ФПК» — 27,3%, или 9,5% общего рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании. Таким образом, по объемным показателям межвидовая конкуренция в данном сегменте составляет 9,5% железнодорожного транспорта против 53%, приходящихся на долю авиационного.

Структура рынка по перевозчикам в дальнем сообщении (внутригосударственные и международные перевозки)



81,03% – ОАО «ФПК»	0,81% – ДОСС
7,76% – Украина	0,79% – Киргизия
3,03% – Беларусь	0,59% – Таджикистан
1,52% – Казахстан	0,22% – Азербайджан
1,19% – Узбекистан	0,18% – Латвия
1,07% – ОАО «РЖД»	0,12% – Литва
1,05% – Молдавия	0,12% – ЗАО «ТКС»
	0,51% – другие перевозчики

Структура перевозок ОАО «ФПК» по типам вагонов



Регулируемый сегмент: 72,7%	Дерегулируемый сегмент: 27,3%
69,2% – плацкарт	26,4% – купе
3,6% – общий	0,9% – СВ

Кроме того, межвидовая конкуренция в данном сегменте протекает в неравных условиях, приводящих к оттоку пассажиров из дерегулируемого сегмента, ухудшая выполнение объемных и финансовых показателей ОАО «ФПК». Это обусловлено рядом факторов, в том числе целенаправленной государственной политикой по поддержке воздушного транспорта:

- активное развитие авиационной инфраструктуры, обеспечивающей большую доступность и лучшее качество обслуживания потребителей;
- приобретение новой техники за счет комплекса мер государственной финансовой поддержки;
- адресное государственное субсидирование социально значимых авиаперевозок.

В силу вышеизложенных причин российские авиаперевозчики, в отличие от железных дорог, имеют возможности широкого варьирования в тарификации для всех сегментов потребителей. Это позволяет им вести активную ценовую конкуренцию, вытесняя ОАО «ФПК» из сегментов рынка, где оно ранее занимало устойчивые позиции. Межвидовая конкуренция с автомобильным транспортом в регулируемом сегменте также обусловлена следующими факторами:

- субъектам Российской Федерации предоставлено право устанавливать дополнительные налоговые льготы по транспортному налогу, в результате чего рядом областей снижен или полностью отменен данный налог для автобусных предприятий, зарегистрированных на территории субъектов;
- в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации с 12 января 2009 г. в отношении автобусов с двигателем не ниже «евро-4» и со сроком эксплуатации не более 5 лет таможенная пошлина не взимается;
- в рамках таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации с 1 января 2010 г. применяется единый таможенный тариф, согласно которому

на автобусы вместительностью более 120 человек таможенные ставки уменьшены с 25% до 10%;

- действует упрощенная система лицензирования, лизинговые платежи при приобретении автотранспорта составляют от 5%;
- отсутствует регулирование тарифов на данный вид перевозок, за счет чего возможно применение гибкой системы ценообразования, позволяющей более эффективно реагировать на изменения потребительского спроса.

Таким образом, основными факторами риска для ОАО «ФПК» являются дальнейшее усиление межвидовой конкуренции и существующая тарифная политика государства, ориентированная в основном на поддержку авиатранспорта.

Инвестиционные проекты

На обновление парка пассажирских вагонов затрачено 13,3 млрд. руб., или 79% инвестиционной программы ОАО «ФПК». В 2010 году приобретен 501 пассажирский вагон. Объем закупок нового подвижного состава приведен к фактическому пассажирообороту, спросу пассажиров на услуги по типам вагонов, показателям использования вместимости и населенности вагонов, соотношению рабочего и инвентарного парка.

Произведена модернизация подвижного состава (объем финансирования — 1,2 млрд. руб.), обновлено депо-хозяйство (1,2 млрд. руб.).

Кроме того, в инвестиционной программе 2010 года предусмотрена реализация проектов по развитию информационных технологий на сумму 0,9 млрд. руб.

Деятельность вокзального комплекса

В течение 2010 года в целях повышения качества обслуживания пассажиров ОАО «РЖД» была проведена следующая работа:

- отремонтированы комнаты длительного отдыха на 31 вокзале площадью более 5200 кв. м;
- введены в строй новые комнаты длительного отдыха на 9 вокзалах площадью 360 кв. м;
- дополнительно открыты на 9 вокзалах в комнатах длительного отдыха одно- и двухместные номера площадью 4590 кв. м;
- введены в строй новые залы повышенной комфортности на 8 вокзалах площадью 480,0 кв. м.

В 2010 году на участке Санкт-Петербург — Тверь, а также Нижний Новгород — Санкт-Петербург введена услуга доставки малогабаритных пассажирских отправок высокоскоростными поездами «Сапсан».

Проведена работа по формированию сетевых продуктов и услуг, работа с сетевыми операторами. В течение 2010 года оказывалось организационное сопровождение развития сетевых проектов в сегментах «вендинговые аппараты», «платежные терминалы», «аптеки», «магазины-кондитерские». Также была проведена работа по декриминализации привокзальных территорий, упорядочиванию деятельности и введению транспортных сетевых проектов.

Разработка и развитие новых бизнес-проектов

Организованы конкурсы по передаче на аутсорсинг услуг камер хранения, носильщиков, санитарных комнат. По итогам процедур определен оператор, деятельность которого связана с организацией камер хранения, услугами носильщиков на Ярославском и Ленинградском вокзалах, а также услугами по эксплуатации санитарных комнат на 6 вокзалах Большого Сочи. Завершение организационных процедур должно состояться в феврале 2011 г. В течение 2010 года, в рамках компании по заключению договоров аренды не-

движимого имущества на вокзалах, в дополнение к ранее действующим было заключено около 100 новых договоров аренды, предусматривающих размещение на вокзалах предприятий общественного питания, в том числе 28 договоров с крупными и средними предприятиями общественного питания (занимающими площади от 100 м и выше). Подготовлены и находятся в стадии согласования контракты на сдачу в аренду помещений комплекса предприятий общественного питания площадью 1 539,4 кв. м на железнодорожном вокзале Калининград-Южный, в том числе контракт на сдачу крупного ресторана «Екатерина Великая» (697,3 кв. м) и фуд-корта на Ленинградском вокзале (735 кв. м).

Модернизация вокзального комплекса в области скоростного и высокоскоростного движения

В 2010 году введена в эксплуатацию система автоматизированного контроля посадки пассажиров на высокоскоростные поезда «Сапсан».

Внедрена система обслуживания пассажиров для предоставления им ряда дополнительных услуг непосредственно во время поездки в поезде «Сапсан».

К ним относятся:

- продажа железнодорожных билетов;
- продажа сувенирной продукции и прессы;
- заказ «РЖД-такси»;
- онлайн-бронирование гостиниц и туристических услуг.

В 2010 году продолжена реализация сетевых потребительских проектов. Данный подход основан на предоставлении сетевым компаниям-операторам, выбранным по итогам открытых аукционов, площадей на вокзалах для развития определенных сегментов бизнеса. ОАО «РЖД» осуществляет контроль развития бизнеса сетевых операторов на вокзалах и оказывает им организационно-административную поддержку. Торговые объекты сетевых операторов размещаются на вокзалах с соблюдением единых норм к визуальному оформлению указанных объектов.

В декабре 2010 г. на Ладожском вокзале Санкт-Петербурга и вокзале Выборга установлены автоматизированные комплексы хранения ручной клади пассажиров на основе карточных технологий. На вокзалах сети данный комплекс будет внедрен в процессе проведения реконструкций.

На вокзалах Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов введена услуга почасового хранения ручной клади в камерах хранения.

В рамках проекта «РЖД-такси» совместно с сетевым оператором и ОАО «РЖД-Развитие вокзалов» созданы ОАО «РЖД-такси-центр» (преимущественно для развития услуги в Москве) и ОАО «РЖД-такси» (для развития услуг в регионах).

В Москве услуга организована на всех 9 вокзалах, а также оказывается для пассажиров скоростных поездов «Сапсан» на Ленинградском, Московском вокзалах и вокзале в Нижнем Новгороде.

В 2010 году услугами «РЖД-такси» воспользовалось более 20 тыс. человек.

В рамках проекта «РЖД-трансфер» сетевым оператором и ОАО «РЖД-Развитие вокзалов» совместно создано ОАО «РЖД-трансфер».

ОАО «РЖД-трансфер» организована услуга трансферных перевозок на инфраструктуре железнодорожных вокзалов в Смоленске, Липецке, Воронеже с получением всех соответствующих разрешительных документов и паспортов автовокзалов, открыты пункты приема и отправления междугородних автобусов, кассы по продаже билетов. В проекте «РЖД-трансфер» задействовано более 40 официальных перевозчиков. Ежемесячно услугой «РЖД-трансфер» пользуются порядка 45 тыс. человек.

По итогам реализации сетевых проектов в рамках подписанных в 2010 году партнерских соглашений законтрактовано в качестве дополнительного дохода ОАО «РЖД» 147 100 000 руб., с начала реализации сетевых проектов законтрактовано 259 100 000 руб. Поступление в бюджет от сетевых операторов за право работать на инфраструктуре ДЖВ в 2010 году составило 130 765 000 руб. с НДС, с начала реализации сетевых проектов — 179 405 000 руб.

Скоростное и высокоскоростное движение

Организация скоростного и высокоскоростного движения в рамках Холдинга — инновационный шаг в развитии железнодорожного транспорта в России.

При реализации таких проектов Холдинг исходит из наличия потребности в существенном ускорении железнодорожных коммуникаций между крупнейшими агломерациями России для сохранения конкурентоспособности перевозок, значительной социально-экономической эффективности реализации подобных проектов, необходимости ликвидации технологического отставания от зарубежных железных дорог. Учитывая, что рынок данных перевозок является растущим, дальнейшее развитие скоростных и высокоскоростных перевозок следует признать стратегическим приоритетом для Холдинга. 17 декабря 2009 г. состоялось открытие скоростного движения и запуск электропоездов «Сапсан» на линии Москва — Санкт-Петербург, 30 июля 2010 г. — на линии Москва — Нижний Новгород. В эксплуатации находится 8 электропоездов. В последующие годы прогнозируется увеличение потенциального спроса на скоростные перевозки на направлении Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород. В целях удовлетворения данного спроса и обеспечения стабильности перевозок в период проведения крупных видов ремонта электропоездов «Сапсан» возникнет необходимость дополнительной закупки высокоскорост-

ных поездов. Сейчас сама возможность приобретения дополнительной партии поездов и их количество рассматривается руководством Компании. 12 декабря было открыто скоростное сообщение на направлении Санкт-Петербург — Хельсинки и состоялся запуск скоростных электропоездов «Аллегро». В эксплуатации находится 3 электропоезда. В 2011 году будет введен в коммерческую эксплуатацию четвертый состав.

Перспективы развития скоростного и высокоскоростного сообщений

Первоочередные проекты развития скоростного и высокоскоростного движения:

1. Начало проектирования и строительно-монтажных работ по проекту ВСМ Москва — Санкт-Петербург со сроком окончания в 2017 году;
2. Организация скоростного пассажирского движения с максимальной скоростью 160 км/ч на направлениях:
 - Москва — Курск (с возможным дальнейшим продлением до Сочи и Крыма);
 - Москва — Смоленск — Красное — Минск (с продлением до Варшавы и Берлина при использовании подвижного состава «Тальго»);
 - Москва — Суземка — Киев (с использованием подвижного состава

с технологией наклона кузова типа «Пендолино» или «Тальго»);

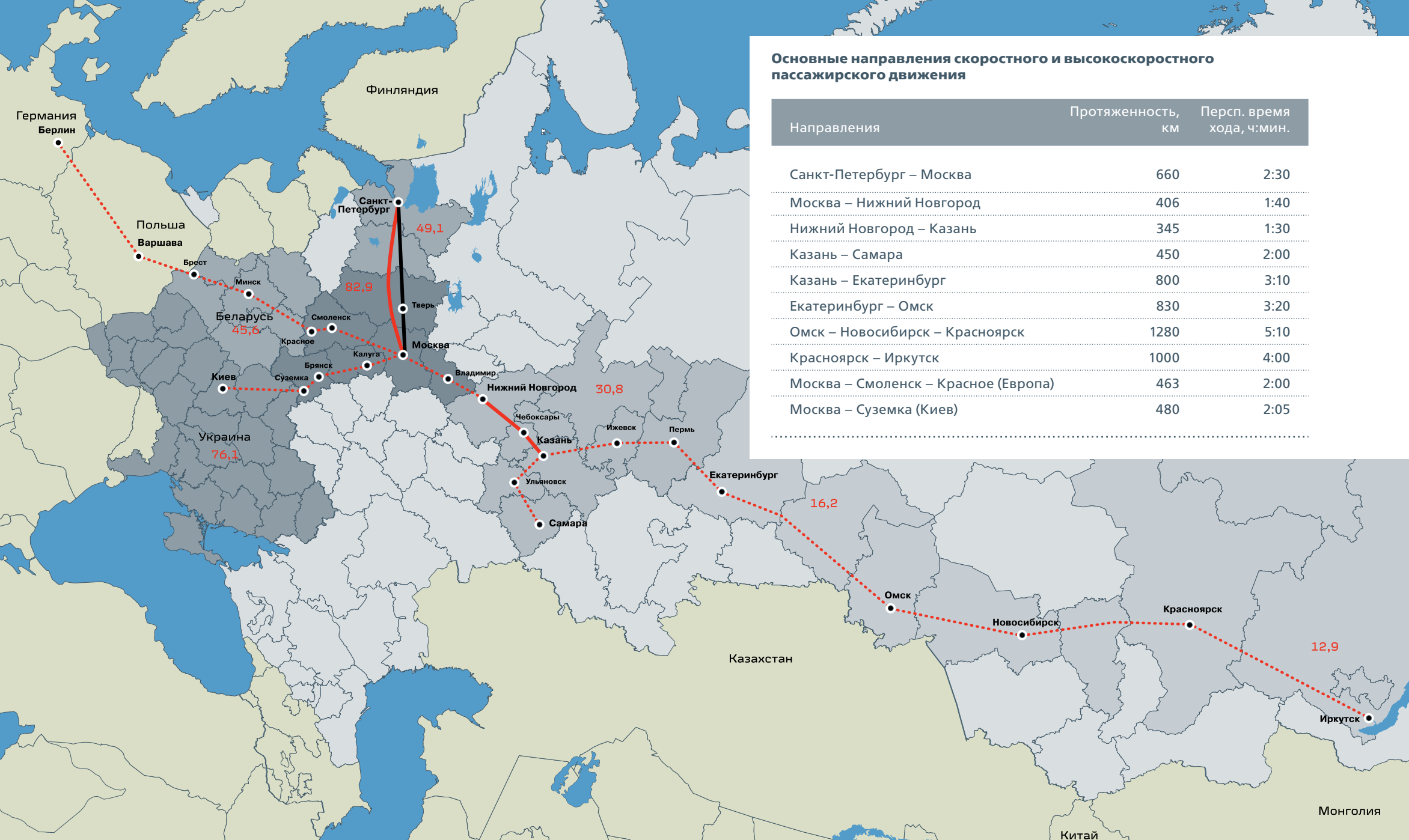
- Москва — Ярославль;
- Омск — Новосибирск.

В результате реализации проектов на первоочередном полигоне суммарная протяженность скоростных и высокоскоростных линий составит более 4,3 тыс. км, годовой пассажиропоток на ВСМ может составить 10 млн. человек, на скоростных поездах — 5,8 млн. человек в год.

В дальнейшем представляется целесообразной организация скоростного пассажирского сообщения на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке со скоростями движения 160–200 км/ч в сообщениях Новосибирск с Красноярском, Барнаулом, Кемерово и Новокузнецком, Екатеринбург с Челябинском, Хабаровска с Владивостоком. Стоимость реализации данных проектов (с учетом сложных климатических условий и рельефа местности) оценивается на уровне 0,9–1,2 трлн. руб. При организации скоростного сообщения на полигоне Урала, Сибири и Дальнего Востока суммарная протяженность скоростных и высокоскоростных линий составит более 7,8 тыс. км (с учетом первоочередного полигона годовой пассажиропоток на скоростных поездах может составить 8,8 млн. пассажиров. Необходимыми и достаточными условиями для создания скоростного железнодорожного транспорта обладает в первую очередь линия Москва — Санкт-Петербург, а на дальнейшую перспективу — Москва — Нижний Новгород (с продлением до Екатеринбурга). Стратегическими ориентирами для дальнейшего развития высокоскоростного движения могут являться такие направления, как:

- Москва — Минск — Брест (с продлением до Варшавы и Берлина);
- Москва — Киев;
- продление магистрали Москва — Екатеринбург на направлении Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск;
- Казань — Ульяновск — Самара.

Полигон высокоскоростного пассажирского движения в Российской Федерации на перспективу представлен ниже.



Основные направления скоростного и высокоскоростного пассажирского движения

Направления	Протяженность, км	Персп. время хода, ч:мин.
Санкт-Петербург – Москва	660	2:30
Москва – Нижний Новгород	406	1:40
Нижний Новгород – Казань	345	1:30
Казань – Самара	450	2:00
Казань – Екатеринбург	800	3:10
Екатеринбург – Омск	830	3:20
Омск – Новосибирск – Красноярск	1280	5:10
Красноярск – Иркутск	1000	4:00
Москва – Смоленск – Красное (Европа)	463	2:00
Москва – Суземка (Киев)	480	2:05

Полигон высокоскоростного пассажирского движения в Российской Федерации на перспективу

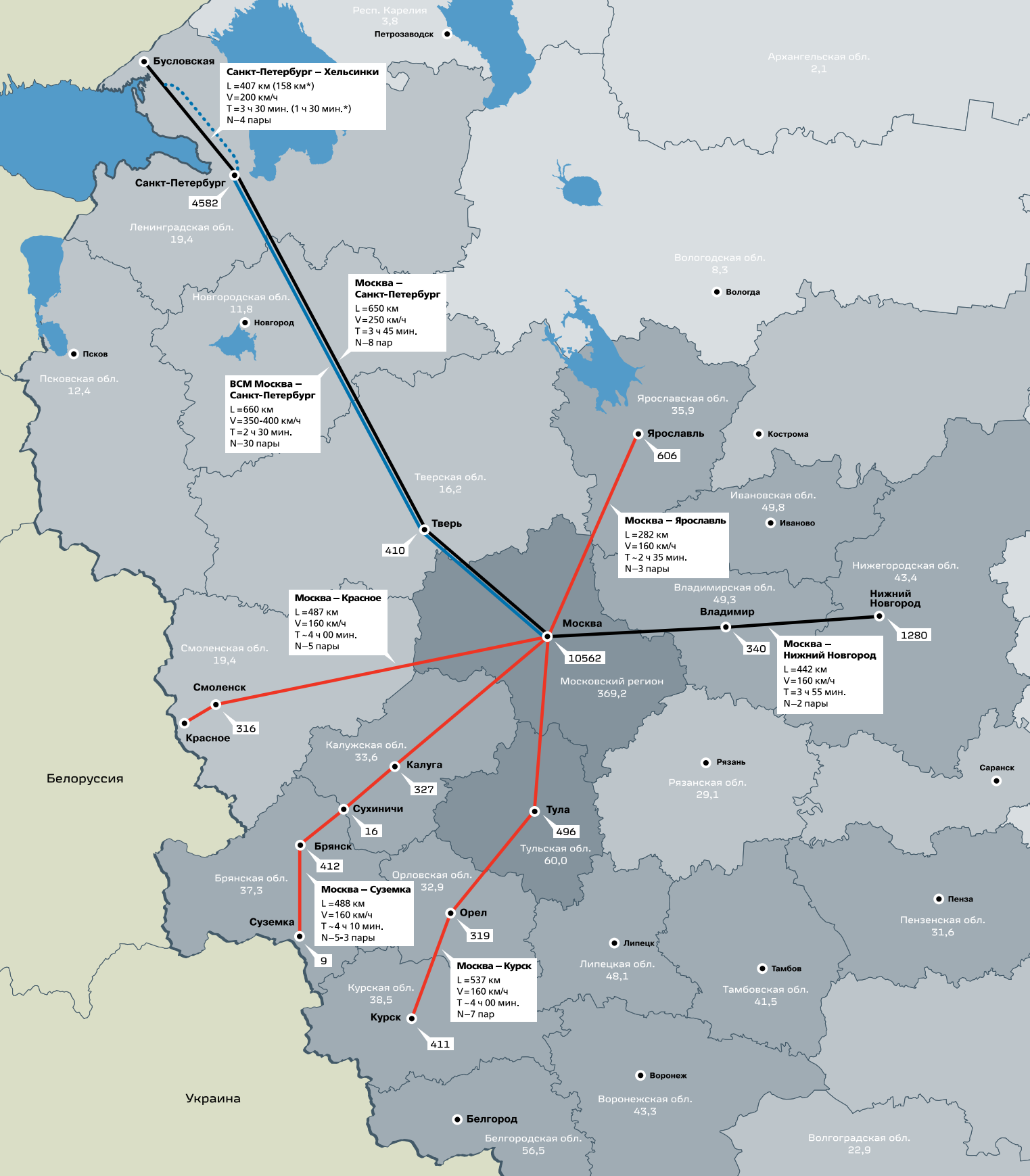
Условные обозначения

- Существующий полигон высокоскоростного движения
- Первоочередной полигон организации высокоскоростного движения, V_{max} – до 300-400 км/ч

- Дополнительный полигон организации высокоскоростного движения, V_{max} – до 300-400 км/ч

Плотность населения регионов тяготения к организации высокоскоростного движения в границах федеральный округов РФ, а также Украины и Беларуси, чел./км²

- от 0 до 20
- от 20 до 40
- от 40 до 60
- от 60 до 80
- от 80 и более



Полигон первоочередных железнодорожных линий скоростного и высокоскоростного пассажирского движения

Условные обозначения

Направления организации скоростного движения, в т. ч.:
проекты, реализованные в 2009–2010 гг. (Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород)

проекты, планируемые к реализации в 2010 году (Санкт-Петербург – Хельсинки)

Первоочередной полигон организации скоростного движения на перспективу

Первоочередной полигон организации высокоскоростного движения на перспективу (Москва – Санкт-Петербург)

Линии для выноса грузового движения

L Протяженность

V Перспективная максимальная скорость

T Перспективное время хода

N Перспективные размеры движения

* По территории России

Плотность населения по субъектам РФ:

свыше 60 чел./км²;

от 30 до 60 чел./км²;

от 10 до 30 чел./км²;

менее 10 чел./км²

14,8 Значение плотности населения, чел./км²

496 Население основных городов, тяготеющих к полигону скоростного пассажирского движения, тыс. чел.



В связи с проведением чемпионата мира по футболу в 2018 году предполагается также продление полигона скоростного сообщения из центра России до городов Поволжья: Москва — Нижний Новгород — Казань — Ульяновск — Самара.

На направлении Омск — Новосибирск — Красноярск может быть реализован проект ВСМ в качестве одного из этапов ВСМ Москва — Иркутск. Стоимость реализации данного проекта оценивается на уровне 1,6 трлн. руб.

В результате организации скоростного пассажирского сообщения на первоочередном полигоне годовой пассажиропоток на скоростных поездах составит 5,8 млн. пассажиров, в том числе привлечение с альтернативных видов транспорта, а также ранее мобильного населения — 2,1 млн. человек.

При организации скоростного сообщения на дальнейшую перспективу на полигоне Урала, Сибири и Дальнего Востока годовой пассажиропоток на скоростных поездах составит 3,0 млн. пассажиров, в том числе привлечение с альтернативных видов транспорта, а также ранее мобильного населения — 1,6 млн. человек.

Существует целый ряд дополнительных факторов развития скоростного и высокоскоростного движения, не определяющих прямую экономическую выгоду для Компании и государства, но играющих важную социальную роль:

- увеличение транспортной доступности районов страны, рост мобильности населения;
- укрепление социально-территориальной целостности Российской Федерации;
- увеличение конкурентоспособности транспортной сети России на мировом рынке транспортных услуг;
- миграция населения из трудоизбыточных районов страны в районы строительства и эксплуатации новых железных дорог;
- повышение культуры и образованности жителей районов, тяготеющих к новым железным дорогам, за счет расширения возможностей общения;
- увеличение возможностей транспортного передвижения для населения регионов, тяготеющих к новым линиям;
- появление дополнительных возможностей для привлечения в регионы инвестиций, включая иностранные;
- интеграция регионов тяготения и расширение торгового обмена.

82

ТЫС.

искусственных сооружений,
полной длиной более
2,4 тыс. км, эксплуатируется
на железных дорогах России



87 городов*

соединяет Транссиб. В 5 из них численность
населения составляет более 1 млн. человек,
а в 9 – от 300 тыс. до 1 млн. человек



Характеристика и содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»

Развитие железнодорожной инфраструктуры в Российской Федерации является сегодня одним из приоритетных направлений экономического развития страны.

Позитивная динамика макроэкономических показателей 2010 года, увеличение объемов выпуска продукции реального сектора экономики обусловили повышение спроса на железнодорожные перевозки и еще раз подтвердили важность развития ОАО «РЖД» как инфраструктурной компании для обеспечения потребностей бизнеса и государства в железнодорожных перевозках. Поэтому только принятие со стороны государства превентивных мер по развитию отрасли позволит

Компании и в будущем оставаться основой для модернизационного развития страны. На рынке предоставления услуг инфраструктуры основные направления развития — это ускоренная модернизация объектов инфраструктуры, ликвидация барьерных мест на существующей сети железных дорог и повышение эффективности перевозок, развитие инфраструктуры в соответствии с прогнозируемыми на перспективу темпами роста производства.

Состояние основных фондов путевой инфраструктуры

Управление функциональной безопасностью и надежностью объектов инфраструктуры путевого хозяйства является важной задачей Компании. В соответствии с принятым решением правления ОАО «РЖД» путевое хозяйство Компании является пилотным по внедрению идеологии УРРАН (RAMS). Управление надежностью технических средств, ресурсами и рисками на этапах жизненного цикла объектов инфраструктуры на основе методологии УРРАН позволит контролировать деятельность структурных подразделений по основным показателям, в том числе учитывающим интенсивность отказов технических средств. Анализ результатов на основе методики оценки рисков обеспечит перераспределение эксплуатационных затрат и инвестиций с текущего содержания на капитальный ремонт и модернизацию для ликвидации «узких мест» и повышения готовности, пропускной и провозной способности объектов инфраструктуры.

Анализ показал, что в 2010 году задания по капитальному ремонту и модернизации пути выполнены в полном объеме, в том числе по основным направлениям сети:

- модернизация железнодорожного пути в объеме 1,35 тыс. км;
- капитальный ремонт с укладкой новых материалов в объеме 1,80 тыс. км.

Всеми видами ремонтных работ оздоровлено 5,05 тыс. км пути на основных направлениях.

По сравнению с 2009 годом увеличилась протяженность:

- бесстыкового пути (на 3,1 тыс. км), составив по главным путям 77,5 тыс. км;
- пути на железобетонных шпалах (на 3,39 тыс. км), составив 82,8 тыс. км;
- пути с разделительным слоем (на 1,96 тыс. км), составив 20,44 тыс. км.

Планомерное проведение работ по расширению полигонов укладки бесстыкового пути на железобетонных шпалах с пружинными рельсовыми скреплениями российского производства типа APC и ЖБР позволило увеличить протяженность такого пути

на 3,24 тыс. км и довести его до 17,0 тыс. км (21% от протяженности главного пути на железобетонных шпалах). За счет укладки 4,13 тыс. комплектов стрелочных переводов с железобетонными брусками их количество увеличилось до 67,61 тыс. комплектов. Выполнение плановых заданий по оздоровлению пути позволило повысить скорости движения пассажирских поездов на 2,10 тыс. км на отремонтированных участках, грузовых — на 1,8 тыс. км. Вместе с тем в текущем году не удалось сохранить на сети железных дорог тенденцию снижения протяженности участков пути, просроченных капитальным ремонтом. Основная причина — снижение объемов финансирования работ. В условиях роста грузонапряженности к концу 2010 года протяженность таких участков в целом по сети составила 20,11 тыс. км (16,2% от развернутой длины главных путей сети), в том числе на участках пути 1-го и 2-го классов — 9,79 тыс. км, 3-го и 4-го классов — 8,69 тыс. км, 5-го класса — 1,63 тыс. км. В целях ликвидации просроченности капитального ремонта пути в ближайшие 8 лет ежегодные суммарные объемы работ (все виды) должны составлять не менее 15 тыс. км, в том числе тяжелые виды ремонта пути — 7,5 тыс. км. В 2010 году в путевом хозяйстве улучшены показатели эксплуатационной деятельности. Снижена балловая оценка пути, а также снизилось количество неудовлетворительных километров, количество предупреждений и их суммарная протяженность. Стало меньше случаев нарушений безопасности движения.

Анализ состояния пути на сети железных дорог, 2003–2010 гг.



В 2010 году за путевым хозяйством отнесено 10211 отказов, что составляет 14% от общего числа отказов по сети. Рост к соответствующему периоду прошлого года составляет 5%, или 529 случаев (в 2009 году — 9682).

Основные причины отказов технических средств связаны с наличием остродефектных рельсов (29%), неисправностью рельсовых цепей (29%), отказы из-за отступлений от норм содержания пути составляют 15%.

Для реализации на сети железных дорог Программ по организации скоростного и высокоскоростного движения поездов компанией ОАО «РЖД» с 2008 года производятся ежегодные закупки партий сертифицированных рельсов японского производства компании «Ниппон Стил Корпорейшн», высокие показатели которых подтвердились при эксплуатации на линии Санкт-Петербург — Москва.

Продолжается работа с зарубежными партнерами по поставке для ОАО «РЖД» рельсов длиной 100 м для укладки на скоростных участках и на линиях с высокой грузонапряженностью, по созданию на территории Российской Федерации совместного предприятия по производству пружинных рельсовых скреплений типа W30.

ОАО «РЖД» поддерживает стремление «ЕвразХолдинга» и инициативу «Мечел» по подготовке производств и поставке в 2011–2012 годах высококачественной рельсовой продукции для нужд Компании.

Мировым лидером в разработке конструкции и строительстве безбалластного железнодорожного пути является немецкая компания Rail One GmbH. С целью внедрения на российских железных дорогах безбалластного пути в 2010 году производились работы по устройству опытного полигона на линии Санкт-Петербург — Москва. Впервые в истории железных дорог России в 2010 году на перегоне Саблино — Тосно линии Санкт-Петербург — Москва уложен участок безбалластного пути как прообраз конструкции уже существующего высокоскоростного движения.

Инженерные сооружения

На железных дорогах России эксплуатируется более 82 тыс. искусственных сооружений, полной длиной более 2,4 тыс. км. По результатам осеннего осмотра искусственных сооружений в 2010 году по различным признакам к категории дефектных отнесено 7,2 тыс. искусственных сооружений, что составляет 8,7% от их общего количества. В 2009 году дефектность искусственных сооружений составляла 8,3%, или 6,9 тыс. сооружений. На 1 января 2010 г. износ искусственных сооружений составляет 76,2%.

В эксплуатации на главных железнодорожных направлениях находятся сооружения, построенные в период с 1861 по 1907 год. Они предназначались для существенно меньших поездных нагрузок, чем те, которые действуют сейчас. Доля таких сооружений составляет 30% от общего количества эксплуатирующихся

**Искусственные сооружения
на железных дорогах России
в 2009–2010 гг.**



мостов, водопропускных труб, земполотна и имеет тенденцию к увеличению в ближайшие годы.

На сети железных дорог еще продолжают эксплуатироваться около 1100 металлических пролетных строений, спроектированных по нормам 1907 года и более ранним, общим весом 50 тыс. тонн. 10,2% больших мостов дефектные, то есть имеют повреждения, ослабления элементов коррозией металла, расстройства заклепочных соединений в узлах, неисправности, обусловленные конструктивными недостатками.

За период с 2000 по 2008 год на инженерные сооружения ОАО «РЖД» затрачено 203,755 млрд. руб. Максимальные объемы восстановления искусственных сооружений были достигнуты в 2008 году и составили 45,9 млрд. руб. Это привело к уменьшению протяженности пути с ограничениями скорости движения поездов 60 км/ч и менее с 1066,43 км до 698,65 км (на 367,95 км), или в среднем за указанный период на 73,59 км в год.

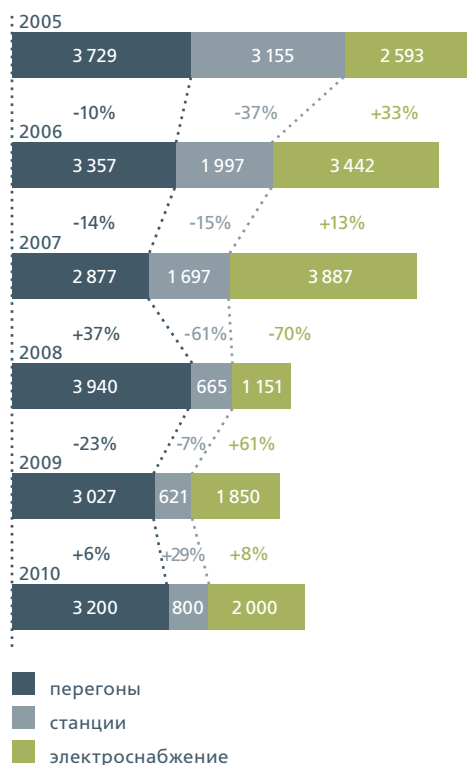
В 2009–2010 годах финансирование инженерных сооружений сократилось в 2,5 раза по сравнению с 2008 годом и составляет 20,2 и 22,7 млрд. руб. соответственно, при расчетной потребности финансирования плановых периодических мероприятий по оздоровлению инженерных сооружений 46 млрд. руб./год. Уже в 2010 году это привело к росту количества ограничений скоростей движения по состоянию инженерных сооружений до 101 шт. (за аналогичный период 2009 года — 85 шт.). Дефектность сооружений возросла на 0,5%. Количество таких сооружений увеличилось более чем на 300 шт.

Можно прогнозировать последующий рост негативной динамики, в том числе и дальнейшее повышение дефектности инженерных сооружений, в первую очередь — на наиболее грузонапряженных направлениях.

В настоящее время находят широкое применение конструкции и технологии укладки бесстыкового пути на мостах с применением уравнильного стыка. Внедряются опорные части скольжения

с шаровым сегментом для пролетных строений мостов. Разработаны конструкции пешеходных мостов из композитных материалов. Совершенствуются конструкции и технологии гидроизоляции железобетонных мостов и тоннелей. Разрабатываются и применяются прогрессивные конструкции пролетных строений с ортотропной плитой проезжей части, пролетные строения из атмосферостойкой стали.

**Протяженность участков
по ограничивающим элементам, км**



**Динамика изменения количества
«узких мест» в пропускной
способности сети железных
дорог ОАО «РЖД»**

Анализ уровней заполнения пропускной способности показал, что протяженность «узких мест» на сети железных дорог ОАО «РЖД» в 2009 году сократилась по сравнению с 2008 годом на 233 км и составила 5462 км, или 6,7% эксплуатационной длины железных дорог. При этом протяженность «узких мест» на основных направлениях увеличилась на 169 км и составила 3365 км, или 61,6% всех «узких мест». По оперативным данным, в 2010 году протяженность «узких мест» может составить около 6 тыс. км (с дальнейшей тенденцией роста). Основной причиной наличия «узких мест» в пропускной способности железных дорог является недостаточная пропускная способность перегонов. Также причиной появления участков с заполнением пропускной способности выше допустимого уровня является недостаточная мощность устройств тягового электроснабжения и длина приемо-отправочных, сортировочных и вытяжных путей на промежуточных, участковых и сортировочных станциях. Это снижает пропускную и перерабатывающую способность станций, приводит к задержкам поездов у входных сигналов, в целом снижает участковую скорость пассажирских и грузовых поездов.

В 2010 году дальнейшее распространение получило движение тяжеловесных грузовых поездов с весовой нормой 6 тыс. тонн и более. Однако недостаточная готовность инфраструктуры железных дорог к изменившимся условиям в организации движения вызывает затруднения в эксплуатационной работе сети железных дорог. На участках железных дорог, электрифицированных несколько десятков лет тому назад, устройства тягового электроснабжения не отвечают современным условиям. В связи с этим увеличиваются межпоездные интервалы, уменьшается пропускная способность участков (прежде всего на основных направлениях). В число проблемных мест входит, в первую очередь, направление Кузбасс — Дальневосточный транспортный узел, а именно Транссиб, на котором много дефектных тоннелей и мостов. Ограничивает пропуск и переработку поездов Читинский железнодорожный узел, сортировочные станции Тайшет и Иркутск-сортировочный. Множество барьерных мест имеется в транспортном коридоре Кузбасс — Северо-Запад. Недостаточная пропускная способность характерна для таких станций, как Волховстрой, Бабаево, Екатеринбург-сортировочный и Войновка. А на участке Волховстрой — Беломорск — Мурманск имеется большое количество однопутных перегонов. На направлении Кузбасс — Азово-Черноморский есть транспортный узел, где постоянно растут перевозки нефтегрузов, огромный дефицит пропускной мощности ощущается на направлении Максим Горький — Тихорецкая — Крымская. Увеличение пропускной и перерабатывающей способности необходимо также на сортировочных станциях Кинель, Максим Горький и Новороссийск. На участке Краснодар-сортировочный — Энем зафиксирована недостаточная мощность тяговых подстанций, коэффициент использования мощности устройств электроснабжения превышает допустимые нормы. Остро стоит вопрос об усилении грузообразующего направления

Сургут — Тобольск — Тюмень, где коэффициент использования мощности однопутного участка Тобольск — Сургут превышает предельно допустимое значение.

Барьерным местом на Восточном полигоне сети является Байкало-Амурская магистраль. В основном на БАМе ограничивающими являются перегоны, имеющие большую протяженность. Кроме того, пропускную способность магистрали ограничивают участки, где нарушены межремонтные сроки, имеются дефекты земляного полотна и верхнего строения пути.

В условиях преодоления кризисных явлений в экономике и дальнейшего роста объемов перевозок, а также недостаточного финансирования работ по усилению пропускной способности можно прогнозировать рост количества «узких мест» на сети железных дорог ОАО «РЖД».

Необходимо увеличение всех источников финансирования инвестиций в развитие железнодорожного транспорта и формирование соответствующих новых технических и технологических решений.

Для решения задачи создания конструкции пути, обеспечивающей долговременную стабильность, принимаются комплексные решения по переходу на эффективные конструкции железнодорожного пути и его элементы, соответствующие мировому уровню, и по обеспечению качества отечественных материалов верхнего строения пути. Продолжается сотрудничество с австрийской компанией «ФестАльпине Гмбх», у которой после получения сертификата появится возможность участвовать в конкурсе на поставку для ОАО «РЖД» рельсов длиной 100 м для укладки на скоростных участках и на линиях с высокой грузонапряженностью. Применение рельсов мирового уровня качества, пружинных рельсовых скреплений, использование зарубежных инновационных технологий для создания верхнего строения пути, а также внедрение эффективных технологий ремонтов пути в комплексе

с использованием современных путевых машин позволит добиться увеличения межремонтных сроков до 1,1 млрд. тонн брутто, что в 1,6 раза больше сегодняшних 700 млн. тонн брутто.

В настоящее время находят широкое применение конструкции и технологии укладки бесстыкового пути на мостах с применением уравнильного стыка. Внедряются опорные части скольжения с шаровым сегментом для пролетных строений мостов. Разработаны конструкции пешеходных мостов из композитных материалов. Совершенствуются конструкции и технологии гидроизоляции железобетонных мостов и тоннелей. Разрабатываются и применяются прогрессивные конструкции пролетных строений с ортотропной плитой проезжей части, пролетные строения из атмосферостойкой стали.

Состояние основных фондов устройств электроснабжения

Электроснабжение железных дорог

Потребление электроэнергии железными дорогами России в 2010 году составило 44321,0 млн. кВт·ч (рост 3,7% к 2009 году), в том числе: на тягу поездов — 38588,5 млн. кВт·ч (увеличение на 5,2%); железнодорожные узлы — 5732,4 млн. кВт·ч (снижение на 5,9%). На электрифицированном полигоне перевезено 85,1% всех грузов и пассажиров, при этом доля электрифицированных участков составляет 50,6% от общей протяженности железных дорог России. Эксплуатационная длина электрифицированных участков железных дорог России — 43,165 тыс. км, в том числе переменного тока 25 кВ, 50 Гц — 24,67 тыс. км. Отпуск электроэнергии сторонним (не железнодорожным) потребителям возрос на 10,5% относительно аналогичного периода прошлого года и составил 36904,3 млн. кВт·ч. Удельный вес отпуска электроэнергии для сторонних потребителей от общей переработки в 2010 году составил 45,4%. Среднегодовое удельное электропотребление на 1 км эксплуатационной длины электрифицированных линий (электротяга) в однопутном исчислении увеличилось относительно 2009 года на 5,3% и составило 504,1 тыс. кВт·ч. При росте доли перевозок на электротяге с 84,0% в 2006 году до 85,1% в 2010 году в целом по хозяйству электрификации и электроснабжения наблюдается динамика снижения количества событий, связанных с нарушениями безопасности движения поездов. За период с 2006 по 2010 год снижение событий (случаев брака) составило 32%, что явилось следствием реализации комплекса мер по повышению безопасности движения, связанного с принятием организационных мер, внедрением новых технических средств и технологий, выполнения отраслевых инвестиционных программ по обновлению технических средств хозяйства и усилению инфраструктуры. Стоимость основных средств хозяйства электроснабжения по состоянию на 31 декабря 2010 г. составляет 496,9 млрд. руб.

Основные фонды хозяйства составляют 14,9% от стоимости основных фондов ОАО «РЖД». В составе основных фондов хозяйства процент износа составляет: по зданиям — 18,1%; сооружениям — 35,2%; передаточным устройствам — 31,3%; машинам и оборудованию — 40,2%; транспортным средствам — 51,3%; инвентарю производственному и хозяйственному — 76,1%.

На 1 января 2010 г. по хозяйству электроснабжения протяженность контактной сети со сверхнормативным сроком эксплуатации составляла 53,6 тыс. км развернутой длины (45% протяженности всех электрифицированных линий), в том числе 42,9 тыс. км (80%) приходится на основные транспортные направления. В 2010 году было реконструировано по всем проектам 450,4 км, при этом за год просроченный полигон вырос на 1715,6 км. В результате на начало 2011 года просроченный полигон составляет 54929 км.

Аналогичное положение складывается с тяговыми подстанциями.

Из 1408 тяговых подстанций на сегодняшний день требуют реконструкции (как по сроку службы, так и по фактическому состоянию) 763 шт. (54%). Более 3600 понижающих и тяговых трансформаторов, или 81%, проработало более двух нормативных сроков без капитального ремонта.

Анализ состояния и организации обеспечения безопасности движения поездов показывает, что одной из основных причин отказов в работе устройств электроснабжения является их износ. Кроме этого, по статистике 79,6% событий, связанных с нарушением безопасности движения поездов, происходит из-за отказов в работе контактной сети, не имеющей резерва.

Повреждаемость контактной сети на участках со сроком службы более 40 лет в 9 раз выше, чем на участках со сроком службы до 10 лет, особенно на железных дорогах, электрифицированных на постоянном токе.

С учетом ограниченности выделенных инвестиций, в первую очередь средства направляются на реконструкцию

устройств, выработавших ресурс и представляющих угрозу безопасности перевозочного процесса, в том числе на основные грузовые и приоритетные направления скоростного движения. Однако план капитальных вложений 2011—2013 годов по хозяйству не позволяет в полной мере достичь решения целевой задачи — стабилизации процесса старения устройств.

Для повышения эффективности перевозочного процесса хозяйством электрификации и электроснабжения проводятся следующие работы:

- внедрение технических решений по контактной подвеске и другим элементам системы тягового электроснабжения как переменного, так и постоянного тока для следующих условий:
 - для пассажирского движения — для скоростей движения до 300 км/ч;
 - для грузового движения — для весовых норм 6 тыс. и более тонн;
- повышение производительности труда на основе применения новых технических средств и технологий;
- повышение надежности функционирования объектов инфраструктуры;
- оптимизация использования всех видов ресурсов, в первую очередь — электроэнергии.

Для обновления устройств электроснабжения реализуется отраслевой инвестиционный проект «Обновление оборудования и устройств хозяйства электроснабжения». Освоение за 2010 год по данному проекту составило 8,7 млрд. руб.

Всего за счет выделенных капитальных вложений реконструировано 404,8 км развернутой длины контактной сети, смонтировано 16,0 км усиливающего провода по Забайкальской железной дороге, 92,6 км линий электроснабжения автоблокировки, полностью или частично модернизировано оборудование 25 тяговых подстанций, 17 кругов телемеханики МСТ и АМТ, ЕДЦУ.

Автоматика и телемеханика

Устройства железнодорожной автоматики и телемеханики на сети железных дорог России обслуживают 204 дистанции сигнализации, централизации и блокировки с общей численностью работников 37,3 тыс. чел.

В 2010 году на железных дорогах изменена структура управления хозяйством в связи с переходом на безотделенческую структуру. На Октябрьской, Западно-Сибирской и Северо-Кавказской железных дорогах функционируют центры технической диагностики и мониторинга устройств ЖАТ. Средняя протяженность дистанций СЦБ по состоянию на 31 декабря 2010 г. составляет 417,6 км при средней численности дистанции СЦБ 184 человека. В 2010 году, в соответствии с Программой снижения производственных издержек за счет реализации технологических мероприятий (далее — Программа), в хозяйстве автоматики и телемеханики (далее — хозяйство) было запланировано снизить производственные издержки на 278,2 млн. руб. В 2010 году Программа реализована на 106%. Фактическая экономия эксплуатационных расходов по хозяйству составила 294,9 млн. руб. Протяженность линий, оборудованных автоблокировкой и диспетчерской централизацией, составляет 62196 км, или 73,1% от эксплуатационной длины железных дорог. По состоянию на 31 декабря 2010 г. при общей эксплуатационной длине двух-

и многопутных перегонов 36471 км оснащённость двухсторонней постоянно действующей АБ составляет 29994 км (82%), в том числе в основных направлениях — 24939 км (94%), в прочих — 5055 км. Анализ состояния материально-технической базы хозяйства автоматики и телемеханики показывает, что на сети железных дорог с превышением нормативного срока эксплуатируется более 97 тыс. стрелок ЭЦ (76,0%), 34,2 тыс. км АБ (55%). Требуют замены более 50% линейных пунктов систем ДЦ и ДК. Значительный износ технических средств наблюдается в горочном хозяйстве. С превышением нормативного срока службы эксплуатируются 1311 вагонных замедлителей (31,4%), 259 компрессорных установок (49,1%). В условиях увеличивающегося объема перевозок необходимо завершить оборудование двухпутных перегонов основных направлений сети постоянно действующими устройствами для организации движения поездов по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора в объеме более 1,7 тыс. км.

Повышение надежности работы объектов инфраструктуры

Безаварийная и безотказная работа устройств железнодорожной автоматики является основой для обеспечения заданного уровня пропускной и провозной способности железных дорог и главной задачей служб автоматики и телемеханики. Оценка качества работы напрямую зависит от количества допущенных отказов устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и определяется динамикой их изменения.

С августа 2001 г. в хозяйстве автоматики и телемеханики крушений и аварий не допущено.

Основными приоритетными направлениями развития инфраструктуры являются:

- организация скоростного пассажирского движения на направлениях Москва — Санкт-Петербург, Москва — Нижний Новгород, Санкт-Петербург — Бусловская, Москва — Ярославль, Москва — Смоленск — Красное, Москва — Суземка;
- переход с релейной на микропроцессорную элементную базу с приоритетом внедрения отечественных микропроцессорных систем;
- повышение функциональных возможностей систем ЖАТ, обеспечивающих снижение эксплуатационных расходов;
- развитие пропускных способностей на Восточном полигоне;
- организация интермодальных перевозок на Московской, Горьковской, Дальневосточной железных дорогах;
- дооборудование двух и многопутных перегонов участков железных дорог постоянно действующими устройствами двухсторонней автоблокировки (увеличение пропускной способности), в первую очередь на главных грузовых и пассажирских направлениях участков железных дорог;
- выполнение мероприятий по охране труда;
- выполнение мероприятий по замене технических устройств сортировочных горок, выработавших срок службы (компрессоры, воздухосборники).

Согласно установленным межремонтным срокам для основных устройств и оборудования в хозяйстве автоматики и телемеханики ежегодно необходимо производить капитальный ремонт 7750 км автоблокировки, 16560 стрелок электрической централизации, 858 вагонных замедлителей, 30500 км кабельных линий СЦБ.

Выполнение объемов работ по капитальному ремонту устройств СЦБ позволило поддерживать их в рабочем состоянии и снизить количество нарушений нормальной работы на 9%.

В 2010 году снижены расходы на эксплуатацию неиспользуемых или малоиспользуемых объектов основных средств на сумму 80 млн. руб., в том числе за счет перевода на консервацию 332 объектов основных средств (ССПС, автотранспорт, станочное оборудование, закрытые участки станций и перегонов и др.).

Реализация инвестиционных и ремонтных программ, выполнение организационно-технических мероприятий в 2010 году позволили в хозяйстве автоматики и телемеханики снизить количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, по сравнению с 2009 годом на 7%, а общее количество отказов устройств ЖАТ — на 1%. Удельные расходы на обслуживание 1 приведенной технической единицы за 2010 год составили 928,8 тыс. руб.

В целях снижения эксплуатационных затрат в хозяйстве предусматривается переход с релейной на микропроцессорную элементную базу при обновлении технических средств ЖАТ, внедрение средств диагностики с элементами резервирования и малообслуживаемых напольных устройств, светодиодных оптических систем для светофоров и ряд других новейших технических решений. Это обеспечивает значительное снижение энергопотребления, минимизацию производственных площадей для размещения оборудования и сокращение трудозатрат на их последующее техническое обслуживание. Внедрение систем двухсторонней автоблокировки

с организацией движения по неправильному пути по локомотивным светофорам на двухпутных и многопутных перегонах с усилением канализации обратного тягового тока позволяет пропускать поезда повышенного веса и длины, в первую очередь на железных дорогах Восточного региона. Внедрение и развитие на сети железных дорог микропроцессорных систем электрической централизации, автоблокировки, дорожных диспетчерских центров технической диагностики и мониторинга позволит в дальнейшем осуществлять обслуживание устройств СЦБ по их техническому состоянию, оперативно обнаруживать отклонения параметров работы систем ЖАТ и устранять недостатки до возникновения отказов, тем самым снижая возможный риск задержки всех видов поездов и повышая безопасность движения поездов. Основными стратегическими направлениями модернизации технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики являются:

- комплексное внедрение микропроцессорных устройств для организации управления и обеспечения безопасности движения на железнодорожных линиях сети железных дорог России взамен существующих релейных устройств СЦБ, которые не в состоянии обеспечить уровень современных требований комплексной автоматизации перевозочного процесса;
- создание и внедрение интегрированной многофункциональной системы управления движением поездов, маневровой работой, работой сортировочных станций на основе спутниковой навигации и передачи команд управления по радиоканалу адаптированной для различных категорий железнодорожных линий.

Главными направлениями развития средств СЦБ, расширяющими их функциональные возможности, являются:

- использование средств цифровой радиосвязи и спутниковой навигации;
- внедрение многофункциональных систем управления движением поездов, созданных на базе микропроцессорных

и релейно-процессорных устройств ЭЦ (ЭЦ-ЕМ, «Эбиллок-950», ЭЦ-МПК), автоблокировки (АБТЦ-М, АБ-УЕ) и диспетчерской централизации;

- создание сетевой многоуровневой системы диагностики и мониторинга устройств ЖАТ, включая мобильные диагностические комплексы;
- создание малообслуживаемого наземного оборудования СЦБ, средств механизации сортировочных горок нового поколения с элементами резервирования, диагностики, защиты от несанкционированного доступа с применением композитных материалов и нанотехнологий.

Хозяйство гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения

Основными задачами управления в 2010 году являлись обеспечение устойчивого функционирования объектов технологического и коммунального назначения (служебно-технических и административных зданий), объектов теплоэнергетического комплекса, водоснабжения и водоотведения, содержание и эксплуатация объектов жилищного фонда ОАО «РЖД», а также проведение инвестиционной деятельности в области развития хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения.

По состоянию на начало 2011 года на балансе предприятий хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения числилось 45017 служебно-технических зданий площадью 11052,5 тыс. кв. м, административных зданий — 1638 площадью 1595,7 тыс. кв. м (Приложение 20). Особое значение в 2010 году в деятельности хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения уделялось выполнению разработанных мероприятий по оптимизации эксплуатационных затрат. Выполнение данных мероприятий по жилищно-коммунальному хозяйству в части передачи объектов в муниципальную собственность, а также оказание дополнительных услуг позволило сократить убытки относительно 2009 года на 882,8 млн. руб. Так, в 2010 году вовлечены в гражданский оборот объекты жилищного фонда и коммунального назначения ОАО «РЖД»: 75 общежитий общей площадью 189,8 тыс. кв. м, 187 квартир

общей площадью 9,01 тыс. кв. м, 7 жилых домов общей площадью 1,63 тыс. кв. м, 19 котельных, 114 объектов водоснабжения и водоотведения, 159,7 км инженерных коммуникаций. Снижение расходов Компании от содержания объектов ЖКХ за счет оптимизации объектов жилищного фонда и коммунального назначения составило в сумме 262,8 млн. руб., высвобождено контингента в количестве 339 человек. В целях оптимизации расходов на содержание объектов эксплуатационной деятельности по хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения в установленном порядке в 2010 году продано 95 объектов, списано 1128 объектов, законсервировано 742 объекта.

