

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»	2
ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД»	3
О КОМПАНИИ	8
Миссия Компании	8
История Компании	8
Производственная инфраструктура	10
<i>Грузовой состав</i>	12
<i>Пассажирский состав</i>	12
АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ И УПРАВЛЕНИЕ КОМПАНИЕЙ	13
АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ	13
ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ	14
<i>Общее собрание акционеров</i>	14
<i>Совет директоров</i>	15
КОРПОРАТИВНАЯ СТРУКТУРА	17
<i>Филиалы Компании</i>	17
<i>Дочерние и зависимые общества</i>	19
КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ	20
РЕФОРМИРОВАНИЕ, ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	21
РЕФОРМИРОВАНИЕ КОМПАНИИ	21
<i>1-й этап 2001–2003 гг. Подготовка реформы</i>	21
<i>2-й этап 2004–2006 гг. Корпоративное строительство и развитие конкуренции</i>	21
<i>3-й этап 2006–2010 гг. Формирование и развитие конкурентного рынка</i>	22
ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	22
ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМПАНИИ В 2004 ГОДУ	26
ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	26
<i>Объемные показатели</i>	26
<i>Основные финансовые показатели</i>	32
ДОХОДЫ	33
<i>Доходы от перевозок</i>	33
<i>Доходы от прочих видов деятельности</i>	34
РАСХОДЫ	35
<i>Расходы по элементам затрат</i>	35
<i>Капитальный ремонт основных фондов</i>	35
<i>Трудовые ресурсы</i>	37
АКТИВЫ КОМПАНИИ	38
<i>Основные средства</i>	39
<i>Незавершенные капитальные вложения</i>	39
<i>Материально-производственные запасы</i>	40
<i>Дебиторская задолженность</i>	40
<i>Финансовые вложения</i>	42
ПАССИВЫ КОМПАНИИ	45
<i>Собственный капитал</i>	45
<i>Обязательства, займы и кредиты</i>	46
<i>Кредиторская задолженность</i>	48
ОПЕРАЦИОННЫЕ, ВНЕРЕАЛИЗАЦИОННЫЕ И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ	49
УПЛАТА НАЛОГОВ И СБОРОВ	51
ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ И ЛИКВИДНОСТЬ	51
КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ	54
ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА	55
МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	58
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ	62
ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА	68
КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА	73
СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	75
ОАО «РЖД» И ОБЩЕСТВО	79
АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ФИНАНСОВОЙ (БУХГАЛТЕРСКОЙ) ОТЧЕТНОСТИ ОАО «РЖД» ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА	80
ФИНАНСОВАЯ (БУХГАЛТЕРСКАЯ) ОТЧЕТНОСТЬ КОМПАНИИ ЗА 2004 ГОД	82

Обращение председателя совета директоров ОАО «РЖД»

Уважаемые господа!

За плечами – год напряженной и плодотворной деятельности Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», созданием которого в 2003 году завершился первый этап реформирования железнодорожной отрасли.

Транспорт всегда был и остается основой экономики страны, способной обеспечить ее активный рост. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Ее устойчивое развитие является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Реформирование и дальнейшее развитие железнодорожной отрасли – это одна из первоочередных задач в реализации Транспортной стратегии Российской Федерации. Осуществление этой миссии и возложено на Компанию. Правительство РФ как акционер ОАО «РЖД» представляет всю сложность задач, стоящих перед «Российскими железными дорогами». Поэтому с удовлетворением хочу отметить достаточно эффективную производственную деятельность Компании в отчетном году наряду с плановым ходом реформирования железнодорожной отрасли. Заложены надежный базис осуществления дальнейших реформ, предполагающих развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок, завершение оптимизации структуры управления ОАО «РЖД» и реорганизацию путем выделения в дочерние компании самостоятельных структурных подразделений, осуществляющие различные виды деятельности.

Хочу заверить клиентов и партнеров ОАО «РЖД» в том, что Компания продолжит свое поступательное движение по пути дальнейшего совершенствования и развития. Время и итоги первого календарного года работы Компании подтвердили правильность избранного направления этого пути.