Инновационные проекты развития инфраструктуры

Российские железные дороги не только составляют центральный элемент интегрированной железнодорожной сети с колеей 1520 мм на пространстве Евразии, но являются одним из мировых лидеров по эксплуатационной длине и протяженности электрифицированных линий.

В условиях усиливающейся конкуренции на транспортном рынке и требований клиентов к повышению качества и снижению стоимости перевозок, качественный рост эффективности работы железнодорожного транспорта может быть достигнут исключительно на основе реализации прорывных, научно обоснованных инновационных решений. Внедрение инновационных решений в железнодорожный транспорт вносит существенный вклад в развитие и техническое перевооружение широкого спектра отраслей экономики: машиностроение, электротехническую, металлургическую промышленности, а также строительный комплекс. Модернизация, создание и внедрение новых эффективных систем контроля и управления движением поездов является неотъемлемой частью стратегии инновационного развития ОАО «РЖД». Для обеспечения системного подхода к использованию спутниковых технологий в ОАО «РЖД» в декабре 2008 г. была принята Концепция и Программа внедрения спутниковых технологий в основную деятельность ОАО «РЖД» на период до 2015 года. Данные работы

составили значительную часть стратегического направления научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД»), одобренного Правительством Российской Федерации. Стратегия ОАО «РЖД» в области внедрения спутниковых технологий предусматривает обязательное участие Компании по выполнению задачи расширения внедрения отечественной системы ГЛОНАСС, созданию единого цифрового координатного пространства объектов железнодорожной инфраструктуры как части общегосударственной задачи, а также решение приоритетных технологических вопросов в хозяйствах отрасли, обеспечивающих повышение эффективности их функционирования с учетом лучших отечественных и мировых достижений. Сегодня на первый план вышли те спутниковые технологии и построенные с их использованием комплексные системные решения, которые способны обеспечить возможность инновационного прорыва в развитии ОАО «РЖД». На базе спутниковой системы ГЛОНАСС и систем цифровой связи Компания

активно реализует комплекс передовых технологий, которые дают дополнительный мультипликативный эффект. Внедрена технология спутникового мониторинга работы тяжелой техники в «окнах» по ремонту пути, позволяющая осуществлять в режиме реального времени управление этим видом работ, а также вести контроль соблюдения технологических операций ремонта и эксплуатации инфраструктуры. Разработана спутниковая технология управления работой восстановительных поездов в местах возникновения чрезвычайных ситуаций.

Одним из основных способов повышения маршрутных скоростей поездов является увеличение гарантийных участков проследования грузовых вагонов. Решение этой задачи достигается, во-первых, за счет внедрения на железнодорожном подвижном составе узлов и деталей повышенной надежности и ресурса, во-вторых, путем совершенствования комплексов диагностики подвижного состава на ходу поезда. Новым этапом в развитии систем диагностики подвижного состава на ходу поезда должна стать система акустического контроля буксовых узлов, разработанная совместно с ОАО «ГРЦ им. В.П. Макеева».

Вся сеть российских железных дорог оснащена аппаратурой теплового контроля буксовых узлов подвижного состава. Автоматизированы функции слежения за динамикой нагрева букс на всем маршруте следования вагона, что особенно важно в условиях увеличения гарантийных участков.

Для обеспечения контроля геометрических параметров колесных пар вагонов на подходах к станции внедряется автоматизированная система с использованием лазерного сканирования. Ведутся работы по разработке подсистем для выявления дефектов на поверхности катания, сдвига буксового узла.

К числу наиболее эффективных направлений стратегии технологического развития Компании относится применение многофункциональных систем обеспечения безопасности движения поездов,

построенных на микропроцессорной элементной базе, при комплексном применении стационарных и мобильных средств, с использованием систем передачи данных по радиоканалу и спутниковых навигационных средств. В этом направлении совместно с отраслевой наукой реализуются передовые технологии в части дальнейшего функционального развития систем управления и обеспечения безопасности движения:

- **станционные системы управления и обеспечения безопасности движения** предусматривают создание и развитие станционных микропроцессорных систем управления, интегрированных с системами интервального регулирования и бортовыми системами управления и обеспечения безопасности;
- **системы интервального регулирования** предусматривают создание и развитие микропроцессорных систем управления, обеспечивающих возможность увеличения пропускных способностей, гибкого сокращения интервала попутного следования поездов, интеграции в системы централизованного автоматизированного управления и обеспечения безопасности движения поездов верхнего уровня.

В настоящее время ведется усовершенствование данной системы, связанное с расширением ее функциональных возможностей и отказоустойчивости в части применения радиоканала как резервной среды передачи управляющих команд на локомотив, создания функции логической реконфигурации ложно занятых рельсовых цепей в системе.

Технология автоматизированного управления поездной работой на участках скоростного и высокоскоростного движения поездов «Автодиспетчер»

Данная технология решает задачи автоматического ведения поезда по графику, отвечает за выбор графиков торможения, определение местоположения локомотивов по маршруту

следования, задание точных координат остановки, автоматический контроль движения и технического состояния локомотивов, исключение необоснованных экстренных торможений, выполнение временных ограничений скорости движения и т.д.

В настоящее время технология реализуется на участке Санкт-Петербург — Москва Октябрьской железной дороги. Получены положительные результаты по возможности обеспечения гарантированного графика движения скоростных и обеспечения при этом энергооптимальных режимов.

Особенность данной технологии состоит в регулировании не одиночных поездов, а потоков при условии диспетчерского управления из единого центра всеми технологическими процессами и взаимодействии с подвижными единицами посредством цифровой радиосвязи TETRA с применением системы спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS. Внедрение этих систем является необходимым элементом совершенствования технологии перевозочного процесса. Эффективное использование перечисленных технических и технологических решений обеспечивается наличием развитой информационной среды, увязывающей автоматизированные системы управления участников перевозочного процесса, современные средства связи и спутниковые технологии.

Модернизация объектов инфраструктуры, внедрение новых технологий (скоростное движение)

Дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного движения требует реализации дополнительных мероприятий по модернизации инфраструктуры. Главными итогами инновационной деятельности и технологического развития ОАО «РЖД», направленными на модернизацию объектов инфраструктуры в целях организации скоростного движения, в 2010 году стали:

1. Организация в середине 2010 года скоростного движения электро-

поездов «Сапсан» на участке Москва — Нижний Новгород (442 км): 2 пары поездов в сутки, время в пути — 3 ч 55 мин., максимальная скорость — 160 км/ч.

2. Организация в конце 2010 года скоростного движения электропоездов «Аллегро» на участке Санкт-Петербург — Хельсинки (415 км): 2 пары поездов в сутки, время в пути — 3 ч 36 мин., минимальная скорость — 220 км/ч. Таможенный и паспортный контроль проводится в процессе движения поезда.

В соответствии с целевыми задачами долгосрочной программы «Развитие скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года» в 2010 году был завершен комплекс работ по усилению и модернизации инфраструктуры на участке Санкт-Петербург — Бусловская для организации скоростного движения. При общей протяженности участка 158 км движение со скоростью 200 км/ч обеспечено на участке в 110 км, что составляет 70% от общей длины. При реконструкции инфраструктуры под скоростное движение выполнены мероприятия, включающие в себя ремонт и модернизацию пути, реконструкцию искусственных сооружений, замену стрелочных переводов, реконструкцию контактной сети, модернизацию ЭЦ станций и оборудование перегонов устройствами АБТЦ.

В течение 2010 года на Октябрьской железной дороге проведен комплекс предварительных и сертификационных испытаний электропоезда «Аллегро», на основании которых ОАО «ВНИИЖТ» были подготовлены обоснования нормативов допускаемых скоростей движения электропоезда «Аллегро» с учетом работы устройств принудительного наклона кузовов вагонов. Все это позволило 12 декабря 2010 г. открыть скоростное движение по маршруту Санкт-Петербург — Хельсинки, на котором курсируют поезда «Аллегро».



Высокоскоростной электропоезд Velaro Rus «Сапсан» для линии Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород

Количество поездов:
4 односистемных, 3 кВ
4 двухсистемных, 3 кВ, 25 кВ

Ввод в коммерческую эксплуатацию:
Москва – Санкт-Петербург,
17 декабря 2009 г.
Москва – Нижний Новгород,
30 июля 2010 года

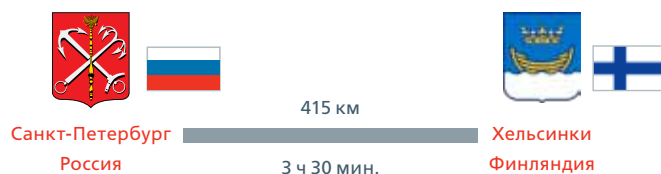
Технические характеристики		
Количество вагонов		10
Длина поезда со сцепками, м		250,3
Конструкционная скорость, км/ч		300
Максимальная эксплуатационная скорость, км/ч		250
Максимальная тяговая мощность поезда, МВт		8,0
Общая удельная мощность, кВт/т		12,0
Максимальное усилие тяги при трогании с места, кН		380
Остаточное ускорение при максимальной скорости 250 км/ч, м/с ²		0,078
Ширина колеи, мм		1520
Габариты		Габарит Т
Диапазон эксплуатационных температур, °С		-40...+40
Ширина кузова, мм		3265
Максимальная нагрузка на ось, т:		
• электропоезда постоянного тока		17
• двухсистемного электропоезда		18
Места для сидения в поезде (всего – 604):		
• бизнес-класс		104
• туристический класс		500





Скоростной электропоезд Pendolino SM6 «Аллегро» для линии Санкт-Петербург – Хельсинки

Технические характеристики		
Количество вагонов	7	Количество поездов: 4 двухсистемных, 3 кВ, 25 кВ
Длина поезда со сцепками, м	184,8	
Конструкционная скорость, км/ч	220	Начало коммерческой эксплуатации: декабрь 2010 г.
Максимальная эксплуатационная скорость, км/ч	220	
Максимальная тяговая мощность поезда, МВт	5,5	
Общая удельная мощность, кВт/т	12,0	
Максимальное усилие тяги при трогании с места, кН	225,8	
Остаточное ускорение при максимальной скорости 220 км/ч, м/с ²	0,095	
Ширина колеи, мм	1520	
Габариты	габарит Т	
Диапазон эксплуатационных температур, °С	-40...+40	
Ширина кузова, мм	3200	
Максимальная нагрузка на ось, т	17,5	
Места для сидения в поезде (всего – 352):		
• бизнес-класс	48	
• туристический класс	304	



20 227

ЛОКОМОТИВОВ

содержится в инвентарном
парке ОАО «РЖД» в 2010 году



5 фирменных поездов*

курсируют по Транссибирской магистрали: «Россия», «Океан», «Байкал», «Сибиряк», «Енисей»

Характеристика парка подвижного состава

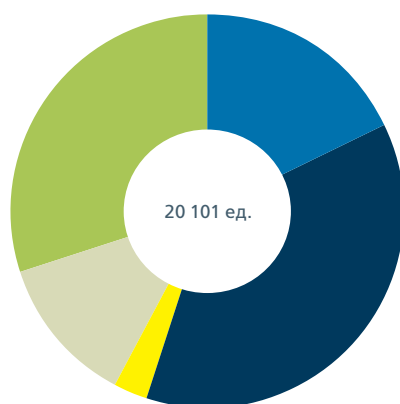
Локомотивы

По итогам 2010 года в инвентарном парке ОАО «РЖД» содержится 20 227 локомотивов (+126 ед. к 2009 году), в том числе 2 473 пассажирских электровоза (+64 ед. к 2009 году), 547 пассажирских

тепловоза (+11 ед. к 2009 году), 7 535 грузовых электровозов (+118 ед. к 2009 году), 3 656 грузовых тепловоза (-94 ед. к 2009 году), 6016 маневровых тепловоза (+27 ед. к 2009 году).

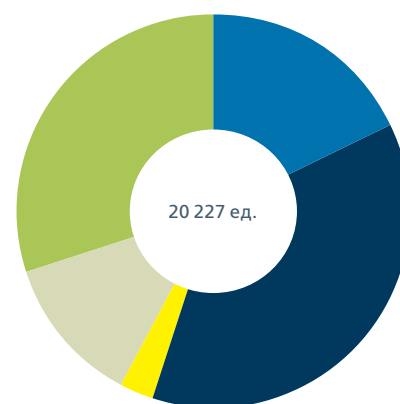
Структура инвентарного парка локомотивов ОАО «РЖД», %

по состоянию на 31.12.2009



37% – грузовые электровозы
30% – маневровые тепловозы
18% – грузовые тепловозы
12% – пассажирские электровозы
3% – пассажирские тепловозы

по состоянию на 31.12.2010



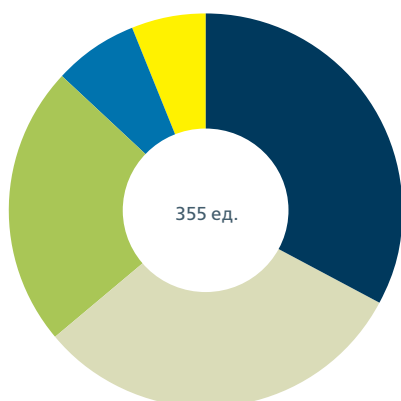
37% – грузовые электровозы
30% – маневровые тепловозы
18% – грузовые тепловозы
12% – пассажирские электровозы
3% – пассажирские тепловозы

Инвестиционной программой 2010 года «Обновление тягового подвижного состава/Приобретение тягового подвижного состава» предусмотрены капитальные вложения на сумму 27,997 млрд. руб. (без НДС) на закупку 393 ед. локомотивов, что на 11% больше, чем в 2009 году (355 ед.) и на 14% меньше, чем в 2008 году (455 ед.). По результатам года инвестиционные средства освоены полностью, поставлено 393 ед. тягового подвижного состава, в том числе:

- 250 ед. электровозов, из них:
 - пассажирских — 100 ед. (ЭП1М, П — 65 ед. и ЭП2К — 35 ед.);
 - грузовых — 150 ед. (2ЭС5К/3ЭС5К — 80 ед.; 2ЭС4К — 20 ед.; 2ЭС6 — 50 ед.).
- 143 ед. тепловозов, из них:
 - грузовых — 28 ед. (2ТЭ25А — 2 ед. и 2ТЭ116У — 26 ед.);
 - пассажирских — 21 ед. (ТЭП70БС — 21 ед.);
 - маневровых — 94 ед. (ТЭМ7А — 20 ед. и ТЭМ18Д — 74 ед.).

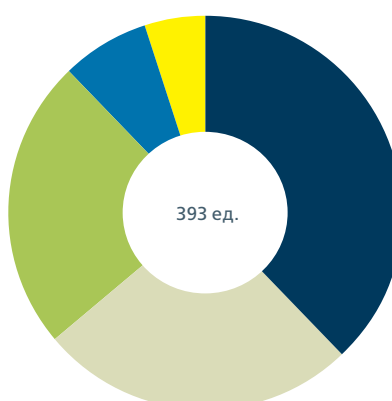
Обновление парка тягового подвижного состава, %

по состоянию на 31.12.2009



33% – грузовые электровозы
31% – пассажирские электровозы
23% – маневровые тепловозы
7% – грузовые тепловозы
6% – пассажирские тепловозы

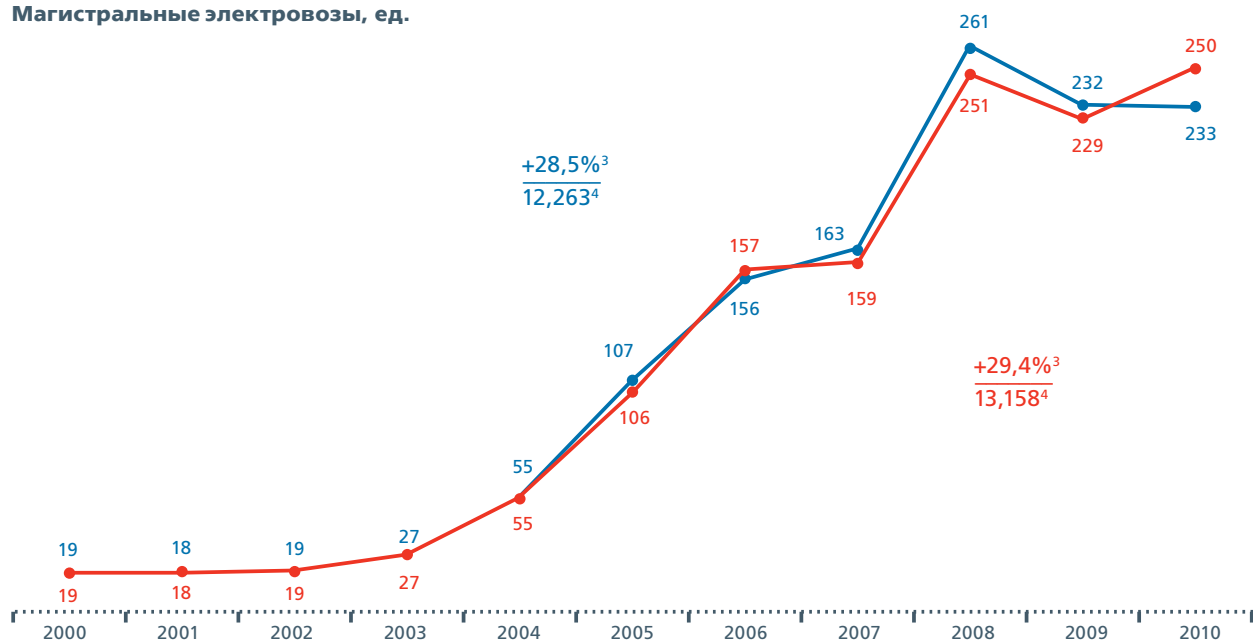
по состоянию на 31.12.2010



38% – грузовые электровозы
26% – пассажирские электровозы
24% – маневровые тепловозы
7% – грузовые тепловозы
5% – пассажирские тепловозы

Динамика производства и поставок для ОАО «РЖД» магистральных электровозов и тепловозов в 2000–2010 гг.

Магистральные электровозы, ед.



— Объем производства в России¹

— Динамика поставок для ОАО «РЖД»²

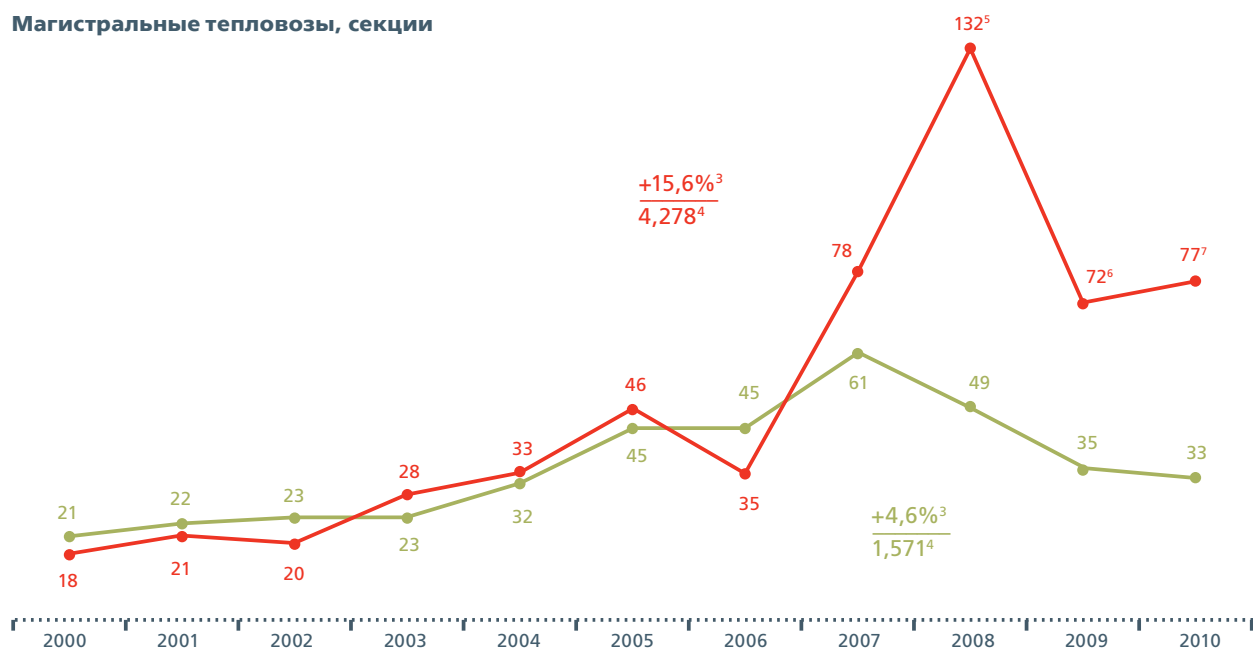
¹ Источник: Росстат России

³ Среднегодовой прирост 2000–2010 гг.

² Источник: Дирекция тяги

⁴ Индекс роста 2010 г. к 2000 г.

Магистральные тепловозы, секции



— Объем производства в России¹

— Динамика поставок для ОАО «РЖД»²

¹ Источник: Росстат России

⁵ Из них: 82 секции были закуплены у ОАО «ХК Лугансктепловоз» (Украина); 50 секций – у российских производителей

² Источник: Дирекция тяги

⁶ Из них: 40 секций были закуплены у ОАО «ХК Лугансктепловоз» (Украина); 32 секции – у российских производителей

³ Среднегодовой прирост 2000–2010 гг.

⁷ Из них: 52 секции были закуплены у ОАО «ХК Лугансктепловоз» (Украина); 25 секций – у российских производителей

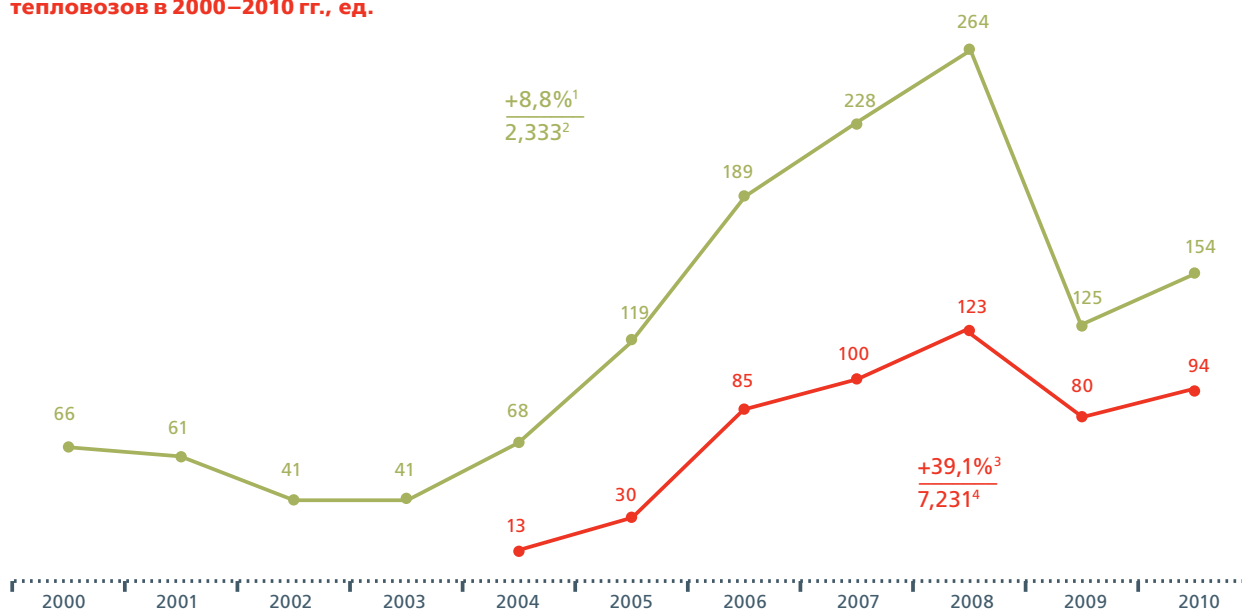
⁴ Индекс роста 2010 г. к 2000 г.

После стабильного роста объемов закупок локомотивов в 2004—2008 годах, в 2009 году под влиянием финансово-экономического кризиса закупки локомотивов ОАО «РЖД» снизились (к 2008 году):

- магистральных тепловозов на -43,2%;
 - маневровых тепловозов на -35%;
 - магистральных электровозов на -8,8%.
- За 2010 год закупки магистральных электровозов выросли на 9,2% к уровню 2009 года, магистральных тепловозов — на 6,9%.

После стабильного роста объемов закупок грузового подвижного состава Компанией в 2004—2008 годах, в 2009 году под влиянием финансово-экономического кризиса закупки значительно снизились к уровню 2008 года. В 2010 году возобновился их рост, при этом спрос частных компаний на новые грузовые вагоны превысил уровень докризисного 2008 года и составил более 60 тыс. вагонов.

Динамика производства и поставок для ОАО «РЖД» маневровых и промышленных тепловозов в 2000–2010 гг., ед.



— Объем производства маневровых и промышленных тепловозов в России

— Динамика поставок маневровых тепловозов для ОАО «РЖД»²

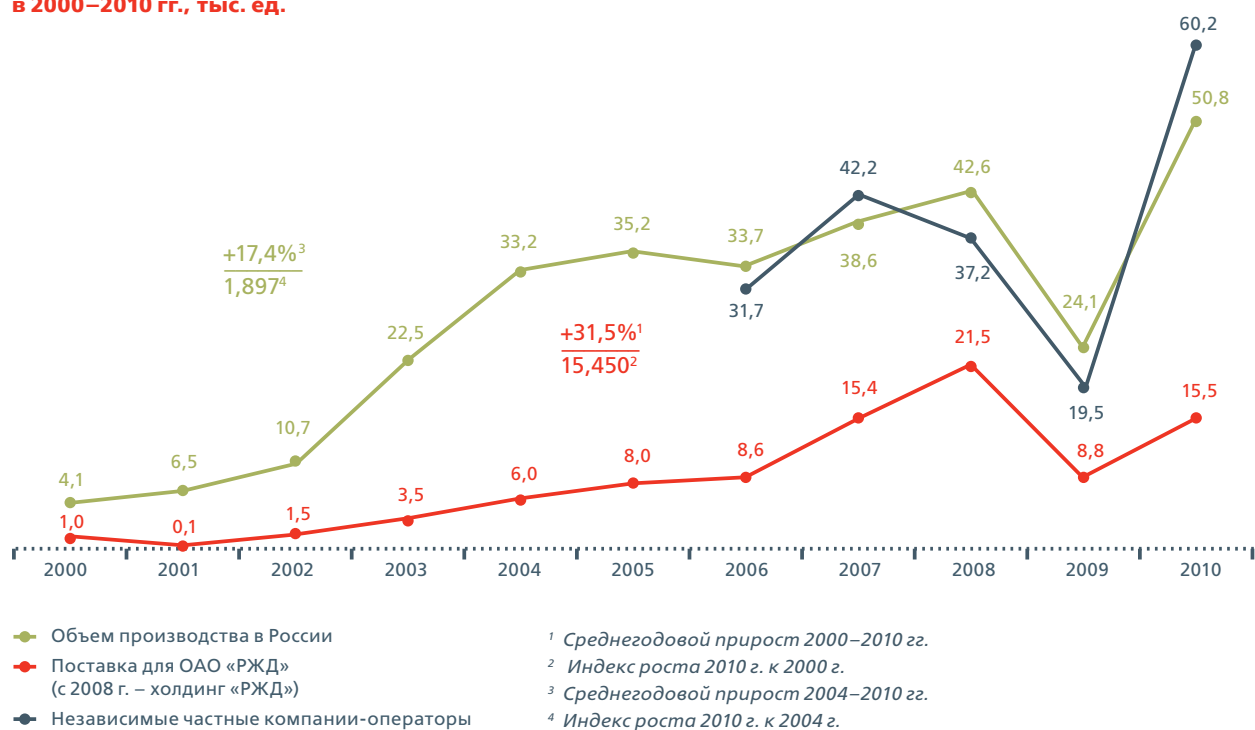
¹ Среднегодовой прирост 2000–2010 гг.

³ Среднегодовой прирост 2004–2010 гг.

² Индекс роста 2010 г. к 2000 г.

⁴ Индекс роста 2010 г. к 2004 г.

Динамика производства и поставок для ОАО «РЖД» грузовых вагонов в 2000–2010 гг., тыс. ед.



Инвестиционной программой 2010 года «Обновление тягового подвижного состава/Модернизация тягового подвижного состава» направлены капитальные вложения в сумме 6,9 млрд. руб. (без НДС) на модернизацию 812 локомотивов. Оздоровлено 812 локомотивов тягового подвижного состава, в том числе:

- 115 ед. грузовых электровозов серии ВЛ10, ВЛ11, ВЛ60 и ВЛ80;
- 120 ед. пассажирских электровозов серии ЧС2, ЧС2Т, ЧС6, ЧС200, ЧС4Т;
- 16 секций пассажирских тепловозов ТЭП70;
- 182 секции маневровых тепловозов ТЭМ2, ЧМЭ-3;
- 379 секций грузовых тепловозов серии ТЭ10, ТЭ116, М62 и ТГ16.

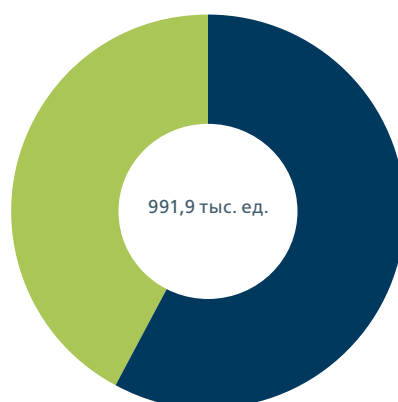
Вагонные парки

По состоянию на 31 декабря 2010 г. парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации (код 20) составил 1026,7 тыс. ед., в том числе:

- 518,7 тыс. ед. — вагоны, принадлежащие холдингу ОАО «РЖД»;
- 507,9 тыс. ед. — парк прочих собственников.

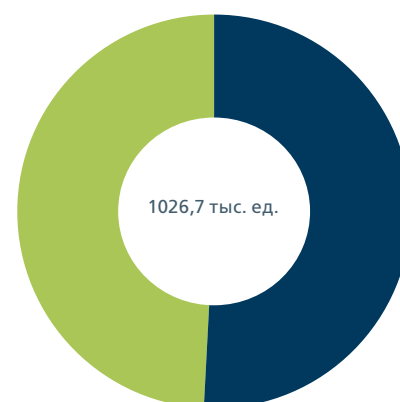
Парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации (код 20), %

по состоянию на 31.12.2009



58% – вагоны, принадлежащие холдингу «РЖД»
42% – парк прочих собственников

по состоянию на 31.12.2010



51% – вагоны, принадлежащие холдингу «РЖД»
49% – парк прочих собственников

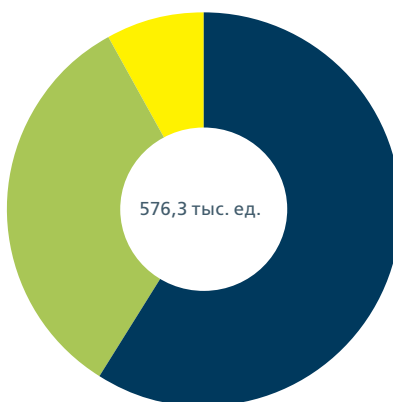
Основными собственниками грузовых вагонов внутри холдинга ОАО «РЖД» являются:

- 213,7 тыс. ед. — инвентарный парк ОАО «РЖД» и его филиалов (41,2% парка грузовых вагонов Холдинга);
- 195,1 тыс. ед. — парк ОАО «ПГК» (37,6%);
- 60,8 тыс. ед. — парк вагонов ОАО «ВГК» (11,7%);

- 49,1 тыс. ед. — парк других ДЗО ОАО «РЖД» (9,5%), в том числе:
- 24,0 тыс. вагонов — ОАО «ТрансКонтейнер»;
- 7,4 тыс. вагонов — ОАО «Рефсервис»;
- 1,6 тыс. вагонов — ОАО «РейлТрансАвто»;
- 16,1 тыс. вагонов — ЗАО «РусагроТранс».

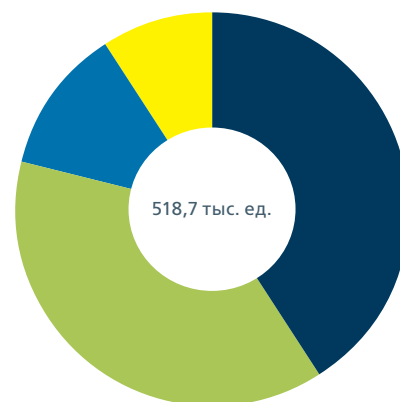
Основные собственники грузовых вагонов внутри холдинга «РЖД», %

по состоянию на 31.12.2009



59% — инвентарный парк ОАО «РЖД» и его филиалов
33% — парк ОАО «ПГК»
8% — парк других ДЗО ОАО «РЖД»

по состоянию на 31.12.2010



41% — инвентарный парк ОАО «РЖД» и его филиалов
38% — парк ОАО «ПГК»
12% — парк ОАО «ВГК»
9% — парк других ДЗО ОАО «РЖД»

Породовая структура парка грузовых вагонов и динамика его изменения приведены в Приложениях. Основная причина изменения инвентарного парка ОАО «РЖД» — передача вагонов в дочерние общества ОАО «РЖД», а также продажа вагонов прочим собственникам.

Закупки новых грузовых вагонов

Начиная с 2009 года основную закупку вагонов в холдинге ОАО «РЖД» осуществляет ОАО «ПГК». В 2010 году ОАО «РЖД» не закупало вагоны в инвентарный парк. ОАО «ПГК» закуплено 22 689 вагонов, в том числе 207 цистерн, 19 583 полувагонов, 555 платформ, 697 крытых, 1647 прочих.

Динамика изменения парка грузовых вагонов холдинга «РЖД», ед.

год	ВСЕГО по холдингу «РЖД»	ОАО «РЖД»	ДЗО в пользовании ОАО «РЖД»	ОАО «ПГК»	ОАО «ВГК»	ЗАО «Рус-АгроТранс»	ОАО «Транс-Контейнер»	ОАО «Рефсервис»	ОАО «Рейл-ТрансАвто»
2007	623 439	416 468	151 842	25 158	0	0	21 435	6 840	1 696
2008	617 022	380 892	24 035	172 455	0	2 837	24 331	10 625	1 847
2009	576 454	338 719	541	193 332	0	7 847	24 255	10 120	1 640
2010	518 792	213 759	0	195 072	60 821	16 045	24 034	7 420	1 642

Всего в условиях вагонных ремонтных депо за 2010 год отремонтировано плановыми (деповским и капитальным) видами ремонта 49 216 вагонов парка ОАО «РЖД» при плане 48 596 вагонов (+620 ед.), или 101,2%, к уровню 2009 года — 44,2%, в том числе:

- деповским ремонтом — 46 983 вагона при плане 46 373 вагона (+610 ед.), или 101,3%, к уровню 2009 года — 46,9%;
- капитальным ремонтом — 2 233 вагона при плане 2 223 вагона (+10 ед.), или 100,4% к плану, к уровню 2009 года — 20%.

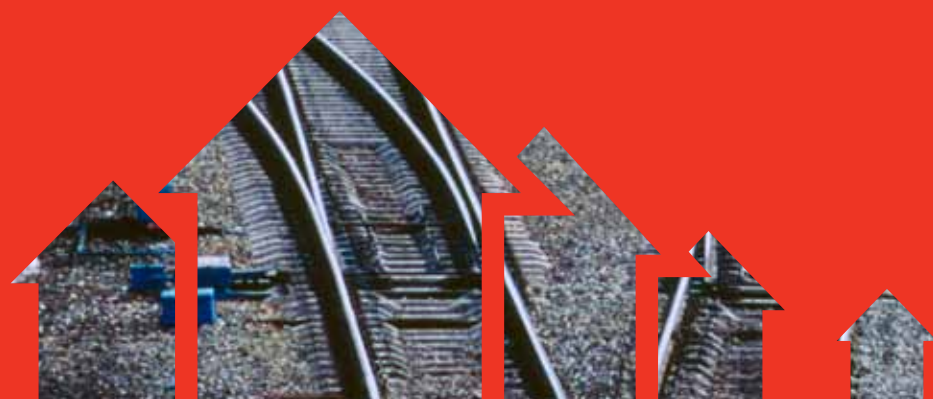
Снижение объема работы к уровню 2009 года произошло в связи с передачей вагонов парка ОАО «РЖД» в ОАО «Первая грузовая компания» и ОАО «Вторая грузовая компания».

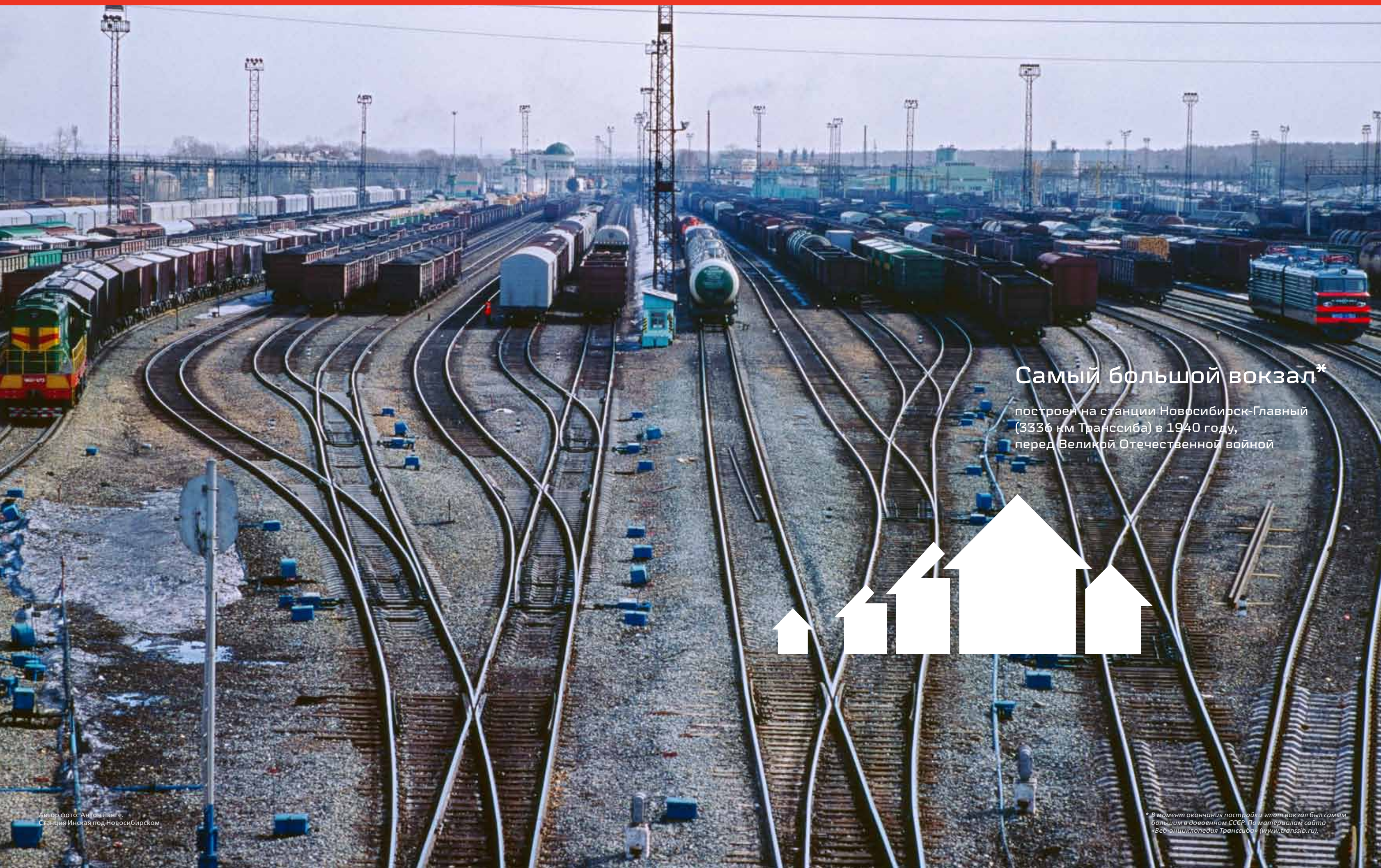
Всего в условиях вагонных депо за 12 месяцев 2010 года отремонтировано плановыми (деповским и капитальным) видами ремонта 240 204 частных вагонов при плане 231 886 вагонов

(103,6%), или +8 318 единиц, к уровню 2009 года — 119,1%, в том числе:

- деповским ремонтом отремонтировано 196 806 вагонов при плане 192 128 вагонов (102,4%), или +4 678 единиц, к уровню 2009 года — 118,3%;
- капитальным ремонтом отремонтировано 43 398 вагонов при плане 39 758 вагонов (109,2%), или +3 640 единиц, к уровню 2009 года — 122,8%.

356800 объектов
недвижимости
были внесены
и зарегистрированы
в собственность
ОАО «РЖД» при
формировании
уставного капитала





Самый большой вокзал*

построен на станции Новосибирск-Главный
(3336 км Транссиба) в 1940 году,
перед Великой Отечественной войной



Управление имуществом ОАО «РЖД»

Особенности регистрации недвижимости ОАО «РЖД»

При формировании уставного капитала ОАО «РЖД» 356 800 из 420 200 объектов недвижимости (около 85%) были внесены и зарегистрированы в собственность ОАО «РЖД» в составе 8622 сооружений — производственно-технологических комплексов (далее — ПТК). Регистрация объектов недвижимости в составе ПТК препятствует совершению сделок по их отчуждению.

Для совершения указанных сделок с объектами недвижимости, зарегистрированными в составе ПТК, необходимо предварительно расформировать ПТК, для чего нужно обеспечить проведение технической инвентаризации и государственной регистрации всех объектов в ПТК. Данные мероприятия требуют привлечения значительных временных и финансовых ресурсов и зачастую затягивают процесс внесения объектов в уставные капиталы ДЗО, а также процесс вовлечения непрофильных объектов в гражданско-правовой оборот.

В этой связи ОАО «РЖД» 29 июня 2007 г. принято решение об обеспечении расформирования всех ПТК в плановом режиме.

Всего за прошедший период обеспечено расформирование 2788 ПТК, включающих в свой состав 89586 объектов недвижимости, при этом в 2010 году обеспечено расформирование 663 ПТК, в результате чего образован 16 681 объект недвижимости.

Внесение имущества в уставные капиталы дочерних обществ

За весь период существования Компании в уставные капиталы дочерних обществ, созданных в рамках реформирования отрасли, передано 20,7 тыс. объектов недвижимости. Величина уставных капиталов указанных хозяйственных обществ составила более 233,6 млрд. руб.

Дочерние общества, получившие наибольший объем недвижимого имущества от ОАО «РЖД»: в сфере рабочего снабжения и торговли (5,3 тыс. объектов — ОАО «Железнодорожная торговая компания»), в сфере строительства (4 тыс. объектов — ОАО «Росжелдорстрой»), в области ремонта подвижного состава (1,4 тыс. объектов — ОАО «Желдорреммаш»), а также в сфере перевозок пассажиров в дальнем следовании (2,7 тыс. объектов — ОАО «Федеральная пассажирская компания», начавшее свою хозяйственную деятельность в 2010 году).

Доходы от управления недвижимостью Компании

Доходы от продажи недвижимости за период с 2005 по 2010 год составили 21,312 млрд. руб., в том числе:

- в 2005 году — 0,24 млрд. руб.;
- в 2006 году — 0,841 млрд. руб.;
- в 2007 году — 11,96 млрд. руб. (в том числе средства от продажи производственной базы подъездного железнодорожного пути от ст. Зейск к Эльгинскому месторождению углей в размере 9,718 млрд. руб.);
- в 2008 году — 5,529 млрд. руб. (в том числе средства от продажи имущества производственного комплекса порта Темрюк в размере 1,1 млрд. руб., 15 вагоноремонтных депо в размере 3,615 млрд. руб.);
- в 2009 году — 1,359 млрд. руб. (в том числе средства от продажи двух вагоноремонтных депо в размере 0,235 млрд. руб.);
- в 2010 году — 1,383 млрд. руб.

С 2004 по 2010 год Компанией получено доходов от сдачи недвижимого имущества в аренду в размере 31,9 млрд. руб., в том числе:

- в 2004 году — 2,8 млрд. руб.;
- в 2005 году — 3,3 млрд. руб.;
- в 2006 году — 4,3 млрд. руб.;
- в 2007 году — 4,6 млрд. руб.;
- в 2008 году — 5,4 млрд. руб.;
- в 2009 году — 5,7 млрд. руб.;
- в 2010 году — 5,8 млрд. руб.

Доходы от продажи недвижимости Компании, млрд. руб.



Доходы от сдачи недвижимого имущества Компании в аренду, млрд. руб.



С 2010 года ОАО «РЖД» проводится планомерная работа по переводу федеральных органов власти на арендные отношения. Так, достигнута договоренность на заключение договоров аренды со следующими органами власти: Прокуратура Российской Федерации, Следственный комитет Российской Федерации, органы Роспотребнадзора, Ространснадзора, ФСБ, ФГУЗ «Федеральный центр гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту», ФГУ Росгранстрой, ФМС.

Управление земельными ресурсами Компании

В пользовании ОАО «РЖД» находятся земли полосы отвода общей площадью 967151,36 га, в том числе зарегистрировано право федеральной собственности на 6597 земельных участков общей площадью 947048,05 га, что составляет 97,92% от общей площади земельных участков, находящихся в федеральной собственности.

С территориальными управлениями Росимущества заключены договоры аренды на 6438 земельных участков, находящихся в федеральной собственности, общей площадью 942385,60 га, что составляет 97,44% от общей площади земельных участков, находящихся в федеральной собственности.

По итогам 2010 года доход от передачи земельных участков в субаренду составил 580 млн. руб., или 130% от установленного в ОАО «РЖД» плана.

Зарегистрировано право собственности ОАО «РЖД» на 6035 земельных участков общей площадью 26028,66 га, что составляет 99,4% от общей площади земельных участков, внесенных в уставный капитал ОАО «РЖД».

Имущественные аспекты международных проектов

Компания принимает активное участие в защите имущественных интересов не только ОАО «РЖД», но и Российской Федерации на территории иностранных государств.

Так, на межгосударственном уровне при активном участии ОАО «РЖД» 21 мая 2009 г. был подписан и 29 марта 2010 г. ратифицирован межправительственный протокол, в соответствии с которым в собственность Российской Федерации поступят транзитные железнодорожные линии, проходящие по территории Казахстана. В настоящее время ведется активная работа по его реализации. Кроме того, ОАО «РЖД» участвует в работе по разграничению прав Российской Федерации и Украины на имущество железнодорожных участков, проходящих по ее территории, и оформлению прав Компании на него. В частности, ОАО «РЖД» был подготовлен проект межправительственного соглашения, который в настоящее время находится на согласовании в причастных министерствах и ведомствах сторон.

Создание нормативной системы управления имуществом

За 7 лет существования Компании создана эффективная корпоративная система нормативно-правовых актов в области управления недвижимостью ОАО «РЖД».

Основным документом, регулирующим распоряжение недвижимостью Компании, является приказ ОАО «РЖД» от 7 ноября 2008 г. № 150 «О порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО „РЖД“», обобщивший в себе пятилетний опыт и специфику вовлечения железнодорожного имущества в гражданско-правовой оборот. Урегулированы также иные специализированные вопросы совершения сделок с имуществом: приказ ОАО «РЖД» от 10 июля 2008 г. № 91 «О порядке предоставления в аренду железнодорожных путей», а также приказ ОАО «РЖД» от 8 декабря 2008 г. № 169 «О порядке привлечения третьих лиц для проведения капитального ремонта, реконструкции и строительства вокзальных комплексов».

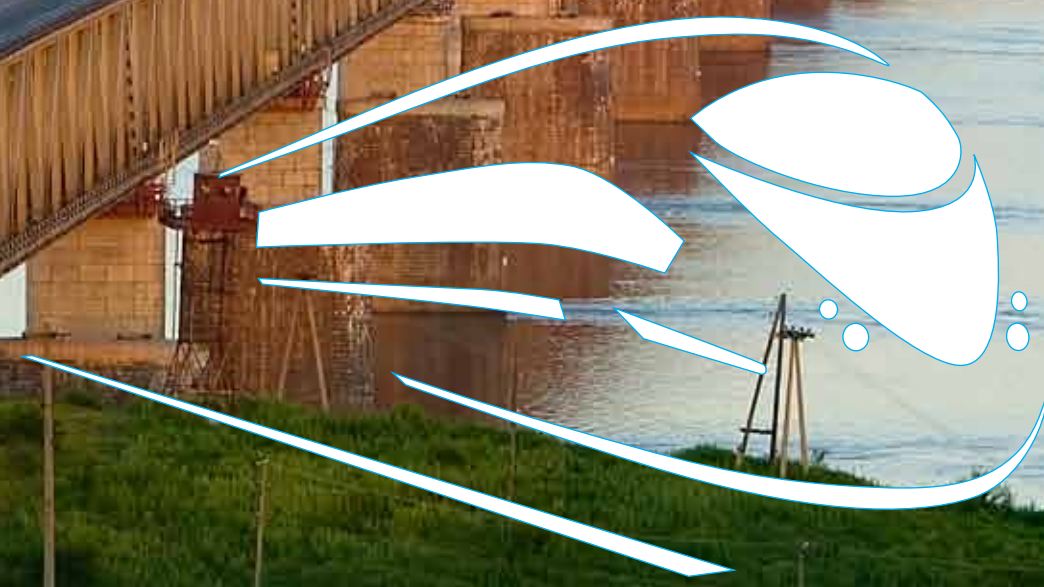
на **21%**

увеличен объем финансирования
инновационного развития ОАО «РЖД»
к уровню 2009 года



2612 метров

самый длинный мост* через р. Амур
на Транссибирской магистрали



Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД»

Инновационное развитие Общества и реализация единой технической политики

Задачи инновационного развития экономики, определенные руководством страны и нашедшие свое развитие в перечне поручений Президента Российской Федерации от 4 января 2010 г. № Пр-22, обусловили необходимость актуализации основополагающих документов Компании в соответствии с изменившимся уровнем ее научно-технического и технологического развития и возможностей машиностроительного комплекса страны.

В рамках выполнения соответствующих решений совета директоров Белая книга ОАО «РЖД» была актуализирована и на ее основе разработана **Стратегия инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года**. Уточнены показатели инновационного развития Компании, приведены оценки ее существующего технологического уровня. Инновационное развитие ОАО «РЖД» в 2010 году осуществлялось в соответствии с задачами, которые определены Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации 17 июня 2008 г. № 887-р, а также внутренними нормативными документами Общества — Стратегическими направлениями научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД») и Концепцией единой технической политики. Определены 12 направлений инновационного развития Компании, охватывающие вопросы:

- создания современных транспортно-логистических систем, включая высокоскоростное и скоростное движение;

- развития интеллектуальных систем управления перевозочным процессом;
- внедрения инновационных материалов, технических средств и технологий в области эксплуатации и ремонта инфраструктуры и подвижного состава, обеспечивающих снижение стоимости жизненного цикла и повышение надежности;
- освоения технологий производства подвижного состава, соответствующего по основным характеристикам (производительности, скорости, надежности) лучшим мировым образцам;
- создания эффективного управления ресурсами на основе формирования системы эксплуатационных показателей надежности и безопасности инфраструктуры и подвижного состава, методов их применения с учетом оценки рисков на всех этапах жизненного цикла.

По сравнению с предыдущей редакцией Белой книги в число ключевых вошли следующие направления развития:

- повышение энергетической эффективности основной деятельности Компании;
- охрана окружающей среды;
- совершенствование системы технического регулирования;
- внедрение инновационных спутниковых и геоинформационных технологий.

В 2010 году объемы финансирования инновационного развития были увеличены на 21% (на 1 млрд. руб.) к уровню прошлого года и составят 5,75 млрд. руб. Расходы на НИОКР предполагается довести к 2015 году до 1% от доходов. К этому времени должна быть реализована программа инновационного развития Компании,

результаты которой будут способствовать восстановлению научных школ, усилению потенциала научно-исследовательских институтов, организации и функционированию сети инжиниринговых центров, способствующих созданию и реализации прорывных технологий в сфере железнодорожного транспорта.

В ОАО «РЖД» технический уровень развития Компании определен в 2007 году при участии экспертов Российской академии наук. Были учтены мировые тенденции социально-экономического развития и долгосрочные технологические прогнозы, разработанные Минобрнауки России и РАН и приведенные в «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877Р.

Результаты оценки существующего технологического уровня Компании закреплены в «Стратегических направлениях научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года» (Белая книга ОАО «РЖД»), утвержденных президентом компании В.И. Якуниным 31 августа 2007 г. как основа дальнейшего инновационного развития.

Актуализация стратегических направлений научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД»), утвержденных 31 августа 2007 г. № 964, проведена во исполнение решения совета директоров ОАО «РЖД» от 27 апреля 2010 г. и выполнения Поручения Президента Российской Федерации по результатам работы Комиссии при Президенте Российской Федерации по модернизации и технологическому развитию экономики России от 4 января 2010 г. № Пр-22 и решения Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям (протокол от 3 августа 2010 г. № 4, п.4).

В Стратегии определены основные целевые ориентиры, индикаторы и показатели ее реализации, которые уточняются при разработке программы инновационного развития ОАО «РЖД». Компания последовательно реализует политику повышения эффективности в области развития партнерских отношений с ведущими научными, финансо-

выми организациями и промышленными компаниями (например, подписано новое соглашение о сотрудничестве с Российской академией наук, соглашения о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), с государственными корпорациями «Роснано» и «Ростехнологии», рядом зарубежных и отечественных компаний). Реализация Стратегии инновационного развития и разработка программы должны проводиться с учетом перспективы формирования технологических платформ. Разработанный проект программы инновационного развития ОАО «РЖД» предусматривает участие Компании в качестве координатора технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт». По итогам экспертного анализа указанная технологическая платформа включена в перечень технологических платформ, который был утвержден 1 апреля на заседании Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям.

Содержание этой технологической платформы полностью соответствует приоритетам развития науки, технологий и техники, определенным в Указе Президента Российской Федерации от 21 мая 2006 г. № Пр 843.

Для разработки и реализации технологической платформы планируется привлечь отечественные организации и предприятия различной отраслевой принадлежности, что будет способствовать научно-техническому развитию и совершенствованию технологий практически во всех базовых отраслях промышленности.

Кроме того, предполагается участие ОАО «РЖД» в реализации технологических платформ:

- «Применение инновационных технологий для повышения эффективности строительства, содержания и безопасности автомобильных и железных дорог» (координатор — ОАО «РОСНАНО»);
- «Интеллектуальная энергетическая система России» (координатор — ФГУ «Российское энергетическое агентство» Минэнерго России).

Повышение энергоэффективности и инновационного развития Компании

В 2010 году на реализацию инвестиционного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» было направлено 2,4 млрд. руб. Это позволило внедрить более 8 тыс. новых ресурсосберегающих технических средств.

В период с 2008 по 2010 год получен экономический эффект на общую сумму более 1,8 млрд. руб., в том числе за счет снижения удельного расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов, снижения энергоемкости и материалоемкости технологических процессов, а также повышения производительности труда. Приоритетным направлением инвестиционного проекта являлось внедрение мероприятий, направленных на экономию топливно-энергетических ресурсов. В рамках инвестиционного проекта было продолжено полномасштабное внедрение системы автоведения поездов, что позволяет, помимо снижения трудовых ресурсов, обеспечить экономию электроэнергии от 3 до 12%. Такой системой в настоящее время оборудовано более 2 тыс. электровазозов и почти 1400 электропоездов, а ее возможности позволили начать адресную работу по переводу пассажирских поездов на энергооптимальные графики движения, за счет чего планируется сэкономить в текущем году не менее 30 млн. кВт·ч электроэнергии в год. Продолжено внедрение экономичной инновационной светодиодной техники. Анализ результатов работ по внедре-

нию светодиодной техники показал важную роль светодиодов в экономии электроэнергии, потребление которой на внедряемых объектах снизилось более чем на 55%.

В 2010 году внедрены мачтовые световые головки с модулями светодиодных систем (для светофоров числовой кодовой автоблокировки) в количестве 886 ед. на сумму 92,5 млн. руб.

Осуществлены пилотные проекты по светодиодному освещению железнодорожных мостов и Северомуйского тоннеля.

Эффективно применялись новые подходы в отоплении производственных помещений локомотивных и вагонных депо с помощью газовых инфракрасных излучателей для отопления рабочих мест. Расположение их в определенном порядке на поверхности потолочной части и верхней части стен производственных помещений обеспечивает энергоэффективный обогрев больших площадей. При этом стоимость 1 гкал потребляемого тепла снижается в 3–5 раз по сравнению с системами водяного отопления.

С целью снижения эксплуатационных расходов на рубрикацию, высвобождения

локомотивов и локомотивных бригад руководством ОАО «РЖД» принято решение о создании парка рельсосмазывателей на базе новых пассажирских вагонов, курсирующих в составе почтово-багажного и пассажирского поездов. Это позволит:

- изменить технологию рельсосмазывания;
- снизить износ гребней колес и рельсов в 3 раза;
- уменьшить сопротивление движению в кривой на 5–10%;
- уменьшить расход энергии на 6% за счет снижения сопротивления движению в кривых малого радиуса.

Газотурбовоз

В соответствии с Энергетической стратегией России, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 августа 2003 г. № 1234р, ОАО «РЖД» осуществляет инновационные разработки с использованием высоких технологий по переводу тягового подвижного состава на газовое топливо.

Совместно с предприятиями оборонно-промышленного комплекса России ведутся работы по созданию автономных локомотивов высокой единичной мощности, использующих сжиженный природный газ. В качестве силовых установок на этих локомотивах применяются газотурбинные двигатели. Главными преимуществами использования сжиженного природного газа (далее — СПГ) перед сжатым газом являются значительно меньший объем, занимаемый топливом на борту, меньшая степень опасности и более высокая теплотворность, чем у пропан-бутановых смесей.

Проведенные расчеты и технико-экономические обоснования показали высокую эффективность использования сжиженного природного газа на мощных автономных локомотивах. Стоимость жизненного цикла локомотива с газотурбинной установкой на сжиженном природном газе на 20% ниже по сравнению с дизельным локомотивом,

что обусловлено более высокой производительностью, снижением затрат на топливо, ремонт и обслуживание. В 2008—2010 годах разработан первый в мире газотурбовоз (ГТ1) мощностью 8300 кВт, работающий на сжиженном природном газе. Этот локомотив рассматривается нами как один из самых перспективных в области использования альтернативных видов топлива и улучшения экологических показателей автономной тяги.

При этом разработанный магистральный газотурбовоз ГТ1 является самым мощным и принципиально новым типом локомотива, использующим альтернативные виды топлива. Газотурбовозом уже установлен ряд рекордов при вождении поездов повышенного веса и длины, которые были отмечены Книгой рекордов России и международной Книгой рекордов Гиннесса. Создание на основе газотурбовоза ГТ1 семейства локомотивов позволит значительно снизить эксплуатационные издержки и повысить энергоэффективность перевозки грузов.

Результаты испытаний газотурбовоза подтвердили высокую экономическую эффективность инновационного проекта — расходы на топливо (сжиженный природный газ) на 30% ниже, чем при использовании дизельного топлива. Зарегистрированные при испытаниях показатели вредных выбросов уже сейчас в 5 раз опережают охранные требования Евросоюза, выдвигаемые к 2012 году, а внешний шум не превышает санитарных норм Российской Федерации.

Инновационные технологические решения и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта

Основными потребителями спутниковой информации ГЛОНАСС/GPS в системе ОАО «РЖД» являются хозяйства, деятельность которых связана с подготовкой и принятием управленческих решений на основе такого информационного ресурса, как координатно-временная информация о дислокации и параметрах движения подвижного состава, местоположении и состоянии объектов инфраструктуры железных дорог ОАО «РЖД»: безопасности движения; управления перевозками; локомотивного хозяйства; пути и искусственных сооружений; электрификации и электроснабжения; автоматики и телемеханики; капитального строительства; управления имуществом; информатизации и корпоративных процессов управления; безопасности труда и экологии. В настоящее время в ОАО «РЖД» осуществлена разработка комплекса инновационных спутниковых технологий по задачам основной деятельности Компании, ведущими из которых являются следующие системы:

- системы комплексной безопасности и управления движением поездов;
- системы диспетчерского управления подвижным составом.

Это первый пилотный проект создания интеллектуальной системы диспетчерского управления, в которой реализуются функции «Автоведение» и «Автомашина». Средствами спутниковой навигации оснащен первый скоростной поезд «Сапсан».

Системы обеспечения безопасности пассажирских перевозок

Разработаны и находятся в стадии массового внедрения спутниковые системы обеспечения безопасности и связи пассажирских поездов. К настоящему времени на сети железных дорог ОАО «РЖД» спутниковой навигационно-связной аппаратурой оснащено 534 пассажирских поезда дальнего следования, из которых 168 поездов подключено к спутниковой системе передачи данных «Инмарсат». Используются системы путевой диагностики и мониторинга состояния

инфраструктуры железнодорожного транспорта, единая комплексная информационно-коммуникационная инфраструктура сбора и обработки спутниковой навигационной информации ГЛОНАСС/GPS на основе ГИС РЖД. Для обеспечения мониторинга подвижного состава и объектов железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» развертывается единая информационно-коммуникационная технологическая инфраструктура ОАО «РЖД». Система базируется на аппаратно-программных средствах и информационных ресурсах единой корпоративной геоинформационной системы ГИС РЖД, в которой реализуются единые правила построения цифровых моделей (электронных карт) железных дорог. Система развертывается в структуре ГВЦ ОАО «РЖД» и его филиалах на сети железных дорог с использованием серверных мощностей и сети передачи данных Компании.

Внедрение спутниковых навигационных устройств ГЛОНАСС/GPS в перечисленных выше системах и технологиях осуществляется как путем интеграции в состав бортового комплексного устройства управления (например, КЛУБ-У), так и путем установки на объектах подвижного состава бортовых спутниковых навигационно-связных устройств (терминалов) ГЛОНАСС/GPS. Указанные терминалы представляют собой законченные аппаратно-программные комплексы, включающие сертифицированные в установленном порядке спутниковые приемники ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, средства подвижной связи GSM/GPRS (в виде опции могут использоваться средства спутниковой связи Inmarsat D+, «Гонец» и др.) и вычислительной техники в виде бортовых контроллеров с набором шин для подключения различного типа бортовых устройств и/или средств телеметрии. Сроки окупаемости практически всех перечисленных проектов, где используются спутниковые технологии, не превышают двух лет, а по некоторым проектам, например подвижным рельсосмазывателям, не превышают одного года.

Использование спутниковых технологий ГЛОНАСС/GPS в указанных направлениях позволит:

- создать единое координатное пространство на всей сети железных дорог ОАО «РЖД»;
- обеспечить на основе единого координатно-временного пространства ГЛОНАСС и корпоративной информационно-коммуникационной инфраструктуры ОАО «РЖД» создание надежного механизма интеграции и синхронизации различных прикладных информационно-управляющих систем;
- создать для хозяйств и служб ОАО «РЖД», а также независимых перевозчиков, операторов и собственников подвижного состава комплекс информационных услуг, обеспечивающих гарантированную возможность узнавать в любой точке на сети железных дорог, в любое время суток и при любой погоде с высокой точностью дислокацию и параметры движения пассажирских и грузовых поездов, включая специальные и опасные грузы, специальных самоходных подвижных средств, путейских бригад, контролировать их движение, а также оценивать параметры состояния бортовых систем.

Наличие высокоточного навигационного поля, формируемого с помощью систем дифференциальной коррекции ГЛОНАСС/GPS, будет напрямую содействовать сокращению трудовых и материальных затрат и времени на инженерные изыскания, проектирование, строительство и эксплуатацию железных дорог, а непрерывный мониторинг пространственных параметров железнодорожного пути и иных объектов инфраструктуры обеспечит безопасность движения и принятие своевременных мер по предупреждению и устранению рисков неблагоприятного воздействия природно-техногенных процессов. Рациональное использование спутниковых технологий в комплексе антикризисных мероприятий ОАО «РЖД» позитивно скажется на снижении текущих издержек и оптимальном использовании ресурсов Компании по ряду ключевых направлений основной деятельности, создавая надежный научно-технический потенциал для последующего стратегического развития.

более **33** млрд. руб.

инвестировало ОАО «РЖД»
в реализацию Программы
повышения безопасности движения



Транссиб сегодня –

один из самых безопасных путей
доставки грузов во всей Евразии*



Безопасность движения

Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса

Программа повышения безопасности движения

Повышение безопасности работы железнодорожного транспорта является одной из важнейших целей реформирования, которые зафиксированы в Программе структурной реформы, утвержденной Правительством Российской Федерации. Для реализации этой цели предусмотрены принципы постепенности и минимизации риска необратимых действий.

Уже на протяжении последних 3,5 лет главным направлением в обеспечении безопасности движения в Компании является Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса. Стратегия определила переход к новой системе управления безопасностью движения — построению и развитию Системы менеджмента безопасности на основе новых принципов, методов и инструментария. Базовой методологией данной системы является риск-менеджмент, что позволит установить системный приоритет.

За истекший период была проделана следующая работа:

- структурные подразделения, железные дороги, дирекции совместно с департаментами вовлечены в решение основных функциональных задач Стратегии;
- разработаны Стандарты анализа и улучшений;
- ревизии и проверки дорог проводятся с элементами технического аудита, по

результатам ревизий определяются «узкие места» для проведения профилактической работы;

- на основании Методических рекомендаций по расчету ущерба от транспортных происшествий проводится многофакторный анализ состояния безопасности движения, в котором учитываются не только факты наступления транспортных событий и происшествий, но и экономические последствия, связанные с ними;
- развернута деятельность по проведению прогноза возникновения рисков опасных состояний на объектах инфраструктуры и в подвижном составе.

В целях развития Стратегии было принято решение о создании в ОАО «РЖД» Ситуационного центра мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями. В связи с этим была разработана и утверждена концепция Ситуационного центра, а также организованы меры по его созданию и функционированию. Современная экономическая ситуация требует от Компании наличия эффективного механизма реагирования на ситуацию с безопасностью перевозок, что позволяет использовать комплекс экономических, юридических и технических мер.

Для реализации такого механизма Компанией осуществляется системная работа в вопросах мотивации труда работников железных дорог, обеспечивающих безопасность движения. Вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов в 2010 году

выплачено 119 тыс. работникам на сумму более 2 млрд. руб. Знаком «За безопасность движения», с выплатой премии в размере 12 тыс. руб., награждено 184 человека (общая сумма вознаграждения составила 2 млн. 208 тыс. руб.). На протяжении деятельности ОАО «РЖД» только в реализацию Программы повышения безопасности движения, не считая комплексных проектов, инвестировано более 33 млрд. руб. 25 февраля 2010 г. на специальном заседании правления ОАО «РЖД» был рассмотрен и утвержден комплекс мер по повышению надежности работы технических средств и обеспечению безопасности движения. Реализация данного комплекса позволит повысить качество поставляемой продукции для нужд Компании, надежность работы объектов инфраструктуры и подвижного состава и уровень безопасности движения. Постоянный мониторинг и анализ нарушений безопасности движения и их экономических последствий является неотъемлемой частью комплексной системы управления безопасностью движения в ОАО «Российские железные дороги». Ежегодно проводится научно-практическая конференция «Безопасность движения поездов» с участием руководителей и специалистов департаментов, дирекций, филиалов и их структурных подразделений ОАО «РЖД», а также представителей отраслевой науки, высших учебных заведений, конструкторских бюро, заводов и стран СНГ. В работе конференции участвуют руководители Компании. После проведения конференции разрабатываются рекомендации по выполнению работ, прежде всего направленных на решение накопившихся проблем в области безопасности движения. В апреле 2010 г. были приняты меры по оптимизации структуры аппаратов главных ревизоров по безопасности движения поездов железных дорог. В аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов органа управления железных дорог — филиалов ОАО «РЖД» — были переданы ревизоры

по безопасности движения отделений железных дорог.

Проведенная реорганизация позволила более эффективно использовать ревизорский аппарат, гармонизировать работу региональных ревизоров.

В 2010 году проведены технические ревизии организации обеспечения безопасности движения на Горьковской, Западно-Сибирской, Дальневосточной, Октябрьской, Северной, Свердловской, Московской, Куйбышевской, Северо-Кавказской железных дорогах, а также проверки Калининградской, Приволжской, Юго-Восточной, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской, Сахалинской, Забайкальской, Красноярской железных дорог, включая проверки структурных подразделений центральных дирекций и других филиалов ОАО «РЖД», расположенных в границах соответствующих железных дорог.

В результате этих проверок было отставлено от эксплуатации 8318 локомотивов, приостановлена работа 1623 цехов и участков, отменена готовность 1230 пассажирским и грузовым поездам, закрывались для движения 399 перегонов, 22209 стрелочных перевода и 6252 станционных путей.

Показатели безопасности

В 2010 году на сети железных дорог было выявлено более 38 тыс. острodefектных рельсов, при этом допущено 56 изломов рельсов (2009 год — 58), в пяти случаях изломы привели к четырем сходам подвижного состава в поездах и крушению грузового поезда. Постоянное увеличение полигона бесстыкового пути и длин плетей (в блок-участок и перегон) ведет к увеличению сварных стыков, однако сварочные машины и сваренные ими стыки не соответствуют современным требованиям. За период функционирования Компании допущено 194 случая излома рельсов в сварных стыках, или 30% от общего количества изломов. Основными причинами изломов рельсов явились:

- несовершенство средств дефектоскопии сплошного контроля рельсов;

- неэффективный технологический контроль за качеством использования дефектоскопных средств;
- недостаточное качество сварных стыков.

Решение задачи по выявлению всех дефектов в рельсах на ранней стадии их образования позволит минимизировать уровень риска изломов рельсов.

В локомотивном комплексе на 62% возросло количество порч локомотивов с пассажирскими поездами.

В 2010 году на локомотивах произошло 65 случаев возгораний, что на 81% выше уровня 2009 года.

Основными причинами возгораний локомотивов явились неисправности электропроводки и электроаппаратуры (19 случаев), тяговых электродвигателей и кабелей (20 случаев), дизеля и его оборудования (8 случаев).

В вагонном комплексе основной проблемой являются **изломы боковых рам тележек грузовых вагонов по вине заводов-изготовителей.**

10 случаев допущено по ответственности за ОАО «НПК “Уралвагонзавод”», 5 — ЗАО «Азовэлектросталь», 4 — ОАО «Промтрактор-Промлит», по одному — за Бежицким и Кременчугским сталелитейными заводами. 86% изломавшихся рам было изготовлено в период 2006—2008 годов.

ОАО «РЖД» неоднократно информировало производителей **о низком качестве выпускаемых вагонов**, прежде всего литых деталей тележек, однако проблема продукции остается нерешенной.

Для снижения риска сходов подвижного состава ОАО «РЖД» вынуждено в 2010 году вновь проводить внеплановые технические ревизии основных узлов полувагонов.

С начала 2010 года проведено техническое обслуживание в объеме ТО-3 6962 вагонам, в ходе которого забраковано 3453 боковых рамы и 396 надрессорных балок. За последние 3 года ТО-3 проведено 52621 вагону, при этом были забракованы 9174 боковые рамы и 1552 надрессорные балки.

Создавшаяся обстановка требует

и в дальнейшем проведения данных мероприятий на железных дорогах. С целью предупреждения **дорожно-транспортных происшествий (ДТП)** Компания ежегодно проводит работу по оборудованию переездов современными предупредительными и ограждающими устройствами, выделяет около 500 млн. руб. на содержание железнодорожных переездов.

Ежегодно в России происходит более 200 дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах, при которых погибает и получает увечья большое количество участников движения, наносится серьезный материальный ущерб. Практически все ДТП на железнодорожных переездах происходят из-за невыполнения водителями автотранспортных средств требований Правил дорожного движения.

В 2010 году было зафиксировано 260 случаев ДТП на переездах (на 29% больше, чем в 2009 году).

Допущено 79 столкновений автотранспорта с пассажирскими поездами.

При дорожно-транспортных происшествиях пострадало 225 человек, 72 из которых погибли. Повреждено 107 локомотивов и 26 вагонов. Прямой материальный ущерб составил более 27 млн. руб.

На железных дорогах в автотранспортных предприятиях и непосредственно на переездах с водителями автотранспортных средств проводится профилактическая работа по предупреждению ДТП и разъяснению правил проезда через железнодорожные переезды.

С органами ГИБДД заключено 93 договора на работу дополнительных постов, созданы и действуют 1210 групп ГИБДД, которые вместе с сотрудниками ОАО «РЖД» проводят проверки на железнодорожных переездах. В 2010 году было произведено более 11 тыс. проверок правил проезда через переезды. В ОАО «РЖД» реализовывалась программа по повышению **безопасности движения на железнодорожных переездах**, разработанная на период 2006—2010 годов. Устанавливается система видеонаблюдения с выводом

информации на мониторы управлений ГИБДД.

В 2010 году установлено 19 таких систем. Полностью проблема безопасности на железнодорожных переездах может быть решена только посредством возведения путепроводов (тоннелей). В настоящее время строительство ведется очень низкими темпами, по состоянию на текущий момент из предусмотренных к возведению 118 путепроводов построено всего 23.

По данным железных дорог и функциональных филиалов, получено значение экономического ущерба в размере 280,384 млн. руб., причиненного ОАО «РЖД» в 2010 году нарушениями безопасности движения.

По вине структурных подразделений Компании ущерб составляет 171,1 млн. руб., 109,3 млн. руб. — потери, причиненные сторонними участниками перевозочного процесса. Общая сумма ущерба снизилась по сравнению с предыдущими годами.

Следует отметить более активную работу по учету экономических последствий нарушений безопасности движения, произошедших по вине различных предприятий и частных лиц. На железных дорогах подробно рассматриваются все составляющие ущерба не только по транспортным происшествиям, но и по всем видам событий.

Около 50% материальных потерь связано с четырьмя сходами подвижного состава, виновником которых признано ОАО «Азовэлектросталь». Четверть ущерба причинена Компанией дорожно-транспортными происшествиями на железнодорожных переездах, виновниками которых были водители различных автотранспортных средств. Основная часть ущерба, причиненного сторонними организациями (81,1%), касается объектов железнодорожной инфраструктуры.

Обеспечение безопасности движения поездов

В 2010 году в целом по Компании количество нарушений безопасности движения возросло к уровню 2009 года на 5% (прежде всего за счет их роста в локомотивном комплексе на 55%).

Общее количество нарушений безопасности движения в расчете на 1 млрд. выполненной тонно-километровой работы в целом по Компании осталось на уровне 2009 года.

Уровень аварийности снижен на всех железных дорогах, а также в хозяйствах: вагонном — на 34%, пути — на 21%, автоматики и телемеханики — на 7%.

Без крушений и аварий отработали 15 железных дорог. Снижено количество сходов подвижного состава в поездах на 18%, при этом Западно-Сибирская и Калининградская железные дороги обеспечили перевозки грузов и пассажиров без сходов в поездах. Не допущено несанкционированного движения по железнодорожным путям автотракторной техники, происшествий при перевозке опасных грузов, а также таких событий, как прием поезда на занятый путь, отправление поезда на занятый перегон, обрыв хребтовой балки, ложное появление разрешающего показания сигнала вместо запрещающего. В целом по Компании снижены следующие виды событий:

- на 41% — наезды подвижного состава на посторонний предмет;
- на 32% — падения на путь деталей подвижного состава;
- на 29% — неисправности пути, вызвавшие закрытие движения или ограничение скорости до 15 км/ч;
- на 13% — обрывы автосцепок и отцепки подвижного состава от пассажирского поезда в пути следования;
- на 9% — сходы подвижного состава при маневрах.

Вместе с тем не все меры по обеспечению безопасности перевозочного процесса были реализованы, что привело к следующим тяжелым нарушениям безопасности движения:

- крушение грузового поезда из-за излома рельса;
- авария при маневровой работе;
- 33 схода подвижного состава в организованных поездах, в том числе 4 —

в пассажирских, которые произошли по вине определенных комплексов (путевого — 21, вагонного — 5, локомотивного — 3) и хозяйств (перевозок — 3, автоматики и телемеханики — 1);

- 20 проездов запрещающих сигналов светофоров на 11 железных дорогах;
- 2 столкновения с грузовыми поездами.

Наибольшее количество нарушений допустили локомотивный комплекс (58,5%) и Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов (20,6%).

Информация об актах незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта

В 2010 году для обеспечения охраны и защиты объектов ОАО «РЖД» от противоправных действий и несанкционированных вмешательств в деятельность железнодорожного транспорта на охранную деятельность было выделено 10,9 млрд. руб.

Организациям, осуществляющим охранную деятельность, было передано под охрану 5388 объектов ОАО «РЖД». Кроме того, на наиболее криминогенных участках железных дорог была организована работа 345 совместных специализированных групп в составе работников ведомственной охраны и сотрудников транспортной милиции.

Проект «Транспортная безопасность»

В соответствии с решениями закрытого заседания Научно-технического совета ОАО «РЖД» от 3 марта 2010 г. (протокол № 3, пункт 6) в целях реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» проект «Анти-террор» переименован в проект «Транспортная безопасность».

Главной целью данного проекта является повышение уровня оснащенности техническими средствами охраны объектов ОАО «РЖД» для снижения рисков несанкционированного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта.

Основной задачей проекта является оборудование наиболее важных объектов железнодорожной инфраструктуры системами технических средств охраны и проведение модернизации ранее установленных систем.

В рамках проекта «Транспортная безопасность» инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2010 году проведены работы по оснащению объектов Компании системами технических средств охраны (далее — ТСО) в объеме 996,1 млн. руб.

На оборудование объектов высокоскоростного железнодорожного транспорта реализовано 735,704 млн. руб., в том числе 678,204 млн. руб.

(450,356 млн. руб. предоставленной в 2009 году субсидии из федерального бюджета, 227,853 млн. руб. собственных средств ОАО «РЖД») на оснащение ТСО 5 высокоскоростных участков магистрали Москва — Санкт-Петербург, 19,5 млн. руб. (собственные средства ОАО «РЖД») на проведение проектно-изыскательских работ по оснащению ТСО скоростного участка Рожино — Гаврилово (59–108 км) направления Санкт-Петербург — Бутовская, 38,0 млн. руб. (собственные средства ОАО «РЖД») на проектно-изыскательские работы по оснащению ТСО скоростного участка Петушки — Второво (125–219 км) направления Москва — Нижний Новгород.

Кроме того, на сети железных дорог ТСО оборудовано 3 железнодорожных вокзала, 2 локомотивных депо, вагонное депо, 2 парка путей отстоя пассажирских вагонов, 2 поста ЭЦ, дом связи, водозабор, 3 административных здания. Осуществлена модернизация систем технических средств охраны на 11 железнодорожных вокзалах, 5 железнодорожных мостах и в 1 административном здании. На эти цели ОАО «РЖД» затрачено 262,671 млн. руб.

В результате принятых мер совместно с органами внутренних дел на транспорте за различные противоправные действия, в том числе с признаками террористического характера, задержано 515 человек (в 2009 году —

511 человек). Возбуждено 183 уголовных дела (в 2009 году — 191).

На сети железных дорог с использованием ранее установленных ТСО правоохранительными органами выявлено 1190 и предотвращено 1091 преступление. За административные правонарушения задержано 18829 человек и 33 находившихся в розыске, обнаружено 172 бесхозных подозрительных предмета.

На железных дорогах совместно с правоохранительными органами проведено 387 учений и тренировок с участием 5291 работника железнодорожного транспорта.

По планам региональных центров безопасности проведено 629 объектовых тренировок по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. В указанных мероприятиях приняли участие 6578 работников в ОАО «РЖД».

По вопросам предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта подготовлен 291 видеосюжет по каналам телевидения, 388 радиопередач и 2944 публикации в СМИ.

Вместе с тем в 2010 году количество актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта по сравнению с 2009 годом возросло на 17,7% (в 2010 году — 1964, в 2009 году — 1668).

В 2010 году

было официально объявлено
о вступлении ОАО «РЖД»
в члены «Международного комитета
по железнодорожному транспорту»



2

части света

Транссиб проходит по территории двух частей света*:
Европе (0–1777 км) и Азии (1778–9289 км).



Международная деятельность и реализация основных международных проектов

В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, укрепление глобальной конкурентной способности холдинга «РЖД» и его рыночных позиций на евро-азиатском транспортном рынке является одним из приоритетных направлений деятельности Общества. Первостепенной задачей можно считать обеспечение максимально благоприятных организационно-правовых и технологических условий для достижения качественно высокого уровня эффективности международных перевозок.

Международные перевозки и ключевые международные проекты

В текущем году продолжено создание стратегической платформы для укрепления позиций ОАО «Российские железные дороги» на мировых рынках транспортных услуг.

Налажено активное взаимодействие ОАО «РЖД» с новым руководством транспортного блока Европейской комиссии. Практика 2010 года показала, как по мере развития экономических и культурных связей между Россией и Европой возрастает внимание к холдингу «РЖД».

Формирование единого транспортного пространства, вне зависимости от различий в ширине железнодорожной колеи и стандартах, является мощным инструментом преодоления кризиса и устранения угроз экономической рецессии.

Участие в работе международных транспортных организаций МСЖД, ОСЖД, ЕЭК и ЭСКАТО ООН, международных бизнес-форумов, включая «Стратегическое партнерство 1520», позволило обеспечить продвижение интересов ОАО «РЖД» при развитии международных транспортных коридоров, гармонизации нормативно-правовой и технологической базы.

На представителей Холдинга начали возлагать ответственность за решение стратегических задач всего международного железнодорожного сообщества, в том числе в инновационной сфере. В 2010 году одобрено присоединение ОАО «РЖД» в качестве нового члена Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ). Это явилось логическим следствием присоединения Российской Федерации к Межправительственной организации международных железнодорожных перевозок (ОТИФ).

В 2010 году при активном участии ОАО «РЖД» был разработан и одобрен проект Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников Содружества до 2020 года, утверждена Концепция единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности.

Существенно продвинулось сотрудничество с Администрацией железнодорожной инфраструктуры Испании («АДИФ») и компанией «Тальго». Создается инженерный центр по вагоностроению совместно со словацким заводом «Татра-вагонка».

Дочерние компании ОАО «РЖД» совместно с зарубежными партнерами развивают бизнес в Казахстане, Украине, Белоруссии, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах.

Создано совместное предприятие «ТрансКонтейнера» с Китайской корпорацией железнодорожных контейнерных перевозок — «Рейл-Контейнер».

Этот проект отражает качественное изменение отношения к перспективам транзита по Транссибу со стороны наших китайских коллег и их готовность выстраивать логистическое сотрудничество в трехстороннем формате: Россия — Китай — Европа.

Осуществляется эффективное взаимодействие с руководством Немецких железных дорог. ОАО «РЖД» впервые приняло участие в расширенном заседании правления «Дойче Бан».

Согласованные подходы к стратегии развития «Пространства 1520» позволяют железнодорожным компаниям оптимизировать использование имеющихся ресурсов и достигать эффективных результатов. Рынок «Пространства 1520» становится все более привлекательным для крупных мировых производителей железнодорожной техники и технологий, что открывает широкие возможности для международной кооперации. Специалисты Компании вместе с монгольскими коллегами реализовали мероприятия по финансовой стабилизации и развитию Улан-Баторской железной дороги. Совместно с государственными органами решаются вопросы финансирования увеличения уставного капитала АО «УБЖД» на 250 млн. долларов. В октябре 2010 г. из Улан-Батора отправлен первый поезд с углем месторождения Таван-Толгой, который проследовал транзитом по российским железным дорогам в порт Восточный.

По поручению Правительства Российской Федерации ОАО «РЖД» принимает усилия по реализации проекта развития железнодорожной инфраструктуры Монголии, связанного с разработкой крупных монгольских месторождений полезных ископаемых. Реализация данного проекта призвана обеспечить долгосрочные геостратегические интересы России в регионе. По решению парламента Монголии 8 декабря 2010 г. объявлен квалификационный отбор компаний/консорциумов для реализации проекта разработки угольного месторождения Таван-Толгой, включающего строительство железнодорожной инфраструктуры Монголии.

Для участия в отборе ОАО «РЖД» был организован международный консорциум, в который вошли компании Японии и Кореи, а также ОАО «СУЭК». Исходя из необходимости максимального использования конкурентных преимуществ «Пространства 1520», в 2010 году Компания продолжила активную реализацию мероприятий по повышению эффективности взаимодействия с **железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм** — нашими основными партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению.

В 2010 году существенное внимание было привлечено к проекту строительства «широкой колеи» до Братиславы — Вены. Завершено технико-экономическое обоснование инвестиций, сделан вывод о том, что проект технически и юридически выполним и принесет существенные экономические выгоды не только четырем странам — участникам. ОАО «РЖД» активно взаимодействует с зарубежными партнерами как в рамках «производственного» Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества независимых государств, так и в формате делового форума «Стратегическое партнерство 1520».

В ходе заседаний утверждены изменения и дополнения в нормативные документы, которые надо внести прежде

всего в Правила эксплуатации, планового учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, Правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств — участников и др.

Постоянно действуют созданные Советом комиссии по вагонному хозяйству, информатизации, взаимодействию в области здравоохранения, по совершенствованию нормативной правовой базы организации расчетов в международном сообщении, пассажирского хозяйства, по вопросам реформирования и структурных преобразований на железнодорожном транспорте.

Для координации деятельности, организации системной разработки документов Совет создал Межгосударственный технический комитет по стандартизации в области безопасности, ремонта и эксплуатации технических средств и услуг, предоставляемых на железнодорожном транспорте (МТК 519).

В рамках Совета осуществляются согласованная тарифная политика на железнодорожном транспорте, а также Программа реализации приоритетных направлений сотрудничества государств — участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года.

Приоритетным направлением сотрудничества в сфере транспорта на период до 2020 года определена разработка концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников СНГ.

Во исполнение данного решения Советом по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества разработан проект Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников Содружества до 2020 года, который одобрен на 53 заседании Совета и внесен в Исполнительный комитет СНГ для рассмотрения в установленном порядке Советом глав правительств СНГ.

Особое место в международной деятельности Компании в 2010 году занимало **двустороннее сотрудничество со странами СНГ**. Так, в рамках

Союзного государства Россия — Беларусь продолжилась реализация Плана мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2008—2010 годы. В соответствии с Планом проводились работы по развитию скоростного пассажирского движения Москва — Минск — Варшава — Берлин, по модернизации и развитию железнодорожной инфраструктуры МТК-2 и МТК-9, проходящих по территории Российской Федерации и Республики Беларусь.

Подписано Соглашение о совместных действиях по развитию скоростного пассажирского железнодорожного сообщения. Соглашением определен полигон скоростных пассажирских перевозок в международном сообщении Москва — Минск — Брест с максимальной скоростью движения 160–200 км/ч. Подписан Меморандум о взаимном сотрудничестве ОАО «Российские железные дороги» и АО «Национальная компания “Казакстан темир жолы”» при совершении таможенных операций на таможенной территории таможенного союза. Меморандум предусматривает совместную разработку и реализацию программ и проектов развития таможенных услуг в сфере международных перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В рамках двустороннего сотрудничества между ОАО «РЖД» и ГП **«Железная дорога Молдовы»** подписано временное соглашение между Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины, открытым акционерным обществом «Российские железные дороги», открытым акционерным обществом «Федеральная пассажирская компания» и государственным предприятием «Железная дорога Молдовы» об организации движения транзитных грузовых поездов на участке Кучурган (УЗ) — Кэушень (ЧФМ) и пассажирских поездов № 65/66 Москва — Кишинев, № 595/596 Москва — Кишинев, № 51/52 Саратов — Варна, № 642/641 Кишинев — Одесса на участке Кучурган (УЗ) — Бендеры-2 (ЧФМ),

вступившее в силу с 1 октября 2010 г. и обеспечивающее временную организацию движения грузовых транзитных и пассажирских поездов через территорию Приднестровья.

Подписано Соглашение между открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и Государственной администрацией железнодорожного транспорта **Украины** о совместных действиях по организации скоростного пассажирского движения и развитию направления Москва — Кавказ через Украину.

С Республикой Абхазия решаются вопросы восстановления полноценного железнодорожного сообщения на участке Веселое — Сухум. Принято решение о разработке согласованных предложений по восстановлению и модернизации железной дороги Республики Абхазия на участке Веселое — Сухум.

В 2010 году подписаны контракты:

- между ОАО «РЖД» и РУП «Абхазская железная дорога» № 1510 от 3 ноября 2010 г. на выполнение работ по капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры на участках государственная граница Российской Федерации — Сухум (2104 км ПК8), Очамчира — Ткуарчал Абхазской железной дороги (Республика Абхазия);
- между ОАО «Торговый дом РЖД» и РУП «Абхазская железная дорога» на поставку материально-технических ресурсов.

О реализации проектов в области международных интермодальных перевозок

В течение 2010 года организованы и проведены рабочие совещания по вопросам реализации международных проектов организации и курсирования международных контейнерных поездов:

- «ПЕЖО-СИТРОЕН» с участием логистической компании «ЖЕФКО» (Франция);
- «Фольксваген-Калуга» с участием «ДБ Шенкер Рейл» и компании «Фольксваген-Рус»;
- по маршруту Жилина — Черняховск с участием «ЗССК Карго», «ПКП Карго»;
- «ФИАТ» с участием Укрзализниці, ЗССК Карго;
- по маршруту Рига — Москва («Рижский экспресс») с участием ЛДЗ и ООО «Логистический оператор»;
- по маршруту Славкув — Москва (перевозки танк-контейнеров) с участием компании «ХЭЗЕРТС ИНТЕРМОДАЛ» (Бельгия), «ХЬЮПАК ИНТЕРМОДАЛ» (Швейцария) и ЗАО «Русская тройка».

Кроме того, в целях возобновления, по инициативе Литовских железных дорог, курсирования контейнерного поезда «Меркурий» (Калининград — Клайпеда — Москва) сформирован и утвержден состав российской части совместной рабочей группы для реализации проекта.

О железнодорожно-паромном сообщении Засниц — Балтийск и Засниц — Усть-Луга

Для эффективной работы железнодорожно-паромных сообщений совместно с немецкой стороной создан Совет паромной переправы, который на своих заседаниях рассматривает вопросы текущей деятельности, а также занимается поиском грузовладельцев, заинтересованных в использовании данной транспортно-логистической схемы. Очередное VIII заседание Совета состоялось 1 декабря 2010 г. в г. Берлине. В конце 2010 года специалистами ОАО «РЖД» и компании «ДБ Шенкер» завершена двухлетняя работа по подготовке полного пакета нормативно-правовых документов для обеспечения перевозок грузов в железнодорожно-паромном сообщении между Россией

и Германией через порты Усть-Луга — Балтийск — Засниц.

Таким образом, в настоящее время паромная линия Усть-Луга — Балтийск — Засниц полностью готова к началу перевозок.

В целях обеспечения паромной линии стабильным грузопотоком ОАО «РЖД» проводится адресная маркетинговая работа с конкретными грузоотправителями.

О взаимодействии ОАО «РЖД» и «Дойче Бан АГ» по разработке и реализации проекта создания терминально-логистического центра «Белый Раст»

В течение 2009—2010 годов совместной российско-немецкой рабочей группой проводилась глубокая проработка вопросов по перспективной технологии работы ТЛЦ «Белый Раст» и разработке технико-экономического обоснования данного проекта.

В июле 2010 г. ОАО «РЖД» передало немецкой стороне Инвестиционный меморандум проекта строительства ТЛЦ «Белый Раст».

По результатам состоявшейся в августе 2010 г. в Москве рабочей встречи специалистов ОАО «РЖД» и «Дойче Бан АГ» (ДБ АГ) проводилась работа, касающаяся вопросов реализации проекта и возможных форм участия в нем ДБ АГ.

Об открытии паромного сообщения Кавказ — Самсун и перспективах его развития

Паромная переправа официально открыта 16 декабря 2010 г. для перевозок грузов в частных вагонах только между Российской Федерацией и Турцией. Вопрос организации паромного сообщения на линии порт Кавказ (Россия) — порт Самсун (Турция) впервые был рассмотрен в 2005 году.

В 2010 году утверждены все нормативно-правовые документы для обеспечения перевозок грузов:

1. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Турецкой Республики об организации смешанного международно-железнодорожно-паромного

сообщения через порты Кавказ (Российская Федерация) и Самсун (Турецкая Республика) подписано 12 мая 2010 г.

2. Правила перевозок грузов в данном сообщении подписаны 31 июля 2010 г.
3. С морским перевозчиком ООО «БФИ» заключено временное соглашение между открытым акционерным обществом «Российские железные дороги», генеральной дирекцией государственных железных дорог Турецкой Республики, обществом с ограниченной ответственностью «Блексиа Ферри и Инвестиции», компанией Urm Nakliyat ve Dis. Ticaret Ltd. Sti. об эксплуатации, пономерном учете грузовых частных вагонов и контейнеров в смешанном международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Российская Федерация) и Самсун (Турецкая Республика).

О сотрудничестве с МЖД КНР в области скоростного и высокоскоростного сообщения

В октябре 2009 г. в рамках визита в Китайскую Народную Республику Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина был подписан трехсторонний Меморандум между МЖД КНР, ОАО «РЖД» и Минтранс России о взаимопонимании в области организации и развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения на территории Российской Федерации.

В период 10–12 марта 2010 г. в ОАО «РЖД» состоялось первое заседание российско-китайской рабочей группы по реализации указанных в Меморандуме задач и проектов.

О сотрудничестве ОАО «РЖД» с Международным союзом железных дорог (МСЖД) и международными транспортными организациями

В 2010 году ОАО «РЖД» продолжило активную работу в рамках МСЖД. Компания является членом ключевых руководящих органов МСЖД, в том числе

Исполнительного совета, Азиатской и Европейской региональных ассамблей. При непосредственной координации со стороны ОАО «РЖД» в июле 2010 г. в Санкт-Петербурге состоялась Вторая глобальная конференция МСЖД по грузовым перевозкам, определившая важнейшие направления дальнейшей совместной работы по развитию международного рынка железнодорожных грузовых перевозок. Важной международной организацией, имеющей принципиальное значение для ОАО «РЖД», является Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В 2010 году в рамках этой организации была продолжена разработка и реализация комплексных мер по совершенствованию перевозок и развитию транспортных коридоров.

В течение отчетного периода проходила работа совместной контактной группы ОСЖД/ЕЖДА по сравнительному анализу технических параметров систем колеи 1520 мм и 1435 мм с целью обеспечения мер по сохранению и улучшению существующей технической и эксплуатационной совместимости на границе ЕС — СНГ. ОАО «РЖД» является ведущей железной дорогой в Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам по проведению работы по организации перевозок грузов с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, включающей анализ и оценку возможных маршрутов из Китая в страны Европы и в обратном направлении.

В 2010 году при непосредственном участии ОАО «РЖД» в рамках сотрудничества таких международных организаций, как ЕЭК ООН, ОСЖД, ОТИФ, ЦИТ, МСЖД было разработано и принято Приложение 9 к Конвенции о согласовании условий контроля грузов на границах 1982 года, реализация которого направлена на совершенствование технологий, процедур контроля и систем документооборота при пересечении границ железнодорожным транспортом. Одним из приоритетов работы ОАО «РЖД» в международных организациях является интеграция в общеевропейскую и азиатскую транспортные системы.

В этой связи представители Компании принимали активное участие в деятельности важнейших рабочих органов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН и Экономической и социальной комиссии для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН, а также в реализации проекта Трансъевропейской железнодорожной сети (ТЕЖ) и совместного проекта ЕЭК и ЭСКАТО ООН по развитию Евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС). Специалистами ОАО «РЖД» осуществляется постоянная работа по повышению привлекательности евро-азиатских транспортных коридоров, проходящих по территории России, железнодорожных маршрутов сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД) и, в первую очередь, ее основной составной части — Транссибирской магистрали (ТСМ).

О вступлении ОАО «РЖД» в ЦИТ (Международный комитет железнодорожного транспорта)

18 ноября 2010 г. на заседании Генеральной ассамблеи международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ) было сделано официальное объявление о вступлении ОАО «РЖД» в члены этой организации. Развитие тесного сотрудничества с ОАО «РЖД» объявлено ЦИТ одним из основных направлений своей деятельности. Приоритетными областями двустороннего сотрудничества являются: международное пассажирское сообщение, развитие транзитных перевозок по российским железным дорогам из/в Китая и Монголии, железнодорожно-паромное сообщение.

Реализация международных проектов строительства объектов инфраструктуры

В 2010 году ОАО «РЖД» продолжило реализацию стратегически важных инфраструктурных проектов за рубежом. В полном объеме выполняются условия концессионного управления железнодорожной системой Армении. Дочерняя Южно-Кавказская железная дорога

смогла за короткое время существенно поднять качество перевозок и инфраструктуры, модернизировать подвижной состав, увеличить объемы перевозок. В 2010 году ОАО «РЖД» реализовывало ряд международных проектов:

1. Продолжены работы по строительству двухпутной железнодорожной линии на участке Сирт — Бенгази в Ливии протяженностью 554 км. Построено и введено в эксплуатацию рельсосварочное предприятие, завершено строительство производственной базы на станции Рас-Лануф. Стоимость проекта составила 2,2 млрд. евро.
2. Проведена работа по электрификации 46 км главных и станционных путей железнодорожной ветки Тебриз — Азаршахр в Иране. Строительные работы выполнены на 97%, ведутся монтажные работы на контактной сети всего участка электрификации. Полная стоимость проекта составляет 8,85 млн. евро. ОАО «РЖД» ведет диалог с иранским заказчиком по вопросу выполнения дополнительных объемов работ:
 - электрификация дополнительных двух железнодорожных путей на ст. Зарейи протяженностью 1,5 км;
 - применение провода обратного тока;
 - введение секционирования на перегонах Тебриз — Аббаси и Аббаси — Зарейи.
3. Проведен комплекс мероприятий по подготовке начала реконструкции участка железной дороги ст. Хасан (Российская Федерация) — Раджин (КНДР) и строительства контейнерного терминала в порту Раджин. Проект имеет 3 составляющие:
 - реконструкция объектов железнодорожной инфраструктуры участка ст. Хасан (Российская Федерация) — ст. Раджин (КНДР) — порт Раджин (КНДР);
 - капитальный ремонт трех тоннелей: Манпхо (301 м), Унсан (490 м), Унра (3850 м), который включает в себя ремонт обделки и замену обделки в тоннеле Унра;
 - строительство контейнерного терминала в порту Раджин (КНДР).

Определен генеральный проектировщик — ОАО «Росжелдорпроект». Подрядными организациями на проведение строительно-монтажных работ — ОАО «РЖДстрой», ООО «Дальневосточная горно-строительная компания» — продолжена работа по реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры.

4. ОАО «РЖД» совместно с партнерами из Австрии, Словакии и Украины продолжило проработку проекта «Строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице (Ганиска) — Братислава — Вена». В апреле 2010 г. в Братиславе состоялось очередное заседание Наблюдательного совета СП, по итогам которого подписано четырехстороннее соглашение на подготовку обоснования инвестиций проекта строительства ширококолейной железной дороги. По результатам процедур квалификационного отбора основным подрядчиком по разработке обоснования инвестиций проекта выбрана компания Roland Berger Strategy Consultants. В соответствии с предварительными обследованиями района проектирования, выполненными словацкими и австрийскими специалистами, протяженность новой железнодорожной линии может составить порядка 430 км, в том числе 8 км тоннелей, 10 км мостов. В декабре 2010 г. компанией Roland Berger завершено предварительное технико-экономическое обоснование проекта.

5. ОАО «РЖД» продолжило переговоры с ГП «Железные дороги Сербии» по вопросу реализации строительства железнодорожных участков в Сербии, а также подтвердило готовность к дальнейшему взаимодействию по проектам строительства железнодорожного участка Вальево — Лозница и Белградского железнодорожного узла.

5,7

млрд. руб.

было направлено на мероприятия
по улучшению условий
и охраны труда



-62 °C

минимальное значение температуры,
зафиксированное на перегоне
Могоча – Сковородино



Безопасность труда

В рамках выполнения требований политики ОАО «РЖД», формирования внутрикорпоративной системы управления охраной труда, промышленной безопасностью в Компании внедряются, исходя из лучших мировых практик в области охраны труда и промышленной безопасности, новые формы и методы управления.

Одним из них является проведение внутренних аудитов, выработка на основе анализа управленческих решений, организация работы по выявлению и снижению опасностей (рисков). Внедрение лучших мировых практик в области охраны труда позволит поднять систему управления охраной труда на новый уровень, будет способствовать снижению опасных действий работников и, соответственно, снижению несчастных случаев на производстве. Организация работы по охране труда в Компании строится в соответствии с требованиями Трудового кодекса Российской Федерации, обязательствами Коллективного договора ОАО «РЖД», другими нормативными правовыми актами Российской Федерации, документами ОАО «РЖД». В ОАО «РЖД» создана система управления охраной труда, которая является составляющей корпоративной системы управления Компанией и регламентирована стандартом «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД»». Стандарт устанавливает единый порядок организации работ и распределение

обязанностей руководителей в области охраны труда.

В целях соблюдения требований охраны труда, обеспечения необходимого порядка выполнения работами возложенными на них обязанностей в ОАО «РЖД» создана база нормативных и организационно-методических документов по охране труда, которая содержит более 200 документов. Документально оформлены Системы управления охраной труда, промышленной и пожарной безопасностью и внедрены соответствующие СТО РЖД.

Системные меры, реализуемые в ОАО «РЖД» по охране труда, позволили в 2010 году снизить производственный травматизм:

- общий — на 14%;
- со смертельным исходом — на 6%.

Коэффициент частоты (число пострадавших на 1 тыс. работающих) общего травматизма в 2010 году снижен на 7%, коэффициент частоты травматизма со смертельным исходом остался на уровне 2009 года.

По состоянию на 31 декабря 2010 г. в ОАО «РЖД» насчитывается

464,8 тыс. рабочих мест с численностью более 964 тыс. работающих. 45% рабочих мест не в полной мере соответствуют санитарно-гигиеническим нормам. В связи со спецификой работы железнодорожного транспорта (круглосуточное, всесезонное движение поездов, значительные нагрузки на работников, нахождение работников в опасных зонах) большинство рабочих мест с неблагоприятными условиями труда имеют неустраняемые вредные производственные факторы.

По итогам работы 2010 года значительно снижено количество рабочих мест по производственным факторам: световая среда, вибрация, тяжесть труда.

В целом по ОАО «РЖД» приведены в соответствие с требованиями норм более 16 тыс. рабочих мест и улучшены условия труда на 49,3 тыс. рабочих мест. Эта работа постоянно проводится филиалами ОАО «РЖД»: реализуются организационные, технические, реабилитационные и другие мероприятия по улучшению условий труда работников Компании.

Для целенаправленного снижения травматизма и воздействия на работников производственных факторов рабочей среды и производственного процесса реализуется Программа по улучшению условий и охраны труда ОАО «РЖД» на 2010—2012 годы.

В 2010 году на мероприятия по улучшению условий и охраны труда было направлено 5,7 млрд. руб., или 0,8% от сумм эксплуатационных расходов:

- на мероприятия по снижению травматизма затрачено 3 млрд. руб.;
- на мероприятия по улучшению условий труда затрачено 2,7 млрд. руб.;

Кроме того, на приобретение спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты затрачено 3,9 млрд. руб.

В пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД» расходы составили 11,5 тыс. руб. (в 2009 году — 7,6 тыс. руб.), в среднем по России — 5,5 тыс. руб.

Одним из основных организационных мероприятий по предотвращению производственного травматизма, повышению культуры производства и профилактики профессиональных заболеваний является эффективное обучение работников требованиям охраны труда. В 2010 году обучено руководителей и специалистов порядка 14 тыс. человек.

1,4

млрд. руб.

составили инвестиции ОАО «РЖД»
в строительство и реконструкцию
природоохранных объектов



на протяжении 207 км

Транссибирская
магистраль проходит
вдоль озера Байкал*



Охрана окружающей среды

ОАО «РЖД» придает большое значение наличию в Компании системы управления природоохранной деятельностью, ее совершенствованию.

Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии со следующими документами:

- Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2009 г. № 293;
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р;
- Стратегия инновационного развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД»).

В рамках проводимых в Компании структурных преобразований в 2010 году на всех железных дорогах созданы Центры охраны окружающей среды, включающие экологические лаборатории. На Центры возлагаются функции организатора по обеспечению экологической безопасности в филиалах Компании, расположенных в границах железной дороги.

В целях улучшения обеспечения охраны окружающей среды филиалами Компании на всех железных дорогах созданы Региональные комиссии ОАО «РЖД» по природоохранной деятельности.

Для оценки соответствия природоохранной деятельности требованиям природоохранного законодательства Российской Федерации и системы экологического менеджмента международного стандарта ГОСТ Р ИСО 14001 проводится экологический аудит деятельности ОАО «РЖД». В 2010 году проведен экологический аудит 169 структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД».

Экологический мониторинг за воздействием хозяйственной деятельности структурных подразделений на окружающую среду в 2010 году осуществлялся 56 стационарными экологическими лабораториями, 9 вагонами-лабораториями, 55 лабораториями на автомобильном ходу и 81 пунктом экологического контроля за выбросами от тепловозов. В 2010 году по сравнению с 2009 годом Компанией было достигнуто:

- снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников на 10%;
- сокращение сбросов в водные объекты загрязненных сточных вод на 4%;
- увеличение обезвреживания и использования в технологических процессах отходов на 9%.