Председатель совета директоров ОАО «РЖД»

А.Д. Жуков

Обращение президента ОАО «РЖД»

Уважаемые акционеры, партнеры, коллеги!

Подводя итоги первого календарного года работы открытого акционерного общества «Российские железные дороги», хочу отметить, что Компания в целом справилась с задачами, поставленными нашим акционером, - Правительством РФ, и достигла хороших финансовых и производственных показателей. Обеспечена хорошая динамика как грузовых, так и пассажирских перевозок и положительное влияние на снижение транспортных издержек в стране. Доходы от перевозок достигли 659,5 млрд. руб. (с ростом к прошлому году на 13,3%), чистая прибыль составила 8,7 млрд. руб. Улучшились качественные показатели, в том числе транспортного обслуживания грузовладельцев и пассажиров.

В 2001 году Правительство России утвердило Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте. На сегодняшний день завершен ее первый этап: решены задачи по разделению функций государственного управления и хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте, создан единый хозяйствующий субъект - открытое акционерное общество "Российские железные дороги".

При сохранении единой инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления, появилась конкуренция в сфере перевозок грузов, перевозок и обслуживания пассажиров, ремонта подвижного состава. Законодательно обеспечен недискриминационный доступ к инфраструктуре железных дорог независимым операторам и перевозчикам.

Основной целью второго этапа реформирования отрасли является обеспечение устойчивого развития и повышение конкуренции на железнодорожном транспорте. При этом главная суть заключается в выделении из структуры ОАО "РЖД" предприятий в конкурентных видах деятельности. В период до 2010 года предполагается создание более 55 дочерних и зависимых обществ с использованием активов Компании и с суммарным объемом основных фондов более 30 млрд. рублей.

В целях реализации задач, определенных Программой структурной реформы, и для обеспечения финансовой устойчивости и эффективного функционирования Компании разработана Стратегическая программа развития ОАО "РЖД" до 2010 года, одобренная Минэкономразвития.

В Стратегической программе четко сформулирована миссия Компании, которая состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышении эффективности деятельности, качества услуг и глубокой интеграции в Евроазиатскую транспортную систему.

Позитивный ход структурной реформы на железнодорожном транспорте России подтверждается оценкой экспертов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), а также зарубежных рейтинговых агентств, которыми ОАО «РЖД» присвоены высокие кредитные рейтинги и рейтинг эмитента.

Залог успеха реформы – тщательная и скрупулезная подготовка. Поэтому мы смогли избежать ошибок в ходе реформирования, сохранить стабильную работу отрасли и государственный контроль над монопольным сектором (инфраструктурой), а также свести к минимуму издержки, связанные с изменением структуры управления.

Для устойчивости работы железнодорожного транспорта в течение первых лет реформирования мы сохранили интеграцию инфраструктуры с частью грузовых перевозок. При этом на рынке грузовых перевозок осуществлялось развитие конкуренции, сопровождающееся поэтапным увеличением доли подвижного состава, принадлежащего

независимым компаниям - операторам. Объем грузов, перевезенных в приватном подвижном составе, увеличился на 36% и превысил треть общего объема перевозок. Это высокая динамика для одного года, семикратно превышающая средний рост объемов перевозок.

Демонополизация отдельных видов деятельности и создание полноценной конкурентной среды на железнодорожном транспорте будут сопровождаться сокращением масштаба государственного регулирования и построением гибкой тарифной и инвестиционной политики. Важно, что демонополизация никак не скажется на устойчивой работе компании – это, безусловно, вновь позволяет предложить участие российских железных дорог в решении масштабных логистических задач, необходимых для развития глобальных торгово-экономических связей.

Одна из приоритетных задач реформы – повышение инвестиционной привлекательности отрасли. В настоящее время для нее характерны такие показатели, как стабильно высокий уровень денежного потока, низкая доля заемных средств в инвестированном капитале, низкий уровень расходов по процентам. Кроме того, выделение отдельных видов деятельности приведет к образованию ряда дочерних предприятий, привлекательных для вложения средств.