Снижение воздействия на окружающую среду достигнуто за счет 4 важнейших направлений в деятельности ОАО «РЖД»:

- наличие системы управления природоохранной деятельностью;
- техническое перевооружение с экологической составляющей;
- реализация инвестиционных проектов;
- обеспечение экомониторинга за воздействием на окружающую среду.

Доля ОАО «РЖД» в загрязнении окружающей среды России в настоящее время по выбросам вредных веществ в атмосферу, сбросу загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, образованию отходов составляет менее 1%. Техническое перевооружение ОАО «РЖД», проводимое по реконструкции инфраструктуры, замене и капитальному ремонту тягового и подвижного состава, обеспечивает снижение техногенного воздействия на окружающую среду:

- капитальный ремонт тепловозов с заменой устаревших двигателей на современные (более экологичные);

- капитальный ремонт пути с заменой деревянных шпал на экологически чистые железобетонные;
- приобретение деревянных шпал, пропитанных антисептиками более экологичного 4-го класса опасности;
- оснащение пассажирского подвижного состава экологически чистыми туалетами закрытого типа с баками-сборниками.

Использование в перевозочной работе инновационных магистральных газотурбовозов, маневровых газотепловозов, маневровых двухдизельных тепловозов, а также мероприятия по энергосбережению, включая внедрение светодиодной техники, в значительной мере обеспечивают снижение вредных выбросов в атмосферу, в том числе парниковых газов.



Грузовой магистральный газотурбовоз ГТ

Работает на сжиженном природном газе. Вредные выбросы более чем в 5 раз ниже нормативных требований директивы ЕС 2012 года к дизелям. Уровень внешнего шума соответствует нормативным требованиям ГОСТ 12.02.056 и ГОСТ Р 50951.



Маневровый газотепловоз ЧМЭЗГ

Работает на природном газе. Максимальное замещение дизельного топлива природным газом составляет 60%. Снижение токсичности выхлопных газов при работе в газодизельном режиме — не менее 1,5 раз.



Маневровый тепловоз с двухдизельной силовой установкой

Предназначен для маневровых, вывозных и хозяйственных работ. По сравнению с серийным тепловозом обеспечивает экономию топлива до 15%. Выбросы в атмосферу парниковых газов снижены до 15%, вредных веществ — до 40%.

В ходе проектирования олимпийских объектов применяются ресурсосберегающие технологии, которые позволяют

экономить средства и минимизировать негативное воздействие на окружающую среду.

По опыту ряда европейских стран при строительстве олимпийских объектов предусмотрено, к примеру, обеспечение станций, вокзальных комплексов, платформ экономичными светодиодными светильниками. При этом электрическая энергия для освещения вырабатывается солнечными модулями, которые устанавливаются непосредственно на осветительных опорах, навесах платформ, крышах пассажирских терминалов. В Компании выполнялась «Программа реализации экологической стратегии ОАО «РЖД»» в 2010 году, сформированная на основе инвестиционных проектов «Обеспечение экологической безопасности», «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», а также инвестиционных проектов департаментов, железных дорог, дирекций и дочерних обществ ОАО «РЖД». При этом инвестиции в строительство и реконструкцию природоохранных объектов составили 1,4 млрд. руб., текущие расходы на мероприятия экологического назначения — более 500 млн. руб.

Так, в рамках инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2010 году:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 11 природоохранных объектов;
- приобретено 15 комплектов природоохранного оборудования по очистке выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, доочистке сточных вод и обезвреживанию отходов производства;
- поставлен 1 экологический вагон-лаборатория и 1 экологический вагон-лаборатория модернизирован, закуплено 10 комплектов аналитических приборов и лабораторного оборудования.

В 2010 году на эти цели израсходовано 419,7 млн. руб. капитальных вложений. Ввод в эксплуатацию указанных объектов позволит повысить качество 3,6 млн. куб. м сточных вод, сбрасываемых в поверхностные водные объекты, муниципальные канализационные сети, и уменьшить объем образования производственных отходов на 0,8 млн. тонн.

В рамках реализации Экологической стратегии ОАО «РЖД» за период с 2008 по 2010 год по сравнению с 2007 годом (базовым) выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников сократились на 31%, эмиссия парниковых газов уменьшилась на 10%, использование воды на производственные нужды сократилось на 33%, сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты снизились на 18%, образование отходов сократилось на 26%. В течение 2010 года экологическими лабораториями железных дорог произведено около 273 тыс. анализов по воздуху, сбрасываемым стокам, почвам, 28,7 тыс. анализов по выбросам от автотранспорта и 45,9 тыс. других анализов, выполнена инвентаризация 37,8 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду, разработано нормативной экологической документации в количестве 852 томов, продлено в природоохранных органах 2 423 разрешения на выбросы, сбросы вредных веществ в окружающую среду и размещение отходов.

Разработка обязательных нормативных документов для структурных подразделений железных дорог, получение разрешений на выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду и размещение отходов, осуществление производственного экологического контроля позволили не привлекать для выполнения указанных работ сторонние организации и обеспечить экономию в сумме 318,4 млн. руб.

Защита интересов предприятий при решении спорных вопросов с природоохранными органами позволила сэкономить 101,9 млн. руб.

По результатам замеров выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду инструментальными методами и в результате корректировки экологических платежей, предъявленных территориальными органами Росприроднадзора, эти платежи снижены на 21,0 млн. руб.

Экономический эффект от внедрения природоохранных технологий на предприятиях отрасли составил 75,9 млн. руб.

976116

человек

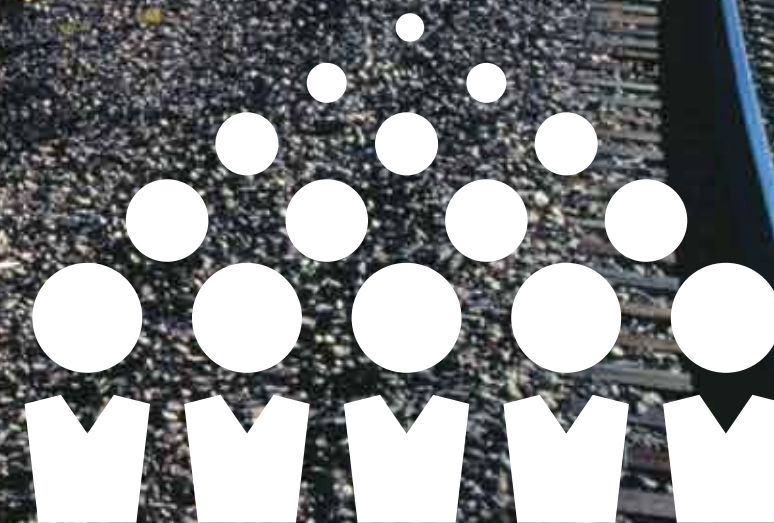
численность работников
ОАО «РЖД» по состоянию
на 31 декабря 2010 г.



9600

человек*

начали строить
Транссиб в 1891 году



Деятельность по управлению персоналом

Обеспечение рационального использования трудовых ресурсов в условиях восстановления объема перевозок

В условиях постепенного восстановления объемов перевозок в Компании в течение 2010 года осуществлялся постепенный, дифференцированный переход структурных подразделений на полное рабочее время. По итогам 2010 года Компании удалось выйти на докризисный уровень по применению режимов неполного рабочего времени и удерживать стабильно низкий уровень охвата работников, которые трудятся в условиях снижения нормы рабочего времени. Помимо мероприятий по приведению численности к объемам выполняемых работ, в течение 2010 года продолжена начатая в 2009 году работа по обеспечению рационального использования трудовых ресурсов. В связи с совершенство-

ванием техники, повышением уровня механизации и автоматизации трудоемких производственных процессов на железных дорогах и филиалах приняты меры по снижению трудозатрат не менее чем на 2% (в первую очередь, за счет работников, непосредственно не связанных с обеспечением перевозочного процесса и безопасности движения поездов).

За 2010 год заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, составила 29 432 руб. с ростом к 2009 году на 17,4%. В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 9,8%. По Российской Федерации рост реальной заработной платы за 2010 год составил 4,6%.

Эффективное управление кадровым составом ОАО «РЖД»

На конец 2010 года списочная численность работников ОАО «РЖД» снизилась на 102 282 человека и по состоянию на 31 декабря 2010 г. составила 976 116 человек.

Компания выполнила свои обязательства по приему студентов, окончивших вузы и техникумы по целевому набору, и лиц, вернувшихся из рядов Вооруженных Сил России (12,9 тыс. человек). Удельный вес категорий персонала в общей численности распределяется следующим образом:

- рабочие составляют 68,6% (670 088 человек);
- руководители — 6,9% (67 417 человек);
- специалисты — 20,8% (202 964 человека);
- служащие — 3,7% (35 647 человек).

В 2010 году повысился уровень образования персонала в ОАО «РЖД»:

- численность работников с высшим образованием составила 20,9% от общей численности (рост к началу года — 1,9%);
 - численность работников со средним профессиональным образованием — 25,5% (рост к началу года — 0,6%).
- Кадрового дефицита основных рабочих профессий Компании в целом за 2010 год не наблюдалось. Укомплектованность кадров по Компании составила 98,2% к штатному расписанию (в 2009 году — 97,9%).

Доля молодых работников Компании в возрасте до 30 лет увеличилась за год на 4,0% и составила 26,9%. Средний возраст работников Общества составляет 39,7 лет. Из общего числа работников

количество женщин составляет 301 097 человек (30,8%), что на 3,3% меньше по сравнению с началом года. Женщины занимают 51,6% всех должностей руководителей и специалистов Компании, их численность на должностях этих категорий составляет 139 809 человек.

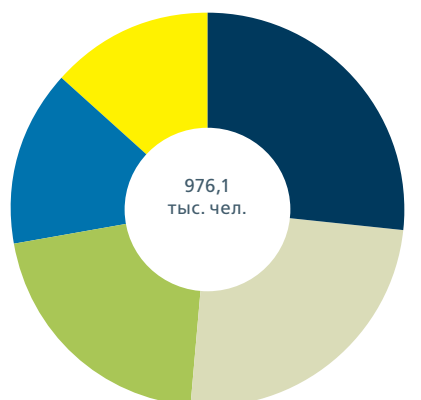
Текущность кадров за 2010 год в целом по Компании снизилась на 0,6% к аналогичному периоду прошлого года и составила 9,0%.

Необходимо отметить снижение процента текущести к аналогичному периоду прошлого года по всем основным хозяйствам и ведущим профессиям: осмотрщики вагонов на — 1,3%, приемосдатчики груза и багажа — на 1,1%, машинисты тепловозов — на 1,1%, машинисты электровозов — на 0,7%, электромонтеры контактной сети — на 0,7%, электромонтеры СЦБ — на 0,5%. Вместе с тем на 0,2% увеличилась текущность дежурных по станциям.

Развитие кадрового потенциала

Система управления персоналом в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии со «Стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 31 августа 2009 г. № 1819р, которая предусматривает выполнение стратегических задач

Возрастной состав работников, состоящих в списочном составе, %



26,9% – до 30
14,4% – 46–50
24,6% – 36–45
13,3% – 31–35
20,8% – старше 50

Компании, ключевых мероприятий по их реализации на период до 2015 года в сфере управления персоналом с учетом формирования холдинга «РЖД». Стратегия развития кадрового потенциала способствует созданию надежных механизмов, позволяющих достичь главной цели — повышения эффективности деятельности и вовлеченности персонала в реализацию корпоративных задач холдинга «Российские железные дороги». Основными функциональными задачами Стратегии являются:

- обеспечение высококвалифицированным персоналом;
- вовлечение персонала в эффективную реализацию корпоративных задач и совершенствование системы мотивации;
- непрерывное развитие персонала и переход к обучающейся организации;
- жизнеобеспечение персонала во внепроизводственной среде;
- проведение эффективной молодежной политики;
- совершенствование корпоративной социальной ответственности и социального партнерства;
- развитие корпоративной системы управления персоналом в Холдинге.

В основном все задачи, поставленные на 2010 год правлением ОАО «РЖД», в области управления персоналом выполнены. Проводимая в 2010 году работа по реализации Стратегии развития кадрового потенциала в целом обеспечила потребности филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» в квалифицированных кадрах. Повысили квалификацию 80557 руководителей и специалистов Компании.

Рабочим профессиям обучено 54,7 тыс. человек, в том числе 35 тыс. человек в порядке переподготовки вторым (смежным) профессиям, 132,7 тыс. рабочих повысили квалификацию, из них более 21 тыс. человек повысили свой квалификационный разряд. Большое внимание уделено обучению специалистов в вузах и техникумах. На очную форму обучения филиалами и ДЗО ОАО «РЖД» было направлено в вузы железнодорожного транспорта 3741 человек; в техникумы и колледжи — 3695 человек, что соответствует потреб-

ностям Компании в специалистах. Всего по очной форме обучения на условиях целевой подготовки обучается в вузах железнодорожного транспорта 17,2 тыс. человек, в техникумах и колледжах — 13,1 тыс. человек.

В 2010 году в филиалах и других структурных подразделениях ОАО «РЖД» прошли практику 12,1 тыс. студентов вузов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах — 5,1 тыс. человек и 8,8 тыс. студентов техникумов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах — 2,8 тыс. человек.

Студентам и аспирантам учебных заведений железнодорожного транспорта присуждены 200 именных стипендий ОАО «РЖД» в размере от 1,5 до 4,5 тыс. руб. в месяц; 500 грантов ОАО «РЖД» на разработку дипломных проектов в размере 35 тыс. руб. для студентов вузов и 25 тыс. руб. для студентов техникумов; установлены доплаты в размере от 1 до 2 тыс. руб. в месяц к государственной стипендии студентам-целевикам, обучающимся на «хорошо» и «отлично», а также относящимся к категории малообеспеченных и социально незащищенных граждан. Начиная с 2005 года Компания ежегодно выделяет вузам и техникумам железнодорожного транспорта средства на проведение спартакиады студентов. В 2010 году на эти цели было направлено 30,4 млн. руб.

В 2010 году завершили обучение по программам МВА 6 групп общей численностью 119 человек.

С 1 июля 2010 г. начал свою работу Корпоративный университет ОАО «РЖД», основной задачей которого является реализация Концепции создания системы дополнительного корпоративного образования руководящего состава ОАО «РЖД». Количество участников программ обучения по итогам 2010 года составило 1573 человека, из них 1390 — работники ОАО «РЖД», 183 — работники ДЗО «РЖД». Оценку по технологии ассессмент-центра на основе модели корпоративных компетенций прошли 1507 руководителей компании. 61 руководитель из групп вице-президентов и

резерва на эти должности прошел оценку деловых и личностных качеств по технологии глубинного интервью с коучем. По результатам оценки в группу HiPo (высокопотенциальные сотрудники) вошло 389 человек (26% от количества оцененных руководителей), для которых составлены индивидуальные планы развития на 2011 год.

Модели компетенций холдинга «РЖД»

В 2010 году разработаны и утверждены корпоративные компетенции, цель

которых — транслировать работникам требования Компании к поведению и действиям персонала, стремящегося быть успешным, то есть задать ориентиры развития. В основу корпоративных компетенций заложена модель «5К+Л» (компетентность, клиентоориентированность, корпоративность и ответственность, качество и безопасность, креативность и инновационность + лидерство). Они дифференцированы для каждой категории персонала.

Ценности бренда	Модель компетенций «5К+Л»
Мастерство	Компетентность
	Клиентоориентированность
Целостность	Корпоративность и ответственность
	Качество и безопасность
Обновление	Креативность и инновационность
	Лидерство

Цели внедрения корпоративных компетенций в Компании состоят в следующем:

- сфокусировать деятельность всех работников Компании на реализации стратегии развития холдинга «РЖД»;
- заложить основу для системной работы по оценке и развитию персонала;
- содействовать внедрению ценностей бренда Компании в работу сотрудников;
- способствовать формированию целевой управленческой культуры Компании.

В целях оценки кандидатов в кадровый резерв по единым технологиям, подготовки планов индивидуального развития резервистов, проведения мониторинга социальной напряженности в коллективах в регионе, а также реализации молодежной кадровой политики созданы региональные центры оценки, мониторинга персонала и молодежной политики. Потребность в создании региональных центров оценки, мониторинга персонала и молодежной политики обусловлена

задачами, обозначенными в Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года.

В 2010 году сформулированы ключевые цели по каждому направлению работы Центров.

Реализация коллективного договора

В 2010 году социальная политика Компании осуществлялась в соответствии с Коллективным договором на 2008—2010 годы.

В 2010 году Компания выполнила все обязательства, закрепленные в Коллективном договоре, несмотря на еще не закончившийся финансовый кризис. По прогнозу, в 2010 году на эти цели направлено порядка 84 млрд. руб. С учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий расходы на одного работника составили более 53 тыс. руб., а расходы на неработающего пенсионера — 8 тыс. руб. Важным событием 2010 года является

подписание Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011—2013 годы. Договор, разработанный на основе Отраслевого соглашения, а также структуры и принципов Концепции оптимизации Системы социальной поддержки персонала, рассмотрен и одобрен на заседании правления ОАО «РЖД» 24 ноября 2010 г. Он был подписан 29 ноября 2010 г., 30 ноября 2010 г. зарегистрирован, а с 1 января 2011 г. принят к исполнению.

В новом Коллективном договоре основной акцент сделан на привлечении, развитии, удержании и мотивации работников. Введен принцип ответственности работников за производственные результаты.

Следует отдельно выделить две ключевые новации: возможность использования компенсируемого социального пакета как мотивационного инструмента в руках работодателя и включение в текст договора раздела, посвященного корпоративной социальной ответственности Компании, что получило высокий общественный резонанс.

Соревнования

Ежеквартально правление Компании подводит итоги сетевого соревнования среди коллективов железных дорог, других филиалов, структурных подразделений и работников ОАО «РЖД». По итогам соревнования в 2010 году 699 коллективов заняли призовые места. Среди 27 коллективов, добившихся наивысших результатов, признаны победителями по итогам года коллективы Северной и Западно-Сибирской железных дорог, а также коллективы Сольвычегодского отделения Северной железной дороги, Петропавловского отделения Южно-Уральской железной дороги, Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

В I квартале 2010 г. первенство завоевывали коллективы Северной и Куйбышевской железных дорог, во II квартале — Восточно-Сибирской, Октябрьской, Горьковской, в III квартале — Южно-Уральской, Восточно-Сибирской и Западно-Сибирской.

446 работникам присвоены следующие почетные звания:

- «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте» (110 человек);
- «Лучший мастер на железнодорожном транспорте» (86 человек);
- «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте» (250 человек);
- «Лучший коллектив бригады (колонны, участка, смены)» (195 коллективов).

Поощрения

В 2010 году всеми видами наград отмечено более 7745 работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД», но внесших вклад в развитие Общества, из них:

- государственных наград удостоено 97 работников;
- Минтранса России — 729 работников;
- корпоративными наградами Компании поощрены 6919 работников, из них 355 удостоены высшей награды — знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги»».

Перспективы развития

В 2011 году проведение единой кадровой политики в холдинге «РЖД» в соответствии с реализацией функциональных задач Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года нацелено прежде всего:

- на укомплектование квалифицированным персоналом, создание единого кадрового резерва холдинга «РЖД»;
- на совершенствование системы управления персоналом в холдинге «РЖД»;
- на адаптацию системы непрерывного профессионального обучения персонала к условиям Холдинга и изменяющимся технологическим требованиям;
- на реализацию мер по повышению уровня лояльности и удовлетворенности работников;
- на обеспечение благоприятного социально-психологического климата в коллективах;
- на реализацию целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД» (2011—2015 гг.)».

Социальная сфера

Жилищная политика ОАО «РЖД»

С 2005 года в ОАО «РЖД» реализуется Концепция жилищной политики, направленная на решение двух основных задач: финансовая поддержка работников, нуждающихся в улучшении жилищных условий, и создание жилищного фонда для обеспечения технологического процесса перевозок. Особое внимание уделяется молодым и многодетным семьям, а также одиноким родителям, воспитывающим детей. Так, для последних предусмотрены безвозмездные субсидии, составляющие до 70% стоимости жилого помещения. В 2010 году на учете состояло 24 555 работников ОАО «РЖД», нуждающихся в получении корпоративной поддержки. В полной мере реализуется механизм предоставления корпоративной поддержки работникам:

- ипотечных субсидируемых кредитов — 2 717 человек (на сумму 4 180,7 млн. руб.);
- безвозмездных субсидий по случаю рождения детей — 1 307 человек (на сумму 403,1 млн. руб.);
- безвозмездных субсидий — 44 человека (на сумму 49,8 млн. руб.).

В 2010 году сформированы подходы по совершенствованию системы и механизмов ипотечного жилищного кредитования, а также других форм эффективного привлечения средств работников Компании и сторонних инвесторов в жилищное строительство. Разработаны и утверждены изменения и дополнения в нормативные документы по жилищной политике, предусматривающие продление срока их действия и срока действия Концепции жилищной политики до 2015 года (распоряжение ОАО «РЖД» от 3 декабря 2010 г. № 2495р).

Совместно с филиалами ОАО «РЖД» был сформирован и 8 декабря 2009 г. утвержден план строительства, проектирования и приобретения технологического жилья на общую сумму (без НДС) 3 284,4 млн. руб.

Обеспечено выполнение планов строительства объектов ЖФК, систе-

матический контроль и анализ выполнения указанных планов, подготовка и осуществление мероприятий по устранению недостатков, установленных заданий по вводу в эксплуатацию объектов ЖФК и освоению в пределах выделенных средств установленных лимитов.

Молодежная политика

В целях реализации приоритетных направлений молодежной политики ОАО «РЖД» в области организации отдыха, оздоровления, дополнительного образования для подростков, детей и молодых работников ОАО «РЖД» в Компании разработаны и реализуются социальные корпоративные проекты. Эти проекты охватывают все возрастные категории целевой программы «Молодежь ОАО «Российские железные дороги» (2006—2010 гг.)».

Программы направлены на восприятие каждой возрастной группой основ корпоративной идеологии, разностороннее развитие не только личностных, но и профессиональных навыков. Все проекты объединены блоком целевых задач: профориентационная работа, формирование кадрового резерва и закрепление молодых работников, воспитание патриотизма и лояльности к Компании, пропаганда здорового образа жизни и развитие корпоративной культуры.

В общей сложности в 2007—2010 годах количество участников проектов составило 22,7 тыс. человек (в том числе в 2010 году — около 4 тыс. человек). Одним из ключевых элементов развития кадрового потенциала является системная реализация корпоративной молодежной политики. В 2010 году подведены итоги реализации целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД» (2006—2010 гг.)» и принята новая программа на период до 2015 года, в соответствии с которой приоритетом в реализации молодежной политики является стимулирование новаторства и развитие новых форм работы с молодежью. По результатам общесетевых слетов молодежи ОАО «РЖД» ежегодно группы

работников — победителей данных мероприятий — выезжают на стажировку в ведущие транспортные компании мира, изучают передовой опыт, посещают их ключевые объекты инфраструктуры. Широко используется дистанционная форма обучения, а также тренинги, деловые игры и другие активные формы обучения.

Привлекательность Компании, как социально ориентированного работодателя, обеспечила в 2010 году прибытие 8,8 тыс. выпускников вузов и техникумов. Компания провела ряд мероприятий по подготовке квалифицированных молодых специалистов для работы в железнодорожной отрасли:

- в частности, в 2010 году была организована совместная работа с участием генподрядных организаций и вузов страны по привлечению студентов в стройотряды для возведения олимпийских объектов в г. Сочи;
- было задействовано в 7 раз больше студентов, привлекаемых к строительству олимпийских объектов, которые возводятся ОАО «РЖД», по сравнению с 2009 годом — более 1 тыс. человек из 11 вузов страны (в 2009 году — 150 студентов).

Это дало возможность вузам подготовить специалистов, имеющих практические навыки в строительстве уникальных объектов, а для ОАО «РЖД» — в будущем приобрести молодых специалистов с опытом практической работы.

Совместно с университетскими комплексами создана система привлекательности молодежи для поступления в наши вузы железнодорожного транспорта и работы в ОАО «РЖД».

В Компании введена система наставничества. Молодым специалистам планируется карьера на перспективу, а по специальным программам более 200 молодых перспективных руководителей смогут обучиться в Корпоративном университете.

Молодой работник может получить второе высшее образование при помощи принятой в Обществе практики образовательного кредита, а также пройти

обучение по программе MBA в ведущих российских и зарубежных бизнес-школах за счет средств Компании.

Созданы Советы по делам молодежи во всех филиалах. Реализуются молодежные проекты «Новое звено», «Корпоративный лидер», «Корпоративный клуб "Команда-2030"», «3Д-сеть» и многие другие.

Работа негосударственных образовательных учреждений

По состоянию на 31 декабря 2009 г. в структуре ОАО «РЖД» функционировало 311 негосударственных образовательных учреждений (253 детских сада, 30 школ-интернатов, 28 школ).

На 31 декабря 2010 г. ОАО «РЖД» является учредителем 310 негосударственных образовательных учреждений (252 детских сада, 30 школ-интернатов, 28 школ).

В 2010 году в негосударственных образовательных учреждениях ОАО «РЖД» проводилась работа по важнейшим направлениям деятельности: профессиональной ориентации молодежи на железнодорожные профессии, организации профильного обучения учащихся, по допрофессиональной и профессиональной подготовке школьников.

В целях приобщения подрастающего поколения к традициям и истории железнодорожного транспорта, повышения престижа негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД» в 2010 году проводились тематические конкурсы.

Налажено тесное взаимодействие общеобразовательных учреждений с вузами, техникумами и колледжами железнодорожного транспорта. На базе 18 учреждений совместно с вузами организованы центры профориентации и довузовской подготовки. Создана система непрерывного образования по схеме «детский сад — школа — вуз — подразделение железной дороги».

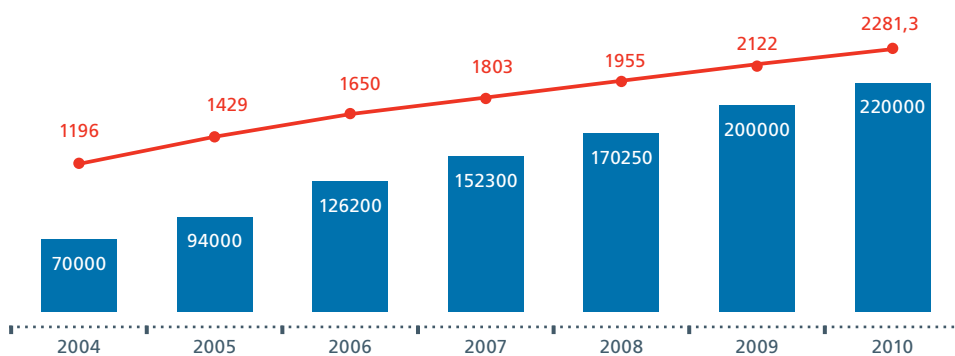
Все образовательные учреждения имеют лицензии на осуществление образовательной деятельности и свидетельства о государственной аккредитации.

Корпоративная пенсионная система

В условиях реализации структурной реформы железнодорожного транспорта привлечение и закрепление высококвалифицированных кадров — одна из важнейших задач Компании. Негосударственное пенсионное обеспечение занимает в решении данного вопроса не последнее место. Развитие и совершенствование системы НПО позволяет получить экономический эффект в виде конкурентных преимуществ Холдинга по сравнению с другими отраслями на рынке труда. Реализацию корпоративной пенсионной программы ОАО «РЖД» осуществляет негосударственный пенсионный фонд «Благосостояние».

В 2010 году число участников — вкладчиков увеличилось за отчетный год более чем на 66 тыс. человек. К договору негосударственного пенсионного обеспечения в течение года присоединились 127,8 тыс. работников ОАО «РЖД». Общая численность участников — вкладчиков в Компании достигла 650,6 тыс. человек, что составляет более 68% от численности работников ОАО «РЖД». Корпоративную пенсию получают более 220 тыс. бывших железнодорожников. В 2010 году пенсии назначены 20 687 работникам ОАО «РЖД», средний размер негосударственной пенсии, назначенной в 2010 году, составляет 4030 руб. При этом средний размер негосударственной пенсии нарастающим итогом составил 2 281,30 руб., что на 159 руб. больше уровня 2009 года.

Основные показатели негосударственного пенсионного обеспечения в ОАО «РЖД»



■ численность получающих пенсию на конец года, тыс. чел.

—●— средний размер выплачиваемых на конец года пенсий (нарастающим итогом), руб.

Здравоохранение

По состоянию на 31 декабря 2010 г. в ОАО «РЖД» функционировало 269 негосударственных учреждений здравоохранения, из них 123 больничных учреждения, 132 амбулаторно-поликлинических учреждения, 14 санаторно-курортных учреждений (в 13 из них проводятся ликвидационные мероприятия).

На медицинское обеспечение к негосударственным учреждениям здравоохранения ОАО «РЖД» прикреплено 3,2 млн. человек, в том числе: работников ОАО «РЖД» — 32,2%; пенсионеров железнодорожного транспорта — 19,3%; членов семей — 14,6%; работников ДЗО — 5,0%; территориального населения — 28,9%.

В целях совершенствования комплексной работы по улучшению санитарно-эпидемиологической ситуации, условий труда на объектах ОАО «РЖД», профилактики профессиональной заболеваемости, снижения уровня производственного травматизма, сохранения профессионального долголетия работников Компании в 2010 году создана координационно-управленческая вертикаль, представленная центральной и региональными комиссиями по охране труда и здоровья работников ОАО «РЖД», инженерно-врачебными бригадами (ИВБ) в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД».

Создана сеть телемедицинских центров для оперативного проведения плановых и экстренных видеоконсультаций со специалистами ведущих отечественных и зарубежных медицинских клиник. На сети дорог действовало 5 передвижных консультативно-диагностических центров, созданных на базе железнодорожных вагонов и оснащенных современным медицинским оборудованием и телемедицинскими комплексами — на Северной, Дальневосточной, Красноярской, Западно-Сибирской и Восточно-Сибирской железных дорогах.

На базе 12 санаторно-курортных учреждений и 6 дорожных санаториев-профилакториев в 2010 году создано дочернее общество в сфере оказания санаторно-курортных услуг.

Санаторно-курортное лечение и оздоровление получили 95416 человек (в 2009 году — 99168 человек), в том числе:

- работающие железнодорожники — 66966 человек, или 70,2% (в 2009 году — 69563 человека),
- члены семей работников — 8735 человек, или 9,3% (в 2009 году — 8187 человек),
- неработающие пенсионеры железнодорожного транспорта — 19711 человек, или 20,7% (в 2009 году — 21418 человек),
- из них ветеранов Великой Отечественной войны — 1962 человека, или 2,1% (в 2009 году — 2090 человек).

Культура и спорт

На балансе ОАО «РЖД» находится 192 объекта спорта, на которых занимаются более 39 тыс. человек, из них почти 24 тыс. — железнодорожники и члены их семей.

Компания уделяет большое внимание пропаганде здорового образа жизни, популяризации занятий физической культурой и спортом среди своих работников. Особый акцент на это делается в сфере молодежной политики Компании.

В 2010 году на всех железных дорогах проведены Всероссийские игры — 2010 «Спорт поколений» среди работников холдинга ОАО «РЖД» и студентов железнодорожных учебных заведений.

В 2010 году состоялись такие общекорпоративные спортивные мероприятия, как спартакиада работников ОАО «РЖД», спартакиада среди детей работников ОАО «РЖД», Кубок президента ОАО «РЖД» по волейболу, чемпионаты и первенства по наиболее популярным и массовым видам спорта. Совместно с футбольным клубом «Локомотив», баскетбольным клубом «Локомотив-Кубань», волейбольным клубом «Локомотив-Новосибирск» проведены детские общероссийские соревнования: по футболу — «Локобол», по баскетболу — «Школьная лига» и «Кубок "Локомотив" по уличному баскетболу», по волейболу — «Локоволей», в которых приняли участие не только дети железнодорожников, но и все желающие.

На постоянной основе во всех филиалах Компании проводятся мероприятия, посвященные Дню защитника Отечества, Международному женскому дню, Дню Победы в Великой Отечественной войне, Дню железнодорожника, Дню Компании.

Уже четвертый год подряд на всех железных дорогах проведен Фестиваль самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды», а также в 2010 году прошли конкурсные игры «Лига КВН РЖД», в которых приняло участие 13 команд (340 участников).

Благотворительная деятельность

Благотворительная деятельность в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» является важным направлением корпоративной социальной ответственности.

В 2010 году на благотворительную деятельность направлено 634 млн. руб. Значительное внимание Компания уделяла вопросам, связанным с дополнительной поддержкой и повышением уровня жизни и благополучия наиболее нуждающихся работников и ветеранов железнодорожного транспорта (на данные цели ОАО «РЖД» направило 446 млн. руб.)

Так, в ознаменование 65-летия Победы в Великой Отечественной войне был реализован широкомасштабный целевой благотворительный проект: улучшение жилищных условий ветеранов — участников Великой Отечественной войны. В эту программу было включено более 800 ветеранов-железнодорожников, в квартирах и домах которых был произведен необходимый текущий и капитальный ремонт. На реализацию данной благотворительной программы выделено более 114 млн. руб.

Кроме того, в период крупномасштабных лесных пожаров летом 2010 года на оказание помощи работникам и неработающим пенсионерам ОАО «РЖД», утратившим свое имущество вследствие пожаров, было направлено 23 млн. руб. Одновременно оказана помощь на общую сумму 30 млн. руб. семи регионам страны, наиболее пострадавшим от лесных пожаров.

На оказание благотворительной помощи различным общественным, религиозным и некоммерческим организациям, деятельность которых направлена на достижение общественно полезных целей, развивающих духовность, нравственность, культуру, здоровье нашего общества, направлено 181 млн. руб., в том числе наиболее значимыми проектами являются:

- восстановление Воскресенского Ново-Иерусалимского ставропигиального мужского монастыря;
- помощь в реконструкции храма Феодоровской иконы Божией Матери в Санкт-Петербурге;
- помощь в возведении странноприимного дома (Дома паломника) Русской православной церкви на месте Крещения Иисуса Христа на реке Иордан;
- сооружение в колонии общего режима ФГУ 55/5 г. Сухиничи Калужской области храма Всех святых, в земле Российской просиявших.

Из года в год Компания значительное внимание уделяет поддержке проектов, связанных с оказанием помощи воспитанникам детских домов, школ-интернатов, детей, оставшихся без попечения родителей. Сумма средств, направленная на эти цели, составила 55 млн. руб.

на **11%**

увеличился планируемый объем
средств, предусмотренных
инвестиционным бюджетом ОАО «РЖД»
на 2011 год по сравнению с 2010 годом



1455413

тыс. руб.

составила стоимость*
строительства
Транссиба
с 1891 по 1913 год
(в ценах 1913 года)



Инвестиционная деятельность

Приоритетные направления деятельности

Темпы развития российской экономики требуют соответствующего совершенствования и развития железнодорожной инфраструктуры, которая является основой транспортной системы страны. Главными задачами, закладываемыми в основу Инвестиционной программы ОАО «РЖД», являются:

- ликвидация «узких мест» на основных направлениях сети железных дорог с учетом перспективных объемов перевозок (строительство дополнительных главных путей, развитие железнодорожных станций, модернизация средств автоматики и связи и другие работы);
- обновление парка подвижного состава;
- обеспечение эксплуатационной надежности и безопасности перевозочного процесса (снижение износа основных фондов, увеличение надежности работы устройств, оборудования, машин и механизмов, обеспечение их соответствия современным требованиям);
- обеспечение инфраструктуры железных дорог новыми эксплуатационными качествами (возможности пропуска тяжеловесных грузовых поездов, пассажирских поездов с более высокими скоростями или новыми габаритами).

В то же время значительное влияние на рост объемов перевозок ОАО «РЖД» и их географию оказывают:

- реализация проектов развития мощностей существующих и строительства новых морских портов России: Усть-Луга,

Железный Рог, Восточный, Ванино-Совгаванский транспортный узел;

- освоение перспективных месторождений полезных ископаемых, большая часть которых расположена в восточном регионе (крупнейшими из них являются угольные — Эльгинское, Элегестское, Денисовское и Чульмаканское, железорудные — Таежное, Тарыннахское, Приоскольское, Гаринское, Кимкано-Сутарское, Чинейское полиметаллическое и Удоканское медное месторождения);
- организация скоростного и высокоскоростного пассажирского сообщения;
- развитие Московского транспортного узла, связанное, главным образом, с обеспечением объемов перевозок пассажиров и максимально возможным выносом грузового движения за черту г. Москвы.

В последние годы в рамках решения задачи повышения пропускной способности на основных направлениях сети железных дорог реализованы проекты по развитию и совершенствованию инфраструктуры железнодорожных направлений Кузбасс — Северо-Запад, Кузбасс — Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс — Азово-Черноморский транспортный узел, ориентированных на морские порты Мурманска, Балтийского моря, Дальнего Востока, Черного и Азовского морей, где осуществляется подавляющее большинство перевозок массовых грузов.

Производилась электрификация железнодорожных направлений

на Октябрьской, Северной, Юго-Восточной, Куйбышевской, Приволжской, Северо-Кавказской, Дальневосточной и производится на Забайкальской железных дорогах. По всей сети железных дорог осуществляется реконструкция мостов и тоннелей, модернизация и усиление земляного полотна. Значительные капитальные вложения осуществлены в переоснащение и модернизацию объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств, в программы безопасности, информатизации и ресурсосбережения.

Стоит отметить, что в этих условиях важным этапом развития системы управления инвестиционной деятельностью ОАО «РЖД» стал переход в 2006 году к проектному принципу формирования Инвестиционной программы, что обеспечило отбор и реализацию наиболее эффективных инвестиционных проектов. Процесс рассмотрения и анализа потенциальных инвестиционных проектов предполагает, в частности, оценку инвестиционных рисков (макроэкономических, отраслевых, финансовых и т.д.) и выработку комплекса мероприятий по их предотвращению или снижению. Внедряемая в ОАО «РЖД» система проектного управления направлена на повышение эффективности реализации проектов за счет формирования и своевременного предоставления руководству Компании и другим участникам инвестиционного процесса достоверной информации о ходе реализации проекта. Это позволяет выработать своевременные и эффективные управленческие решения для устранения (или уменьшения) негативных факторов, связанных с рисками проектов.

Для обеспечения до 2020 года необходимой провозной способности железнодорожной сети, соответствующей потребностям развития российской экономики, требуются инвестиции в железнодорожную инфраструктуру только основных направлений порядка 2,24 трлн. руб. (в ценах 2010 года). В этой связи необходимы долгосрочные государственные решения, обеспечи-

вающие требуемое финансирование проектов развития железнодорожного транспорта. Такую поддержку могут составлять:

- увеличение уставного капитала ОАО «РЖД»;
- дополнительная индексация тарифов на грузовые перевозки;
- софинансирование за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации;
- софинансирование за счет федеральных целевых программ.

Масштабное развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, в первую очередь, необходимо осуществлять по следующим направлениям:

- развитие подходов к портам северо-запада, юга России и Дальнего Востока;
- развитие инфраструктуры в Западной Сибири и на Северном Урале для освоения месторождений и создания промышленных зон;
- развитие выходов из Кузбасского бассейна и республики Тыва в восточном направлении;
- развитие Байкало-Амурской магистрали;
- улучшение транспортного обеспечения центрального региона и Московского транспортного узла;
- дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного сообщения.

Реализация инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2010 году

На формирование параметров инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» 2010 года существенное влияние оказала сложившаяся в стране финансово-экономическая ситуация. Общий объем средств, предусмотренный инвестиционным бюджетом ОАО «РЖД» на 2010 год, составил 315,0 млрд. руб., в том числе строительство совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер — Красная Поляна — 70,0 млрд. руб. (за счет средств федерального бюджета, вносимых в уставный капитал Компании).

Изменения плановых параметров инвестиционного бюджета на 2010 год по сравнению с первоначальными (270,5 млрд. руб.) были вызваны в первую очередь необходимостью увеличения инвестиционных затрат на реализацию проектов, связанных с подготовкой и проведением Олимпийских игр, а также следующими факторами:

- выделением субсидии из средств федерального бюджета на реализацию мероприятий по защите железнодорожной инфраструктуры на направлении Москва — Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства;
- изменением источника финансирования работ по ремонту путевой техники и тягового подвижного состава, первоначально планируемых за счет средств капитального ремонта;

- увеличением объема затрат по ряду инвестиционных проектов (включая выделенные проекты) с целью приближения сроков их завершения и выполнения поставленных целевых задач.

По результатам 2010 года выполнение инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» составило 316,8 млрд. руб. Кроме того, за счет привлеченных средств выполнено 0,6 млрд. руб. Выполнение инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в разрезе основных разделов представлено в таблице.

Инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» в 2010 году (за счет всех источников финансирования)

	План, млрд. руб.	Факт, млрд. руб.*	+/-	%
Всего, в т.ч.:	315,0	317,4	+2,4	+0,8%
совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — Красная Поляна	70,0	73,1	+3,1	+4,4%
развитие железнодорожной инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр	14,6	15,4	+0,9	+6,0%
выделенные инвестиционные проекты	104,2	103,3	-1,0	-0,9%
обновление подвижного состава	46,0	46,0	0,0	+0,1%
проекты хозяйств	74,0	72,8	-1,3	-1,7%
прочие	6,2	6,2	-0,0	-0,2%
привлеченные средства	—	0,6	—	—

* с НДС, принятым
к учету
по пригородному
хозяйству
и объектам
социального
назначения

В Инвестиционном бюджете ОАО «РЖД» в 2010 году существенные изменения коснулись лишь доли олимпийских объектов (27% от общего объема против 18% в 2009 году) за счет изменения доли выделенных инвестиционных проектов (33% от общего объема против 38% в 2009 году при сохранении в целом их абсолютной суммы) и за счет изменения доли проектов по обновлению подвижного состава (14,6% от общего объема против 22% в 2009 году).

В 2010 году значительный объем инвестиционных затрат ОАО «РЖД» был направлен на реализацию проектов, связанных с подготовкой и проведением Олимпийских игр, развитием инфраструктуры транспортных направлений, обновлением подвижного состава и основных фондов различных хозяйств. Реализация данных проектов осуществляется в соответствии с Правительственной программой строительства олимпийских объектов и развития

города Сочи как горноклиматического курорта, а также планом-графиком, утвержденным Наблюдательным советом ГК «Олимпстрой». Целевые задачи 2010 года по этим проектам выполнены в полном объеме.

Значительные капитальные вложения осуществлены в переоснащение и модернизацию объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств, в программы безопасности, информатизации и ресурсосбережения.

Обновление подвижного состава

Подвижной состав	План, млн. руб.	Факт, млн. руб.	Выполнение, %	Количество, факт. ед.
Тяговый				
приобретение	27 997,2	27 969,9	99,9%	393
модернизация	6 855,3	6 908,6	100,8%	812
Грузовой				
приобретение	66,3	66,3	100,0%	172
модернизация	25,0	24,7	98,8%	88
Моторвагонный				
приобретение	10 208,9	10 207,6	100,0%	677
модернизация	699,7	709,2	101,4%	9
выкуп по ост. стоим.	87,4	87,4	100,0%	–
Для организации транспортного обслуживания Олимпийских игр 2014 года в г. Сочи, приобретение	42,0	45,7	108,8%	–

В рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2010 году приобретено 393 ед. тягового подвижного состава, в том числе 323 локомотива производства предприятий ЗАО «Трансмашхолдинг», и 70 локомотивов производства ОАО «Синара — транспортные машины». Кроме того, заводами ОАО «Желдорремаш», ремонтными депо Дирекции по ремонту тягового подвижного состава и сторонними заводами произведена модернизация 812 локомотивов. В 2010 году приобретено 677 ед. моторвагонного подвижного состава, в том числе 550 вагонов электропоездов и 39 вагонов рельсовых автобусов производства предприятий ЗАО «Трансмашхолдинг», а также 76 вагонов электропоездов и 12 вагонов дизель-поездов производства Торжокского вагоностроительного завода. Также выполнены работы по узловой модернизации эксплуатируемого парка моторвагонного подвижного состава,

в том числе работы по модернизации с продлением срока службы 9 вагонов. Для повышения эффективности использования ограниченных инвестиционных ресурсов ОАО «РЖД» и вовлечения в хозяйственный оборот объектов незавершенного строительства при реализации инвестиционного бюджета 2010 года в приоритетном порядке рассматривались проекты, направленные, прежде всего, на завершение ранее начатых объектов. Основное внимание было сосредоточено на обеспечении запланированных на год целевых задач, соблюдении плановой и финансовой дисциплины в процессе исполнения инвестиционного бюджета, соблюдении стоимостных показателей, своевременности и ритмичности ввода объектов. По состоянию на 1 января 2011 г. объем незавершенного строительства составил 363,7 млрд. руб. Рост объемов незавершенного строительства в 2010 году объясняется прежде всего тем,

что значительная доля инвестиционных ресурсов была направлена на проекты, нормативные сроки строительства которых составляют более одного года. В первую очередь это относится к олимпийским проектам. Другими проектами из состава выделенных, срок завершения которых выходит за пределы 2010 года, являются:

- комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива (с учетом строительства станции Лужская);
- реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля;
- комплексная реконструкция участка Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла;
- строительство и реконструкция искусственных сооружений и др.

По итогам реализации инвестиционного бюджета Компании в 2010 году введено в эксплуатацию 2,49 км новых линий; 116 км вторых путей; 96,5 км станционных путей; 8,5 км электрификации; 792 стрелки ЭЦ; 106,4 км автоблокировки.

Кроме того, завершены работы и введены в эксплуатацию такие крупные объекты, как:

- малый Новороссийский тоннель (новый двухпутный);
- реконструкция железнодорожных мостов через Обводный канал;
- реконструкция мостового перехода через р. Ока на 107 км 2 пути участка Москва — Ожерелье Московской железной дороги;
- реконструкция моста через р. Чуна на 124 км линии Тайшет — Лена и ряд других.

В целом можно отметить, что реализация инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2010 году позволила, в условиях ограниченных инвестиционных ресурсов, увеличить пропускную и провозную способности лимитирующих участков железнодорожной сети, повысить безопасность движения, а также выполнить плановые производственные показатели.

Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры

Общий объем средств, предусмотренный инвестиционным бюджетом ОАО «РЖД» на 2011 год, составляет 349 млрд. руб., что на 11% больше, чем в 2010 году.

В качестве приоритетных задач Компании в 2011 году определены следующие:

- развитие железнодорожной инфраструктуры в целях подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи, для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в г. Казани, Саммита АТЭС в г. Владивостоке в 2012 году;
- развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам России;
- обеспечение безопасности перевозочного процесса.

Кроме того, в 2011 году продолжается реализация проектов, направленных на увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети.

В целях развития подходов к портам северо-запада продолжаются необходимые работы в рамках проектов «Комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива», «Реконструкция железнодорожного пути», «Строительство и реконструкция искусственных сооружений» и др. Основными проектами, направленными на развитие подходов к портам юга России, являются «Комплексная реконструкция участка М.Горький — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла», «Комплексная реконструкция участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская», «Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов, развитие сортировочных станций» и др. Развитие Транссиба, БАМа, подходов к портам Дальнего Востока осуществляется в рамках проектов «Реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля»,

«Комплексное развитие участка Междуреченск — Тайшет Красноярской железной дороги», «Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов, развитие сортировочных станций».

В целях повышения транспортной доступности для населения страны запланирована реализация проектов «Строительство дополнительного главного пути на участке Москва — Крюково», «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи», «Развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года».

В целом в 2011 году запланирован ввод фондов на сумму 287,7 млрд. руб.

При этом намечен ввод свыше 200 км вторых путей, 150 км станционных путей, более 200 км электрификации. Планируется обновление более 600 стрелок ЭЦ, более 650 км автоблокировки, около 30 тяговых подстанций.

В 2011 году планируется закончить работы на следующих крупных искусственных сооружениях:

- реконструкция Большого Новороссийского тоннеля;
- реконструкция Крюковского тоннеля
- на участке Абакан — Тайшет;
- реконструкция моста нечетного пути через р. Зея на 7817 км участка Сковородино — Белогорск;
- реконструкция мостового перехода через р. Москва на 16 км 1 и 2 пути линии Москва — Курск;
- реконструкция моста 1 пути через р. Волга на 754 км участка Канаш — Агрыз;
- мост через р. Нерль на 202 км участка Москва — Нижний Новгород.

На обновление подвижного состава запланировано 49,7 млрд. руб., в частности, предполагается закупить 375 единиц тягового подвижного состава и 512 единиц моторвагонного подвижного состава.

Кроме того, в 2011 году будет продолжен процесс совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью в части дальнейшей

отработки технологий проектного подхода при реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Необходимо отметить, что существующие на сегодняшний день объемы финансирования инвестиционных проектов, направленных на развитие железнодорожной инфраструктуры, в сравнении с размерами, определенными в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», недостаточны, что может стать причиной серьезных ограничений для увеличения объемов и качества перевозок.

Так, в Северо-Западном регионе, в перспективе до 2020 года, требуется инвестировать более 350 млрд. руб., что позволит увеличить грузопоток в порты Балтийского, Баренцева и Белого морей более чем на 100 млн. тонн. В настоящее время средств ОАО «РЖД» достаточно лишь для частичного финансирования этих мероприятий, в основном на подходах к порту Усть-Луга.

В южном регионе необходимо инвестировать около 160 млрд. руб. для освоения дополнительного грузопотока в объеме до 60 млн. тонн, в первую очередь, в направлении Таманского полуострова и порта Железный Рог. Для освоения возрастающего грузопотока на Северном Урале (в объеме до 35 млн. тонн) необходимо инвестировать более 170 млрд. руб. В развитие железнодорожной инфраструктуры Дальневосточного региона необходимо инвестировать более 1 135 млрд. руб., в том числе на развитие Транссиба (193 млрд. руб.) и БАМа (870 млрд. руб.), а также провести усиление пропускной способности инфраструктуры для развития промышленности в Республике Тыва (72 млрд. руб.).

Перспективы развития Московского транспортного узла связаны, главным образом, с обеспечением объемов перевозок пассажиров и максимально возможным выносом грузового движения за черту г. Москвы. В этих целях ОАО «РЖД», совместно с Правительствами г. Москвы и Московской области, разработало Генеральную схему

развития Московского транспортного узла на перспективу до 2020 года. Общий объем инвестиций на ее реализацию составляет 1 105 млрд. руб. (с учетом средств ОАО «РЖД», федерального бюджета, бюджетов субъектов федерации — г. Москва и Московская область, внешних инвесторов).

В части расширения полигона скоростного пассажирского движения первоочередными направлениями (со скоростями до 160 км/ч) определены проекты, связывающие Москву с Курском, Киевом, Минском (с дальнейшим продлением до Варшавы и Берлина) и Ярославлем, а также проект строительства высокоскоростной пассажирской магистрали Москва — Санкт-Петербург с максимальной скоростью движения до 350 км/ч. Для финансирования указанных проектов также необходимы значительные инвестиции.

В целом следует отметить, что инвестиционные проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры обладают значительной капиталоемкостью и низкой рентабельностью.

Значит, для своевременной и успешной реализации инвестиционных проектов, предусмотренных актуализированной программой развития железнодорожной сети страны, необходимы долгосрочные государственные решения, обеспечивающие потребное финансирование.

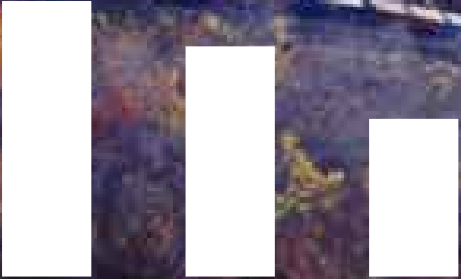
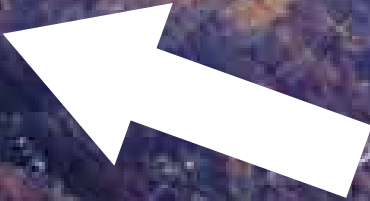
на **12,8%**

увеличились доходы
от всех перевозочных видов
деятельности ОАО «РЖД»
по итогам 2010 года
(по отношению к 2009 г.)



на 48 %

увеличился объем
контейнерных* перевозок
по Транссибу в 2010 году



Автор фото: Антон Ланге.
Перевалы Южного Сихотэ-Алиня. Дорога из Владивостока в Находку.

* Объем контейнерных перевозок составил 9877 контейнеров
Геннадий Бессонов (<http://www.gudok.ru>). Интервью
генерального секретаря международной ассоциации
«Координационный совет по трансибирским перевозкам»

Финансово-экономические результаты

ОАО «РЖД» закончило 2010 год с позитивными результатами. Достигнуты они, с одной стороны, благодаря росту экономики страны, а с другой — продолжению реализации в Компании комплекса антикризисных мер по снижению издержек и мероприятий по повышению эффективности работы.

Напряженная работа Компании позволила обеспечить реализацию всех действий по выполнению плановых показателей, которые явились ключевыми факторами в обеспечении финансовой стабильности и устойчивости в течение 2010 года.