Мы приглашаем инвесторов и представителей международного бизнеса к дальнейшему сотрудничеству в организации перевозок, развитии технической базы и производстве передовой железнодорожной техники.

Сбалансированное проведение реформы железнодорожного транспорта в России способствует развитию конкуренции на отраслевом рынке, подъему смежных секторов отечественной промышленности. Долгосрочные гарантии загрузки предприятий металлургии, машиностроения и других индустриальных отраслей создают условия для их модернизации. Полностью оправдался эволюционный подход к реформе компании с учетом баланса интересов клиентов, государства, и социальных потребностей общества в целом, когда государство фактически берет на себя ответственность за соблюдение баланса этих подчас противоречивых интересов. Этот принцип мы сохраним и на последующих этапах реформирования.

Мы сделаем все необходимое для того, чтобы динамичное развитие экономики страны надежно опиралось на работу ОАО «Российские железные дороги», клиенты получали высокое качество услуг, партнеры - участие во взаимовыгодном бизнесе, а сами железнодорожники - повышение своего социального статуса!

Президент ОАО «РЖД»

В.И. Якунин

Основные корпоративные события 2004 года

В январе 2004 года реализован первый бизнес-проект по организации безубыточных пригородных пассажирских перевозок – скоростной участок Москва-Мытищи. Одна из целей реформирования пригородного сообщения – обеспечение мобильности населения крупных промышленных регионов, удобство перемещения пассажиров к местам работы и отдыха. Маршрут Москва-Мытищи стал своеобразным «испытательным полигоном» по организации безубыточных пригородных пассажирских перевозок.

Завершено формирование железнодорожной части коридора «Север–Юг» на российской территории. Начатое в 2003 году строительство было успешно завершено, и **28 июля 2004 года** открылось регулярное движение поездов от станции Яндыки в порт Оля. По этому коридору должны пойти грузы из России, Северной Европы, Ирана, Индии, государств Центральной Азии и Персидского залива. Коридор является альтернативой «водному» маршруту перевозки грузов через Суэцкий канал с существенным сокращением стоимости и времени доставки грузов. На строительство этого участка ОАО «РЖД» выделило более \$100 млн. собственных средств. Новый маршрут сокращает сроки прохождения грузов между странами Запада, Россией и Прикаспийским регионом с 37 до 13 суток. По экспертным оценкам, это увеличит товарооборот минимум в 1,5 раза.

6 июля 2004 года международное рейтинговое агентство Standard & Poor's присвоило ОАО «РЖД» долгосрочный кредитный рейтинг на уровне суверенного рейтинга Российской Федерации («АА+», «ВВ+»).

12 июля 2004 года международное рейтинговое агентство Moody's присвоило ОАО «РЖД» долгосрочный рейтинг эмитента по необеспеченным обязательствам «Ваа3» и определило прогноз как «стабильный».

14 июля 2004 года состоялась презентация первого российского грузового тепловоза 2ТЭ70, созданного Коломенским заводом полностью из российских комплектующих. По своим характеристикам новый тепловоз значительно превосходит грузовые локомотивы, эксплуатируемые сегодня на сети железных дорог России и стран СНГ и сопоставим с лучшими зарубежными образцами. Создание подобного локомотива не имеет прецедентов в российской истории транспортного машиностроения.

С 1 августа 2004 года Московской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» – организовано постоянное движение электропоездов от Киевского вокзала до аэропорта Внуково. Создание интермодальной линии «Москва – аэропорт “Внуково”» занимает особое место среди многочисленных инвестиционных проектов компании, так как экспрессы ОАО «РЖД» становятся важнейшей транспортной системой, обеспечивающей самыми современными услугами всех деловых людей и иностранных инвесторов, прибывающих в Россию авиарейсами и железной дорогой.