Производственно-экономическая деятельность

- Улучшены производственные параметры: увеличение погрузки составило 8,8% к 2009 году, а увеличение грузооборота — 10,1%.
- Доходы от грузовых перевозок выросли почти на 20% к 2009 году и сложились в сумме 936,2 млрд. руб.
- Несмотря на снижение пассажирооборота на 8,2%, объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования в России, по данным Госкомстата, в 2010 году увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 5,5%.
- Объем капитальных вложений увеличился на 19,5% по сравнению с 2009 годом и составил 317,4 млрд. руб. (в том числе за счет привлеченных средств выполнено 0,6 млрд. руб.).
- ОАО «РЖД» эффективно сработало на финансовых рынках: Компании

удалось успешно реализовать 35-процентный пакет акций ОАО «ТрансКонтейнер», доходы от продажи которого составили 12 млрд. руб., что в 2,4 раза выше балансовой стоимости.

- В 2010 году обеспечено расширение и развитие рынка железнодорожных транспортных услуг, что привело к росту доходов по прочим видам деятельности почти на 25%.
- Фактически достигнутая экономия расходов за 2010 год в сопоставлении с ценами 2008 года составила 16,4 млрд. руб. (средний процент снижения — 10,5%).
- Компании удалось сдержать рост себестоимости перевозок на уровне 4,7% к уровню 2009 года (в сопоставимых условиях) при инфляции 6,9% и росте цен в промышленности на 14,9%.

Ликвидность и финансовые риски

- Компании удалось не допустить увеличения доли просроченной дебиторской задолженности, которая составила лишь 2% от объема задолженности.
- В конце I квартала 2010 года была реализована одна из самых знаковых сделок за всю историю Компании — размещение дебютного выпуска

еврооблигаций ОАО «РЖД» на сумму 1,5 млрд. долларов США со сроком обращения 7 лет.

- В целом за 2010 год ОАО «РЖД» добились значительного снижения стоимости заемного капитала. Средневзвешенная ставка по кредитному портфелю снизилась более чем на 1,2 процентных пункта и по состоянию на конец 2010 года составила 8,7%.
- Показатель EBITDA за 2010 год вырос на 22,9%, ROA увеличилась с 2,4% до 4,0%, что является индикатором роста доходности деятельности Компании вследствие увеличения отдачи использования активов.
- За 2010 год достигнуты значительные успехи в области урегулирования страховых случаев, а именно: средний показатель возмещения убытков, понесенных Компанией в результате страховых случаев, достиг 93,8%.

Взаимоотношения с государством

- В 2010 году в счет оплаты текущих налогов направлено почти 253 млрд. руб. (с учетом НДС), при этом государственная поддержка Компании составила 163,0 млрд. руб.
- Впервые реализована система государственного участия в затратах Компании по ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (сумма поддержки составила почти 40 млрд. руб.).
- В сфере грузовых перевозок ключевым направлением государственной поддержки Компании явились субсидии на грузовые перевозки, что связано с административными действиями государства по регулированию тарифов на грузовые перевозки.

Управление холдингом «РЖД»

В этой сфере можно выделить следующие факторы:

- интеграция всей группы компаний РЖД в долгосрочную систему консолидированного финансового плана РЖД и единую модель управления холдингового типа;
- дальнейший переход к экономически обоснованному ценообразованию на все виды услуг транспортного холдинга;
- внедрение глобальной внутрихолдинговой расчетной системы, направленной на оптимизацию затрат на финансово-экономическое управление и повышение контроля за распределением финансовых ресурсов РЖД;
- обеспечение финансово-экономической стабильности деятельности пригородного комплекса с активным участием субъектов Российской Федерации на основе межбюджетных трансфертов на компенсацию регионами выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний.

С учетом постепенного восстановления конъюнктуры рынка и выхода мировой экономики из финансового кризиса Компанией выбрана эффективная политика по наращиванию объемов перевозочной работы, переходу к фазе экономического роста. Благодаря ускоренному росту грузовых перевозок ОАО «РЖД» смогло перевыполнить установленные планы по доходным показателям и получить выручку в целом по Компании около 1,2 трлн. руб. При этом данные параметры были достигнуты с учетом окончательного выхода с 1 октября 2010 г. наиболее высокорентабельного вида бизнеса из ОАО «РЖД» (создание перевозочной компании в сфере грузовых перевозок — ОАО «Вторая грузовая компания»). Несмотря на выполнение доходных параметров, Компания столкнулась с активным ценовым давлением в смежных отраслях экономики (электроэнергетика, металлургия и т.д.), рост цен в которых значительно превысил прогнозы. в связи с отсутствием у ОАО «РЖД» механизмов влияния на сложившуюся ситуацию на протяжении 2010 года Ком-

пания несли дополнительные затраты на потребляемые ресурсы.

В этих условиях ОАО «Российские железные дороги» самым активным образом включилось в работу по выполнению Федерального закона «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности». В январе 2010 г. утверждена Программа мероприятий по энергосбережению и повышению энергетической эффективности холдинга «Российские железные дороги» в 2010 году. Всего на повышение энергоэффективности и на инновационное развитие Компании в 2010 году было направлено 4 168 млрд. руб.

В результате реализации запланированных мероприятий в 2010 году в ОАО «РЖД» получен эффект в объеме 347369 тыс. т у.т. в натуральном исчислении и 2 554 млн. руб. в стоимостном исчислении.

Также по итогам 2010 года Компании удалось успешно реализовать 35-процентный пакет акций ОАО «ТрансКонтейнер», доходы от продажи которого составили 12 млрд. руб., что в 2,4 раза выше балансовой стоимости. Доходы от реализации подвижного состава с истекшим и истекающим сроком службы сторонним перевозчикам составили 8,5 млрд. руб., а прибыль превысила 8,2 млрд. руб.

Дополнительное влияние на деятельность Компании в 2010 году оказал постепенный возврат к более высоким темпам восстановления и обновления основных фондов, которые были замедлены в период финансового кризиса. в первую очередь увеличение инвестиционной программы связано с принятыми решениями по вопросу совершенствования системы оперативного реагирования в условиях чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте.

Проводимая работа по росту энергоэффективности, внедрению ресурсосберегающих технологий и сдерживанию роста цен, реальное снижение численности работников Компании — все это в комплексе позволило удержать рост себестоимости перевозок в 2010 году ниже уровня инфляции (он составил лишь 6%) и получить положительный финансовый результат в размере 78,5 млрд. руб., а также существенно увеличить инвестиционную программу по сравнению с первоначальными планами, которая по результатам 2010 года выполнена на сумму 317,4 млрд. руб.

Финансовые результаты

млрд. руб.

Показатель	Ед. изм.	2008 г. факт	2009 г. факт	2010 г.		факт 2010 г. к факту 2009 г.	
				план	факт	+/-	%
Всего доходов	млрд. руб.	1 101,7	1 050,2	1 166,6	1 195,1	+145,0	13,8%
Всего доходов от перевозок:	млрд. руб.	1 014,5	956,8	1 064,5	1 079,3	122,5	12,8%
пассажирские перевозки:	млрд. руб.	150,4	151,0	41,4	42,9	-108,1	-71,6%
дальнее следование	млрд. руб.	130,7	132,6	27,8	29,1	-103,5	-78,1%
пригородное сообщение	млрд. руб.	19,7	18,4	13,6	13,8	-4,6	-25,0%
грузовые перевозки	млрд. руб.	847,0	783,0	919,5	936,2	153,2	19,6%
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	10,6	11,0	11,8	11,8	0,8	7,2%
предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	6,4	11,8	91,8	88,4	76,6	в 6,5 раза
Доходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	87,2	93,4	102,1	115,8	22,4	24,1%
Всего расходов	млрд. руб.	1 035,3	999,9	1 084,9	1 080,5	80,6	8,1%
Расходы от перевозок:	млрд. руб.	952,1	913,8	991,8	983,0	69,2	7,6%
пассажирские перевозки:	млрд. руб.	216,9	203,3	88,4	94,9	-108,4	-53,3%
дальнее следование	млрд. руб.	162,4	160,1	50,6	52,0	-108,1	-67,5%
пригородное сообщение	млрд. руб.	54,5	43,2	37,8	42,9	-0,2	-0,6%
грузовые перевозки	млрд. руб.	722,7	691,1	811,6	793,4	102,3	14,8%
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	7,8	8,3	8,8	8,8	0,5	6,0%
предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	4,7	11,1	82,9	85,9	74,8	в 6,7 раза
Расходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	83,2	86,1	93,1	97,5	11,4	13,2%
Всего прибыль от продаж	млрд. руб.	66,4	50,2	81,7	114,6	64,4	в 1,3 раза
Прибыль по перевозкам:	млрд. руб.	62,3	43,0	72,7	96,3	53,3	в 1,2 раза
пассажирские перевозки:	млрд. руб.	-66,5	-52,3	-47,0	-52,0	0,3	-0,4%
дальнее следование	млрд. руб.	-31,7	-27,5	-22,8	-22,9	4,6	-16,5%
пригородное сообщение	млрд. руб.	-34,8	-24,8	-24,2	-29,1	-4,3	17,4%
грузовые перевозки	млрд. руб.	124,3	91,9	107,9	142,8	50,9	55,4%
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	2,8	2,7	3,0	3,0	0,3	11,6%
предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	1,7	0,7	8,9	2,5	1,8	в 3,1 раза
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд. руб.	4,1	7,2	9,0	18,3	11,1	в 1,5 раза
Себестоимость перевозок	коп./10 прив. ткм	366,3	377,2	377,1	372,2	-5,0	-1,3%
Результат от прочих доходов и расходов	млрд. руб.	-11,6	10,1	9,0	15,7	5,6	55,9%
Прибыль до налогообложения	млрд. руб.	54,8	60,3	90,7	130,4	70,0	116,1%
Чистая прибыль	млрд. руб.	13,4	14,4	42,4	78,5	64,1	в 4,4 раза

Показатели доходности и себестоимости	Ед.	2009	2010	+/-	%
Средняя доходная ставка по перевозкам	коп./10 прив. ткм	394,6	408,9	+14,3	+3,6%
Себестоимость перевозок без амортизации	коп./10 прив. ткм	(304,5)	(310,4)	-5,9	+1,9%

Рентабельность деятельности



Показатели эффективности деятельности Компании отражают постепенное увеличение рентабельности по чистой прибыли и продажам за счет проводимой работы по росту энергоэффективности, внедрению ресурсосберегающих технологий и сдерживанию роста цен. Это позволило удержать рост себестоимости перевозок в 2010 году ниже уровня инфляции и получить положительный финансовый результат в размере порядка 78,5 млрд. руб. Однако в условиях ограничения роста тарифов рентабельность деятельности ОАО «РЖД» остается низкой, а собственные инвестиционные источники Компании ограничены.

Коэффициент соотношения

заемного и собственного капитала

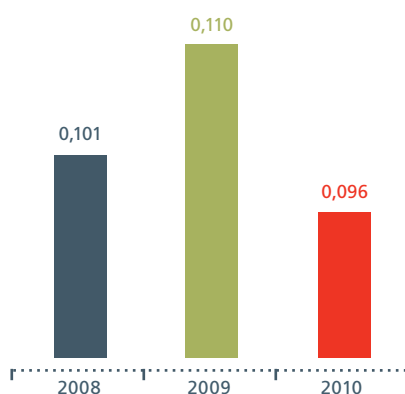
Соотношение заемного и собственного капитала Компании на конец 2010 года уменьшилось по сравнению с 2009 годом на 0,014 п.п. и составило 0,096 п.п. Незначительный диапазон изменения этого показателя, а также достаточно низкий уровень значения коэффициента характеризует финансовую устойчивость и стабильность финансового состояния Компании. Проведенная политика по оптимизации структуры кредитного портфеля с целью снижения зависимости от волатильности

финансового рынка позволила снизить затраты по обслуживанию долга на 2,9 млрд. руб. до 22,3 млрд. руб. и избежать убытков от курсовых разниц при переоценке валютных обязательств. Таким образом, компания добилась значительного снижения стоимости заемного капитала.

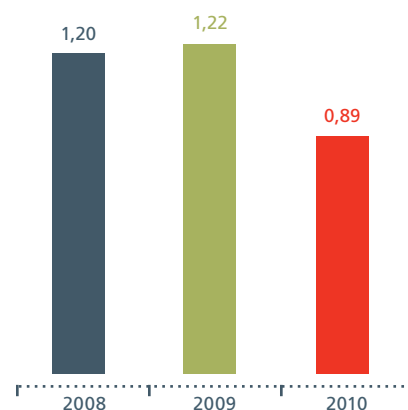
Уровень долговой нагрузки

Уровень долговой нагрузки Компании в 2010 году по сравнению с 2009 годом значительно сократился и составил 0,89 пункта. В основном это связано с увеличением показателя EBITDA на 21% и сокращением основной суммы долга в 2010 году. Эффективность деятельности Компании достигнута благодаря успешной работе на мировых финансовых рынках. Знаковым событием стало размещение дебютного выпуска еврооблигаций Компании на сумму 1,5 млрд. долларов США со сроком обращения 7 лет.

Уровень финансового левериджа

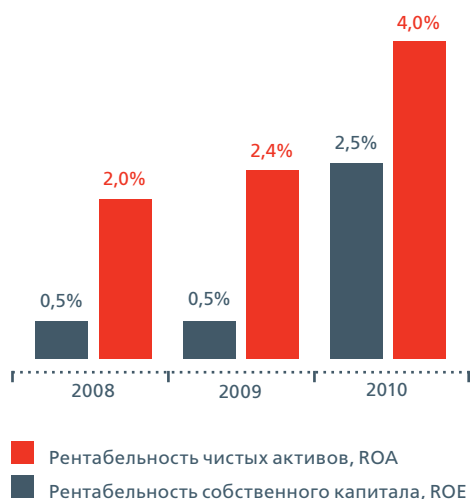


Общий долг / EBITDA



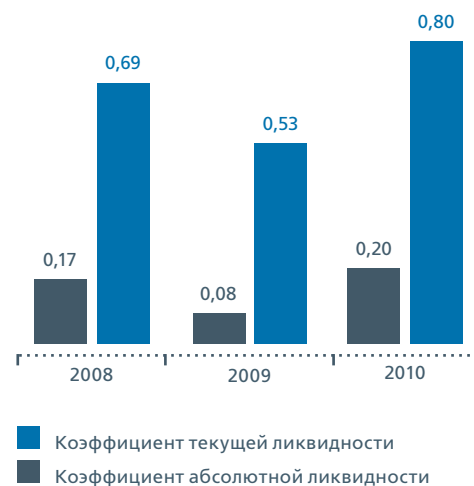
Показатели использования инвестиций

Увеличение коэффициента чистых активов (ROA) на 1,5 п.п. и коэффициента собственного капитала (ROE) на 1,7 п.п. в 2010 году является индикатором доходности деятельности Компании вследствие увеличения отдачи использования активов. Однако, несмотря на увеличение, Компания продолжает привлекать заемные средства на финансирование инвестиционных проектов, так как рентабельность собственных проектов составляет 0–1%, а величина средневзвешенной стоимости заемного капитала составила 9,3% годовых.



Коэффициенты ликвидности

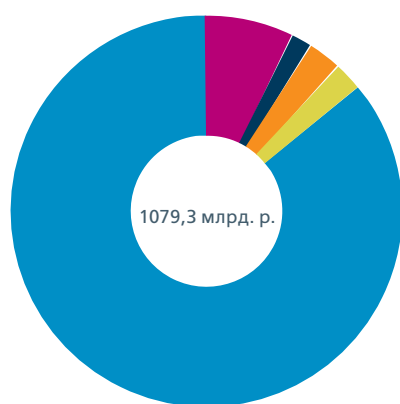
По итогам 2010 года коэффициент абсолютной ликвидности составил 0,202, что на 0,125 пункта выше значения на начало года. Данное повышение связано с увеличением депозитных вкладов на 34,5 млрд. руб. При этом коэффициент абсолютной ликвидности находится в зоне рекомендуемых значений, что обусловлено эффективным управлением остатками денежных средств на счетах Компании за счет их размещения в депозиты. Достижение подобных результатов стало возможным благодаря повышению эффективности планирования финансирования расходов и денежных поступлений, что, в свою очередь, позволит минимизировать остатки денежных средств на расчетных счетах. Также реализуемая Компанией политика управления ликвидностью, с одной стороны, обеспечивает своевременное финансирование оборотных активов, а с другой — позволяет существенно сократить потребность привлечений заемных источников финансирования. При этом увеличение показателя текущей ликвидности на 0,3 пункта характеризует стабильность финансового положения и улучшение платежеспособности Компании.



Доходы от осуществления перевозок, предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги

Доходы от всех перевозочных видов деятельности ОАО «РЖД» по итогам 2010 года составили 1079,3 млрд. руб. (+12,8% к 2009 году).

Структура доходов от перевозочных видов деятельности в 2010 году



- 86,7% – грузовые перевозки
- 1,3% – пассажирские перевозки в пригородном сообщении
- 2,7% – пассажирские перевозки в дальнем сообщении
- 1,1% – предоставление услуг локомотивной тяги
- 8,2% – предоставление услуг инфраструктуры

Грузовые перевозки

За 2010 год доходы от грузовых перевозок составили 936,2 млрд. руб. К уровню прошлого года доходы возросли на 153,2 млрд. руб.

Рост доходов был обусловлен следующими факторами:

1. Погрузка грузов к уровню 2009 года увеличилась на 8,8% (+97,6 млн. т). Тем не менее такой объем погрузки грузов ниже докризисного уровня 2007 года на 10,3% и соответствует объемам погрузки 2004 года. Всего за счет увеличения погрузки грузов к уровню 2009 года получено доходов от грузовых перевозок в размере 68,9 млрд. руб.

В 2010 году рост грузооборота, с учетом порожнего пробега вагонов иных собственников, к уровню 2009 года составил +10,1%, а грузооборот нетто +7,8%. Анализ грузовых перевозок по видам сообщения позволяет сделать следующие выводы.

Экспортные перевозки остаются относительно стабильными: прирост погрузки грузов в 2010 году составил 4,6% к уровню 2009 года. Это свидетельствует о сравнительно благоприятной экономической конъюнктуре внешнего рынка.

Поддержанию значительных объемов экспортных перевозок способствовала частичная переориентация

экспортных поставок с европейских и ближневосточных товарных рынков на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Экспортные перевозки грузов в направлении морских портов Дальнего Востока возросли почти на треть, главным образом за счет увеличения перевозок сырой нефти (после ввода в эксплуатацию первой очереди трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан), а также каменного угля.

В 2010 году прирост перевозок грузов для нужд внутреннего рынка составил около 8,5% к 2009 году, но, несмотря на это, абсолютный уровень остается существенно ниже уровня 2008 года (более 14%).

В целом тенденции изменения объемов внутрироссийских железнодорожных грузовых перевозок свидетельствуют о заметном восстановлении производства в топливно-энергетическом комплексе, черной металлургии и химической промышленности при его существенном замедлении в большинстве отраслей, выпускающих продукцию с высокой степенью переработки, и в строительном комплексе.

2. Рост средней доходной ставки (руб./тн) к уровню 2009 года составил в 2010 году +9,9%, что позволило

получить в 2010 году 84,2 млрд. руб. доходов.

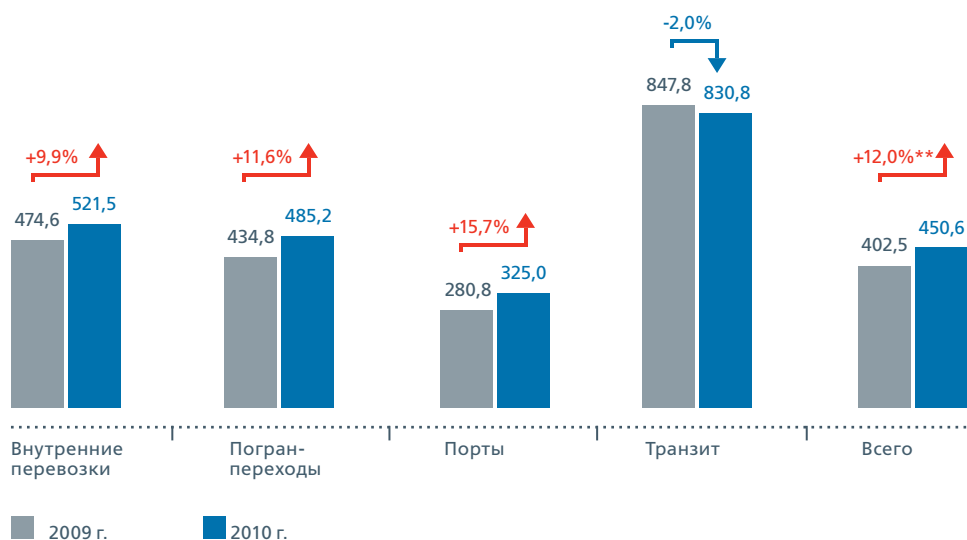
При этом рост средней доходной ставки в 2010 году отставал от уровня индексации тарифов на грузовые перевозки. Так, средняя доходная ставки (руб./10 ткм) приросла в 2010 году на 12% при индексации уровня грузовых тарифов с 1 января 2010 г. на 9,4%, а в среднем по году — на 12,4%. По итогам 2010 года размер доходной ставки по видам сообщения изменился следующим образом:

- наибольший рост доходной ставки произошел в портах (+15,7%) и составил в 2010 году 325,0 руб./tkм (2009 год — 280,8 руб./tkм);
- погранпереходы — увеличение на +11,6%, до 485,2 руб./tkм (2009 год — 434,8 руб./tkм);
- внутренние перевозки — увеличение на +9,9%, до 521,5 руб./tkм (2009 год — 474,6 руб./tkм);
- транзит — снижение на -2%, до 830,8 руб./tkм (2009 год — 847,8 руб./tkм).

Понижающее влияние на величину доходной ставки оказали следующие факторы, связанные с изменением структуры грузооборота:

- при увеличении доли грузооборота в частных вагонах на 10,5 п.п. (2009 год — 70,7%, 2010 год — 81,2%) снижение доходов составило 7,1 млрд. руб., снижение доходной ставки — 0,04 руб./10 ткм;
- при увеличении доли грузооборота в сообщении «через порты» в целом по сети на 0,2 п.п. основные потери допущены по нефтеналивным грузам (4,5 млрд. руб.) и остальным грузам (0,8 млрд. руб.), снижение доходов — 5,3 млрд. руб., снижение доходной ставки — 0,03 руб./10 ткм;
- при увеличении в целом по сети доли грузооборота повагонными отправками на 0,4 п.п. (2009 год — 27,1%, 2010 год — 27,5%) основные потери допущены по удобрениям (1,1 млрд. руб.) и остальным грузам (3,2 млрд. руб.), снижение доходной ставки — 0,02 руб./10 ткм.

Доходная ставка по видам сообщений* (руб./tkм грузовой)



* По перевозке грузов (без доп. сборов, перевозок для нужд ОАО «РЖД», грузобагажа, объемных показателей по возврату порожних вагонов, с учетом доходов за возврат порожних вагонов)
 ** средняя индексация тарифа в 2010 году составляла 12,4%

Пассажирские перевозки

Доходы от пассажирских перевозок за 2010 год составили 42,9 млрд. руб. Доходы от перевозки пассажиров в поездах дальнего следования составили в 2010 году 29,1 млрд. руб., план перевыполнен на 1,3 млрд. руб., к уровню прошлого года доходы снижены на 103,5 млрд. руб., или на 78,1%. Снижение доходов в 2010 году обусловлено созданием перевозочной компании в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании с 1 апреля 2010 г. — ОАО «Федеральная пассажирская компания». в условиях выхода на рынок ОАО «ФПК» произошло изменение структуры рынка дальних пассажирских перевозок. Доля перевозок ОАО «ФПК» с апреля 2010 года составляет 98% в объеме дальних перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД». Перевозчиком ОАО «РЖД» с апреля 2010 года осуществляются перевозки высокоскоростными поездами «Сапсан» и «Аллегро» и поездами формирования Сахалинской железной дороги. По данным Госкомстата, объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования в России в 2010 году увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 5,5%. Таким образом, общее увеличение объема перевозок пассажиров транспортом общего пользования за 2010 год говорит о том, что пассажирский комплекс сохранил устойчивость и эффективность транспортного обслуживания населения страны. в 2010 году количество отправленных пассажиров по инфраструктуре ОАО «РЖД» составило 947,7 млн. пассажиров, из них в дальнем следовании — 116,1 млн. пассажиров, в пригородном сообщении — 831,6 млн. пассажиров. Пассажирооборот составил 139,0 млрд. п-км (91,8% к 2009 году), в дальнем следовании — 111 млрд. п-км (98% к 2009 году), в пригородном сообщении — 28 млрд. п-км (73,4% к 2009 году).

Пригородные перевозки

Доходы от перевозок пассажиров в пригородном сообщении составили в 2010 году 13,8 млрд. руб. При современной системе организации управления железнодорожным транспортом пригородные пассажирские перевозки являются убыточными, они дотируются за счет доходов, получаемых от грузовых перевозок, и частично — за счет областного бюджета. Так, дотации из регионов по регулированию тарифов составили 1,93 млрд. руб., что на 0,1 млрд. руб. ниже уровня прошлого года. Создание дочерних пригородных компаний — одно из направлений Программы структурной реформы железнодорожного транспорта, позволяющее сократить убыточность пригородного пассажирского комплекса и улучшить качество обслуживания пассажиров. На сегодняшний момент пригородные пассажирские перевозки на территории России осуществляют компании-перевозчики, учрежденные с участием ОАО «РЖД».

Услуги локомотивной тяги, инфраструктуры

Доходы от предоставления услуг локомотивной тяги составили в 2010 году 11,8 млрд. руб. К 2009 году рост доходов составил 0,8 млрд. руб. (+7,3%). Доходы от предоставления услуг инфраструктуры составили в 2010 году 88,4 млрд. руб., к уровню прошлого года доходы увеличены более чем в 7 раз за счет расширения полигона обслуживания пригородными компаниями пассажирских пригородных перевозок и начала хозяйственной деятельности ОАО «ФПК» с 1 апреля 2010 года.

Прочие виды деятельности

Структура доходов по прочим видам деятельности в 2010 году, %



В 2010 году Компания обеспечила устойчивую работу и положительную динамику финансовых показателей по прочим видам деятельности. Доходы по прочим видам деятельности составили 115,8 млрд. руб., с приростом в размере 22,4 млрд. руб. (+24,0%) к уровню 2009 года, что является свидетельством расширения и развития рынка железнодорожных транспортных услуг. При этом за 2010 год получена прибыль в объеме 18,3 млрд. руб., что превышает уровень прошлого года на 11,1 млрд. руб., или на 153,1%.

Значительное увеличение прибыли обусловлено ростом доли более высоко rentабельных услуг, в том числе аренды подвижного состава. По ремонту подвижного состава прирост доходов составил 8,2 млрд. руб. (+42,2%). Значительное увеличение доходов обусловлено ростом объема ремонта приватного парка, в том числе за счет увеличения объема ремонта грузовых вагонов ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК» и моторвагонного подвижного состава, переданного в аренду пригородным пассажирским компаниям. Деятельность социальной сферы характеризуется качественным улучшением: по отношению к 2009 году доходы увеличились на 0,7 млрд. руб. (+9,7%), убытки социальной сферы сократились на 1,1 млрд. руб. Реальное снижение убытков стало возможно за счет вовлечения в гражданско-правовой оборот убыточных объектов социальной сферы. За 2010 год в муниципальную собственность было передано 75 общежитий площадью свыше 189,8 тыс. кв. м. В ходе реализации реформы на железнодорожном транспорте изменяется структура услуг Компании по прочим видам деятельности. Возрастает доля услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям и ОАО «Федеральная пассажирская компания», по предоставлению в аренду подвижного состава, его управлению и эксплуатации. В условиях растущей конкуренции на рынке транспортных услуг как со стороны других видов транспорта, так и со стороны российских участников рынка Компанией изыскиваются все

имеющиеся возможности для достижения максимальной эффективности деятельности прочих продаж на основе повышения привлекательности и качества оказываемых услуг.

Прочие доходы и расходы

В 2010 году положительный результат от прочих доходов и расходов составил 15,7 млрд. руб. (рост к прошлому году — 5,7 млрд. руб.).

Данная динамика обусловлена продолжением структурной реформы, в том числе прибылью в размере 14,1 млрд. руб. получена в результате внесения имущества в уставные капиталы ОАО «ФПК», ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» и ОАО «ВГК».

В свою очередь, дивиденды от участия в уставных капиталах дочерних обществ составили 2,1 млрд. руб.

Кроме того, в 2010 году Компанией успешно реализован 35-процентный пакет акций ОАО «ТрансКонтейнер», доходы от продажи которого составили 12 млрд. руб., а также исполнены решения Правительства по реализации сторонним перевозчикам 50 000 тыс. вагонов с истекшим и истекающим сроком службы. С целью снижения зависимости Компании от волатильности финансового рынка была продолжена работа по оптимизации структуры кредитного портфеля, в результате которой удалось снизить затраты по обслуживанию долга по сравнению с 2009 годом снижены на 7,5 млрд. руб.), а также избежать убытков от курсовых разниц при переоценке валютных обязательств.

При условии сохранения всех социальных гарантий ОАО «РЖД» удалось снизить социальные затраты, финансируемые из прочих расходов, на 0,2 млрд. руб. к уровню прошлого года (до 26,1 млрд. руб.) в рамках проводимой монетизации социальных льгот и гарантий, а также работы по оптимизации сети учреждений НУЗ и НОУ, в том числе в 2010 году в муниципальную собственность передано 23 учреждения.

Работа по оптимизации расходов

В 2010 году в Компании продолжалась работа по сокращению издержек за счет повышения энергоэффективности, внедрения ресурсосберегающих технологий, сдерживания роста цен и других организационно-технических мероприятий.

Ежегодно Компанией разрабатываются технико-технологические мероприятия, направленные на совершенствование планирования, нормирования, контроля производственных процессов, организации технологии производственных процессов и повторное использование материалов и запасных частей. Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте сопровождается экономией топливно-энергетических ресурсов, внедрением светодиодной техники, снижением материалоемкости и др. В 2010 году была проведена большая работа в направлении сдерживания роста цен. Компании удалось сдерживать цены на более низком уровне, чем тот, по которому изменялся рынок. Так, в начале 2010 года Компания столкнулась с рядом трудностей, связанных с проводимой ценовой политикой металлургических компаний в условиях изменения конъюнктуры рынка, когда металлургические компании усилили ценовое давление на ОАО «РЖД», требуя резкого увеличения цен на закупку Компанией металлопродукцию в среднем на 15–20%. По результатам неоднократных переговоров, встреч в причастных министерствах и ведом-

ствах было найдено взаимоприемлемое решение о росте цен на металлопродукцию в первом полугодии на уровне, не превышающем 7%.

В 2010 году было обеспечено реальное снижение численности работников на 2%, или 18 тыс. человек. При этом Компанией сохранен высокий кадровый потенциал и обеспечена социальная стабильность в коллективах.

Компания по-прежнему реализует принцип опережающего роста производительности труда над ростом реальной заработной платы сотрудников. Так, в 2010 году производительность труда возросла на 17,4% к предыдущему году, рост реальной заработной платы составил 9,8% к уровню 2009 года.

Благодаря последовательной реализации мер по оптимизации издержек Компания достигла экономии расходов на перевозках 0,9% от плана при росте объемов на 0,4%. При этом план базировался на антикризисных бюджетных параметрах 2009 года.

На этой основе себестоимость перевозок в сопоставимых условиях выросла в пределах инфляции (6,9%), а рост цен в промышленности составил 14,9%. В период кризиса 2009 года рост себестоимости составил 2,9%, а инфляция — 11,7%.

Капитальный ремонт основных средств

На капитальный ремонт основных фондов в 2010 году направлено 112,46 млрд. руб.

По хозяйству пути и сооружений выполнение — 66,67 млрд. руб. Всеми видами ремонта оздоровлено более 8,6 тыс. км пути, в том числе на новых материалах отремонтировано 2300,3 км, на старогодных — 1662,6 км, средним ремонтом — 1146,2 км, усиленным средним — 1296,7 км, подъемочным ремонтом — 1419,5 км, усиленным подъемочным ремонтом — 812,8 км.

Балловая оценка состояния главного пути составляет 29 баллов и улучшена к 2010 году на 3 балла.

Капитально отремонтировано 92 хоппер-дозатора, 66 думпкаров, 234 платформы (универсальные и др.), 91 путевая машина, 45 дорожно-строительных машин, 20 единиц автотранспорта.

Локомотивное хозяйство. Программы капитального ремонта локомотивов выполнены филиалами, а также предприятиями, не входящими в структуру Компании, в полном объеме, исключение составляет капитальный ремонт тепловозов (-3 секции — Мичуринский ЛРЗ, Полтавский ТРЗ). Всего отремонтировано 1389 электровозов и 1015 секций тепловозов.

Вагонное хозяйство. в 2010 году отремонтировано почти 5,9 тыс. грузовых вагонов, не проведен капитальный ремонт 61 вагону на ОАО «Барнаульский ВРЗ».

Хозяйство автоматики и телемеханики. Капитально отремонтировано 3213 км автоблокировки, 7248 шт. стрелок ЭЦ, 1931 км кабельных линий, 272 шт. замедлителей, 67 шт. компрессорных установок.

Хозяйство электрификации и электроснабжения. Произведена замена 585 км изношенного контактного провода, 369 км несущего троса, 1030 км высоковольтных проводов автоблокировки и продольного электроснабжения, 10,3 тыс. шт. высоковольтных опор автоблокировки и продольного электроснабжения, 474 тыс. шт. высоко-

вольтных изоляторов на контактной сети всех типов, 59 тыс. шт. электрических соединителей, отремонтировано 57 шт. понижающих и тяговых трансформаторов, 28 шт. аккумуляторных батарей, 215 км усиливающего провода, 143 шт. автомотрис и дрезин.

Закупочная деятельность

Основной целью оптимизации закупочной деятельности ОАО «РЖД» и основным показателем эффективности работы является минимизация материальных затрат при соблюдении заданных уровня качества продукции, сроков выполнения поставок и гарантирования устойчивости объемов их производства. Вышеуказанные цели были достигнуты ОАО «РЖД» в 2010 году путем обеспечения взаимодействия с поставщиками материальных ресурсов на конкурсной основе.

Всего в 2010 году проведено:

- 7719 открытых конкурсов на закупку товаров, работ и услуг общей стоимостью 121,5 млрд. руб. с НДС (из них процедур на Электронной торговой закупочной площадке ОАО «РЖД» на сумму 21,2 млрд. руб.);
- 116 закрытых конкурсов общей стоимостью 1,7 млрд. руб.;
- 5130 запросов котировок общей стоимостью 72,1 млрд. руб.;
- 1 открытый аукцион общей стоимостью 3,2 млн. руб.;
- 309 предварительных квалификационных отборов;
- 237 закупок «у единственного источника» общей стоимостью 22,5 млрд. руб.

Исходя из нужд ОАО «РЖД» (филиалов ОАО «РЖД») и для осуществления эффективного взаимодействия с поставщиками при проведении каждой процедуры размещения заказа были определены: способ размещения заказа, обязательные и квалификационные требования к участникам процедуры размещения заказа, технические требования к закупаемому товару, в том числе соответствие его нормативным требованиям, его функциональные

характеристики (потребительские свойства), количественные и качественные характеристики (в том числе характеристики по надежности, гарантийным обязательствам), начальная (максимальная) стоимость товара, критерии оценки качества и эффективности закупочной деятельности, а также существенные условия договора, которые позволили выбрать лучших поставщиков. Победителями по проведенным процедурам размещения заказов были признаны участники, предложившие лучшие условия исполнения контрактов. При этом в ходе проведения процедур размещения заказов со стороны ОАО «РЖД» в полном объеме исключены субъективность и дискриминационный подход, что позволило расширить круг участников конкурсных процедур (для открытых процедур).

Также в целях обеспечения информационной открытости закупочной деятельности ОАО «РЖД» размещение информации о процедурах размещения заказов осуществлялось как на официальном сайте ОАО «РЖД», зарегистрированном в качестве средства массовой информации, так и официальных сайтах филиалов ОАО «РЖД» (при наличии). Кроме того, в 2010 году в ОАО «РЖД» запущена Электронная торгово-закупочная площадка, позволяющая проводить открытые конкурсы и другие процедуры размещения заказов в электронной форме. В результате обеспечение в 2010 году взаимодействия с поставщиками на конкурсной основе позволило ОАО «РЖД» расширить круг участников процедур, а следовательно, значительно снизить цены на предлагаемую участниками торгов продукцию и сэкономить денежные средства Компании (в 2010 году экономия денежных средств составила 3,89 млрд. руб.), а также обеспечить соответствие качества закупаемой продукции нормативным требованиям и гарантию устойчивости объемов ее производства.

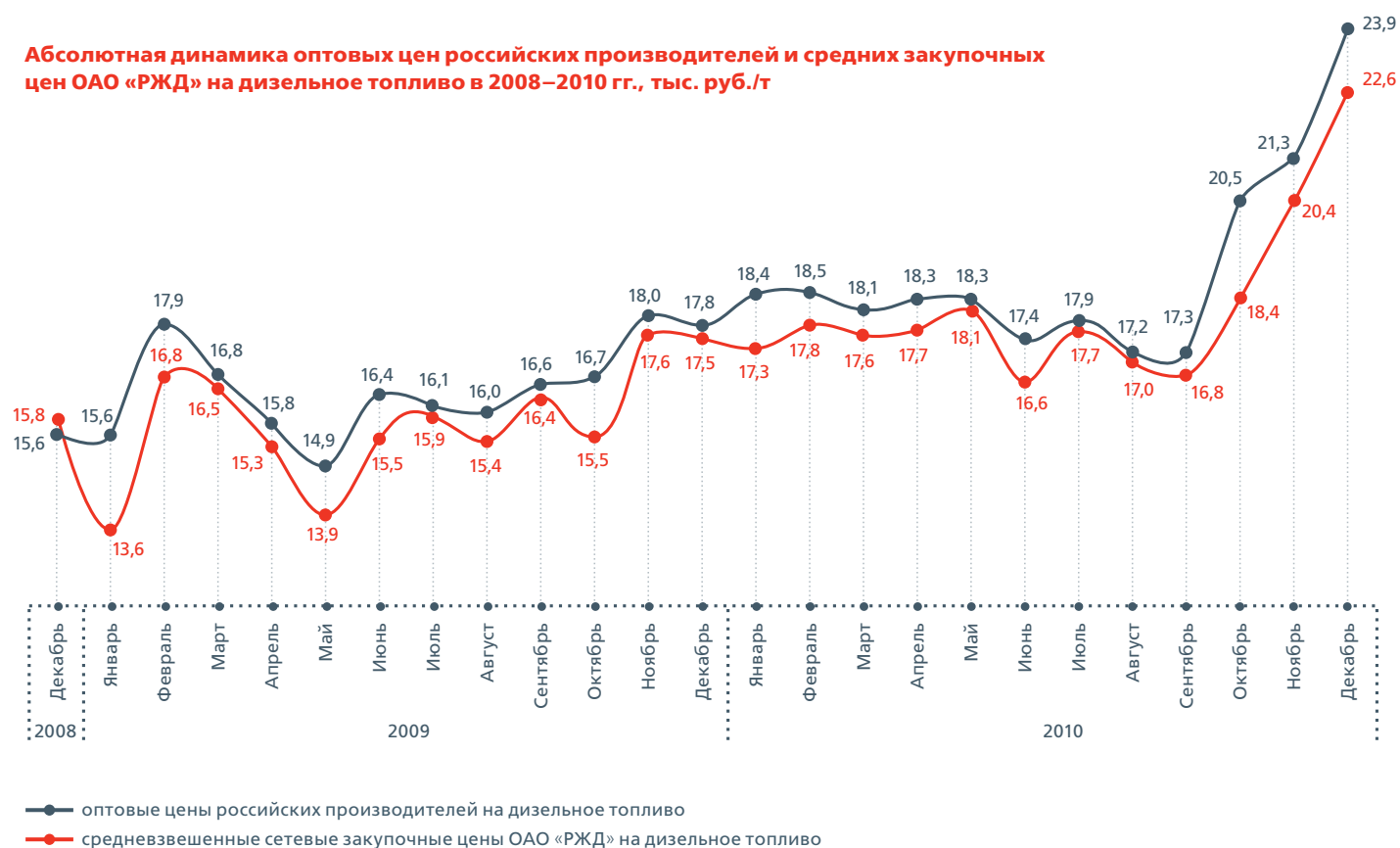
Была поставлена задача по снижению стоимости ресурсов за счет уровня цен в сравнении с 2008 годом в размере 15,7 млрд. руб., в том числе:

- по материально-техническим ресурсам без учета топливно-энергетических ресурсов — 6,0 млрд. руб.;
- по топливно-энергетическим ресурсам — 9,7 млрд. руб.

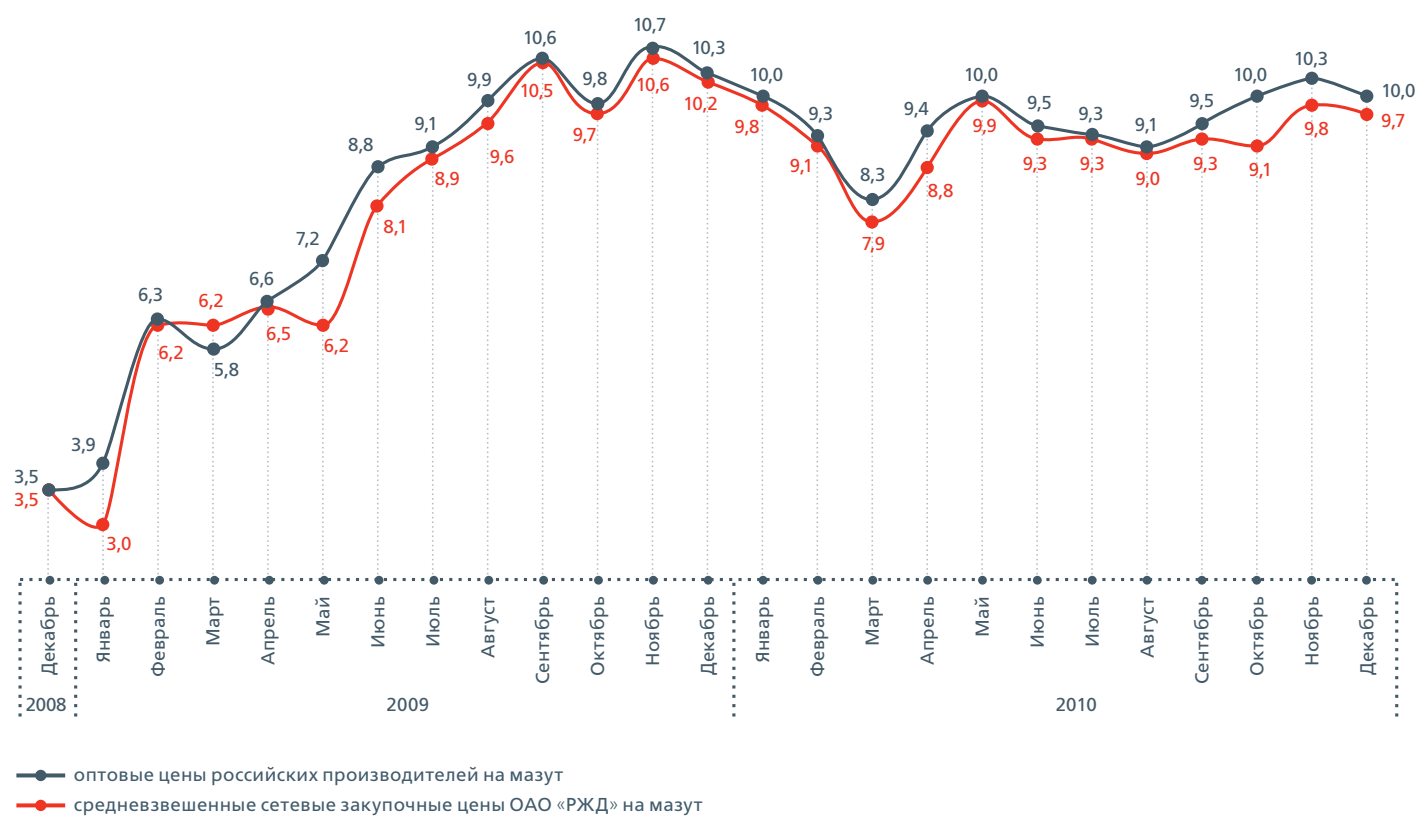
За 2010 год фактически достигнутая экономия в сопоставлении с ценами 2008 года составила 16,4 млрд. руб. (средний процент снижения — 10,5%), в том числе:

- по материально-техническим ресурсам, без учета топливно-энергетических ресурсов, — 6,6 млрд. руб. (средний процент снижения — 6,8%);
- по топливно-энергетическим ресурсам — 9,8 млрд. руб. (средний процент снижения — 16,4%).

Абсолютная динамика оптовых цен российских производителей и средних закупочных цен ОАО «РЖД» на дизельное топливо в 2008–2010 гг., тыс. руб./т



Абсолютная динамика оптовых цен российских производителей и средних закупочных цен ОАО «РЖД» на мазут в 2008–2010 гг., тыс. руб./т



В 2009 году централизованно для нужд ОАО «РЖД» было закуплено продукции на общую сумму 138,89 млрд. руб., в том числе по внешнеторговым контрактам

ресурсов импортного производства — на сумму 0,3 млрд. руб., что составило 0,2% от совокупного объема закупок.

Доля продукции импортного производства в 2010 году

	Сумма в млрд. руб. без НДС	Доля в общем объеме поставок
Общая сумма поставок в 2010 году составила	147,8	100,0%
в т.ч. продукция импортного пр-ва:	3,2	2,2%
МВСП (рельсы, изготовленные в Японии)	2,9	2,0%
запасные части подвижного состава (Германия, Чехия)	0,2	0,1%
прочие*	0,2	0,1%
замещения импорта продукцией отечественного пр-ва		
запасные части подвижного состава	0,2	0,1%

* подшипники
вагонные СКФ
(Италия)

В 2010 году закуплено продукции на сумму 147,816 млрд. руб. без НДС, в том числе по внешнеторговым контрактам ресурсов импортного производства — на сумму 3,8 млрд. руб., что составило 2,19% от совокупного объема закупок. В целях своевременного обеспечения ОАО «РЖД» оригинальной продукцией зарубежного производства и недопущения срывов плановых видов ремонта существует объективная необходимость закупки следующих видов оригинальной продукции, не производимых на территории России, замена которых на отечественные аналоги, при соблюдении требуемых ОАО «РЖД» качественных показателей и уровня безопасности, невозможна:

- запасные части к локомотивам серии ЧС, ЧМЭ и электровозам серии ЭП2К;
- запасные части к дизель-поездам, рельсовым автобусам и автомотрисам;
- железнодорожные рельсы японского производства для высокоскоростного пассажирского движения (поставка осуществлялась в 2010 году).

Выполняя поставленную задачу по снижению стоимости ресурсов, в своей повседневной деятельности ОАО «РЖД» направляет усилия на организацию эффективного взаимодействия с поставщиками материально-технических ресурсов (МТР), используя для этого различные процедуры размещения. Осуществляется постоянный контроль качества закупаемой продукции, а также ведется претензионно-рекламационная работа. Работа, проводимая с поставщиками МТР в 2010 году, позволила сократить количество претензий на качество поставляемой продукции в 1,3 раза по сравнению с 2009 годом. В целях обеспечения предприятий ОАО «РЖД» материально-техническими ресурсами в запланированные сроки и с гарантированным качеством Компанией установлены долговременные (на срок более года) договорные отношения с крупнейшими российскими производителями. Наличие таких отношений позволяет поставщикам-производите-

лям спланировать устойчивые объемы производства продукции. В 2010 году по таким договорам ОАО «РЖД» обеспечило поставку продукции на общую сумму 20,26 млрд. руб., в том числе:

- рельсового проката на 13,44 млрд. руб. (ООО «Торговая компания "ЕвразХолдинг"»);
- подшипников вагонных на 1,4 млрд. руб. (ООО «ТД "ЕПК"»);
- цельнокатаных колес на 5,42 млрд. руб. (ОАО «ОМК-Сталь»).

В 2011 году также будет продолжена работа по заключению долгосрочных договоров на поставку материально-технических ресурсов для предприятий ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» осуществляет постоянное взаимодействие с поставщиками МТР, способствующее как сохранению устойчивости объемов их производства, так и снижению цен на продукцию, при этом обращается особое внимание на соответствие качества продукции нормативным требованиям.

В рамках системы корпоративного заказа материально-технические ресурсы в 2010 году на предприятия Компании поставляли дочерние общества, входящие в группу ОАО «Калужский "Ремпутьмаш"», ОАО «БетЭлТранс», ОАО «ТрансВудСервис», ОАО «Новосибирский стрелочный завод», ОАО «ЭЛТЕЗА», ОАО «Алатырский МЗ», ОАО «Ишимский МЗ» ОАО «РЖДстрой», ОАО «Красноярский ЭВРЗ», ОАО «Петуховский ЛМЗ», предприятия ОАО «Вагонреммаш», предприятия ОАО «Желдорреммаш».

Господдержка ОАО «РЖД» в 2010 году: субсидии, дополнительные взносы в уставный капитал и влияние на результаты деятельности

В 2010 году была осуществлена корректировка политики государства в плане смещения акцента с мер, нацеленных на антикризисную поддержку отраслей, предприятий и населения, на меры, ориентированные на формирование нового промышленного и инфраструктурного потенциала, модернизацию, инновации для создания условий для ускоренного развития экономики.

Одним из ключевых событий 2010 года в данной области стало принятие ФСТ России Методики расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки (далее — ЭОУТ). Данная методика явилась принципиально новым государственным подходом к формированию экономически обоснованных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и направлена на получение гарантированного источника инвестиций — чистую прибыль, обеспечивающую воспроизводство основных фондов Компании, то есть позволяет учесть необходимые расходы для текущего содержания инфраструктуры и подвижного состава в надлежащем безопасном состоянии. Учитывая, с одной стороны, текущее состояние и износ железнодорожной инфраструктуры, а с другой — необходимость снижения тарифной на-

грузки на экономику страны, а также начало действия методики ЭОУТ только с 2012 года, государство осознает обязательным направлением господдержки инвестирование в транспорт, поэтому государственная антикризисная политика была направлена на активную поддержку железнодорожной инфраструктуры за счет средств государственного бюджета. Усиленное развитие железнодорожной инфраструктуры служит одним из самых эффективных методов стимулирования экономики как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, а также обеспечивает «ясные мультипликативные эффекты» для всей страны. В 2010 году впервые реализована система государственного участия в затратах Компании по ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Сумма поддержки составила почти 40 млрд. руб. (в том числе на капитальный ремонт инфраструктуры в 2011 году — 20 млрд. руб.). Еще одним ключевым направлением господдержки явилось продолжение

реализации инвестиционных программ, связанных с принятыми решениями по вопросу совершенствования системы оперативного реагирования в условиях чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте, а также по реализации сочинских проектов. Так, целевое финансирование из государственного бюджета на развитие транспортной инфраструктуры и обеспечение безопасности на транспорте осуществлялось по следующим проектам:

- в форме вноса в уставный капитал ОАО «РЖД» — на реализацию проекта «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт “Альпика-Сервис”», на создание объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в г. Сочи (20 млрд. руб.), на восстановление инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (освоение полученных в 2010 году средств планируется в 2011 году в рамках лимита затрат по проекту реконструкции (модернизации) железнодорожного пути), на проект «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневицы»;
- за счет средств, полученных ОАО «РЖД» в виде субсидий, — на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на железнодорожном транспорте.

Кроме того, с 2010 года реализуется механизм компенсации части потери в доходах, возникающих в результате установления льгот на проезд школьников и студентов, как в дальнем следовании, так и в пригородном сообщении. В сфере грузовых перевозок ключевое направление государственной поддержки Компании — грузовые перевозки, что связано с административными действиями государства по регулированию тарифов на грузовые перевозки. Правительством Российской Федерации на 2010 год были продлены тарифные льготы на перевозки:

- новых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, на (с) железнодорожные станции, расположенные на (с) территории Дальневосточного федерального округа;

- нефелинового концентрата.

Кроме того, с 20 сентября по 31 декабря 2010 г. Правительством Российской Федерации установлены льготные исключительные тарифы на перевозку зерна и продуктов мукомольно-крупяной промышленности.

В рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и реализации государственных функций в области национальной экономики ОАО «РЖД» были выделены средства в виде вноса в уставный капитал ОАО «РЖД» на строительство олимпийских объектов и железнодорожной инфраструктуры по маршруту Владивосток — аэропорт Кневицы, а также модернизацию инфраструктуры общего пользования.

Выработанные меры — эффективный инструмент поддержки ОАО «РЖД» и реализации социальных гарантий населению Российской Федерации.

В результате господдержки ОАО «РЖД» в 2010 году явилась обеспечивающим фактором финансовой стабильности Компании, которая осуществлялась в трех направлениях:

- реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»;
- поддержка грузоотправителей и граждан — получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД»;
- прямая поддержка ОАО «РЖД».

Финансирование ОАО «Российские железные дороги» из федерального и регионального бюджетов за 2010 год составило свыше 160 млрд. руб.