В августе 2004 года Совет директоров ОАО «РЖД» принял проект Стратегической программы развития Компании до 2010 года. Реализация Стратегической программы станет мощным импульсом развития, как для экономики государства, так и для самой Компании. Результатом станет обеспечение транспортных потребностей страны и удовлетворение растущего спроса экономики и общества на перевозки. Повышение макроэкономической эффективности железнодорожного транспорта обеспечит снижение транспортной нагрузки на экономику и стимулирование экономического роста, ускорит социальное развитие государства (через повышение подвижности населения), обеспечит укрепление социально-экономического единства страны и поможет решению других важных государственных задач.

Согласно этой программе, ОАО «РЖД» к 2010 году будет представлять собой вертикально интегрированную транспортную корпорацию, реализующую две основные задачи, определенные в проекте программы как равные. Первая – эффективное предоставление независимым перевозчикам и операторам инфраструктурных услуг.

Вторая – выполнение функций универсального публичного перевозчика всех видов грузов и категорий пассажиров на российском и международном рынках.

В ноябре 2004 года Федеральная служба по финансовым рынкам РФ зарегистрировала три выпуска облигаций ОАО «Российские железные дороги» на общую сумму 12 млрд. руб. Облигационный заем стал первым выходом ОАО «РЖД» на организованный рынок ценных бумаг. Выпуски облигаций ОАО «РЖД» прошли государственную регистрацию в ФСФР и были успешно размещены 8 декабря 2004 года.

В ноябре 2004 года совместно с ОАО «Дальневосточное морское пароходство» создано ЗАО «Русская тройка». Уставный капитал ЗАО «Русская тройка» составил \$16 млн. Учредители совместного предприятия вошли в уставный капитал равными денежными долями по 50%. Запланированный парк подвижного состава – 1100 единиц, изготовленных на предприятиях России и Украины. ЗАО «Русская тройка» имеет возможность использовать агентскую сеть в 15 странах Азиатско-Тихоокеанского региона.

В декабре 2004 года ОАО «РЖД» и «Газпром» подписали соглашение о сотрудничестве. В рамках этого соглашения крупнейшие компании страны примут участие в развитии северных регионов России и, в частности, в строительстве железных дорог на полуострове Ямал – главной газовой кладовой страны.

Намечены перспективы сотрудничества в области развития транспортной инфраструктуры в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО). Предполагается, что ООО «Надымгазпром», ООО «Уренгойгазпром» и ООО «Газпромтранс» примут участие в достройке и дальнейшей эксплуатации железнодорожных участков на севере Тюменской области.

Кроме того, железнодорожная и газовая компании договорились о подготовке и выполнении совместного проекта по использованию сжиженного и сжатого газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте.

В декабре 2004 года ОАО «РЖД» и Deutsche Bahn AG заключили соглашение о сотрудничестве. В рамках соглашения ОАО «РЖД» и Deutsche Bahn AG намерены создать два совместных предприятия (СП) в пассажирских и грузовых перевозках. Первое акционерное общество организует туристический поезд Берлин-Санкт-Петербург. Учредителями этого общества станут Deutsche Bahn Autozug GmbH и ОАО «РЖД».

Вторая совместная компания станет работать в сегменте грузовых перевозок. Deutsche Bahn AG и ОАО «РЖД» намерены создать это СП с целью освоения возможностей рынка грузовых перевозок в сообщении Восточная Азия – Китай – Россия – Западная Европа и в обратном направлении.

В декабре 2004 года в ходе встречи Президента Российской Федерации В.В.Путина и канцлера Германии Г.Шрёдера в Шлезвиге ОАО «РЖД» и компания Siemens AG заключили Соглашение о производстве скоростных электропоездов. В 2007 году будет выпущен первый, пилотный, поезд, в 2008 году – 8 поездов, далее – по 12 поездов в год. Соглашение предусматривает создание совместного предприятия, на базе которого будет осуществляться производство скоростных поездов нового поколения на территории Российской Федерации с использованием технологий, предоставляемых Siemens AG. Общая стоимость проекта составляет 1,7 млрд. евро. В ближайшие годы будет выпущено 60 электропоездов. Скорость новых электропоездов будет превышать 250 км/ч.