Подобные меры помогли Компании сохранить финансово-экономическую стабильность в 2010 году, реализовать ряд ключевых инвестиционных проектов и оказать максимально возможную поддержку смежным отраслям экономики.

Бюджетные средства, поступившие в 2010 году, млрд. руб.

№	Наименование	Сумма
Государственная поддержка грузоотправителей и граждан – получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД»		
1	Перевозка нефелинового концентрата	0,250
2	Компенсация потерь в доходах, возникающих в результате осуществления перевозок ж/д новых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в (с) Дальневосточный федеральный округ	1,349
3	Компенсация потерь в доходах от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации	0,022
4	Компенсация проезда студентов и школьников, в том числе:	1,413
	в дальнем следовании	0,251
	в пригородном сообщении	1,162
5	Компенсация потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку зерна	0,821
Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»		
6	На строительство олимпийских объектов	80,000
7	Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт «Кневици»	3,612
Прямая поддержка ОАО «РЖД»		
8	Компенсация выпадающих доходов по пассажирским перевозкам в дальнем следовании	9,068
9	Компенсация выпадающих доходов по грузовым перевозкам	23,000
10	Ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования	19,104
11	На капитальный ремонт и реконструкцию инфраструктуры в 2011 году	20,000
12	Защита инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства	2,648
13	Компенсации выпадающих доходов от регулирования тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении	1,933
14	Прочие обычные виды деятельности	0,008
ИТОГО		163,228

Оборотные активы

Основные достижения ОАО «РЖД» в области управ- ления оборотным капиталом и внутрихолдинговыми расчетами

В 2010 году ОАО «РЖД» продолжило политику максимального сокращения финансового цикла в целях обеспече-
ния потребности Компании источника-

ми финансирования, в том числе за счет скорейшего высвобождения денежных средств и направления их на финанси-
рование своей текущей и инвестицион-
ной деятельности, а также изменения
структуры обязательств в сторону
долгосрочных пассивов в целях повыше-
ния ликвидности Компании.

Мероприятия по управлению оборотным капиталом и ликвидностью в 2010 году

Консервативная политика формирования оборотных активов	
Элемент оборотных активов	Управленческое воздействие
запасы материалов, сырья и готовой продукции	минимизация и жесткое нормирование запасов: • вовлечение старогодных материалов; • реализация металлолома
дебиторская задолженность	типовые условия расчетов по договорам, связанным с реализацией товаров, работ и услуг
авансы выданные	снижение авансов выданных и сохранение ранее существовавших сроков окончательных расчетов (30 календарных дней)
денежные активы	минимизация остатка денежных средств на счетах
Политика управления ликвидностью и финансирование оборотными активами	
кредиторская задолженность	нормирование кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками с учетом на уровне месячного оборота (оплата строго на 30-й календарный день) и регулирование объемов исходящих платежей
авансы полученные (ПВД, перевозки)	типовые условия расчетов по договорам, связанным с реализацией товаров, работ и услуг
кредитный портфель	изменение структуры обязательств в сторону долгосрочных пассивов в целях увеличения ликвидности Компании
финансирование текущей деятельности	• управление финансово-расчетной дисциплиной; • оптимизация объема текущего финансирования оборотных активов (текущих финансовых потребностей) с учетом формируемого финансового цикла предприятия
Политика управления ликвидностью и взаимными расчетами в рамках холдинга	
ликвидность и взаиморасчеты в рамках холдинга	• разработка механизма управления расчетами внутри холдинга; • оперативное нормирование условий расчетов с ДЗО в зависимости от финансового состояния последних

В целях ускорения финансового цикла и поддержания необходимого уровня ликвидности в условиях преодоления международного финансового кризиса Компания продолжила руководствоваться в 2010 году следующими ключевыми подходами к управлению финансовыми потоками:

- управление материальными запасами;
- управление взысканием дебиторской задолженности;
- управление погашением кредиторской задолженности;
- управление авансированием;
- управление займами и кредитами;
- управление остатками денежных средств.

В рамках управления дебиторской и кредиторской задолженностью Компанией продолжают реализовываться эффективные мероприятия, в том числе:

- нормирование дебиторской и кредиторской задолженности;
- казначейский контроль за осуществлением платежей со стороны филиалов ОАО «РЖД» и за соблюдением типовых условий расчетов;
- контроль за возникновением просроченной задолженности, проведение встречных взаиморасчетов, в отдельных случаях — проведение взаимозачетов с контрагентами ОАО «РЖД»;
- применение механизмов управления расчетами внутри холдинга «РЖД» и оперативное нормирование условий расчетов с дочерними и зависимыми обществами (в зависимости от их финансового состояния), что позволило оптимизировать финансирование текущей деятельности ДЗО с минимальным отвлечением денежных средств у материнской компании.

Регулирование условий расчетов с контрагентами (в том числе предприятиями холдинга «РЖД») как по доходным, так и по расходным договорам, управление рисками (в том числе риск неплатежа), применение гарантийных удержаний и банковских гарантий исполнения контрагентами своих обязательств по договорам, штрафных санкций за их неисполнение, а также обеспечиваемый на

постоянной основе мониторинг дебиторской и кредиторской задолженности позволили существенно сократить риск возникновения просроченных обязательств на балансе ОАО «РЖД» и оптимизировать структуру оборотных активов и пассивов Компании.

Улучшение ликвидности Компании напрямую связано с проводимыми в ОАО «РЖД» антикризисными мероприятиями в части политики расчетов с контрагентами, программы заимствований, управления финансовыми результатами и инвестиционной программой.

Дебиторская задолженность ОАО «РЖД», млрд. руб.

	2009	2010	+/-	%
За перевозку	18,1	14,3	-3,8	-21,0%
Задолженность покупателей и заказчиков	10,0	16,0	+6,0	+60,0%
Авансы выданные	28,9	55,2	+26,3	+91,0%
Налоги и сборы	1,0	2,9	+1,9	в 1,9 раза
Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами	0,2	0,2	0,0	0,0%
Прочие дебиторы	22,2	19,9	-2,3	-10,4%
Период оборота дебиторской задолженности по продажам, дни	7,8	7,97	0,17	+2,2%
ВСЕГО	80,4	108,5	+28,1	+34,8%

Управление дебиторской и кредиторской задолженностью

Средняя продолжительность одного оборота (период оборота) дебиторской задолженности по продажам (перевозкам и прочей реализации) по сравнению с 2009 годом осталась практически без изменений, составив около 8,0 дней, что свидетельствует о высокой эффективности управления Компанией расчетами с контрагентами, плательщиками по оказанным услугам и выполненным работам со стороны ОАО «РЖД».

Следует отметить, что даже в условиях преодоления последствий мирового финансово-экономического кризиса Компании удалось не допустить увеличения доли просроченной дебиторской задолженности, которая составила лишь 2% от объема задолженности.

Дебиторская задолженность ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2010 г. составила 108,5 млрд. руб., с увеличением к началу года на 28,1 млрд. руб. (или на 34,8%), в том числе за счет роста задолженности покупателей и заказчиков на сумму 6,0 млрд. руб. (или на 60,0%) и увеличения задолженности по статье «авансы выданные» на 26,3 млрд. руб. (или на 91,0%).

Увеличение задолженности по статье «покупатели и заказчики» связано с ростом задолженности пригородных пассажирских компаний ввиду нерешенности вопроса компенсации выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов на оказание услуг по пригородным пассажирским перевозкам, а также с увеличением

задолженности ОАО «ФПК» в связи с предусмотренными льготными условиями расчетов со стороны ОАО «РЖД» с данным дочерним обществом на начальном этапе хозяйственной деятельности.

Рост задолженности по статье «авансы выданные» обусловлен увеличением инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2010 году, в том числе в рамках строительства олимпийских объектов и исполнения обязательств по международным контрактам. Так, увеличение долгосрочной задолженности по авансам, выданным на капитальные вложения, составило 7,8 млрд. руб. В составе долгосрочных авансов, выданных по состоянию на отчетную дату, числятся авансы на капитальные вложения — 10,5 млрд. руб. (в том числе авансы на разработку и поставку электропоездов для пригородных пассажирских перевозок компании Siemens AG Transportation — 3,7 млрд. руб., на поставку пассажирских вагонов габарита РИЦ ОАО «Тверской вагоностроительный завод» — 6,6 млрд. руб.).

В составе краткосрочных авансов авансы, выданные на капитальные вложения, сложились в сумме 7,2 млрд. руб. (в том числе предоплата на строительство «Совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер — горно-климатический курорт "Альпика-Сервис"» — 5,5 млрд. руб.).

Кроме того, по итогам 2010 года ОАО «РЖД» был создан резерв по сомнительным долгам в размере 19,4 млрд. руб. Так, основная часть задолженности сложилась по Министерству здравоохранения и социаль-

ного развития Российской Федерации за перевозки льготных категорий граждан в пригородном сообщении (16,6 млрд. руб.); по пригородным компаниям за ремонт подвижного состава

и предоставление услуг инфраструктуры (1,3 млрд. руб.); по Департаменту транспорта и связи г. Москвы (0,8 млрд. руб.).

Кредиторская задолженность ОАО «РЖД», млрд. руб.

	2009 г.	2010 г.	+/-	%
Задолженность перед поставщиками и подрядчиками, в том числе:	63,4	106,7	+43,3	+68,3%
приобретение материально-производственных запасов	14,8	20,9	+6,1	+41,2%
приобретение электроэнергии	0,5	0,5	0,0	0,0%
коммунальные услуги	0,4	0,7	+0,3	+75,0%
выполненные ремонтные работы	6,7	10,5	+3,8	+56,7%
выполненные работы по строительству	20,6	44,9	+24,3	+118,0%
прочие выполненные работы и оказанные услуги	12,1	14,9	+2,8	+23,1%
из них: расчеты с иностранными железными дорогами	0,2	0,6	+0,4	в 2 раза
приобретение основных средств и доходные вложения в материальные ценности	7,1	12,9	+5,8	+81,7%
из них: подвижной состав	2,9	4,0	+1,1	+37,9%
Прочие	1,4	1,4	0,0	0,0%
Авансы, полученные по прочим операциям	17,3	24,3	+7,0	+40,5%
Предварительная оплата перевозок	48,0	62,1	+14,1	+29,4%
Задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами	14,4	15,0	+0,6	+4,2%
Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	4,3	4,6	+0,3	+7,0%
Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	14,8	11,1	-3,7	-25,0%
Прочая кредиторская задолженность	146,2	33,8	-112,4	-76,9%
Период оборота кредиторской задолженности, дни	29,0	29,0	0,0	+0,0%
ВСЕГО	308,3	257,6	-50,7	-16,4%

Вследствие проводимой Компанией политики контроля расчетов с контрагентами средняя продолжительность одного оборота (период оборота) кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками по сравнению с 2009 годом осталась без изменения

(29 дней), что соответствует типовым условиям расчетов в заключенных договорах с контрагентами, сроки оплаты по которым составляют не более 30 дней с момента возникновения обязательств. Контроль сроков оплаты обязательств Общества минимизирует риск появ-

ления просроченной задолженности, о чем свидетельствуют показатели доли просроченной кредиторской задолженности, которая составила менее 0,5% в общем объеме задолженности. Кредиторская задолженность ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2010 г. составила 257,6 млрд. руб. со снижением к началу года на 50,7 млрд. руб. (или на 16,4%), в том числе за счет статьи «прочие кредиторы» на 112,4 млрд. руб. (или на 76,9%), из-за погашения в 2010 году задолженности по взносам в уставный капитал ОАО «Федеральная пассажирская компания» на 137,2 млрд. руб., сложившейся в связи с созданием дочернего общества в декабре 2009 года, и внесения имущества в уставный капитал в 2010 году.

Управление материальными запасами

По итогам 2010 года материально-производственные запасы Компании составили 82,1 млрд. руб. с увеличением к началу года на 3,8 млрд. руб., что связано с ростом расходов будущих периодов на 4,2 млрд. руб. Запасы сырья и материалов составили 63,9 млрд. руб., что на 0,1 млрд. руб. ниже аналогичного периода прошлого года, несмотря на рост запасов МТР в локомотивном, вагонном хозяйствах за счет поступления старогодних запас-

ных частей с исключенного парка с истекшим сроком службы (Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года). Основную долю запасов (25,4 млрд. руб., или 40%) составляют запасы материалов верхнего строения пути, состоящие, в свою очередь, на 24% из запасов старогодних МВСП.

С целью оптимизации запасов материально-технических ресурсов Компании и приведения их к объемам работ в 2010 году разработаны Программы вовлечения в хозяйственный оборот материалов повторного использования (по вагонному, путевому и локомотивному хозяйствам). Проведенные мероприятия по выполнению параметров Программ позволили сократить в 2010 году запасы старогодних МВСП с 7,4 млрд. руб. до 6,1 млрд. руб. Кроме того, за счет использования образовавшихся ранее запасов материально-технических ресурсов Компании за 2010 год сэкономила порядка 2,6 млрд. руб. денежных средств на закупку новых МТР.

Проводимые мероприятия позволили Компании выполнить установленный Протоколом расширенного итогового заседания правления ОАО «РЖД» от 23–24 декабря 2009 г. № 50 на конец 2010 года норматив запасов по материалам (2,2 месяца) и по топливу (1 месяц).

Наличие и движение материально-производственных запасов

млрд. руб.

	Остаток на 01.01.2010	Поступило в 2010 г.	Выбыло в 2009 г.	Остаток на 31.12.2010	Отклонение
Запасы, всего	78,3	1 776,5	1 772,7	82,1	+3,8
В том числе:					
сырье, материалы, аналогичные ценности	64,0	319,1	319,3	63,9	-0,1
затраты в незавершенном производстве	0,3	1 255,1	1 255,2	0,2	-0,1
готовая продукция и товары для перепродажи	0,3	8,8	8,9	0,2	-0,1
расходы будущих периодов	13,6	44,5	40,3	17,8	+4,2
прочие	0,0	149,1	149,1	0,0	0,0

Долговая политика, кредитные рейтинги и взаимоотношения с инвесторами

Управление заемным капиталом

Используя улучшение ситуации на мировом и российском рынках капитала в 2010 году, ОАО «РЖД» продолжило работу по оптимизации структуры кредитного портфеля с целью снижения зависимости Компании от волатильности финансового рынка и снижения стоимости заемного капитала ОАО «РЖД». По мере постепенного восстановления мировой финансовой конъюнктуры в начале 2010 года открытые рынки капитала вновь стали привлекательными для заимствований. с учетом данного фактора в феврале 2010 года, в рамках реализации программы выпуска рублевых облигаций, ОАО «РЖД» успешно разместило очередную серию корпоративных облигаций объемом 15 млрд. руб. сроком обращения на 15 лет и офертой через 5 лет с рекордно низкой ставкой купона в размере 9,0% годовых (ставка рефинансирования ЦБ РФ на тот момент составляла 8,5%).

В 2010 году Компания погасила облигации серии 06 на сумму 10 млрд. руб. Кроме того, в ходе исполнения оферт по облигациям серии 09 и серии 11 ОАО «РЖД» выкупило с рынка ценные бумаги на общую сумму 26,6 млрд. руб. Для управления текущей ликвидностью Компанией также привлекались краткосрочные банковские кредиты. В конце I квартала 2010 г. была реализо-

вана одна из самых знаковых сделок за всю историю Компании — размещение дебютного выпуска еврооблигаций ОАО «РЖД» на сумму 1,5 млрд. долларов США со сроком обращения 7 лет по ставке 5,74% годовых. Ведущими организаторами по данной сделке выступили JPMorgan Securities, Barclays Bank и VTB Capital.

1 июня 2010 г. инвестиционный банк JP Morgan включил еврооблигации ОАО «РЖД» в международные индексы EMBI Global и EMBI Diversified. Индексы серии EMBI (Emerging Markets Bond Index), рассчитываемые банком JP Morgan, являются наиболее популярными среди международных инвесторов при принятии решений по инвестициям в развивающиеся рынки. По итогам 2010 года вышеуказанное размещение еврооблигаций ОАО «РЖД» было признано сделкой года среди эмитентов Восточной Европы по версии Euroweek, одного из наиболее авторитетных профильных изданий на рынке капитала. Высокий интерес западных инвесторов к российскому корпоративному риску и беспрецедентные результаты размещения позволили не только подтвердить статус ОАО «РЖД» как одного из лучших заемщиков в России, но и сформировать позитивный фон для предстоящих сделок по продаже акций ДЗО в 2011—2012 годах.

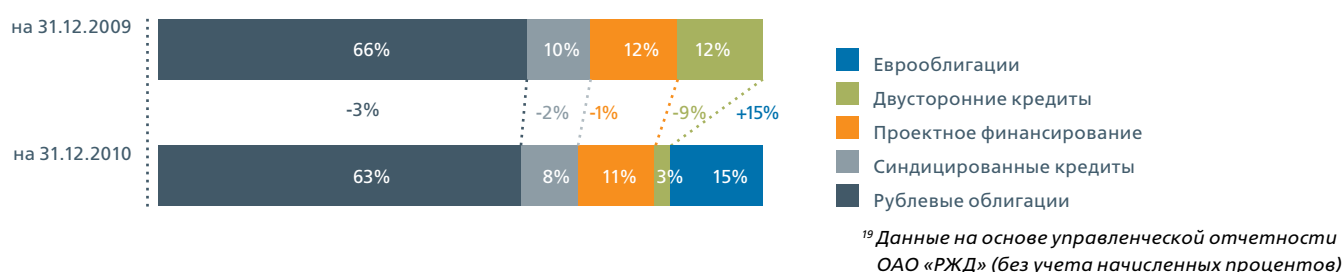
Движение заемных средств в кредитном портфеле ОАО «РЖД» в 2010 году (с учетом валютной переоценки), млрд. руб.¹⁷

Вид инструмента	2009 г.	Привлечено	Погашено	2010 г. ¹⁸
Рублевые облигации	210,0	15,1	36,6	188,5
Еврооблигации	0,0	44,3	0,0	45,7
Синдицированные кредиты	33,2	-	10,1	23,5
Проектное финансирование	38,7	3,5	9,6	31,8
Двусторонние кредиты	38,5	22,8	53,0	8,1
ИТОГО	320,4	85,6	109,3	297,6

¹⁷ Данные на основе управленческой отчетности ОАО «РЖД» (с учетом оферт и без учета начисленных процентов)

¹⁸ Значения на конец года указываются с учетом курсовых изменений

Структура изменения кредитного портфеля по инструментам, %¹⁹



В целом в результате проведенной в течение 2010 года работы ОАО «РЖД» добилось значительного снижения стоимости заемного капитала. Так, по состоянию на начало 2010 года средневзвешенная ставка по кредитному портфелю составляла 9,9% годовых; по состоянию на конец 2010 года данный показатель составил 8,7%. Таким образом, снижение стоимости заим-

ствований составило более 1,2 процентных пункта. В течение 2010 года Компания активно работала над улучшением структуры заемного капитала, в частности, был значительно снижен объем двусторонних кредитов путем размещения на рынке новых долговых ценных бумаг ОАО «РЖД».

Структура кредитного портфеля ОАО «РЖД» в 2009–2010 гг.¹⁷

по валютам



¹⁷ Данные на основе управленческой отчетности ОАО «РЖД» (с учетом оферт и без учета начисленных процентов)

по срокам погашения (расчет по датам окончательного погашения)



Лизинг

Реализация программ лизингового финансирования проводится Компанией в рамках единой Программы заимствований.

Отбор контрагентов по лизинговым контрактам осуществляется ОАО «РЖД» на конкурсной основе в соответствии с требованиями антимонопольного законодательства.

По состоянию на 1 января 2010 г. совокупный объем лизинговых обязательств по централизованным договорам лизинга составил 46,7 млрд. руб. с НДС. В погашение лизинговых платежей в 2010 году направлено 17,8 млрд. руб. В соответствии с принципами Структурной реформы на железнодорожном транспорте в 2010 году ОАО «РЖД» последовательно реализовывало задачи по передаче железнодорожного подвижного состава, используемого на условиях лизинга, созданным дочерним обществам. Парк лизинговых пассажирских вагонов (1810 ед.), пассажирские локомотивы (118 шт.) переданы на условиях сублизинга ОАО «ФПК», подготовлена передача парка грузовых вагонов (23735 ед.) ОАО «ВГК», а также парка пригородного подвижного состава (11296 ед.) пригородным пассажирским компаниям (реализация в 2011 году). В целях оптимизации долговой позиции холдинга «РЖД» и повышения рыночной стоимости ОАО «ТрансКонтейнер» в 2010 году реструктурирована лизинговая сделка с ОАО «ВТБ Лизинг» (в собственность ОАО «ТрансКонтейнер» выкуплено из лизинга 825 фитинговых платформ).

В целях оптимизации бюджетов дочерних обществ в области перевозки пассажиров в дальнем и пригородном сообщении ОАО «РЖД» принято решение о проведении в 2011 году досрочного выкупа из лизинга пассажирских вагонов и пригородных электропоездов на сумму не менее 4 млрд. руб.

Взаимоотношения с инвесторами и рейтинговыми агентствами

В 2010 году ОАО «РЖД» проводило последовательную работу по поддержанию рейтинга на суверенном уровне. Компания активно сотрудничала с рейтинговыми агентствами на протяжении всего года, а также работала над повышением прозрачности своей деятельности и регулярным информированием о своих финансовых результатах кредиторов и инвесторов.

Так, в ноябре 2010 г. была проведена серия встреч с аналитиками ведущих рейтинговых агентств Standard & Poor's, Fitch и Moody's, в ходе которых руководство ОАО «РЖД» представило результаты деятельности и основные достижения Компании за истекший год. Показатели, характеризующие фи-



нансовую устойчивость и платежеспособность Компании, находятся в зоне целевых значений долговой политики Компании и не превышают уровней, рекомендованных рейтинговыми агентствами. Также аналитиками ведущих мировых рейтинговых агентств по итогам этих встреч был отмечен зна-

чительный прогресс Компании в части повышения прозрачности и информационной открытости своей деятельности, результатом которой стало подтверждение имеющегося рейтинга ОАО «РЖД» на уровне, максимально доступном для российской компании — кредитного рейтинга Российской Федерации.

Как отмечают аналитики всех вышеуказанных агентств, корпоративный рейтинг ОАО «РЖД» отражает стратегическую роль Компании для российской экономики и тесную связь с государством. Кроме того, рейтинги ОАО «РЖД» подтверждают сильные конкурентные позиции грузового железнодорожного транспорта в России и положение Компании на российском рынке грузовых железнодорожных перевозок. Помимо взаимодействия с рейтинговыми агентствами, ОАО «РЖД» проводит активную работу, направленную на поддержание высокого интереса к своим долговым обязательствам со стороны российских и иностранных инвесторов. Так, в 2010 году был осуществлен ряд мероприятий, направленных на повышение открытости и прозрачности Компании:

- проведены ежегодные встречи с отраслевыми аналитиками, на которых была представлена наиболее актуальная информация о деятельности Компании;
- в рамках участия в финансово-экономических форумах, международных и отраслевых конференциях в течение 2010 года состоялся ряд встреч с крупными российскими и международными инвесторами;
- 10 декабря 2010 г. в Лондоне Компания впервые провела специализированное IR-мероприятие «День инвестора» на международном уровне. По результатам встречи инвесторы высоко оценили профессионализм топ-менеджмента ОАО «РЖД», а также полноту и качество презентационных материалов и готовность Компании к прямому диалогу с международным банковским и инвестиционным сообществом.

Кредитные рейтинги ОАО «РЖД» по состоянию на 31.12.2010

		Рейтинг	Прогноз
	Moody's	Baal	Стабильный
	Standard & Poor's	BBB	Стабильный
	Fitch	BBB	Позитивный
	Moody's	Baal	Стабильный
	Standard & Poor's	BBB	Стабильный
	Fitch	BBB	Стабильный

Управление финансовыми рисками

Значительное внимание уделяется реализации мероприятий по управлению финансовыми рисками.

В Компании сформированы и год от года совершенствуются структура и механизмы управления финансовыми рисками. основополагающими документами системы управления финансовыми рисками являются:

1. Концепция управления финансовыми рисками ОАО «РЖД», которая, в числе прочего, предусматривает классификацию и анализ рисков, описывает ключевые риски: кредитные, операционные, имущественные, рыночные (валютные, процентные) и риски потери ликвидности.
2. Политика управления финансовыми рисками Компании, утвержденная в 2010 году.

В рамках совершенствования системы управления финансовыми рисками в 2010 году образована Комиссия по управлению финансовыми рисками — коллегиальный орган из представителей ряда департаментов Компании — под руководством старшего вице-президента по экономике и финансам. Комиссия выступает центром принятия решений в отношении управления финансовыми рисками. в 2010 году проведено 3 заседания Комиссии, в ходе которых рассмотрено 12 вопросов, в том числе такие, как хеджирование дебютного еврооблигационного займа, совершенствование системы управления финансовыми

рисками, проект политики управления финансовыми рисками. Также в 2010 году утверждена Политика управления финансовыми рисками Компании — основополагающий документ в отношении управления финансовыми рисками, который определяет:

- финансовые риски Компании;
- принципы управления ими;
- процесс управления:
 - выявление;
 - анализ и оценка;
 - сопоставление с риск-аппетитом;
 - принятие решения (выбор стратегии управления);
 - собственно управление, в том числе с применением инструментов хеджирования (при необходимости);
 - мониторинг результатов;
 - оценка эффективности мероприятий по управлению финансовыми рисками (самодиагностика);
- инструменты управления, в том числе хеджирование;
- понятие риск-аппетита для принятия решений о целесообразности управления риском.

Для целей оперативного управления финансовыми рисками разработаны и внедрены необходимые механизмы и нормативная база. Компания концентрирует внимание на управлении следующими основными финансовыми рисками:

1. Имущественными рисками

(в части финансовых последствий при реализации имущественных рисков). Имущественные риски переданы на удержание крупных российских страховых компаний и перестрахованы в крупнейших мировых страховых компаниях. Нормативную базу ОАО «РЖД» в части страхования составляют: положение о страховой защите ОАО «РЖД», регламенты, методические рекомендации. С целью формирования единой политики и принципов страховой защиты группы ОАО «РЖД» в 2010 году разработан и утверждена корпоративная концепция страховой защиты ДЗО ОАО «РЖД». Концепция предусматривает единообразный подход к построению страховой защиты компаний группы ОАО «РЖД».

2. Кредитными рисками. Для целей управления кредитными рисками в Компании утверждена методика расчета кредитных лимитов, нормативные документы, регулирующие работу с банковскими гарантиями и поручительствами. На базе отмеченной методики Компания осуществляет оценку финансовых институтов и расчет соответствующих кредитных лимитов, ограничивающих операции с банками по размещению депозитов и приему банковских гарантий в зависимости от оценки состояния соответствующего финансового института. При взаимодействии с компаниями реального сектора для обеспечения защиты ОАО «РЖД» от рисков неисполнения (ненадлежащего или несвоевременного исполнения) контрагентом своих обязательств применяются банковские гарантии серьезности намерений, надлежащего исполнения своих обязательств (в том числе на гарантийный период для договоров поставки), возврата авансов, поручительства материнских компаний. Выбор финансовых институтов — эмитентов банковских гарантий и поручителей осуществляется с учетом кредитной истории, действующих кредитных лимитов.

В части РКО Компания, с учетом требований антимонопольного законодательства, стремится отбирать крупнейшие и наиболее надежные российские банки.

3. Ликвидностью. Оперативное управление ликвидностью Компании осуществляется на основе платежного баланса, платежного календаря и платежной позиции, формируемых на основе информации от подразделений о планируемых поступлениях и расходах на календарный месяц в разбивке по дням. При необходимости Компания оперативно привлекает денежные средства на наилучших условиях. Оперативное управление ликвидностью осуществляется на базе терминала Reuters и иных автоматизированных систем электронного подтверждения сделок.

4. Рыночными рисками (валютный, процентный, товарный). Оценка валютного риска Компании и выбор инструмента управления валютным риском основываются на анализе открытой валютной позиции Компании на горизонте до четырех лет, которая представляет собой разницы входящих и исходящих денежных потоков в разрезе иностранных валют. Для формирования портфеля валютных требований и обязательств и последующего расчета открытой валютной позиции операции Компании анализируются и группируются в разрезе инвестиционной, операционной и финансовой деятельности. Величина и структура рассчитанной открытой валютной позиции влияет на политику заимствований Компании и определяет подходы к хеджированию — Компания привлекает (или хеджируется) в валюту, по которой имеется входящий денежный поток. В основе оценки величины процентного риска лежит анализ волатильности плавающих процентных ставок и соответствующее влияние на портфель заимствований Компании. В случае превышения величин валютного или процентного рисков над риск-аппетитом осуществляется

выбор стратегии управления риском, в том числе хеджирование.

В части ценового риска Компания стремится устанавливать такие условия расчетов и индексации в договорах с контрагентами, которые позволяли бы максимально нивелировать данный риск. Компания также рассматривает возможность использования инструментов хеджирования для управления ценовым риском. Значительной вехой в 2010 году в части управления финансовыми рисками явилось заключение сделок хеджирования дебютного еврооблигационного займа Компании. Сделки заключались на базе российской документации, в рамках российской юрисдикции с крупнейшими международными банками. Для снижения кредитных рисков по заключенным сделкам головные материнские банки предоставили гарантии за свои дочерние российские банки. Заключение сделок хеджирования позволило не только снизить валютный риск Компании, но и за счет разницы в процентных ставках валюты заимствования и валюты хеджирования снизить фактическую ставку заимствований по еврооблигационному займу.

5. Операционными рисками. Залогом эффективного управления операционной составляющей финансовых рисков являются автоматизированные системы управления финансовыми рисками, которые, помимо повышения эффективности управления рисками, выступают в роли инструментов контроля и проверки специалистов.

Управление финансовыми рисками осуществляет команда высококвалифицированных риск-менеджеров и трейдеров ОАО «РЖД», ориентированных на результат, объединенных едиными корпоративными ценностями и целями. Применяемые в Компании подходы к риск-менеджменту основаны на передовых практиках управления финансовыми рисками, принципах диверсификации путем использования различных инструментов управления рисками

и надежных контрагентов, подходах, предполагающих оценку соотношения величин риска и риск-аппетита. Политика риск-менеджмента исключает спекулятивные инструменты управления рисками, а также операции с ненадежными контрагентами. Компания стремится совершенствовать и развивать систему риск-менеджмента как в ОАО «РЖД» собственно, так и в группе компаний ОАО «РЖД» в целом, распространять на дочерние и зависимые общества единообразный подход к управлению финансовыми рисками, прививать культуру риск-менеджмента на всех уровнях управления.

Страхование

ОАО «РЖД» уделяет значительное внимание страховой защите имущественных рисков Компании. В рамках совершенствования системы страховой защиты Компании в 2010 году имели место следующие мероприятия. Разработана и утверждена корпоративная концепция организации страховой защиты ДЗО ОАО «РЖД», позволяющая установить общие принципы организации страховой защиты ДЗО ОАО «РЖД» и определить порядок планирования параметров страховой защиты, заключения и сопровождения договоров страхования, урегулирования страховых случаев. Проведены открытые конкурсы по выбору страховых компаний для страхования имущества, подвижного состава (электропоезда, «Сапсаны»), работников от несчастных случаев и болезней. Проведение конкурсных процедур позволило оптимизировать расходы Компании на страхование и определить условия по страховому покрытию, отвечающие интересам Компании. Так, в конце года объявлен открытый конкурс по выбору страховщика для страхования ответственности руководителей и должностных лиц ОАО «РЖД» (D&O). Объектом страхования D&O является гражданская ответственность членов совета директоров ОАО «РЖД», а также топ-менеджеров Компании и дочерних компаний перед третьими лицами, интересам которых может быть

нанесен ущерб в результате ошибочных действий, бездействия, неоправданных инвестиций, нарушений законодательства. Общий размер страхового покрытия на один год страхования составляет 100 млн. долларов США.

Для ОАО «РЖД» страхование D&O является актуальным и востребованным продуктом ввиду следующих факторов:

- в 2010 году осуществлен дебютный выпуск еврооблигаций ОАО «РЖД» среди зарубежных инвесторов, заимствования на международных финансовых рынках планируются и в будущем;
- на внутреннем российском рынке ОАО «РЖД» постоянно осуществляет заимствования, выпуская рублевые облигации, обладающие достаточной ликвидностью, и широкой базой инвесторов, в том числе иностранных;
- Холдинг планирует публичное размещение акций дочерних компаний, что существенно увеличивает риски директоров и руководителей.

Проведен сетевой семинар по вопросам страховой защиты с участием специалистов всех железных дорог, дочерних обществ, страховых компаний и профильных подразделений аппарата управления Компании. Целью подобных мероприятий является повышение уровня эффективности работы филиалов в области страхования и, как следствие, рост процента возмещения страховыми компаниями убытков, понесенных ОАО «РЖД» и дочерними обществами в результате наступления страховых случаев.

За 2010 год достигнуты значительные успехи в области урегулирования страховых случаев, а именно: средний показатель возмещения убытков, понесенных Компанией в результате страховых случаев, характеризующий отношение суммы страхового возмещения к заявленным в страховую компанию убыткам, достиг в 2010 году 93,8% (в рамках централизованных договоров страхования общий объем заявленных убытков составил 358,5 млн. руб., объем полученного страхового возмещения — около 344 млн. руб.).

Совершенствование системы управления финансами

Дифференциация основных бизнесов в рамках реализации третьего этапа Структурной реформы на железнодорожном транспорте, а также стратегические финансовые и инвестиционные потребности ОАО «РЖД» потребовали от Компании применения инновационных подходов в сфере финансового управления.

Так, с учетом трансформации финансовой архитектуры Компании существенно изменился и фокус контроля со стороны Правительства Российской Федерации: вместо показателей только ОАО «РЖД» теперь учитываются показатели деятельности Холдинга в целом. Поэтому в 2010 году Компания продолжила совершенствование финансовых инструментов эффективного функционирования холдинга «РЖД» как на транспортном рынке страны, так и для выхода на финансовые и инвестиционные направления экономики.

Совершенствование внутрихолдингового планирования

В целях создания эффективного инструмента долгосрочного прогнозирования и анализа основных финансовых результатов работы, финансового состояния холдинга «РЖД» с увязкой основных финансовых показателей (активов, обязательств, финансовых результатов, денежных потоков) в 2010 году Компанией был подготовлен консолидированный финансовый план и инвестиционная программа холдинга «РЖД» на 2011–2013 годы.

В качестве параметра консолидации определен формат: ОАО «РЖД» — материнская компания и основные дочерние общества в составе 31 компании.

№ п/п	Наименование ДЗО		Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале, %
ДО в сфере грузовых перевозок и основные ДО			
1	ОАО	«Первая грузовая компания»	100%-1 акция
2	ОАО	«Вторая грузовая компания»	100%-1 акция
3	ОАО	«ТрансКонтейнер»	более 50
4	ОАО	«Федеральная пассажирская компания»	100%-1 акция
5	ОАО	«РЖДстрой»	100%-1 акция
6	ЗАО	«Компания ТрансТелеКом»	100%-1 акция
7	ОАО	«Желдорреммаш»	100%-1 акция
8	ОАО	«Зарубежстройтехнология»	100%-1 акция
9	ОАО	«Железнодорожная торговая компания»	100%-1 акция
10	ОАО	«БетЭлТранс»	100%-1 акция
11	ОАО	«Первая нерудная компания»	100%-1 акция
12	ОАО	«ЭЛТЕЗА»	100%-1 акция
13	ОАО	«Вагонреммаш»	100%-1 акция
ДО в сфере пригородных пассажирских перевозок			
14	ОАО	«Алтай-пригород»	51,00
15	ОАО	«Волгоградтранспригород»	51,00
16	ОАО	«Дон-пригород»	74,00
17	ОАО	«Краспригород»	51,00
18	ОАО	«Кузбасс-пригород»	51,00
19	ОАО	«Омск-пригород»	51,02
20	ОАО	«Пермская пригородная компания»	51,00
21	ОАО	«Северо-западная ППК»	74,00
22	ОАО	«Экспресс-пригород»	51,00
23	ОАО	«Экспресс Приморья»	51,00
ДО группы «Ремпутьмаш»			
24	ОАО	«Абдулинский ПРМЗ "Ремпутьмаш"»	100%-1 акция
25	ОАО	«Верещагинский ПРМЗ "Ремпутьмаш"»	100%-1 акция
26	ОАО	«Калужский завод "Ремпутьмаш"»	100%-1 акция
27	ОАО	«Оренбургский ПРМЗ "Ремпутьмаш"»	100%-1 акция
28	ОАО	«Пермский МРЗ "Ремпутьмаш"»	100%-1 акция
29	ОАО	«Свердловский ПРМЗ "Ремпутьмаш"»	100%-1 акция
30	ОАО	«ЭЗ "Металлист-Ремпутьмаш"»	100%-1 акция
31	ОАО	«Ярославский ВРЗ "Ремпутьмаш"»	100%-1 акция

Такой подход позволяет не только формировать финансовый результат и денежный поток по отдельным видам бизнеса и по холдингу «РЖД» в целом, но и управлять факторами, влияющими на данные показатели, такими как валовые затраты, производство для внутреннего потребления, изменение запасов, дебиторской и кредиторской задолженности.

Следует отметить, что применяемая ОАО «РЖД» Методика консолидации финансовых планов и инвестиционных программ компаний холдинга «РЖД» была одобрена Минэкономразвития Российской Федерации (письмо от 8 июля 2010 г. № 11602-СВ/ДО7).

Показатель чистой прибыли консолидируемых ДЗО за 2010 год, млрд. руб.

Итого по ДЗО	18,14
ОАО «Первая грузовая компания»	11,9
ОАО «ТрансКредитБанк»	4,5
ОАО «Вторая грузовая компания»	1,8
ОАО «ТрансКонтейнер»	0,4
ОАО «Федеральная пассажирская компания»	0,3
ОАО «Росжелдорстрой»	0,3
ОАО «Желдорреммаш»	0,04
ЗАО «Компания ТрансТелеКом»	-0,8

Кроме этого, в 2010 году Компанией утвержден Регламент формирования и контроля исполнения консолидированных бюджетов холдинга «РЖД», а также единый для всех компаний холдинга «РЖД» Альбом бюджетных форм. Наличие единых форматов и подходов к формированию бюджетов и отчетов об исполнении позволяют формировать консолидированные бюджеты холдинга «РЖД», необходимость которых обусловлена следующими факторами:

- по многим видам бизнеса компании, входящие в холдинг «РЖД», являются звеньями единой производственной цепочки, соответственно, эффективность производственного процесса зависит от эффективности каждой из компаний, что приводит к необходимости учитывать последствия принятия управленческих решений для холдинга «РЖД» в целом;

- необходимость обеспечения сопоставимости данных в условиях реформирования, которая связана с тем, что большая часть дочерних обществ создается путем выделения из состава головной компании, поэтому обеспечить преемственность показателей возможно только формируя консолидированные бюджеты по каждому из видов бизнеса (например, по пассажирским перевозкам в дальнем следовании);
 - необходимость контроля и управления внутригрупповыми оборотами.
- На 2011 год запланирован ввод в эксплуатацию Автоматизированной системы бюджетного управления холдинга «РЖД».

Основные изменения в бухгалтерской отчетности в 2010 году

В учетную политику ОАО «РЖД» в 2010 году внесены следующие дополнения:

1. В соответствии с приказом ОАО «РЖД» от 20 апреля 2010 г. № 64 уточнено:
 - не признаются доходами поступления от контрагентов, осуществляющих платежи в арендных и иных аналогичных отношениях (в том числе по договорам имущественного найма), в счет возмещения затрат за услуги, приобретенные Обществом у поставщиков электроэнергии, коммунальных услуг, услуг связи и иных услуг;
 - возврат Обществу имущества, ранее переданного в оперативное управление, отражается по дебету счета учета данного имущества в корреспонденции с кредитом отдельного субсчета счета учета финансовых вложений.
2. В соответствии с приказом ОАО «РЖД» от 30 августа 2010 г. № 149 уточнена регулярность проведения переоценки основных средств «(как правило, один раз в 3–5 лет)».
3. Департаментом бухгалтерского учета в соответствии с рекомендациями Аудитора ОАО «РЖД» по оценке долгосрочных финансовых вложений в уставный (складочный) капитал дочерних и зависимых обществ подготовлен приказ ОАО «РЖД» от 31 декабря 2010 г. № 237 «О внесении дополнений и изменений в учетную политику открытого акционерного общества “Российские железные дороги”», в котором предусмотрены следующие изменения:
 - 3.1. Пункт 10 подраздела 1.5 учетной политики дополнен следующим порядком исправления выявленных в отчетном периоде ошибок предшествующего отчетного года: «Выявленные в отчетном периоде ошибки предшествующего отчетного года (прошлых лет) исправляются записями по соответствующим счетам бухгалтерского учета в том месяце отчетного года, в котором выявлена ошибка. Доходы

(прибыль) или расходы (убыток), возникшие в результате исправления таких ошибок, отражаются в бухгалтерском учете в составе прочих доходов или расходов текущего отчетного периода в качестве прибылей и убытков прошлых лет, выявленных в отчетном году, которые отражаются в бухгалтерской отчетности сальдировано.

При этом существенными признаются ошибки предшествующего отчетного года (прошлых лет), стоимостная оценка которых в отдельности либо в совокупности с другими ошибками, составляет пять и более процентов от значения соответствующей статьи бухгалтерской отчетности за данный предшествующий отчетный год.

Связанные с выявленными в отчетном периоде ошибками исправления в бухгалтерской отчетности (включение в данные за отчетный период, пересчет сравнительных показателей предыдущего отчетного периода, корректировка вступительных сальдо на начало самого раннего из представленных отчетных периодов) производятся в целом по Обществу».

- 3.2. Пункт 4 подраздела 2.11 дополнен следующим порядком оценки долгосрочных финансовых вложений в уставный (складочный) капитал дочерних и зависимых обществ: «Корректировка стоимости финансовых вложений, по которым можно определить в установленном порядке текущую рыночную стоимость, производится ежеквартально. Разница между оценкой финансовых вложений (за исключением долгосрочных финансовых вложений в уставные (складочные) капиталы дочерних и зависимых обществ)

по текущей рыночной стоимости на отчетную дату и предыдущей их оценкой признается в качестве прочих доходов или расходов.

По долгосрочным финансовым вложениям в уставные (складочные) капиталы дочерних и зависимых обществ корректировка стоимости отражается в составе добавочного капитала (при превышении текущей рыночной стоимости над первоначальной стоимостью этих финансовых вложений) либо в составе нераспределенной прибыли (непокрытого убытка) (при превышении первоначальной стоимости над текущей рыночной стоимостью этих финансовых вложений). При выбытии указанных финансовых вложений суммы корректировки стоимости, отраженные в составе добавочного капитала, подлежат списанию в состав нераспределенной прибыли (непокрытого убытка)».

- 3.3. Уточнена редакция абзаца первого пункта 4 подраздела 2.15: «Добавочный капитал Общества состоит из прироста стоимости имущества Общества от его переоценки, эмиссионного дохода и прочих аналогичных сумм».

Общая сумма начисленных к уплате налогов за 2010 год составила 249,7 млрд. руб. +19,0% по отношению к аналогичному показателю за 2009 год. В 2010 году в счет оплаты налогов направлено 253,0 млрд. руб. Сумма налогов, подлежащих уплате в 2010 году, увеличились по сравнению с размером налоговых платежей, уплаченных в 2009 году, на 3,3 млрд. руб., или +1,3%. (Дополнительная информация — в Приложении 13).

Информация о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность

1. Договор купли-продажи недвижимого имущества между ОАО «РЖД» и некоммерческой организацией «НПФ “Благосостояние”». Цена сделки: 3410000 руб. с учетом НДС. Заинтересованное лицо: президент ОАО «РЖД» Якунин В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 25 января 2010 г. (протокол № 1).
2. Договор аренды недвижимого и движимого имущества между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: 1571852052 руб. 50 коп. Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 января 2010 г. (протокол № 2).
3. Агентский договор между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» на реализацию проездных и перевозочных документов с учетом разделения доходов от перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа, начиная с даты отправления 1 апреля 2010 г. Цена сделки устанавливается в виде ежемесячной суммы, которая складывается из следующих составляющих:
 - сумма, рассчитанная путем умножения количества оформленных, возвращенных и восстановленных проездных документов в вагоны ОАО «ФПК» за отчетный месяц на стоимость услуг по оформлению (возврату, восстановлению) одного такого документа (с НДС по ставке 18%);
 - сумма, рассчитанная путем умножения количества оформленных и возвращенных перевозочных документов в вагоны ОАО «ФПК» за отчетный месяц на стоимость услуг по оформлению (возврату) одного такого документа (с НДС по ставке 18%);
 - сумма (с НДС по ставке 18%), определенная из расчета 0,8% суммы наличных денежных средств (с НДС), поступивших в ОАО «РЖД» в качестве оплаты реализованных проездных и перевозочных документов в вагоны ОАО «ФПК» за отчетный месяц в пунктах продажи ОАО «РЖД»;
 - сумма (с НДС по ставке 18%), определенная из расчета 1,8% суммы безналичных денежных средств (с НДС), поступивших в ОАО «РЖД» за оплаченные через корпоративный веб-портал ОАО «РЖД» и оформленные проездные документы в вагоны ОАО «ФПК» за отчетный месяц в пунктах продажи ОАО «РЖД».Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 января 2010 г. (протокол № 2).
4. Сделка (сделки) по продаже инвесторам, выбранным по результатам частного размещения, принадлежащих ОАО «РЖД» не более 4966574 обыкновенных именных акций ОАО «РЖДстрой». Минимальная цена одной отчуждаемой акции — не менее 1303,35 руб., а минимальная цена сделки в случае реализации всего количества акций — не менее 6473161000 руб. Заинтересованные лица: член совета директоров ОАО «РЖД» Шаронов А.В., член правления ОАО «РЖД» Тони О.В. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 апреля 2010 г. (протокол № 6).
5. Договор аренды движимого и недвижимого имущества между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ». Цена договора определяется исходя из количества дней фактической аренды и ставок арендной платы, рассчитанных на основании отчетов независимых оценщиков ООО «Территориальное агентство оценки» и ЗАО «Финансовый консалтинг». Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Атьков О.Ю., Гнедкова О.Э. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23 апреля 2010 г. (протокол № 7).
6. Договор аренды локомотивов с экипажем (локомотивными бригадами) в пассажирском движении между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Ценой сделки является ежемесячная сумма

арендной платы, рассчитываемая в порядке, установленном советом директоров ОАО «РЖД». Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 апреля 2010 г. (протокол № 8).

7. Агентский договор между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» на реализацию проездных и перевозочных документов с учетом разделения доходов от перевозки пассажиров и ручной клади, начиная с 1 апреля 2010 г. Ценой сделки является ежемесячная сумма вознаграждения, которая складывается из следующих составляющих:
- сумма, рассчитанная путем умножения количества оформленных, возвращенных и восстановленных проездных и перевозочных документов в вагоны ОАО «РЖД» за отчетный месяц на стоимость услуг по оформлению (возврату, восстановлению) одного такого документа (с НДС по ставке 18%);
 - сумма (с НДС по ставке 18%), составляющая 0,8% суммы наличных денежных средств (с НДС), поступивших в ОАО «ФПК» в качестве оплаты реализованных в пунктах продажи ОАО «ФПК» проездных и перевозочных документов в вагоны ОАО «РЖД» за отчетный месяц;
 - сумма (с НДС по ставке 18%), составляющая 1,8% суммы безналичных денежных средств (с НДС), поступивших в ОАО «ФПК» за оплаченные через корпоративный веб-портал ОАО «РЖД» и оформленные в пунктах продажи ОАО «ФПК» проездные документы в вагоны ОАО «РЖД» за отчетный месяц.
Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 апреля 2010 г. (протокол № 8).
8. Договор купли-продажи запасов сырья, материалов и иных аналогич-

ных ценностей между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: 2035856360 руб. (с учетом НДС). Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 апреля 2010 г. (протокол № 8).

9. Договор на оказание со стороны ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» санаторно-курортных услуг работникам ОАО «РЖД» и иным лицам в соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2008—2010 годы. Цена договора: не более 800000000 руб. Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Атьков О.Ю., Гнедкова О.Э. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 2 июня 2010 г. (протокол № 11).
10. Сделка валютно-процентного свопа между ОАО «РЖД» и ОАО «Банк ВТБ». Цена сделки составляет:
- 576750000 швейцарских франков — номинальная сумма для расчета платежей в швейцарских франках по фиксированной ставке 4,1% годовых и сумма окончательного платежа ОАО «РЖД»;
 - 500000000 долларов США — номинальная сумма для расчета платежей в долларах США по фиксированной ставке 5,739% годовых и сумма окончательного платежа ОАО «Банк ВТБ». Заинтересованное лицо: член совета директоров ОАО «РЖД» Кузовлев М.В. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23 июля 2010 г. (протокол № 16).
11. Сделка по отчуждению на основании договора об андеррайтинге принадлежащих ОАО «РЖД» не более 4863170 обыкновенных именных акций ОАО «ТрансКонтейнер». Цена одной акции: не менее 2311 руб. 29 коп. или эквивалента этой суммы в иностранной валюте по курсу Центрального банка Российской Федерации на день оплаты. Заинтересованное лицо: член совета директоров ОАО «РЖД» Шаронов А.В. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД»

- от 15 октября 2010 г. (протокол № 21).
12. Договор на выполнение работ по капитальному ремонту пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена договора: не более 4500000000 руб., включая НДС (18%).
Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И.
Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 ноября 2010 г. (протокол № 25).
13. Договор купли-продажи материально-производственных запасов и основных средств между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ». Цена договора: 59360514 руб. 03 коп. с учетом НДС.
Заинтересованные лица: члены правления ОАО «РЖД» Атьков О.Ю., Гнедкова О.Э. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 ноября 2010 г. (протокол № 25).
14. Лицензионный договор в отношении товарного знака ALLEGRO между ОАО «РЖД», компанией VR-Group Ltd и компанией Oy Karelian Trains Ltd. Цена сделки (лицензионное вознаграждение): 100 евро в месяц. Заинтересованное лицо: член правления ОАО «РЖД» Акулов М.П.
Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 декабря 2010 г. (протокол № 30).
15. Лицензионный договор в отношении товарных знаков ALLEGRO и «АЛЛЕГРО» между ОАО «РЖД» и компанией Oy Karelian Trains Ltd. Цена сделки (лицензионное вознаграждение): 100 евро в месяц. Заинтересованное лицо: член правления ОАО «РЖД» Акулов М.П. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 декабря 2010 г. (протокол № 30).
16. Лицензионный договор в отношении промышленного образца «ПОЕЗД» между ОАО «РЖД» и компанией Oy Karelian Trains Ltd. Цена сделки: 100 евро в месяц. Заинтересованное лицо: член правления ОАО «РЖД» Акулов М.П. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 27 декабря 2010 г. (протокол № 30).

Информация о крупных сделках, а также иных сделках, на совершение которых, в соответствии с уставом Общества, распространяется порядок одобрения крупных сделок

За отчетный период ОАО «РЖД» не совершало сделок, являющихся, в соответствии со статьей 78 Федерального закона «Об акционерных обществах», крупными сделками.

Информация об иных сделках, на совершение которых, в соответствии с подпунктом 15 пункта 71 устава ОАО «РЖД», распространяется порядок одобрения крупных сделок, с указанием по каждой сделке ее существенных условий и органа управления общества, принявшего решение об ее одобрении.

1. Предварительное одобрение сделки по продаже на открытом аукционе принадлежащих ОАО «РЖД» 3491492 обыкновенных именных акций ОАО «Рефсервис». Стартовая (начальная) цена при проведении аукциона — стоимость акций, определяемая советом директоров ОАО «РЖД» перед проведением аукциона, но не ниже рыночной, определенной в актуализированном отчете независимого оценщика. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 апреля 2010 г. (протокол № 6).
2. Предварительное одобрение сделки по продаже российским и иностранным инвесторам, выбранным по результатам частного размещения, не более 7581382332 акций ОАО «Желдорреммаш». Стартовая (начальная) цена продажи акций определяется советом директоров ОАО «РЖД» перед проведением отбора покупателей, но не ниже рыноч-

ной стоимости, определенной в актуализированном отчете независимого оценщика, и не ниже их номинальной стоимости. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 апреля 2010 г. (протокол № 6).

3. Создание открытого акционерного общества «Вторая грузовая компания». Размер уставного капитала учреждаемого общества составляет 46367756108 руб. Доли участия в уставном капитале учреждаемого общества составляют: ОАО «РЖД» — 100% минус одна акция; АНО «Центр Желдорреформа» — одна акция. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 августа 2010 г. (протокол № 19).
4. Предварительное одобрение сделки по продаже российским и иностранным инвесторам, выбранным по результатам проведения отбора потенциальных приобретателей акций; не более 4038646 акций ОАО «ЖТК». Стартовая (начальная) цена продажи акций определяется советом директоров ОАО «РЖД» перед проведением отбора потенциальных приобретателей акций, но не ниже рыночной стоимости, определенной в актуализированном отчете независимого оценщика, и не ниже их номинальной стоимости. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 августа 2010 г. (протокол № 19).
5. Предварительное решение о создании открытого акционерного общества «Вагонная ремонтная

- компания — 1». Размер уставного капитала учреждаемого общества составляет 11777162021 руб. Доли участия в уставном капитале учреждаемого общества составляют: ОАО «РЖД» — 100% минус одна акция; АНО «Центр Желдорреформа» — одна акция. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 декабря 2010 г. (протокол № 28).
6. Предварительное решение о создании открытого акционерного общества «Вагонная ремонтная компания — 2». Размер уставного капитала учреждаемого общества составляет 8959972352 руб. Доли участия в уставном капитале учреждаемого общества составляют: ОАО «РЖД» — 100% минус одна акция; АНО «Центр Желдорреформа» — одна акция. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 декабря 2010 г. (протокол № 28).
7. Предварительное решение о создании открытого акционерного общества «Вагонная ремонтная компания — 3». Размер уставного капитала учреждаемого общества составляет 7015888061 руб. Доли участия в уставном капитале учреждаемого общества составляют: ОАО «РЖД» — 100% минус одна акция; АНО «Центр Желдорреформа» — одна акция. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 декабря 2010 г. (протокол № 28).
8. Предварительное одобрение сделки по продаже российским и иностранным инвесторам, определенным по результатам отбора потенциальных приобретателей акций, не более 4701686 акций ОАО «ПНК». Стартовая (начальная) цена продажи акций определяется советом директоров ОАО «РЖД» перед проведением отбора потенциальных приобретателей акций, но не ниже рыночной стоимости, определенной в актуализированном отчете независимого оценщика, и не ниже их номинальной стоимости. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 декабря 2010 г. (протокол № 28).
9. Создание дочернего общества ОАО «РЖД» на базе имущества Люблинского литейно-механического завода — филиала ОАО «РЖД». Размер уставного капитала учреждаемого общества составляет 6054774535 руб. Доли участия в уставном капитале учреждаемого общества составляют: ОАО «РЖД» — 100% минус одна акция; АНО «Центр Желдорреформа» — одна акция. Сделка одобрена решением совета директоров от 27 декабря 2010 г. (протокол № 30).

Отчет о выплате объявленных дивидендов

По итогам 2009 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в сумме 14,4 млрд. руб.

В соответствии с пунктом 1 поручения Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2010 г. № ИШ-П13-2205 по вопросу формирования в 2010 году директив к годовым общим собраниям акционеров акционерных обществ, ОАО «РЖД», как обществу со 100-процентным государственным участием, определено осуществить выплату государству дивидендов по итогам

2009 года в размере 25% от суммы чистой прибыли, направить оставшуюся часть чистой прибыли на реализацию инвестиционной программы Компании и формирование фондов, предусмотренных законодательством. Дивиденды по итогам 2009 года были перечислены в размере 3,6 млрд. руб. (платежное поручение № 609 от 9 августа 2010 г.).

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2009 г., млрд. руб.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	14,4	100
Направление прибыли — всего, в т.ч.:	4,3	30
резервный фонд	0,7	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	3,6	25
Накопление прибыли, всего:	10,1	70

Проект распределения чистой прибыли Общества, полученной по итогам 2010 года

По итогам 2010 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в сумме 78,5 млрд. руб.

В соответствии с директивой № 2180п-П13 от 17 мая 2011 г. Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации по вопросу «О рекомендациях по размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД»» определено осуществить выплату государству дивидендов по итогам 2010 года в размере 5,08% от суммы чистой прибыли, направить

оставшуюся часть чистой прибыли на реализацию инвестиционной программы Компании, формирование фондов, предусмотренных законодательством, финансирование проектов организации интермодальных пассажирских перевозок по маршрутам Владивосток — аэропорт Кневичи и железнодорожная станция Казань — аэропорт Казань.

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2010г., млн. руб.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	78 453	100
Направление прибыли — всего, в т.ч.:	7 908	10,08
резервный фонд	3 923	5,00
выплата дивидендов по размещенным акциям	3 985	5,08
Накопление и использование прибыли (нераспределенная прибыль) с учетом направления части чистой прибыли на финансирование проектов организации интермодальных пассажирских перевозок по маршрутам Владивосток — аэропорт Кневичи и железнодорожная станция Казань — аэропорт Казань, а также выплаты вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД»	70 545	89,92

Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества

Информация о судебных разбирательствах за 2010 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве ответчика

В производстве судов в 2010 году находилось на рассмотрении 13 942 дела по искам, предъявленным к железным дорогам, на общую сумму 6 108 511,8 тыс. руб. Рассмотрено 8 495 дел (в том числе с истекшими сроками на обжалование) на общую сумму 3 514 330,2 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 5 639 дел на общую сумму 1 261 900,4 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 2 856 дел на общую сумму 2 252 429,8 тыс. руб.

Не рассмотрено 5 447 дел на сумму 2 594 181,6 тыс. руб.

При этом:

В судах первой инстанции

Рассмотрено 3 413 дел на общую сумму 1 396 651,1 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 2 482 дела на общую сумму 416 974,3 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 931 дело на общую сумму 979 676,8 тыс. руб.

Не рассмотрено 1 470 дел на общую сумму 694 258,6 тыс. руб.

В судах апелляционной инстанции

Рассмотрено 237 дел на общую сумму 232 089,5 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 160 дел на общую сумму 111 089,5 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 77 дел на общую сумму 121 000,3 тыс. руб.

Не рассмотрено 36 дел на общую сумму 19 947,2 тыс. руб.

В судах кассационной инстанции

Рассмотрено 208 дел на общую сумму 219 411,2 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 154 дела на общую сумму 72 229,7 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 54 дела на общую сумму 147 181,5 тыс. руб.

Не рассмотрено 83 дела на общую сумму 31 824,1 тыс. руб.

Информация о судебных разбирательствах за 2010 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве истца

В производстве судов в 2010 году находилось на рассмотрении 14 215 дел по искам, предъявленным железнодорожными дорогами, на общую сумму 5 525 745,8 тыс. руб.
Рассмотрено 8 704 дела (в том числе с истекшими сроками на обжалование) на общую сумму 3 128 656,1 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 1 571 дело на общую сумму 997 199,4 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 7 133 дела на общую сумму 2 131 456,8 тыс. руб.

Не рассмотрено 5 511 дел на сумму 2 397 089,7 тыс. руб.

При этом:

В судах первой инстанции

Рассмотрено 3 268 дел на общую сумму 954 093,8 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 649 дел на общую сумму 379 240,4 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 2 619 дел на общую сумму 574 853,5 тыс. руб.

Не рассмотрено 1 730 дел на общую сумму 1 045 790,2 тыс. руб.

В судах апелляционной инстанции

Рассмотрено 299 дел на общую сумму 286 786,7 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 118 дел на общую сумму 181 348,0 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 181 дело на общую сумму 105 438,7 тыс. руб.

Не рассмотрено 70 дел на общую сумму 46 814,0 тыс. руб.

В судах кассационной инстанции

Рассмотрено 112 дел на общую сумму 64 846,4 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 65 дел на общую сумму 47 489,2 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 47 дел на общую сумму 17 357,2 тыс. руб.

Не рассмотрено 31 дело на общую сумму 10 722,7 тыс. руб.

Сведения о возможных обстоятельствах, объективно препятствующих деятельности Общества

В 2010 году в результате землетрясений, опасных метеорологических и гидрологических явлений, произошедших на территории Российской Федерации, объекты железнодорожного транспорта, входящие в инфраструктуру ОАО «РЖД», получали повреждения локального характера, которые не переросли в чрезвычайные ситуации

и существенного влияния на работу отрасли не оказали. Последствия повреждений оперативно ликвидировались собственными силами и средствами ОАО «РЖД» без привлечения сил и средств территориальных подсистем единой государственной системы по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Сведения об исполнении поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

Поручения	Результаты исполнения
<p>По реализации Указа Президента Российской Федерации от 22 августа 2009 г. № 965 «О передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций АО «УБЖД»:</p> <ul style="list-style-type: none">• протокол совещания у Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 4 декабря 2009 г. № ИШ-П9-88пр;• протокол совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Иванова С.Б. от 11 декабря 2009 г. № СИ-П9-31пр.	<p>Федеральным законом от 4 мая 2010 г. № 71-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов”» предусмотрены средства на увеличение уставного капитала АО «УБЖД».</p>
<p>По подготовке объектов саммита АТЭС 2012 года в г. Владивостоке:</p> <ul style="list-style-type: none">• протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. от 12 октября 2009 г. № ВП-П16-47пр;• протокол совещания у Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 18 марта 2010 г. № ИШ-П16-12пр;• протокол совещания у Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 29 апреля 2010 г. № ИШ-П16-21пр;• поручение Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 31 мая 2010 г. № ИШ-П13-3556.	<p>Федеральным законом от 3 ноября 2010 г. № 278-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов”» предусмотрен взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» в размере 3611848,0 тыс. руб. на проект «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт «Кневичи».</p>

Поручения	Результаты исполнения
<p>По выделению ОАО «РЖД» субсидий, предусмотренных федеральным бюджетом на 2010 год:</p> <ul style="list-style-type: none"> • протокол совещания Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 3 февраля 2010 г. № ИШ-П9-5пр. 	<p>Федеральным законом от 23 июля 2010 г. № 185-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов”» предусмотрено перераспределение субсидий ОАО «РЖД» на грузовые перевозки в размере 50 млрд. руб. на:</p> <ul style="list-style-type: none"> • возмещение потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, сборов и плат на грузовые железнодорожные перевозки в размере 23 млрд. руб.; • субсидии на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в размере 19 млрд. руб.; • субсидии на покрытие убытков от пассажирских перевозок в дальнем следовании в размере 8 млрд. руб.
<p>По дополнительному выделению в 2010 году субсидий на капитальный ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования:</p> <ul style="list-style-type: none"> • протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. от 18 июля 2010 г. № ВП-П13-40пр. 	<p>Федеральным законом от 3 ноября 2010 г. № 278-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов”» предусмотрен взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» в размере 20 млрд. рублей на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.</p>
<p>По дополнительному финансированию сверхплановых работ по строительству олимпийских объектов в 2010 году:</p> <ul style="list-style-type: none"> • поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Козака Д.Н. от 30 августа 2010 г. № ДК-П9-5977. 	<p>Федеральным законом от 3 ноября 2010 г. № 278-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов”» предусмотрен взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» в размере 20 млрд. руб. дополнительно на проект «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт “Альпика-Сервис” (проектные и изыскательские работы, строительство)».</p>
<p>По выделению субсидий в 2011 году на перевозки пассажиров в дальнем следовании и перевозки школьников и студентов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. от 18 июля 2010 г. № ВП-П13-40пр. 	<p>Федеральным законом от 13 декабря 2010 г. № 357-ФЗ «О федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов», в котором предусмотрены:</p> <ul style="list-style-type: none"> • субсидии организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах в размере 30 млрд. руб. ежегодно и субсидии на перевозку школьников и студентов в объеме 2,3 млрд. руб.

Поручения	Результаты исполнения
<p>По вопросу компенсации субъектами Российской Федерации потерь в доходах, возникающих вследствие регулирования тарифов в пригородном сообщении:</p> <ul style="list-style-type: none"> • протокол совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 24 мая 2010 г. № ИШ-П9-26пр; • протокол совещания Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. от 31 мая 2010 г. № ВП-П9-29пр. 	<p>Утверждено распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 августа 2010 г. № 1322-р по государственной поддержке пассажирских перевозок железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в соответствии с которым приказом ФСТ России от 28 сентября 2010 г. № 235-т/1 утверждена методика расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации.</p> <p>Федеральным законом от 13 декабря 2010 г. № 357-ФЗ «О федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов» зарезервированы бюджетные ассигнования на предоставление дотаций субъектам Российской Федерации в целях компенсации выпадающих доходов перевозчиков, которые возникают вследствие регулирования тарифов в пригородном сообщении.</p>
<p>По разработке Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> • п. 25 Плана мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010—2011 годов, утвержденный Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Ивановым С.Б. 28 мая 2010 г. № 2515п-П9; • протокол совещания у Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 15 ноября 2010 г. № ИШ-П9-65пр; • поручение Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 24 декабря 2010 г. № ИШ-П9-8830. 	<p>Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года одобрена на заседании Президиума Правительства Российской Федерации в январе 2011 г.</p>
<p>По созданию комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Указ Президента Российской Федерации Медведева Д.А. от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»; • перечень поручений Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. от 13 апреля 2010 г. № ВП-П9-2317 по обеспечению выполнения поручений, содержащихся в Указе Президента Российской Федерации Медведева Д.А. от 31 марта 2010 г. № 403. 	<p>Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте с учетом внесенных изменений распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2010 г. № 2341-р предусмотрено финансирование мероприятий в области железнодорожного транспорта в 2010 году в размере 2570,3 млн. руб.</p>

Поручения	Результаты исполнения
<p>По обеспечению безопасности и антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • протокол оперативного совещания Совета Безопасности Российской Федерации от 1 марта 2008 г., утвержденный Президентом Российской Федерации Путиным В.В. от 17 марта 2008 г. № ПР-422. 	<p>Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности» призван предотвратить угрозу террористических актов и несанкционированного вмешательства в деятельность транспорта путем усиления ответственности за нарушение требований безопасности на транспорте, а также ужесточения наказания за незаконное вмешательство в его деятельность. Федеральный закон предусматривает внесение изменений и дополнений в Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы, а также в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.</p>
<p>По решению вопроса проведения пограничного и иных видов контроля по ходу движения пассажирских поездов в российско-финляндском сообщении:</p> <ul style="list-style-type: none"> • поручение Президента Российской Федерации Путина В.В. от 12 декабря 2006 г. № Пр-2161. 	<p>12 декабря 2010 г. состоялся торжественный запуск скоростного железнодорожного сообщения Санкт-Петербург — Хельсинки с проведением контроля вне пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.</p>
<p>По разработке нормативных правовых актов, направленных на развитие высокоскоростного железнодорожного движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> • перечень поручений Президента Российской Федерации Медведева Д.А. по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации по вопросу об инновационном развитии транспортного комплекса Российской Федерации от 10 декабря 2009 г. № Пр-3368ГС. 	<p>16 марта 2010 г. Президент Российской Федерации подписал Указ «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации» № 321.</p> <p>31 декабря 2010 г. Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Ивановым С.Б. утвержден План мероприятий по реализации проектов организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта № 6822п-П9.</p>

Перспективы развития

Реализация транзитного потенциала с учетом тенденций рынка

Реализация транзитного потенциала страны и углубление интеграции российских железных дорог в мировую транспортную систему является одной из основных стратегических задач ОАО «РЖД».

Так, в области международной деятельности приоритетом для ОАО «РЖД» является эффективное использование транзитного потенциала российских железных дорог с привязкой к развитию участков международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России.

В последние годы ОАО «РЖД», в условиях интенсивного развития внешне-экономических связей России, уделяет значительное внимание обслуживанию экспортно-импортных транспортных потоков и трансконтинентальных транзитных перевозок.

В первую очередь это касается привлечения транзитных грузов на трансконтинентальное направление «Восток — Запад», основу которого составляет Транссибирская магистраль. Наряду с наращиванием перевозок с востока на запад Евразийского континента, ОАО «РЖД» активизировало усилия по формированию целостной железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора «Север — Юг». Реализация его потенциала связана с созданием прямого железнодорожного сообщения между Россией и Ираном в районе Каспия. Программа развития участков международных транспортных коридоров,

реализуемая ОАО «РЖД», полностью отвечает требованиям транспортной политики Российской Федерации по созданию эффективных, безопасных и надежных наземных международных транспортных маршрутов, обеспечивающих устойчивый экономический рост и потребности общества в перевозке пассажиров, движении товаров и услуг, повышении глобальной конкурентоспособности транспортной системы страны. Для достижения поставленных целей в ОАО «РЖД» подготовлена Программа развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, включающая в себя комплекс мероприятий по обновлению и развитию железнодорожной инфраструктуры. Компания планирует провести серьезную модернизацию Байкало-Амурской магистрали, на которую впоследствии будут постепенно отклонены потоки массовых грузов с Транссиба. Эти шаги позволят дополнительно разгрузить Транссибирскую магистраль и улучшить ее эксплуатационные условия. Расширение интеграции ОАО «РЖД» в мировые рынки транспортных услуг невозможно без выведения на рынок новых конкурентоспособных транспортных продуктов и эффективной интеграции в мировую транспортно-логистическую систему, которые позволяют привлекать дополнительных клиентов на сухопутные железнодорожные маршруты, в первую очередь — на направлении «Восток — Запад».

В этом направлении ОАО «РЖД» сделало определенные шаги, организовав подготовку инновационного транспортного продукта «Транссиб за 7 суток». В Компании разработана и одобрена специальная «Программа действий по развитию контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали на период до 2015 года», реализация которой позволит к 2015 году доставлять контейнерные грузы от восточных границ России до Бреста за 7 суток.

Еще одним направлением по обеспечению эффективного предложения ресурсов российского транспортного комплекса на международном рынке является создание соответствующей рыночной инфраструктуры.

В рамках данного направления за последнее время созданы специализированные совместные предприятия, основной задачей которых является повышение объема евро-азиатских перевозок, а также усиливается сотрудничество с зарубежными партнерами в Германии, Финляндии, Австрии, Китае и других странах.

Расширяя географию своих связей и последовательно реализуя задачу по интеграции российских железных дорог в евро-азиатское транспортное пространство, ОАО «РЖД» уделяет перво-степенное внимание укреплению двустороннего сотрудничества с партнерскими железными дорогами.

Важным рычагом влияния на развитие российских железных дорог в рамках евро-азиатской транспортной системы является осуществление тесного конструктивного взаимодействия с международными организациями в сфере транспорта.

ОАО «РЖД» придает большое значение сотрудничеству с Европейским союзом, рабочими органами ЕЭК и ЭСКАТО ООН, МСЖД, ОСЖД и другими международными транспортными организациями, являющимися определенной площадкой для продвижения интересов российского транспорта по органичной интеграции в единую транспортную систему.

В 2011 году немаловажное значение

будет уделяться проведению единой кадровой политики в холдинге «РЖД». В соответствии с реализацией функциональных задач Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года прежде всего влияние будет направлено на:

- укомплектование квалифицированным персоналом, создание единого кадрового резерва холдинга «РЖД»;
- совершенствование системы управления персоналом в холдинге «РЖД»;
- адаптацию системы непрерывного профессионального обучения персонала к условиям Холдинга и изменяющимся технологическим требованиям;
- реализацию мер по повышению уровня лояльности и удовлетворенности работников;
- обеспечение благоприятного социально-психологического климата в коллективах;
- реализацию целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД» (2011–2015 гг.)».

Угрозы и риски деятельности

В негативных макроэкономических условиях и в рамках реализации структурных преобразований в сфере железнодорожного транспорта повышаются риски Холдинга по снижению конкурентоспособности на российском и зарубежных рынках и обеспечению текущей деятельности.

Так, формирование института локальных перевозчиков потребует существенного пересмотра технологии работы локомотивов ОАО «РЖД» и может привести к ухудшению ситуации с обеспечением безопасности перевозочного процесса.

При этом локальный перевозчик будет стремиться использовать собственный локомотив, исходя из своей локальной логистической схемы, а не из критериев оптимизации единого технологического процесса, что с высокой степенью вероятности приведет к падению производительности локомотива, роста потребности в парке и увеличению непроизводительных перемещений

локомотивов по сети.

Экономические риски состоят в перераспределении финансовых потоков от ОАО «РЖД» к локальным перевозчикам без создания дополнительной отраслевой стоимости как результат их вхождения в наиболее прибыльные сегменты рынка.

Кроме того, в настоящее время перед Холдингом стоит еще ряд серьезных угроз деятельности, таких как:

- сокращение расходов государственного бюджета на поддержку развития и функционирования железнодорожного транспорта, ведущее к снижению пропускной способности инфраструктуры в условиях высокого износа и наличия значительного количества «узких мест»;
- усиление конкуренции в традиционных и развивающихся, потенциально доходных сегментах внутреннего транспортного рынка и за рубежом;
- сокращение национальных грузопотоков в силу структурных изменений в экономике;
- нарушение технологических связей в результате продажи контрольных (блокирующих) пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД»;
- ужесточение регуляторной среды, тарифные ограничения, недостаточные компенсации из бюджетов всех уровней, неопределенность тарифной политики;
- рост конкуренции со стороны автомобильного, трубопроводного и водного транспорта;
- снижение пропускной и перерабатывающей способности инфраструктуры вследствие роста порожнего пробега частных вагонов на основных направлениях сети.

В этих условиях необходима реализация стратегических планов, поскольку в негативных макроэкономических условиях есть две составляющие: с одной стороны, это угрозы, а с другой — новые возможности.

Например, для Компании открываются такие перспективы, как снижение цен на потребляемые ресурсы, рост предложения на рынке труда, возможности

модернизации инфраструктуры на лимитирующих перевозках участках (что затруднительно в периоды «пиковых» объемов).

Чтобы повысить эффективность работы, требуется внедрение комплексных инновационных технологий, направленных на улучшения в сфере создания новых транспортных и сопутствующих продуктов, новой железнодорожной техники и технологий, совершенствования процессов управления на железнодорожном транспорте, открытие и использование новых возможностей для роста эффективности железных дорог. Необходимо использовать кризисную ситуацию для формирования нового качества и эффективности работы.

Помимо работы в традиционных для железнодорожного транспорта сегментах рынка необходимо создавать и продвигать инновационные транспортные продукты и услуги, выходить на новые рынки, развивать перспективные направления бизнеса.

Стратегия диверсификации деятельности должна ориентироваться на потребности клиентов, которые все больше заинтересованы в комплексном транспортно-логистическом обслуживании на российском и зарубежных рынках по принципу «от двери до двери» при конкурентоспособной общей цене услуги. Отдельным вопросом являются риски и возможности, связанные с формированием единого экономического пространства.

Повышаются риски Холдинга по снижению его конкурентоспособности в сфере грузовых перевозок за счет выхода на российский рынок международных компаний.

При этом открываются возможности по расширению своей деятельности на соответствующих рынках единого экономического пространства.

Приоритетные задачи ОАО «РЖД»

В 2010 году Общество выполнило основные бюджетные параметры, обеспечило устойчивую и прибыльную работу, реализовало основные приоритетные инвестиционные проекты. Продолжено структурное реформирование отрасли и развития холдинга «РЖД», растет авторитет российских железных дорог на транспортном рынке России и за рубежом. Так, в целях обеспечения рентабельной деятельности Компании, реализации стратегических задач и формирования конкурентоспособного Холдинга в 2011 году в центре внимания должны находиться следующие основные направления:

- завершение формирования корпоративной стратегии, разработка и реализация в функциональных филиалах и дочерних обществах ОАО «РЖД» средне- и долгосрочных программ повышения эффективности деятельности в соответствии со стратегическими задачами холдинга «РЖД»;
- эффективная реализация решений Правительства Российской Федерации и совета директоров ОАО «РЖД» в части структурных преобразований и продажи пакетов акций дочерних обществ с одновременным ростом эффективности холдинга «РЖД», укреплением технологических и экономических связей между вновь сформированными бизнес-единицами;
- динамичная реализация мероприятий, направленных на достижение целевого состояния системы управления холдингом «РЖД» и роста его эффективности, укрепления технологических и экономических связей между вновь сформированными бизнес-единицами;
- развитие социального партнерства в холдинге «РЖД», улучшение условий труда работников в соответствии с корпоративными стандартами;
- повышение качества услуг и доходности грузовых перевозок, рост качества услуг и доли на рынке пассажирских перевозок при обеспечении безубыточности деятельности;

- совершенствование системы коммуникаций холдинга «РЖД» с обществом и потребителями услуг;
- расширение международного сотрудничества холдинга «РЖД» за счет формирования, продвижения и реализации эффективных с коммерческой стороны проектов, укрепления сотрудничества с партнерами на внешних рынках;
- активизация взаимодействия с федеральными и региональными органами исполнительной власти по вопросам устойчивого развития холдинга «РЖД», реформирования отрасли, обновления и развития инфраструктуры, реализации совместных проектов;
- повышение уровня безопасности перевозок на основе улучшения качества содержания и ремонта объектов инфраструктуры и подвижного состава, своевременного выявления и устранения рисков и угроз для их устойчивой работы;
- реализация долгосрочной Стратегии инновационного развития ОАО «РЖД», включая последовательный переход к «интеллектуальному железнодорожному транспорту», организация разработки нового подвижного состава, объектов инфраструктуры и технических средств с учетом стоимости их жизненного цикла;
- развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры с учетом приоритетности развития БАМа, Транссиба, олимпийских проектов, создания логистических центров на основе различных источников финансирования, в том числе выпуска инфраструктурных облигаций.

Справочная информация

Наиболее полную и оперативную информацию о Компании вы всегда можете найти на ее веб-сайте www.rzd.ru (на русском и английском языках). На сайте вы сможете ознакомиться с основными направлениями и результатами деятельности ОАО «РЖД», получить актуальную информацию о событиях, связанных с Компанией, обо всех аспектах ее деятельности, узнать о ее социальной политике и политике по защите окружающей среды. В разделе «Инвесторам» представлены финансовые и производственные результаты деятельности Компании, презентации инвестиционному сообществу и отчеты.

Опубликованные отчеты

На сайте Компании (www.rzd.ru) представлены электронные версии следующих отчетов:

1. Отчет о деятельности Компании.
2. Финансовая отчетность (по МСФО и РСБУ).
3. Ежеквартальная финансовая отчетность.
4. Отчет эмитента.

Понятия и определения, используемые в отчете

Названия и слова *ОАО «Российские железные дороги», российские железные дороги, ОАО «РЖД», РЖД, Компания, компания «РЖД», мы, наш*, используемые в тексте данного годового отчета, являются равнозначными и относятся к ОАО «РЖД».

Сокращения

долл. — доллары США
ткм — тонно-километры грузооборота
пасс-км — пассажиро-километры пассажирооборота

Юридический адрес и центральный офис:

107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2

Электронная почта:

portal@center.rzd

Справочная служба

Телефон: +7 (499) 262-99-01

Единая телефонная линия

ОАО «РЖД»: 8-800-200-67-67

(звонок бесплатный из всех регионов Российской Федерации)

Департамент корпоративных финансов ОАО «РЖД» (для инвесторов)

Телефон: +7 (499) 262-56-49

Факс: +7 (499) 262-89-41

Департамент корпоративных коммуникаций (пресс-служба ОАО «РЖД»)

Телефон: +7 (499) 262-71-48

Факс: +7 (499) 262-84-09

Аудиторское заключение

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

акционерам ОАО «Российские железные дороги» о бухгалтерской отчетности
открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»
по итогам деятельности за 2010 год

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Акционерам ОАО «Российские железные дороги» о бухгалтерской отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по итогам деятельности за 2010 год.

Аудируемое лицо - Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

Учреждено в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18.09.2003 №585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Зарегистрировано 23.09.2003 Межрайонной инспекцией МНС России №39 г. Москвы за основным государственным регистрационным номером 1037739877295.

Место нахождения: 107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2.

Аудитор - ЗАО «БДО» зарегистрировано Инспекцией Министерства РФ по налогам и сборам № 26 по Южному административному округу г. Москвы.

Свидетельство серия 77 № 006870804 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 29.01.2003 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Свидетельство серия 77 № 013340465 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 20.01.2010 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Место нахождения: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, дом 125, строение 1, секция 11

Телефон: (495) 797 5665

Тел./факс: (495) 797 5660

E-mail: info@bdo.ru

Web: www.bdo.ru

Генеральный директор – Дубинский Андрей Юрьевич

ЗАО «БДО» – независимая национальная аудиторская компания, входящая в состав международной сети BDO.

ЗАО «БДО» является членом профессионального аудиторского объединения Некоммерческое партнерство «Аудиторская Палата России», основной регистрационный номер записи в государственном реестре аудиторов и аудиторских организаций 10201018307. НП «АПР» внесено в государственный реестр саморегулируемых организаций аудиторов под № 1 в соответствии с приказом Минфина России от 01.10.2009 № 455.

Аудиторское заключение уполномочена подписывать старший партнер Харламова Наталья Васильевна на основании доверенности от 01.01.2011 № 1-01/2011-БДО.

Мы провели аудит прилагаемой бухгалтерской отчетности ОАО «Российские железные дороги», состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2010 года, отчета о прибылях и убытках, отчета об изменениях капитала, отчета о движении денежных средств, приложения к бухгалтерскому балансу, отчетности по видам деятельности (в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 29.12.2004 № 871) и пояснительной записки за 2010 год.

Ответственность аудируемого лица за бухгалтерскую отчетность

Ответственность за составление и достоверность указанной бухгалтерской отчетности в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчетности и за систему внутреннего контроля, необходимую для составления бухгалтерской отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий и ошибок, несут руководитель организации Якунин Владимир Иванович и главный бухгалтер Крафт Галина Васильевна.

Ответственность аудитора

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности бухгалтерской отчетности на основе проведенного нами аудита. Мы проводили аудит в соответствии с федеральными стандартами аудиторской деятельности. Данные стандарты требуют соблюдения применимых этических норм, а также планирования и проведения аудита таким образом, чтобы получить достаточную уверенность в том, что бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений.

Аудит включал проведение аудиторских процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в бухгалтерской отчетности и раскрытие в ней информации. Выбор аудиторских процедур является предметом нашего суждения, которое основывается на оценке риска существенных искажений, допущенных вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки данного риска нами рассмотрена система внутреннего контроля, обеспечивающая составление и достоверность бухгалтерской отчетности с целью выбора соответствующих аудиторских процедур, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля.

Аудит также включал оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности оценочных показателей, полученных руководством аудируемого лица, а также оценку представления бухгалтерской отчетности в целом.

Мы полагаем, что полученные в ходе аудита аудиторские доказательства дают достаточные основания для выражения мнения о достоверности бухгалтерской отчетности.

Мнение

По нашему мнению, бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «Российские железные дороги» по состоянию на 31 декабря 2010 года, результаты его финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2010 год в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчетности.

ЗАО «БДО»

Старший партнер

28 марта 2011 года

Всего сброшюровано 116 листов



Н.В. Харламова

Приложения

Приложение 1

Бухгалтерский баланс (Форма № 1) на 31 декабря 2010 г.

тыс. руб.

АКТИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ		
Нематериальные активы	3 729 851	5 108 614
Расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	242 346	67 986
Основные средства	2 772 803 931	2 671 605 561
Незавершенное строительство	266 215 334	363 667 741
Доходные вложения в материальные ценности	8 927 816	12 024 957
Долгосрочные финансовые вложения	360 735 596	444 977 847
Отложенные налоговые активы	19 128 750	21 003 596
Прочие внеоборотные активы	38 468 817	33 420 648
ИТОГО по разделу I	3 470 252 441	3 551 876 950
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ		
Запасы	78 292 227	82 077 336
в том числе:		
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	64 041 675	63 872 573
животные на выращивании и откорме	5 411	3 968
затраты в незавершенном производстве	318 093	183 901
готовая продукция и товары для перепродажи	340 504	209 406
готовая продукция и товары отгруженные	-	-
расходы будущих периодов	13 586 544	17 807 488
прочие запасы и затраты	-	-
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	8 137 593	5 429 441
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	24 084 999	26 713 886
в том числе:		
покупатели и заказчики (кроме перевозок)	133 894	128 933
покупатели и заказчики (за перевозки)	411 460	-
авансы выданные	12 511 796	18 611 908
прочие	11 027 849	7 973 045
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	56 311 021	81 806 135
в том числе:		
покупатели и заказчики (кроме перевозок)	9 897 416	15 890 421
покупатели и заказчики (за перевозки)	17 679 406	14 346 198
авансы выданные	16 385 547	36 561 336
социальное страхование и обеспечение	723 015	1 165 441
налоги и сборы	270 484	1 688 068
прочие	11 355 153	12 154 671

Приложение 1

Бухгалтерский баланс (Форма № 1) на 31 декабря 2010 г.

тыс. руб.

АКТИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
Краткосрочные финансовые вложения	20 191 884	54 733 718
Денежные средства	6 360 822	6 923 137
в том числе:		
наличные в кассе	25 897	6 270
средства на расчетных счетах	2 171 842	5 856 990
средства на валютных счетах	3 707 339	983 721
прочие денежные средства и их эквиваленты	34 375	23 196
переводы в пути	421 369	52 960
Прочие оборотные активы	11 664 800	14 164 815
ИТОГО по разделу II	205 043 346	271 848 468
БАЛАНС	3 675 295 787	3 823 725 418

ПАССИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ		
Уставный капитал	1 594 516 219	1 698 128 067
Собственные акции, выкупленные у акционеров	-	-
Добавочный капитал	1 190 097 693	1 209 755 053
в том числе:		
переоценка внеоборотных активов	1 186 024 568	1 172 578 184
эмиссионный доход	4 073 125	4 073 125
средства, полученные на увеличение уставного капитала	-	-
прочие	-	33 103 744
Резервный капитал	7 433 979	8 156 349
в том числе:		
резервы, образованные в соответствии с законодательством	-	-
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	7 433 979	8 156 349
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	179 844 072	267 227 815
ИТОГО по разделу III	2 971 891 963	3 183 267 284
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Займы и кредиты	297 092 748	261 296 995
Отложенные налоговые обязательства	57 935 781	67 520 810
Реструктурируемая задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	25 162	-

Приложение 1

Бухгалтерский баланс (Форма № 1) на 31 декабря 2010 г.

тыс. руб.

ПАССИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
Реструктурируемая задолженность по социальному страхованию и обеспечению	-	-
Прочие долгосрочные обязательства	-	-
ИТОГО по разделу IV	355 053 691	328 817 805
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Займы и кредиты	30 350 023	42 825 776
Кредиторская задолженность	308 342 157	257 549 520
в том числе:		
поставщики и подрядчики	63 420 192	106 652 135
персонал организации	14 366 664	14 979 538
социальное страхование и обеспечение	4 261 797	4 636 312
налоги и сборы	14 782 305	11 115 684
авансы полученные (кроме перевозок)	17 280 503	24 271 845
авансы, полученные за перевозки	48 041 889	62 133 550
прочие	146 188 807	33 760 456
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	-	-
Доходы будущих периодов	5 657 872	6 631 552
Резервы предстоящих расходов	-	-
Прочие краткосрочные обязательства	4 000 081	4 633 481
ИТОГО по разделу V	348 350 133	311 640 329
БАЛАНС	3 675 295 787	3 823 725 418

Приложение 2

Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах

тыс. руб.

Наименование показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного года
Арендованные основные средства	233 206 522	245 844 904
из них:		
по финансовой аренде (лизингу)	89 810 215	84 120 229
земельные участки и объекты природопользования в аренде	134 029 892	152 580 353
Основные средства в безвозмездном пользовании	181 742	2 587 772
из них:		
земельные участки и объекты природопользования в безвозмездном пользовании	181 742	2 465 298
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	9 795 043	8 347 629
Материалы, принятые в переработку	48 259	57 798
Товары, принятые на комиссию	1 296	-
Оборудование, принятое для монтажа	-	-
Бланки строгой отчетности	172 137	413 284
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	11 258 438	7 061 200
Обеспечения обязательств и платежей полученные	7 473 052	16 744 514
Обеспечения обязательств и платежей выданные	7 107 811	6 821 075
Износ жилищного фонда	690 407	619 900
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов	201 684	231 863
Основные средства, сданные в аренду	-	-
Нематериальные активы, полученные в пользование	8 356 009	15 766 765
Основные средства стоимостью не более 10000 руб. за единицу, переданные в эксплуатацию по 31.12.2005 включительно	6 486 541	5 100 237
Имущество со сроком полезного использования не более 12 месяцев, переданное в эксплуатацию	4 217 773	3 885 486
Объекты жилищного фонда, на которые отсутствует право собственности	86 281	59 711
Объекты жилищного фонда и ЖКХ в обременении	668 173	564 368
Имущество на территории Казахстана и Украины	2 077 763	2 077 821
Активы со сроком полезного использования более 12 месяцев, учитываемые в качестве материально-производственных запасов, переданные в производство	13 287 648	14 737 148
Выявленные при инвентаризации объекты недвижимого имущества, по которым отсутствует основание для регистрации права собственности	1 811 303	2 146 885

Приложение 3

Отчет о прибылях и убытках (Форма № 2) за январь—декабрь 2010 г.

тыс. руб.

Наименование показателя	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
Доходы и расходы по обычным видам деятельности		
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	1 195 143 530	1 050 157 925
в том числе:		
грузовые перевозки	936 228 982	783 035 973
пассажирские перевозки в дальнем следовании	29 065 208	132 646 056
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	13 798 565	18 361 313
предоставление услуг инфраструктуры	88 406 111	11 744 612
предоставление услуг локомотивной тяги	11 809 351	11 017 723
ремонт подвижного состава	27 634 492	19 435 954
строительство объектов инфраструктуры	1 183 278	7 311 848
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	43 863	61 054
предоставление услуг социальной сферы	8 044 748	7 334 742
прочие виды деятельности	78 928 932	59 208 650
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	(1 080 494 709)	(999 853 882)
в том числе:		
грузовые перевозки	(793 392 334)	(691 136 467)
пассажирские перевозки в дальнем следовании	(52 024 068)	(160 137 194)
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	(42 912 853)	(43 150 613)
предоставление услуг инфраструктуры	(85 931 973)	(11 121 070)
предоставление услуг локомотивной тяги	(8 747 666)	(8 273 886)
ремонт подвижного состава	(27 046 082)	(18 825 055)
строительство объектов инфраструктуры	(1 161 134)	(7 022 858)
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	(22 319)	(34 655)
предоставление услуг социальной сферы	(13 221 970)	(13 614 733)
прочие виды деятельности	(56 034 310)	(46 537 351)
Валовая прибыль	114 648 821	50 304 043
Коммерческие расходы	(36 665)	(82 649)
Управленческие расходы	-	-
Прибыль (убыток) от продаж	114 612 156	50 221 394
в том числе:		
грузовые перевозки	142 836 648	91 899 506
пассажирские перевозки в дальнем следовании	(22 958 860)	(27 491 138)
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	(29 114 288)	(24 789 300)
предоставление услуг инфраструктуры	2 474 138	623 542

Приложение 3

Отчет о прибылях и убытках (Форма № 2) за январь—декабрь 2010 г.

тыс. руб.

Наименование показателя	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
предоставление услуг локомотивной тяги	3 061 685	2 743 837
ремонт подвижного состава	588 410	610 899
строительство объектов инфраструктуры	22 144	288 990
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	21 544	26 399
предоставление услуг социальной сферы	(5 177 222)	(6 279 991)
прочие виды деятельности	22 857 957	12 588 650
Прочие доходы и расходы		
Проценты к получению	3 953 343	4 038 234
Проценты к уплате	(20 156 446)	(18 432 493)
Доходы от участия в других организациях	2 078 668	1 573 197
Прочие доходы	259 251 395	168 423 350
Прочие расходы	(229 379 428)	(145 508 455)
Прибыль (убыток) до налогообложения	130 359 688	60 315 227
Отложенные налоговые активы	2 706 213	3 706 931
Отложенные налоговые обязательства	(11 567 862)	(14 111 898)
Текущий налог на прибыль	(45 347 239)	(34 822 516)
Налог на прибыль за предыдущие периоды	(-1 258 988)	(593 298)
Единый налог на вмененный доход за предыдущие периоды	(-95)	(60)
Отложенные налоговые активы, списанные на счет учета прибылей и убытков	(831 366)	(228 269)
Отложенные налоговые обязательства, списанные на счет учета прибылей и убытков	1 982 832	262 154
Расходы по уплате штрафных санкций в бюджет	(61 025)	(91 636)
Расходы по уплате штрафных санкций по социальному страхованию и обеспечению	(47 102)	(-10 758)
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	78 453 222	14 447 393
СПРАВОЧНО:		
Постоянные налоговые обязательства (активы)	28 838 834	33 502 100
Базовая прибыль (убыток) на акцию	49.20	9.14
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	-	-

Приложение 4

Расшифровка отдельных прибылей и убытков

тыс. руб.

Наименование показателя	За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
	прибыль	убыток	прибыль	убыток
Штрафы, пени и неустойки признанные или те, по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	3 657 391	810 925	4 379 497	353 572
Прибыль (убыток) прошлых лет	-	1 986 937	280 775	-
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	172 875	478 054	442 241	283 398
Курсовые разницы, образовавшиеся по операциям пересчета в рубли выраженной в иностранной валюте стоимости активов и обязательств	15 592 688	14 716 511	24 837 269	29 465 627
Отчисления в оценочные резервы	X	28 637 602	X	15 581 281
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	417 408	271 348	349 025	330 693

Приложение 5

Отчет об изменениях капитала (Форма № 3) за январь—декабрь 2010 г.

I. ИЗМЕНЕНИЕ КАПИТАЛА

тыс. руб.

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
Остаток на 31 декабря 2008 г.	1 583 197 819	1 197 487 754	6 763 962	152 878 997	2 940 328 532
2009 год					
Изменения в учетной политике	X	X	X	-	-
в том числе:					
изменения законодательства Российской Федерации и (или) нормативно-правовых актов по бухгалтерскому учету	X	X	X	-	-
разработка новых способов ведения бухгалтерского учета	X	X	X	-	-
существенное изменение условий хозяйствования	X	X	X	-	-
Результат от переоценки внеоборотных активов	X	-	X	-	-
в том числе:					
результат от переоценки основных средств	X	-	X	-	-
Пересчет величины отложенных налоговых активов и отложенных налоговых обязательств в случае изменения ставок налога на прибыль в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах	X	X	X	5 687 189	5 687 189
Остаток на 1 января 2009 г.	1 583 197 819	1 197 487 754	6 763 962	158 566 186	2 946 015 721
Перемещение между составляющими капитала	-	(7 500 510)	670 017	6 830 493	-
в том числе:					
отчисления в резервный фонд	X	X	670 017	(670 017)	-
направление резервного фонда на покрытие убытка	X	X		-	-
дооценка по выбывшим внеоборотным активам	X	(7 500 510)	X	7 500 510	-
в том числе:					
дооценка по выбывшим основным средствам	X	(7 500 510)	X	7 500 510	-
использование средств, полученных в счет увеличения величины уставного капитала	-			-	-
Увеличение и (или) уменьшение величины капитала	X		X	14 447 393	14 447 393
в том числе:					
результат от пересчета иностранных валют	X		X	X	-

Приложение 5

Отчет об изменениях капитала (Форма № 3) за январь—декабрь 2010 г.

тыс. руб.

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
чистая прибыль (чистый убыток)	X	X	X	14 447 393	14 447 393
Увеличение величины капитала, в том числе:	11 318 400	110 449	X	-	11 428 849
дополнительный выпуск акций	11 318 400	X	X	X	11 318 400
увеличение номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-
образование эмиссионного дохода	X		X	X	-
получение средств в счет увеличения величины уставного капитала	X	-	X	X	-
прочие поступления	X	110 449	X	-	110 449
Уменьшение величины капитала, в том числе:		-	X	-	-
уменьшение количества акций	-	X	X	X	-
уменьшение номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-
объявление дивидендов	X	X	X	-	-
прочие выбытия	X	-	X	-	-
Остаток на 31 декабря 2009 г.	1 594 516 219	1 190 097 693	7 433 979	179 844 072	2 971 891 963
2010 год					
Перемещение между составляющими капитала	-	(13 264 743)	722 370	12 542 373	-
в том числе:					
отчисления в резервный фонд	X	X	722 370	(722 370)	-
направление резервного фонда на покрытие убытка	X	X	-	-	-
дооценка по выбывшим внеоборотным активам	X	(13 264 743)	X	13 264 743	-
в том числе:					
дооценка по выбывшим основным средствам	X	(13 264 743)	X	13 264 743	-
использование средств, полученных в счет увеличения величины уставного капитала	-	-	X	X	-
Увеличение и (или) уменьшение величины капитала	X	-	X	78 453 222	78 453 222
в том числе:					
результат от пересчета иностранных валют	X	-	X	X	-
чистая прибыль (чистый убыток)	X	X	X	78 453 222	78 453 222

Приложение 5

Отчет об изменениях капитала (Форма № 3) за январь—декабрь 2010 г.

тыс. руб.

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
Увеличение величины капитала:	103 611 848	33 103 744	X	-	136 715 592
дополнительный выпуск акций	103 611 848	X	X	X	103 611 848
увеличение номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-
образование эмиссионного дохода	X		X	X	-
получение средств в счет увеличения величины уставного капитала	X	-	X	X	-
прочие поступления	X	33 103 744	X	-	33 103 744
Уменьшение величины капитала, в том числе:		(181 641)	X	(3 611 852)	(3 793 493)
уменьшение количества акций	-	X	X	X	-
уменьшение номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-
объявление дивидендов	X	X	X	(3 611 848)	(3 611 848)
прочие выбытия	X	(181 641)	X	(4)	(181 645)
Остаток на 31 декабря 2010 г.	1 698 128 067	1 209 755 053	8 156 349	267 227 815	3 183 267 284

II. ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ

Показатель Наименование	Остаток на начало отчетного года	Остаток на конец отчетного года
Чистые активы:		
отчетный год	2 977 549 835	3 189 898 836
предыдущий отчетный год	2 950 881 973	2 977 549 835

Приложение 6

Отчет о движении денежных средств (Форма № 4) за январь—декабрь 2010 г.

тыс. руб.

Наименование	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
Остаток денежных средств на начало отчетного года	6 266 512	25 084 219
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ		
Поступления денежных средств	1 596 198 966	1 410 180 025
в том числе:		
покупатели и заказчики	1 375 463 065	1 199 874 886
средства, полученные из бюджета	55 886 228	79 089 546
прочие поступления	164 849 673	131 215 593
Выплаты денежных средств	(1 366 227 677)	(1 167 387 907)
в том числе:		
товары, работы, услуги, сырье и материалы, иные оборотные активы	(549 701 250)	(490 627 693)
оплата труда и иные аналогичные платежи в пользу работников	(296 392 824)	(274 658 532)
дивиденды акционерам	(3 611 848)	-
проценты по полученным займам и кредитам	(29 412 447)	(26 768 308)
налоги и сборы	(172 529 149)	(126 903 738)
социальное страхование и обеспечение	(72 840 939)	(61 134 618)
прочие выплаты	(241 739 220)	(187 295 018)
Чистые денежные средства от текущей деятельности	229 971 289	242 792 118
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ		
Поступления денежных средств	145 040 440	36 196 836
в том числе:	17 341 782	1 583 703
продажа основных средств, нематериальных активов и иных внеоборотных активов за исключением ценных бумаг и иных финансовых вложений		
проценты по финансовым вложениям	4 141 885	2 856 135
продажа ценных бумаг и иных финансовых вложений	11 853 289	1 723 971
полученные дивиденды	1 030 813	1 646 293
поступления от погашения предоставленных займов, включая депозитные вклады	107 902 935	27 103 730
бюджетное ассигнование	2 648 001	1 098 000
прочие поступления	121 735	185 004
Выплаты денежных средств	(437 275 664)	(325 977 212)
в том числе:	(291 437 297)	(295 305 122)
приобретение объектов основных средств, доходных вложений в материальные ценности, нематериальных активов, научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ		
приобретение дочерних организаций	(3 843 620)	(4 890 124)
приобретение ценных бумаг и иных финансовых вложений	(357)	(28 938)
предоставленные займы, включая депозитные вклады	(141 971 094)	(25 753 028)

Приложение 6

Отчет о движении денежных средств (Форма № 4) за январь—декабрь 2010 г.

тыс. руб.

Наименование	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
прочие выплаты	(23 296)	-
Чистые денежные средства от инвестиционной деятельности	(292 235 224)	(289 780 376)

ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Поступления денежных средств	190 600 299	450 365 077
в том числе:		
эмиссия акций или иных долевых бумаг	103 611 848	28 243 400
полученные займы и кредиты	86 952 461	422 121 677
прочие поступления	35 990	-
Выплаты денежных средств	(127 682 997)	(422 109 579)
в том числе:		
погашение полученных займов и кредитов (без процентов)	(109 632 633)	(402 357 001)
погашение обязательств по финансовой аренде	(17 862 229)	(19 752 578)
выкуп собственных акций	-	-
прочие выплаты	(188 135)	-
Чистые денежные средства от финансовой деятельности	62 917 302	28 255 498

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Чистое увеличение (уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	653 367	(18 732 760)
Остаток денежных средств на конец периода	6 919 879	6 351 459
Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю	(34 452)	1 265 103

Справочно:

Денежные документы		
на начало года	9 363	10 239
на конец отчетного периода	3 258	9 363
Переводы в пути от покупателей и заказчиков и по купле-продаже (конвертации) иностранной валюты		
на начало года	-	-
на конец отчетного периода	-	-

Приложение 7

Приложение к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках за январь—декабрь 2010 г.

НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ

ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ

тыс. руб.

Наименование	Наличие на начало года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец периода
Права на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации:				
отчетный год	5 800 410	2 044 608	(23 565)	7 821 453
предыдущий отчетный год	4 380 900	1 424 844	(5 334)	5 800 410
в том числе:				
изобретение, промышленные образцы, полезные модели:				
отчетный год	515 210	1 042 127	(3 398)	1 553 939
предыдущий отчетный год	122 206	393 008	(4)	515 210
программы ЭВМ, базы данных:				
отчетный год	4 945 793	856 927	(3 628)	5 799 092
предыдущий отчетный год	4 179 265	769 802	(3 274)	4 945 793
топологии интегральных микросхем:				
отчетный год	-	-	-	-
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
секреты производства:				
отчетный год	-	-	-	-
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
товарные знаки и знаки обслуживания, наименование места происхождения товаров:				
отчетный год	6 898	990	-	7 888
предыдущий отчетный год	5 996	2 958	(2 056)	6 898
селекционные достижения:				
отчетный год	-	-	-	-
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
прочие:				
отчетный год	332 509	144 564	(16 539)	460 534
предыдущий отчетный год	73 433	259 076	-	332 509
деловая репутация организации:				
отчетный год	-	-	-	-
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
итого:				
отчетный год	5 800 410	2 044 608	(23 565)	7 821 453
предыдущий отчетный год	4 380 900	1 424 844	(5 334)	5 800 410

Приложение 7

Приложение к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках за январь—декабрь 2010 г.

АМОРТИЗАЦИОННЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ

тыс. руб.

Показатель Наименование	Накопленная амортизация (отчетный год)		Накопленная амортизация (предыдущий год)	
	на начало года	на конец года	на начало периода	на конец периода
Права на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации	2 070 559	2 712 839	1 428 737	2 070 559
в том числе:				
изобретение, промышленные образцы, полезные модели	36 631	117 875	8 854	36 631
программы ЭВМ, базы данных	2 009 678	2 491 794	1 410 439	2 009 678
топологии интегральных микросхем	-	-	-	-
секреты производства	-	-	-	-
товарные знаки и знаки обслуживания, наименование места происхождения товаров	1 179	1 992	462	1 179
селекционные достижения	-	-	-	-
прочие	23 071	101 178	8 982	23 071
деловая репутация организации	-	-	-	-
Всего	2 070 559	2 712 839	1 428 737	2 070 559

ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА

ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ

Наименование	Наличие на начало года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец периода
Здания:				
отчетный год	392 264 240	23 288 346	(33 354 353)	382 198 233
предыдущий отчетный год	390 399 394	14 638 261	(12 773 415)	392 264 240
Сооружения и передаточные устройства:				
отчетный год	2 290 552 040	94 316 304	(6 968 992)	2 377 899 352
предыдущий отчетный год	2 158 930 825	137 928 672	(6 307 457)	2 290 552 040
Машины и оборудование:				
отчетный год	518 052 132	53 276 729	(17 996 120)	553 332 741
предыдущий отчетный год	458 235 370	67 910 378	(8 093 616)	518 052 132
Транспортные средства:				
отчетный год	623 446 071	60 441 470	(160 160 916)	523 726 625
предыдущий отчетный год	549 557 061	78 317 049	(4 428 039)	623 446 071
Производственный и хозяйственный инвентарь:				
отчетный год	7 961 511	1 457 202	(806 654)	8 612 059
предыдущий отчетный год	7 300 878	966 631	(305 998)	7 961 511
Рабочий скот:				
отчетный год	30	-	-	30
предыдущий отчетный год	54	-	(24)	30

Приложение 7

Приложение к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках за январь—декабрь 2010 г.

тыс. руб.

Наименование	Наличие на начало года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец периода
Продуктивный скот:				
отчетный год	836	497	(352)	981
предыдущий отчетный год	963	-	(127)	836
Многолетние насаждения:				
отчетный год	231 481	14 527	(4 368)	241 640
предыдущий отчетный год	229 211	2 735	(465)	231 481
Другие виды основных средств:				
отчетный год	351 661	212 334	(150 081)	413 914
предыдущий отчетный год	415 589	239 263	(303 191)	351 661
Земельные участки и объекты природопользования:				
отчетный год	4 382 034	585 388	(478 961)	4 488 461
предыдущий отчетный год	4 338 653	318 557	(275 176)	4 382 034
Капитальные вложения на коренное улучшение земель:				
отчетный год	-	-	-	-
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
ИТОГО				
отчетный год	3 837 242 036	233 592 797	(219 920 797)	3 850 914 036
предыдущий отчетный год	3 569 407 998	300 321 546	(32 487 508)	3 837 242 036

АМОРТИЗАЦИОННЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ

Показатель	Накопленная амортизация (отчетный год)		Накопленная амортизация (предыдущий год)	
	на начало года	на конец года	на начало периода	на конец периода
Здания	59 454 695	65 432 748	50 956 953	59 454 695
Сооружения и передаточные устройства	528 123 562	614 432 571	441 675 722	528 123 562
Машины и оборудование	235 164 897	276 366 361	187 822 525	235 164 897
Транспортные средства	236 401 052	216 947 393	199 433 957	236 401 052
Производственный и хозяйственный инвентарь	5 019 913	5 803 511	4 106 027	5 019 913
Рабочий скот	21	22	33	21
Продуктивный скот	379	366	335	379
Многолетние насаждения	65 645	76 267	55 240	65 645
Другие виды основных средств	207 941	249 236	255 913	207 941
Земельные участки и объекты природопользования	-	-	-	-
Капитальные вложения на коренное улучшение земель	-	-	-	-
ИТОГО	1 064 438 105	1 179 308 475	884 306 705	1 064 438 105

Приложение 7

Приложение к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках за январь—декабрь 2010 г.

ИЗМЕНЕНИЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ (ВОССТАНОВИТЕЛЬНОЙ) СТОИМОСТИ

тыс. руб.

Показатель Наименование	Накопленная амортизация (отчетный год)		Накопленная амортизация (предыдущий год)	
	на начало года	на конец года	на начало периода	на конец периода
Результат от переоценки основных средств	-	x	-	x
в том числе: первоначальной (восстановительной) стоимости	-	x	-	x
накопленной амортизации	-	x	-	x

Наименование	Отчетный период	Предыдущий отчетный период
Изменение стоимости объектов основных средств в результате достройки, дооборудования, реконструкции, частичной ликвидации	77 967 733	99 406 591

ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ

Показатель Наименование	Накопленная амортизация (отчетный год)		Накопленная амортизация (предыдущий год)	
	на начало года	на конец года	на начало периода	на конец периода
Передано в аренду	67 155 383	73 702 769	40 062 573	67 155 383
в том числе:	7 678 424	7 012 843	4 787 767	7 678 424
здания				
сооружения	11 482 879	12 794 787	14 226 070	11 482 879
транспортные средства	45 019 297	50 262 205	18 521 610	45 019 297
из них:	18 201 890	2 220 327	558 706	18 201 890
грузовые вагоны				
пассажирские вагоны	5 228 992	6 798 844	2 165 752	5 228 992
моторвагонные секции	19 108 381	31 174 937	4 149 109	19 108 381
прочие	2 974 783	3 632 934	2 527 126	2 974 783
Получено в аренду	233 206 522	245 844 904	178 974 222	233 206 522
в том числе:	1 911 916	1 642 770	1 187 233	1 911 916
здания				
сооружения	101 819	106 132	101 819	101 819
транспортные средства	80 231 696	79 338 893	84 551 182	80 231 696
прочие	150 961 091	164 757 109	93 133 988	150 961 091
Переведено на консервацию	54 998 741	50 844 040	15 690 242	54 998 741
в том числе:	5 656 119	7 362 953	1 720 578	5 656 119
здания				
сооружения	19 255 827	17 453 190	7 419 586	19 255 827
транспортные средства	21 840 103	18 054 307	5 789 370	21 840 103
прочие	8 246 692	7 973 590	760 708	8 246 692

Приложение 7

Приложение к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках за январь—декабрь 2010 г.

ДОХОДНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ

ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ (ВОССТАНОВИТЕЛЬНАЯ) СТОИМОСТЬ

тыс. руб.

Наименование	Наличие на начало года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец периода
Имущество для передачи в лизинг:	-	-	-	-
отчетный год				
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
Имущество, предоставляемое по договору проката:	-	-	-	-
отчетный год				
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
Прочие:	9 143 095	3 466 776	(219 559)	12 390 312
отчетный год				
предыдущий отчетный год	5 473 166	3 892 510	(222 581)	9 143 095
Всего:	9 143 095	3 466 776	(219 559)	12 390 312
отчетный год				
предыдущий отчетный год	5 473 166	3 892 510	(222 581)	9 143 095

АМОРТИЗАЦИОННЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ

Показатель	Накопленная амортизация (отчетный год)		Накопленная амортизация (предыдущий отчетный год)	
	на начало года	на конец периода	на начало года	на конец периода
Имущество для передачи в лизинг	-	-	-	-
Имущество, предоставляемое по договору проката	-	-	-	-
Прочие	215 279	365 355	106 217	215 279
Всего	215 279	365 355	106 217	215 279

Приложение 8

Расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы

ЗАВЕРШЕННЫЕ РАБОТЫ

тыс. руб.				
Наименование	Наличие на начало года	Поступило	Списано	Наличие на конец периода
Всего:				
отчетный год	242 346	133 932	(308 292)	67 986
предыдущий отчетный год	305 130	429 447	(492 231)	242 346

РАБОТЫ, НЕ ДАВШИЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

Показатель	За отчетный период	За предыдущий отчетный период
Не давшие положительных результатов расходы по научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам, отнесенные на прочие расходы	264 300	20 257

Незавершенные вложения в нематериальные активы, основные средства, доходные вложения в материальные ценности, НИОКР

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

тыс. руб.				
Показатель	Отчетный год		Предыдущий отчетный год	
	на начало года	на конец периода	на начало года	на конец периода
Наименование				
Незавершенные вложения в нематериальные активы	504 819	368 889	832 202	504 819
Незавершенные вложения в основные средства и доходные вложения в материальные ценности	262 010 052	360 485 961	280 352 361	262 010 052
Незавершенные вложения по научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам	3 700 463	2 812 891	4 608 364	3 700 463
Всего	266 215 334	363 667 741	285 792 927	266 215 334

Приложение 8

Финансовые вложения

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

тыс. руб.

Наименование	Отчетный год		Предыдущий отчетный год	
	на начало года	на конец периода	на начало года	на конец периода
Долгосрочные финансовые вложения				
Вклад в уставные (складочные) капиталы других организаций	330 549 383	417 642 303	194 694 883	330 549 383
в том числе:	320 430 060	407 408 210	184 544 069	320 430 060
дочерние общества				
зависимые общества	9 837 102	9 945 137	9 886 173	9 837 102
прочие общества	282 221	288 956	264 641	282 221
Государственные и муниципальные ценные бумаги	-	-	-	-
Ценные бумаги других организаций	149 356	149 165	149 356	149 356
из них:	149 356	149 165	149 356	149 356
долговые ценные бумаги (облигации, векселя)				
Предоставленные другим организациям займы	26 690 661	23 840 183	8 260 652	26 690 661
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	-	-	-	-
Депозитные вклады	3 050 000	3 050 000	4 130 000	3 050 000
Прочие	296 196	296 196	296 196	296 196
ИТОГО	360 735 596	444 977 847	207 531 087	360 735 596
Краткосрочные финансовые вложения				
Вклад в уставные (складочные) капиталы других организаций	-	-	-	-
в том числе:				
дочерние общества	-	-	-	-
зависимые общества	-	-	-	-
прочие общества	-	-	-	-
Государственные и муниципальные ценные бумаги	-	-	-	-
Ценные бумаги других организаций	-	-	-	-
из них:				
долговые ценные бумаги (облигации, векселя)	-	-	-	-
Предоставленные другим организациям займы	3 189 553	3 226 718	9 305	3 189 553
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	2 331	-	14 604	2 331
Депозитные вклады	17 000 000	51 507 000	39 140 000	17 000 000
Прочие	-	-	-	-
ИТОГО	20 191 884	54 733 718	39 163 909	20 191 884
Всего	380 927 480	499 711 565	246 694 996	380 927 480

Приложение 8

Финансовые вложения

ИЗ ОБЩЕЙ СУММЫ: ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ, ИМЕЮЩИЕ ТЕКУЩУЮ РЫНОЧНУЮ СТОИМОСТЬ

тыс. руб.

Наименование	Отчетный год		Предыдущий отчетный год	
	на начало года	на конец периода	на начало года	на конец периода
Вклад в уставные (складочные) капиталы других организаций	21 047	46 028 663	3 312	21 047
в том числе:	-	45 998 930	-	-
дочерние общества	-	-	-	-
зависимые общества	-	-	-	-
прочие общества	21 047	29 733	3 312	21 047
Государственные и муниципальные ценные бумаги	-	-	-	-
Ценные бумаги других организаций	-	-	-	-
из них:	-	-	-	-
долговые ценные бумаги (облигации, векселя)	-	-	-	-
Прочие	-	-	-	-
Всего	21 047	46 028 663	3 312	21 047

ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ, тыс. руб.

Наименование	Отчетный год	Предыдущий отчетный год
По финансовым вложениям, имеющим текущую рыночную стоимость, изменение стоимости в результате корректировки оценки	33 112 429	17 735
в том числе:	33 112 429	17 735
по долгосрочным	-	-
по краткосрочным	-	-
По долговым ценным бумагам разница между первоначальной стоимостью и номинальной стоимостью отнесена на финансовый результат отчетного периода	-	-
в том числе: по долгосрочным	-	-
по краткосрочным	-	-

Активы, переданные в оперативное управление

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

тыс. руб.

Наименование	Отчетный год		Предыдущий отчетный год	
	на начало года	на конец периода	на начало года	на конец периода
Всего	38 931 549	33 639 340	36 644 812	38 931 549
в том числе:	38 468 817	33 420 648	36 188 811	38 468 817
долгосрочные	-	-	-	-
краткосрочные	462 732	218 692	456 001	462 732
прочие общества	-	-	-	-

Приложение 9

Дебиторская и кредиторская задолженность

тыс. руб.

Наименование	На начало года		На конец периода	
	Всего	из нее: просроченная	Всего	из нее: просроченная
Дебиторская задолженность				

Долгосрочная дебиторская задолженность

Покупатели и заказчики (кроме перевозок)	133 894		128 933	
Покупатели и заказчики за перевозки	411 460		0	
Авансы выданные	12 511 796		18 611 908	
Прочая дебиторская задолженность	11 027 849		7 973 045	
Итого	24 084 999		26 713 886	

Краткосрочная дебиторская задолженность

Покупатели и заказчики (кроме перевозок)	9 897 416	950 278	15 890 421	890 531
Покупатели и заказчики (за перевозки)	17 679 406	196 297	14 346 198	184 060
Авансы выданные	16 385 547	189 517	36 561 336	187 268
Налоги и сборы	270 484		1 688 068	
Социальное страхование и обеспечение	723 015		1 165 441	
Прочая задолженность, всего:	11 355 153	438 472	12 154 671	308 055
в том числе:				
расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами	211 459	X	235 673	
прочая	11 143 694	438 472	11 918 998	308 055
Итого	56 311 021	1 774 564	81 806 135	1 569 914
ВСЕГО: дебиторская задолженность	80 396 020	1 774 564	108 520 021	1 569 914

Кредиторская задолженность

Поставщики и подрядчики, всего	63 420 192	940 878	106 652 135	969 887
Задолженность перед персоналом организации по оплате труда и перед подотчетными лицами по прочим операциям	14 366 664	1 229	14 979 538	189
Задолженность по социальному страхованию и обеспечению, всего	4 261 797	X	4 636 312	
Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам, всего	14 782 305	X	11 115 684	
Авансы полученные	17 280 503	17 273	24 271 845	19 788
Авансы, полученные за перевозки	48 041 889		62 133 550	
Прочая задолженность	146 188 807	57 674	33 760 456	48 566
ВСЕГО: кредиторская задолженность	308 342 157	1 017 054	257 549 520	1 038 430

Приложение 9

Расходы по обычным видам деятельности

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

тыс. руб.

Наименование	Отчетный год	Предыдущий отчетный год
Материальные затраты	363 179 988	309 130 181
в том числе:	91 657 097	72 166 491
электроэнергия		
топливо	53 800 847	45 931 716
материалы	109 296 705	100 273 049
прочие материальные затраты	108 425 339	90 758 925
Расходы на оплату труда	359 008 605	335 996 613
Отчисления на социальные нужды	77 026 319	71 326 335
Амортизация	178 078 741	184 477 586
Прочие затраты	97 163 271	93 933 362
Всего по элементам затрат	1 074 456 924	994 864 077
Изменение остатков (прирост [+], уменьшение [-]):		
сырья и материалов	(169 102)	(2 351 806)
готовой продукции, товаров для продажи	(131 098)	(112 904)
незавершенного производства	(134 192)	(2 456 662)
расходов будущих периодов	4 220 944	2 419 106

Обеспечения

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

тыс. руб.

Наименование	Отчетный год		Предыдущий отчетный год	
	на начало года	на конец периода	на начало года	на конец периода
Полученные	7 473 052	16 744 514	6 183 315	7 473 052
из них: имущество, находящееся в залоге	1 249 502	1 249 502	-	1 249 502
Выданные	7 107 811	6 821 075	4 402 312	7 107 811
из них: имущество, переданное в залог	-	-	-	-

Приложение 9

Резервы

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

				тыс. руб.
Наименование	Остаток на начало года	Поступило	Использовано	Остаток на конец периода
Резервы, образованные в соответствии с законодательством, относимые на капитал				
Резервный фонд:				
отчетный год	-	-	-	-
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
Резервы, образованные в соответствии с учредительными документами, относимые на капитал:				
отчетный год	7 433 979	722 370	-	8 156 349
предыдущий отчетный год	6 763 962	670 017	-	7 433 979
Резервы по обязательствам, в отношении величины либо срока исполнения которых существует неопределенность:				
отчетный год	2 866 600	1 366 466	(2 799 505)	1 433 561
предыдущий отчетный год	-	2 866 600	-	2 866 600
Оценочные резервы				
Резервы по сомнительным долгам:				
отчетный год	14 371 167	19 405 147	(14 383 491)	19 392 823
предыдущий отчетный год	374 988	14 371 167	(374 988)	14 371 167
из них:				
присоединение к финансовому результату	X	X	(11 061 243)	X
отчетный год	X	X	(200 727)	X
Резервы под обесценение финансовых вложений:				
отчетный год	1 197 210	9 176 709	(215 679)	10 158 240
предыдущий отчетный год	71 646	1 146 542	(20 978)	1 197 210
из них:				
присоединение к финансовому результату				
отчетный год	X	X	(215 679)	X
предыдущий отчетный год	X	X	(20 978)	X
Резервы под снижение стоимости материальных ценностей:				
отчетный год	63 572	56 907	(37 108)	83 371
предыдущий отчетный год	-	63 572	-	63 572
из них:				
присоединение к финансовому результату				
отчетный год	X	X	(37 108)	X
предыдущий отчетный год	X	X	-	X
Всего:				
отчетный год	15 631 949	28 638 763	(14 636 278)	29 634 434
предыдущий отчетный год	446 634	15 581 281	(395 966)	15 631 949
из них				
присоединение к финансовому результату:				
отчетный год	X	X	(11 314 030)	X
предыдущий отчетный год	X	X	(221 705)	X

Приложение 9

Государственная помощь

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

тыс. руб.

Наименование	Остаток на начало года	Поступило	Использовано	Остаток на конец периода
Бюджетные средства из федерального, региональных и местных бюджетов				

На расходы по обычным видам деятельности:

отчетный год	295	19 104 344	(19 104 639)	-
предыдущий отчетный год	225	24 775	(24 705)	295
в том числе:				
перевозки				
отчетный год	-	-	-	-
предыдущий отчетный год	-	-	-	-
прочие:				
отчетный год	295	19 104 344	(19 104 639)	-
предыдущий отчетный год	225	24 775	(24 705)	295
На капитальные вложения:				
отчетный год	1 538 378	2 648 001	(336 027)	3 850 352
предыдущий отчетный год	447 378	1 098 000	(7 000)	1 538 378
Всего:				
отчетный год	1 538 673	21 752 345	(19 440 666)	3 850 352
предыдущий отчетный год	447 603	1 122 775	(31 705)	1 538 673

из внебюджетных фондов

На расходы по обычным видам деятельности:

отчетный год	161 628	(161 628)
предыдущий отчетный год	179 562	(179 562)
в том числе:		
перевозки:		
отчетный год		
предыдущий отчетный год		
прочие:		
отчетный год	161 628	(161 628)
предыдущий отчетный год	179 562	(179 562)
На капитальные вложения:		
отчетный год	8 123	(8 123)
предыдущий отчетный год		
Всего:		
отчетный год	169 751	(169 751)
предыдущий отчетный год	179 562	(179 562)

Приложение 9

Компенсации, связанные с государственным регулированием цен и тарифов

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

тыс. руб.

Наименование	За отчетный год	За предыдущий отчетный год
Компенсации, связанные с государственным регулированием цен и тарифов	36 704 079	79 232 747
в том числе:	24 070 989	40 779 176
на грузовые перевозки		
на пассажирские перевозки в дальнем следовании	9 068 457	36 038 599
на пассажирские перевозки в пригородном сообщении	1 933 185	1 985 434
прочие компенсации по перевозкам	1 622 855	401 636
на прочие обычные виды деятельности	8 593	27 902

Приложение 10

Финансовые вложения в дочерние общества (доля ОАО «РЖД» более 50%)

тыс. руб.

№	Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло	Сумма вложений на конец периода
Дочерние общества								
1	ЗАО «Регио-ТелеКом ДВ»	Хабаровск	Телекоммун.	51,00	200	102	-102	
2	ОАО «Алтай-пригород»*	Барнаул	Перевозки	51,00	100			
3	ОАО «Кузбасс-пригород»*	Кемерово	Перевозки	51,00	100			
4	ОАО «Омск-пригород»	Омск	Перевозки	51,02	1 811	264 186	264 186	
5	ОАО «Экспресс-пригород»	Новосибирск	Перевозки	51,00	849	328 522	20 964	349 486
6	ОАО «Желдорреммаш»	Москва	Производ.	100-1 акц.	15 162 765	15 162 764		15 162 764
7	ЗАО «Евразия Интертранс»	Южно-Сахалинск	Туризм	51,11	180	92		92
8	ОАО «Волгоградтранс-пригород»*	Волгоград	Перевозки	51,00	100			
9	ЗАО «Транскат»	Санкт-Петербург	Производ.	57,00	90 124	51 371		51 371
10	ОАО «КРП-Инвест»*	Москва	Инвестиц.	100-1 акц.	14 529			
11	ЗАО «Футбольный клуб "Локомотив"» *	Москва	Спорт	0,0017	3 000 050	923	-923	
12	ОАО «Баминвест»	Москва	Инвестиц.	82,84	10 000	6 283	1 995	8 278
13	ОАО «Зарубежстрой-технология»*	Москва	Строит.	99,90	21 400			
14	ЗАО «Желдорипотека»	Москва	Строит.	50,01	999 600	499 900		499 900
15	ЗАО «Компания ТрансТелеКом»	Москва	Телекоммун.	100-1 акц.	2 000	434 012		434 012
16	ОАО «Дон-пригород»*	Ростов-на-Дону	Перевозки	74,00	100			
17	ООО «Энергопромсбыт»*	Москва	Производ.	51,00	10			
18	ОАО «Вагонреммаш»	Москва	Производ.	100-1 акц.	4 073 726	4 073 726		4 073 726
19	ОАО «Свердловская пригородная компания»*	Екатеринбург	Перевозки	51,00	100			
20	ОАО «Элтеза»	Москва	Производ.	100-1 акц.	2 368 936	2 368 936		2 368 936
21	ОАО «Экспресс Приморья»*	Владивосток	Перевозки	51,00	100			
22	ОАО «Краспригород»*	Красноярск	Перевозки	51,00	100			
23	ОАО «Калужский завод "Ремпутьмаш"»*	Калуга	Производ.	100-1 акц.	2 330 626	2 330 625	-178 603	2 152 022
24	ОАО «Абдулинский завод "Ремпутьмаш"»	Абдулино	Производ.	100-1 акц.	161 729	161 729		161 729
25	ОАО «Верещагинский завод "Ремпутьмаш"»*	Верещагино	Производ.	100-1 акц.	259 833	259 464	-4 149	255 315

Приложение 10

Финансовые вложения в дочерние общества (доля ОАО «РЖД» более 50%)

тыс. руб.

№	Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло	Сумма вложений на конец периода
26	ОАО «Московский опытный завод путевых машин «Ремпутьмаш»»*	Москва	Производ.	100-1 акц.	12 168			
27	ОАО «Оренбургский путеремонтный завод «Ремпутьмаш»»	Оренбург	Производ.	100-1 акц.	70 877	70 877		70 877
28	ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш»»	Пермь	Производ.	100-1 акц.	410 827	410 827		410 827
29	ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш»»*	Екатеринбург	Производ.	100-1 акц.	419 093	400 247	-27 911	372 336
30	ОАО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш»»*	Калининград	Производ.	100-1 акц.	480 801	448 907	-14 579	434 328
31	ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод «Ремпутьмаш»»	Ярославль	Производ.	100-1 акц.	385 253	365 979	19 273	385 252
32	ОАО «Росжелдорпроект»	Москва	Проектная	50+1 акц.	1 366 467	683 235	2	683 237
33	ОАО «Росжелдорстрой»	Москва	Строит.	100-1 акц.	9 933 152	9 933 152		9 933 152
34	ОАО «Рефсервис»*	Москва	Перевозки	100-1 акц.	3 491 493	3 323 096	-486 724	2 836 372
35	ОАО «ТрансКонтейнер»**	Москва	Перевозки	более 50	13 894 778	11 810 561	7 685 833	19 496 394
36	ОАО «НИИТКД»	Омск	Наука	100-1 акц.	35 965	35 964		35 964
37	ОАО «ВНИКТИ»	Москва	Наука	100-1 акц.	146 962	146 961		146 961
38	ОАО «Саранский вагоноремонтный завод»	Саранск	Производ.	100-1 акц.	518 480	518 479		518 479
39	ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»*	Барнаул	Производ.	100-1 акц.	868 740	844 426	-17 984	826 442
40	ОАО «Рославльский вагоноремонтный завод»	Рославль	Производ.	100-1 акц.	870 808	870 807		870 807
41	ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»*	Санкт-Петербург	Перевозки	74,00	100			
42	ОАО «Скоростные магистрали»*	Москва	Перевозки	75,10	1 000			
43	ООО «ЧОП «Охрана-РЖД»»	Москва	Охрана	100-1 акц.	21 835	21 834		21 834
44	ОАО «РейлТрансАвто»*	Москва	Перевозки	51,00	3 265 163	1 341 856	-573 106	768 750
45	ОАО «Вологодский ВРЗ»*	Вологда	Производ.	100-1 акц.	727 052	657 629	-47 098	610 531
46	ОАО «Владикавказский ВРЗ»	Владикавказ	Производ.	100-1 акц.	1 172 956	1 172 955		1 172 955
47	ОАО «Московский ЛРЗ»	Москва	Производ.	100-1 акц.	946 586	877 125	69 460	946 585

Приложение 10

Финансовые вложения в дочерние общества (доля ОАО «РЖД» более 50%)

тыс. руб.

№	Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло	Сумма вложений на конец периода
48	ОАО «Петуховский ЛМЗ»*	Петуховск	Производ.	100-1 акц.	285 458	272 780	-37 485	235 295
49	ОАО «Алатырский МЗ»	Алатырь	Производ.	100-1 акц.	104 658	104 658		104 658
50	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	Красноярск	Производ.	100-1 акц.	1 556 190	1 556 190		1 556 190
51	ОАО «ММЗ "Красный путь"»*	Москва	Производ.	100-1 акц.	562 513	562 513	-41 635	520 878
52	ОАО «Арена-2000»*	Ярославль	Социальная	99,94	2 101 200	2 044 592	-9 935	2 034 657
53	ОАО «ВНИИЖТ»	Москва	Наука	100-1 акц.	3 191 503	3 191 502		3 191 502
54	ОАО «НИИАС»	Москва	Наука	75+1 акц.	748 979	561 733		561 733
55	ОАО «Первая грузовая компания»	Москва	Перевозки	100-1 акц.	85 652 434	85 652 434		85 652 434
56	ОАО «Железнодорожная торговая компания»	Москва	Торговля	100-1 акц.	8 077 297	8 077 296		8 077 296
57	ОАО «ТрансКредитБанк»**	Москва	Банковская	54,39	2 286 702	5 947 795	20 554 741	26 502 536
58	ОАО «Газета "Гудок"»	Москва	СМИ	100-1 акц.	47 896	50 025		50 025
59	РОАО «Высокоскоростные магистрали»*	Москва	Перевозки	87,40	1 рубль			
60	ЗАО «ЮКЖД»*	Ереван	Перевозки	100-1 акц.	63 344 300 000 арм. драм. (4 925 681 т.р.)	550 639	+4 375 042 -707 255	4 218 426
61	ОАО «Первая нерудная компания»	Москва	Производ.	100-1 акц.	6 268 918	6 268 917		6 268 917
62	ОАО «БетЭлТранс»	Москва	Производ.	100-1 акц.	3 769 701	3 769 701		3 769 701
63	ОАО «ТрансВудСервис»*	Москва	Производ.	100-1 акц.	1 944 939	1 889 351	-281 949	1 607 402
64	ОАО «Новосибирский стрелочный завод»	Новосибирск	Производ.	100-1 акц.	1 950 197	1 950 197		1 950 197
65	Ишимский механический завод	Ишим	Производ.	100-1 акц.	216 196	216 195		216 195
66	ООО Blak Sea Ferries Limited	Мальта	Перевозки	51,00	1 245 625	635 269		635 269
67	ОАО «Пермская пригородная компания»*	Пермь	Перевозки	51,00	100	51	-51	
68	ОАО «ФПК»	Москва	Перевозки	100-1 акц.	137 238 246	137 238 246		137 238 246
69	ЗАО «Калининград-ТрансТелеКом»	Калининград	Телекоммун.	49,95	2 000	999		999
70	ЗАО «ЦентрТрансТелеКом»	Москва	Телекоммун.	49,95	2 000	999		999
71	ЗАО «ТрансТелеКом-НН»	Нижний Новгород	Телекоммун.	49,90	2 000	999		999
72	ЗАО «Юго-ВостокТрансТелеКом»	Воронеж	Телекоммун.	49,95	2 000	999		999
73	ЗАО «ТрансТелеКом-Чита»	Чита	Телекоммун.	49,95	2 000	999		999

Приложение 10

Финансовые вложения в дочерние общества (доля ОАО «РЖД» более 50%)

тыс. руб.

№	Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло	Сумма вложений на конец периода
74	ЗАО «Кавказ-ТрансТелеКом»	Ростов	Телекоммун.	47,80	4 000	1 912		1 912
75	ЗАО «СамараТрансТелеком»	Самара	Телекоммун.	40,00	2 000	800		800
76	ЗАО «СибТрансТелеКом»	Красноярск	Телекоммун.	40,60	300	122		122
77	ЗАО «СахалинТрансТелеком»	Южно-Сахал.	Телекоммун.	39,90	2 000	798		798
78	ЗАО «ТрансТелеКом-ДВ»	Хабаровск	Телекоммун.	39,90	2 000	798		798
79	ЗАО «БайкалТрансТелеКом»	Иркутск	Телекоммун.	35,00	2 000	700		700
80	ЗАО «Южурал-ТрансТелеКом»	Челябинск	Телекоммун.	25,00	2 000	500		500
81	ЗАО «Санкт-Петербургский телепорт»	Санкт-Петербург	Телекоммун.	25,01	1 000	250		250
82	ЗАО «СеверТрансТелеКом»	Ярославль	Телекоммун.	25,20	2 000	504		504
83	ЗАО «ВолгаТрансТелеКом»	Саратов	Телекоммун.	25,00	600	150		150
84	ЗАО «Зап-СибТрансТелеКом»	Новосибирск	Телекоммун.	25,10	2 000	502		502
85	ЗАО «Урал-ТрансТелеКом»	Екатеринбург	Телекоммун.	25,10	573	144		144
86	ЗАО «Трансвок»	Ермолино	Телекоммун.	0,12	203 990	250		250
87	ОАО «РЖД-Здоровье»	Москва	Здравоохранение	100-1 акц.	8 139 960		8 139 960	8 139 960
88	ОАО «Башкортостанская ППК»	Москва	Перевозки	100-1 акц.	120		119	119
89	ОАО «ВГК»	Москва	Перевозки	100-1 акц.	46 367 756		46 367 756	46 367 756
90	ОАО «ИЭРТ»	Москва	Социальная	100-1 акц.	17 748		17 748	17 748
91	ОАО «РЖД-Логистика»	Москва	Перевозки	100-1 акц.	125 300		125 299	125 299
92	ООО «ТЛЦ "Белый Раст"»	Москва	Перевозки	100-1 акц.	2 029 167		2 029 147	2 029 147
93	ОАО «Калининградская ППК»	Калининград	Перевозки	100-1 акц.	100		99	99
94	ОАО «Саратовская ППК»	Саратов	Перевозки	51,00	100		51	51
95	ОАО «Северная ППК»	Ярославль	Перевозки	100-1 акц.	100		99	99
96	ОАО «ППК "Черноземье"»	Воронеж	Перевозки	51,00	100		51	51
Итого					320 430 060	86 978 150	407 408 210	

* В отношении данных организаций образован резерв под обесценение финансовых вложений.

** Акции учитываются по рыночной стоимости.

Приложение 11

Финансовые вложения в зависимые общества (доля ОАО «РЖД» от 20 до 50%)

тыс. руб.

№ п/п	Наименование общества	Место нахождения	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло (-)	Сумма вложений на конец периода
1	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Челябинск	Производ.	49,00	200	98		98
2	ЗАО «Дорожный центр внедрения ОЖД»	Санкт-Петербург	Производ.	49,00	200	98		98
3	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Калининград	Производ.	49,00	200	98		98
4	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Нижний Новгород	Производ.	49,00	200	98		98
5	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Воронеж	Производ.	49,00	200	98		98
6	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Самара	Производ.	49,00	200	98		98
7	ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий»	Новосибирск	Производ.	49,00	200	98		98
8	ЗАО «Дорожный центр внедрения Красноярской железной дороги»	Красноярск	Производ.	49,00	200	98		98
9	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Чита	Производ.	49,00	200	98		98
10	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Хабаровск	Производ.	49,00	200	98		98
11	ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий»	Ярославль	Производ.	49,00	200	98		98
12	ЗАО «ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»	Москва	Наука	49,00	20 409	10 000		10 000
13	ОАО «Центральная пассажирская компания»*	Москва	Перевоз.	49,33	300			
14	ЗАО «Апсатская угледобывающая компания»*	Новая Чара	Производ.	48,57	8 000			
15	ЗАО «Раском»	Санкт-Петербург	Производ.	46,00	16 300	7 498		7 498
16	ЗАО «Октрансвнеш-терминал»*	Санкт-Петербург	Производ.	45,00	55			
17	ОАО «Ямальская железнодорожная компания»	Новый Уренгой	Перевозки	45,00	10 000	4 500		4 500
18	ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий»	Москва	Наука	43,43	900	391		391

Приложение 11

Финансовые вложения в зависимые общества (доля ОАО «РЖД» от 20 до 50%)

тыс. руб.

№ п/п	Наименование общества	Место нахождения	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло (-)	Сумма вложений на конец периода
19	ОАО «Проектно-конструкторское бюро вагоностроения "Магистраль"»*	Москва	Наука	40,45	1 513			
20	ОАО «Забайкальская горная компания»*	Чита	Производ.	34,29	350			
21	Компания с ограниченной ответственностью «Развитие инфраструктуры»	Монголия	Перевозки	50,00	2 526 000 монгол. тугриков 54 787 т.р.	28 567		28 567
22	ОАО «Волго-Вятская ППК»	Волгоград	Перевозки	49,33	300	148		148
23	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Ростов	Производ.	31,00	200	62		62
24	ООО «Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем»	Москва	Информат.	26,00	10	3		3
25	ЗАО «Тальгорус»*	Санкт-Петербург	Производ.	26,00	2 000			
26	ЗАО «Центр внедрения Московской ж/д»	Москва	Производ.	25,00	200	50		50
27	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Саратов	Производ.	25,00	400	100		100
28	ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Иркутск	Производ.	25,00	200	50		50
29	ЗАО «Экза»	Новокуйбышевск	Производ.	24,73	16 950	371		371
30	ОАО Забайкальского горно-металлургического предприятия «Забайкалстальинвест»	п. Новая Чара	Производ.	25,10	103	100 000		100 000
31	ЗАО «Лизинговая компания "Транслиз"»*	Санкт-Петербург	Финансовая	25,00	1 500			
32	ЗАО «ЦНИИТЭИ-ИС»	Москва	Наука	24,00	50	12		12
33	ЗАО «Забайкальское ЖАСО»*	Чита	Страхование	22,19	2 500			
34	ООО «Редакция газеты "Юго-Восточный экспресс"»*	Воронеж	СМИ	50,00	100			
35	ЗАО «Русская тройка»	Москва	Производ.	25,00	944 000	236 000	-25 414	210 586
36	ОАО «Пул транс»	Кингисепп	Перевозки	50,00	100 000	50 000		50 000
37	ООО «Управляющая компания "Мурманский транспортный узел"»	Мурманск	Перевозки	25,00	250 000	62 500		62 500
38	ЗАО «Русская медь»*	Верхняя Пышма	Производ.	25,50	1 000			
39	ООО «Транс-Евразия Лоджистикс ГмбХ»	Берлин	Перевозки	30,00	3 703	7 327		7 327
40	ООО «Аэроэкспресс»*	Химки	Перевозки	50,00	129 830			

Приложение 11

Финансовые вложения в зависимые общества (доля ОАО «РЖД» от 20 до 50%)

тыс. руб.

№ п/п	Наименование общества	Место нахождения	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло (-)	Сумма вложений на конец периода
41	АО Oy Karelian Trans	Хельсинки	Перевозки	50,00	34 102	17 051		17 051
42	ОАО «АО “Железные дороги Якутии”»	Алдан	Перевозки	50,00	3 872 700	1 рубль		
43	The Breakers Investments	Амстердам	Производ.	25+1 акц.	37 240 000	9 310 000	9 310 000	148
44	ООО «Бомбардье Транспортейшен (Сигнал)»	Москва	Наука	36,00	11 700	1 170		1 170
45	ЗАО «ЕвразияРейл-Логистикс»*	Москва	Перевозки	40,10	1 670			
46	ОАО «Московско-Тверская ППК»	Тверь	Перевозки	49,99	150	75		75
47	ОАО «КИТ финанс ИБ»**	Москва	Банковская	27,00	3 000 000			
48	ОАО «Содружество»	Нижний Новгород	Перевозки	49,33	300	148		148
49	ООО «ИНТЕСМО»	Москва	Производ.	25,00	52 000		13 000	13 000
50	ОАО «Кубань Экспресс-пригород»*	Ростов	Перевозки	49,00	500			
51	ОАО «Самарская ППК»	Самара	Перевозки	49,00	100		49	49
52	ОАО «ВП “Грязи”»		Производ.	50-1 акц.	236 902		118 450	118 450
53	ОАО «Торговый дом РЖД»	Москва	Закупки	25,03	7 950		1 950	1 950
Итого						9 837 102	108 035	9 945 137
Всего по ДЗО						330 267 162	87 086 185	417 353 347

* В отношении данных организаций образован резерв под обесценение финансовых вложений.

** Вложения в ОАО «Кит финанс ИБ» составляют 45 руб.

Приложение 12

Прочие финансовые вложения (доля ОАО «РЖД» менее 20%)

тыс. руб.

№	Наименование общества	Место нахождения	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%) на 31.12.2010	Величина уставного капитала на 31.12.2010	Сумма вложений на начало года	Поступило/выбыло (-)	Сумма вложений на конец периода
1	ОАО «Компания Усть-Луга»	Кингсепп	Перевозки	8,52	2 050 222	184 520		184 520
2	ОАО «Торговый дом РЖД»	Москва	Торговля	25,03	7 950	1 950	-1 950	
3	ОАО «Северо-Западная компания по телекоммуникациям и информатике»	Мурманск	Телекоммун.	17,54	998	175		175
4	ОАО «Владивостокский индустриальный порт»*	Владивосток	Перевозки	17,00	1 794			
5	ЗАО «ТК Магистраль»**	Уссурийск	Перевозки	13,92	78			
6	ОАО «Муромский стрелочный завод»*	Муром	Производ.	13,33	443 485	15 224		15 224
7	ОАО «Золотое звено»*	Хабаровск	Производ.	13,85	650			
8	ЗАО «Людиново-Кабельсервис»	Людиново	Производ.	10,80	100 000	10 815		10 815
9	ЗАО «Питерком/МС Консультационная группа»*	Санкт-Петербург	Консульт.	10,00	6			
10	ЗАО «Энергет и Ко»	Москва	Производ.	10,00	55	6		6
11	ОАО «Страховая компания Поволжье»*	Казань	Страховая	9,71	2 104			
12	ОАО «Уралтрансбанк»	Екатеринбург	Банковская	3,50	249 571	8 735		8 735
13	ОАО «ВОСТСИБЖАСО»	Иркутск	Страховая	1,38	8 000	550		550
14	ОАО «Южный приморский терминал»*	Владивосток	Перевозки	3,70	2 300			
15	ОАО «Ногликская газовая станция»*	п. Ноглики	Производ.	1,67	300 000			
16	ЗАО «Санаторий "Прометей"»*	с. Кабардинка	Социальная	0,17	59 041			
17	Всероссийское ЗАО «Нижегородская ярмарка»	Новгород	Торговля	0,34	54 515	185		185
18	ОАО «Ульяновскэнерго»	Ульяновск	Производ.	0,19	276 686	1 514		1 514
19	ЗАО «СПбМТСБ»	Санкт-Петербург	Финансовая	5,00	750 000	37 500		37 500
20	Сбербанк РФ (ОАО)**	Москва	Банковская	0,001	21 586 948	12 045	2 938***	14 983
21	ОАО «Волжская ТГК»**	Самара	Производ	0,02	30 011 860	9 002	5 747***	14 749
Итого						282 221	6 735	288 956
Всего от участия в уставных капиталах						330 549 383	87 092 920	417 642 303

* В отношении данных организаций образован резерв под обесценение финансовых вложений.

** Акции учитываются по рыночной стоимости.

*** Корректировка рыночных цен, рассчитанных в установленном порядке организациям торговли на рынке ценных бумаг.

Приложение 13

Суммы начисленных налоговых платежей по налогам и сборам ОАО «РЖД» за 2009—2010 гг.

млрд. руб.

Наименование	2009	2010	+/-	%
Всего по налогам и сборам	209,8	249,7	39,9	119,0
Федеральный бюджет	38,7	60,8	22,1	157,2
НДС	35,03	55,98	20,95	159,8
Налог на прибыль	3,54	4,62	1,08	130,5
Прочие налоги в федеральный бюджет	0,10	0,21	0,11	в 2 раза
Региональные и местные бюджеты	96,8	107,9	11,1	111,4
Налог на прибыль	31,28	40,72	9,44	130,2
Налог на доходы физических лиц	41,98	45,47	3,50	108,3
Налог на имущество	21,37	19,54	-1,83	91,4
Земельный налог	1,90	1,86	-0,04	98,0
Транспортный налог	0,17	0,18	0,001	100,4
Налог на добычу подземных ископаемых	0,006	0,005	-0,001	77,2
Водный налог	0,043	0,042	-0,001	96,6
Прочие налоги в региональные и местные бюджеты	0,070	0,059	-0,011	84,9
Внебюджетные фонды	74,3	81,0	6,7	109,1
Пенсионный фонд	56,01	60,85	4,84	108,6
Фонд социального страхования	7,94	8,77	0,82	110,4
Фонд медицинского страхования	8,56	9,40	0,85	109,9
Фонд страхования от несчастных случаев	1,76	1,99	0,23	113,2

Уплата налоговых платежей ОАО «РЖД»

млрд. руб.

Наименование	2009	2010	+/-	%
Всего по налогам и сборам	194,3	253,0	+58,7	130,2
в том числе:				
Федеральный бюджет	24,4	62,5	+38,1	в 2,6 раза
из них:				
Налог на добавленную стоимость	21,0	57,7	+36,8	в 2,8 раза
Налог на прибыль	3,3	4,6	+1,3	138,1
Региональные и местные бюджеты	95,3	108,7	+13,4	114,1
из них:				
Налог на прибыль	30,0	41,2	+11,2	137,2
Налог на доходы физических лиц	42,0	45,5	+3,5	108,3
Налог на имущество	21,0	19,9	-1,1	94,9
Земельный налог	2,0	1,8	-0,2	90,9
Фонды обязательного социального страхования	74,7	81,8	+7,1	109,5
в том числе:				
Единый социальный налог	72,8	79,9	+7,0	109,6
Фонд страхования от несчастных случаев	1,8	1,9	+0,1	105,0

Приложение 14

Расшифровки финансовых вложений ОАО «РЖД»

Финансовые вложения

тыс. руб.

Показатель	На начало года	Поступило	Выбыло	На конец периода	Изменение (+,-)
Долгосрочные финансовые вложения, всего	360 735 596	123 174 087	38 931 836	444 977 847	84 242 251
Краткосрочные финансовые вложения, всего	20 191 884	814 892 400	780 350 566	54 733 718	34 541 834

Структура долгосрочных финансовых вложений

тыс. руб.

Показатель	На начало года	Поступило	Выбыло	На конец периода	Изменение (+,-)
Долгосрочные финансовые вложения, всего	360 735 596	123 174 087	38 931 836	444 977 847	84 242 251
в том числе:					
вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций, всего	330 549 383	94 545 135	7 452 215	417 642 303	87 092 920
в том числе:					
дочерних и зависимых хозяйственных обществ	330 267 162	94 534 578	7 448 393	417 353 347	87 086 185
ценные бумаги других организаций	149 356	0	191	149 165	-191
предоставленные займы	26 690 661	6 519 952	9 370 430	23 840 183	-2 850 478
деPOSITные вклады	3 050 000	22 109 000	22 109 000	3 050 000	0
прочие вложения	296 196	0	0	296 196	0

Структура краткосрочных финансовых вложений

тыс. руб.

Показатель	На начало года	Поступило	Выбыло	На конец периода	Изменение (+,-)
Краткосрочные финансовые вложения, всего	20 191 884	814 892 400	780 350 566	54 733 718	34 541 834
в том числе:					
предоставленные займы	3 189 553	2 562 165	2 525 000	3 226 718	37 165
деPOSITные вклады	17 000 000	812 330 235	777 823 235	51 507 000	34 507 000
прочие вложения	2 331		2 331	0	-2 331

Приложение 15

Наличие и движение основных средств

тыс. руб.

	Здания	Сооружения	Машины и оборудование	Транспортные средства	Инвентарь и другие виды основных средств	Итого
Первоначальная (восстановительная) стоимость по состоянию на 01.01.2010	392 264 240	2 290 552 040	518 052 132	623 446 071	12 927 553	3 837 242 036
Поступление	23 288 346	94 316 304	53 276 729	60 441 470	2 269 948	233 592 797
Выбытие	33 354 353	6 968 992	17 996 120	160 160 916	1 440 416	219 920 797
Накопленная амортизация	65 432 748	614 432 571	276 366 361	216 947 393	6 129 402	1 179 308 475
Остаточная стоимость по состоянию на 31.12.2010	316 765 485	1 763 466 781	276 966 380	306 779 232	7 627 683	2 671 605 561

Приложение 16

Структура инвентарного парка грузовых вагонов принадлежности ОАО «РЖД»

ед.

Тип вагона/год	31.12.2009	31.12.2010	Средний возраст, лет
Крытый	42 657	41 497	27,6
Платформа	32 109	30 473	28,5
Полувагон	203 160	98 824	20,2
Цистерна	480	525	26,7
РПС	962	947	25,3
Прочий	58 526	40 155	27,0
Транспортер	1 362	1 338	31,5

Приложение 17

Погрузка грузов в 2009—2010 гг.

абс. млн. тонн

Грузы	Класс груза	Факт 2009 г.	Выполнение 2010 г.	Отклонения к 2009 г.		Доля дороги в общем объеме погрузки	
				+/- абс.	%	2009 г.	2010 г.
ВСЕГО		1 108,2	1 205,8	97,6	8,8	100,0	100,0
Каменный уголь	1	275,4	286,3	10,9	3,9	24,8	23,7
Кокс	1	10,5	12,6	2,1	19,8	0,9	1,0
Торф	1	0,6	0,7	0,1	25,3	0,1	0,1
Сланцы	1	0,1	0,0	-0,1	-95,4	0,0	0,0
Флюсы	1	8,4	10,2	1,8	22,1	0,8	0,8
Руда железная	1	95,4	101,9	6,5	6,8	8,6	8,4
Руда цветная	1	23,4	25,4	2,0	8,6	2,1	2,1
Строительные	1	128,2	142,5	14,4	11,2	11,6	11,8
Промсырье	1	30,7	36,1	5,4	17,4	2,8	3,0
Граншлаки	1	3,5	4,2	0,8	21,6	0,3	0,4
Огнеупоры	1	5,4	6,6	1,1	20,6	0,5	0,5
Цемент	1	29,2	33,4	4,2	14,3	2,6	2,8
Лесные грузы	1	40,6	41,5	0,9	2,1	3,7	3,4
Перевалка	1	0,5	0,4	-0,1	-18,4	0,0	0,0
Итого 1-го класса		651,9	701,7	49,8	7,6	58,8	58,2
Нефть	2	228,0	252,7	24,7	10,8	20,6	21,0
Удобрения	2	39,1	45,5	6,3	16,2	3,5	3,8
Сахар	2	2,9	2,9	-0,1	-1,7	0,3	0,2
Мясо	2	0,4	0,4	0,0	-4,8	0,0	0,0
Овощи	2	0,3	0,3	-0,1	-20,1	0,0	0,0
Соль	2	0,7	0,6	-0,1	-14,5	0,1	0,1
Свекла	2	1,0	0,6	-0,4	-41,6	0,1	0,0
Зерно	2	18,5	14,5	-4,0	-21,8	1,7	1,2
Перемол	2	4,0	3,6	-0,4	-10,3	0,4	0,3
Комбикорма	2	1,0	1,0	0,0	4,6	0,1	0,1
Жмыхи	2	2,6	2,3	-0,3	-10,8	0,2	0,2
Импортные грузы	2	7,4	10,8	3,3	45,0	0,7	0,9
Сельхозмашины	2	0,2	0,2	0,0	-15,6	0,0	0,0
Продтовары	2	7,2	6,2	-1,0	-13,7	0,6	0,5
Промтовары	2	1,9	1,9	0,0	-0,6	0,2	0,2
Живность	2	0,0	0,0	0,0	-18,8	0,0	0,0
Итого 2-го класса		315,4	343,4	28,0	8,9	28,5	28,5

Приложение 17

Погрузка грузов в 2009—2010 гг.

абс. млн. тонн

Грузы	Класс груза	Факт 2009 г.	Выполнение 2010 г.	Отклонения к 2009 г.		Доля дороги в общем объеме погрузки	
				+/- абс.	%	2009 г.	2010 г.
Черные металлы	3	64,7	72,8	8,0	12,4	5,8	6,0
Металлоконструкции	3	0,6	0,7	0,1	17,1	0,1	0,1
Металлолом	3	16,6	20,9	4,4	26,5	1,5	1,7
Цветные металлы	3	3,9	3,8	-0,1	-1,7	0,4	0,3
Химикаты	3	24,9	29,0	4,1	16,3	2,3	2,4
Рыба	3	0,6	0,6	-0,1	-8,8	0,1	0,0
Хлопок	3	0,0	0,0	0,0	-45,4	0,0	0,0
Бумага	3	3,5	3,4	-0,1	-2,2	0,3	0,3
Машины и оборудование	3	1,0	1,1	0,1	5,8	0,1	0,1
Метизы	3	4,5	4,5	0,0	-0,1	0,4	0,4
Автомобили	3	0,8	0,9	0,2	21,9	0,1	0,1
Грузы в контейнерах	3	15,2	18,0	2,8	18,2	1,4	1,5
Ост. и сборные грузы	3	4,5	4,9	0,4	8,5	0,4	0,4
Итого 3-го класса		140,8	160,6	19,8	14,0	12,7	13,3

Приложение 18

Показатели по обеспечению безопасности труда в ОАО «РЖД» за 2009—2010 гг.

№ п/п	Показатели	2009 г.	2010 г.
1.	Расходы на мероприятия по охране труда по всем источникам финансирования (млн. руб.)	7 760,9	9 562,1
2.	в том числе: на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты	2 457,0	3 866,4
3.	Расходы на мероприятия по охране труда в пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД», тыс. руб.	7,6	11,5
4.	Расходы на мероприятия по охране труда в пересчете на одного работника в среднем по сети железных дорог, тыс. руб.	7,9	12,4
5.	Объем финансирования Программы по улучшению условий и охраны труда, млрд. руб.	2,5	2,7
6.	Количество пострадавших от несчастных случаев, чел.	620	534
7.	В том числе количество погибших от несчастных случаев, чел.	78	73
8.	Количество пострадавших от несчастных случаев на 1000 чел. работающих (К частоты общ.)	0,59	0,55
9.	Количество погибших от несчастных случаев на 1000 чел. работающих (К частоты смерт.)	0,07	0,07
10.	Количество рабочих мест, на которых проведена аттестация по условиям труда	117 023	132 752
11.	Количество работников, прошедших обучение или иную профессиональную подготовку в области охраны труда	16 018	16 771

Приложение 19

Данные по нарушению безопасности движения

ед.

Нарушения безопасности движения	2009 г.	2010 г.	+/-
Транспортные происшествия, всего	5	3	-2
в том числе:			
крушения	0	1	+1
аварии	1	1	0
происшествия	4	1	
События, всего:	4327	4558	+231
в том числе:			
сход в организованном поезде	40	33	-7
столкновения подвижного состава с поездами	3	2	-1

Приложение 20

Основные фонды хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения в 2009–2010 гг.

млрд. руб.

№ п/п	Наименование объектов	Ед. изм.	2008 г.		2009 г.		2010 г.	
			кол-во	ст-ть	кол-во	ст-ть	кол-во	ст-ть
Объекты теплоснабжения								
1	Всего источников тепла в том числе:	ед.	5 642	14,2	5 922	15,1	5722	12,8
2	Центральные тепловые пункты	ед.	185		142		150	
Объекты водоснабжения и водоотведения								
3	Всего объектов в том числе:	ед.	9 080	5,2	10 240	5,7	12 323	6,1
	Инженерные коммуникации							
4	Всего коммуникаций, в том числе:	км	12 318	7,1	12 417	7,5	12 976,6	8,2
Служебно-технические здания и объекты технологического назначения								
5	Служебно-технические здания, в том числе:	ед.	43 611	69,2	45 656	76,4	45 017	80,6
Жилищный фонд Компании								
6	Всего жилищного фонда, в том числе:	тыс. кв.м.	1 423,8	13,9	1 061,9	14,9	941,5	17,4
Объекты социальной сферы								
7	Всего объектов, в том числе:	ед.	174	1,0	174	1,0	128	1,2
Общая остаточная стоимость:				110,6		120,6		126,3

Справка по обеспечениям, полученным и выданным за 2010 г.

тыс. руб.

Обеспечения полученные		
Всего, из них:		16 744 514
Росжелдорснаб	Банковские гарантии, векселя в обеспечение надлежащего исполнения условий проведения конкурсных торгов и договорных отношений	15 386 595
ОАО «РЖД» собственно	Обеспечения исполнения обязательств по договору займа с Улан-Баторской ж/д	1 249 502
	Банковская гарантия «Банка Москвы» под договор с ЗАО «БДО» (проведение аудита)	26 000
Обеспечения выданные		
Всего, из них:		6 821 075
Росжелдорснаб	Поручительство в пользу компании «Сименс Транспортейшен Системс ГмбХ и Ко КГ» по договору субподряда между ОАО «Тверской вагоностроительный завод» о поставке спальных вагонов габарита РИЦ	5 082 792
ОАО «РЖД» собственно	Поручительство по концессионному договору о передаче ж/д системы Республики Армения ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», созданному ОАО «РЖД»	1 737 183

Приложение 21

Экономический эффект от внедрения ресурсосберегающих технических средств в 2009—2010 гг.

Год	Затраты на реализацию	Экономический эффект по проекту	Экономия эксплуатационных расходов, в том числе:										Примечание	
			Электроэнергия			Дизельное топливо на тягу		Тепловая энергия		Трудоемкость		Материалы		
			на тягу	в стационарной энергетике		на тягу	тыс. т	млн. руб.	тыс. Гкал.	млн. руб.	Чел./ч			млн. руб.
				млн. кВт.ч	млн. руб.									
2009	1 879,4	507,2	33,8	49,8	51,4	92,8	4,0	60,3	37,1	32,0	625 110	81,0	191,3	Экономический эффект получен в 2010 году от реализации проекта 2009 г.
2010	2 368,7	77,9	6,9	13,5	8,6	16,1	0,6	10,7	8,9	10,1	34 867	5,6	22,0	
Экономический эффект получен в 2010 году от реализации проекта 2010 г. (невысокий эффект обусловлен тем, что основное количество мероприятий было внедрено во 2-м полугодии 2010 г.)														
Всего	4248,1*	585,1	40,7	63,3	60,0	108,9	4,6	71,0	46,0	42,1	659 977	86,60	213,3	

* За счет проведенной инвентаризации объектов были пересчитаны данные по затратам.