РЖД модернизирует железную дорогу для увеличения экспорта нефти в Китай. В декабре 2004 года ОАО «РЖД» и Министерство железных дорог КНР подписали соглашение, реализация которого позволит к 2006 году увеличить железнодорожные перевозки нефтепродуктов в Китай до 15 млн. тонн в год. Проект создания маршрута железнодорожной перевозки нефти из Ангарска до границы с Монголией и Китаем, способного обеспечивать рост поставок нефти, о котором договорились правительства России и Китая, оценивается в \$400 млн. Железнодорожная

транспортировка нефти создаст дополнительные грузопотоки для Байкало-Амурской магистрали.

О компании

Миссия Компании

Миссия ОАО «РЖД» состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышении эффективности деятельности, качества услуг и глубокой интеграции в Евроазиатскую транспортную систему.

Сформулированная миссия представляет собой совокупность стратегий:

- стратегия роста
- маркетинговая стратегия
- стратегия оптимизации издержек
- стратегия управления качеством
- стратегия интеграции и др.

Миссия ОАО «РЖД» должна реализовываться через достижение стратегических целей.

1. Увеличение масштаба транспортного бизнеса.
2. Повышение производственно-экономической эффективности.
3. Повышение качества работы и безопасности перевозок.
4. Глубокая интеграция в Евроазиатскую транспортную систему.
5. Повышение финансовой устойчивости и эффективности.

История Компании

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» учреждено Постановлением Правительства Российской Федерации №585 от 18 сентября 2003 года «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Имущество Компании было сформировано путем внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 предприятий федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству. На основе сводного передаточного акта Компании были переданы все права и обязательства реорганизуемых организаций.

Создание ОАО «РЖД» было осуществлено в соответствии с постановлением Правительства РФ №384 от 18 мая 2001 года «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» и является итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли. Перед ОАО «РЖД» стоят следующие обозначенные государством задачи.

- Повышение уровня инвестиционной привлекательности и стоимости активов ОАО «РЖД».
- Создание эффективных механизмов финансирования развития инфраструктуры и обновление парка вагонов и локомотивов.
- Повышение эффективности деятельности всех подразделений Компании.
- Повышение качества и стабильное предложение предоставляемых услуг по всей стране на основе унифицированных тарифов.
- Снижение нагрузки транспортных издержек на экономику, увеличение средней скорости грузооборота.
- Обеспечение координации и бесперебойности железнодорожного движения.
- Развитие конкуренции на железнодорожном транспорте.

Для решения стоящих перед Компанией задач ОАО «РЖД» осуществляет следующие виды деятельности:

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

В настоящее время ОАО «РЖД» – вертикально интегрированная компания, предоставляющая в России услуги в области грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок. ОАО «РЖД» является одной из крупнейших в мире транспортных компаний по объемам грузопассажирских перевозок и занимает более 83% рынка грузопассажирских перевозок в России (без учета трубопроводного транспорта).

Производственная инфраструктура

В процессе образования в состав Компании были включены и в настоящее время функционируют в форме филиалов ОАО «РЖД»:

- производственная инфраструктура сети железных дорог (17 железных дорог, сформированных по территориальному принципу);
- заводы по ремонту пассажирских и грузовых вагонов;
- заводы по изготовлению запасных частей для подвижного состава;
- проектные и научно-исследовательские институты;
- строительные организации;
- предприятия рабочего снабжения.

Общая протяженность железных дорог составляет 90,9 тыс. км, эксплуатационная – 85,5 тыс. км, из них:

- электрифицированные пути - около 50%;
- двухпутные и многопутные железнодорожные линии – более 40%;
- 113 малоинтенсивных железнодорожных линий – около 10%.

Структура имущества ОАО «РЖД»



Источник: ОАО «РЖД»

Подвижной состав

Подвижной состав ОАО «РЖД» включает в себя 19 667 единиц локомотивов и 676 347 единиц грузовых и пассажирских вагонов. При этом:

- 17 112 единиц локомотивов используется на перевозках 635 400 грузовых вагонов;
- 2351 единица локомотивов перевозит 41 647 единиц пассажирских вагонов дальнего и пригородного сообщения.

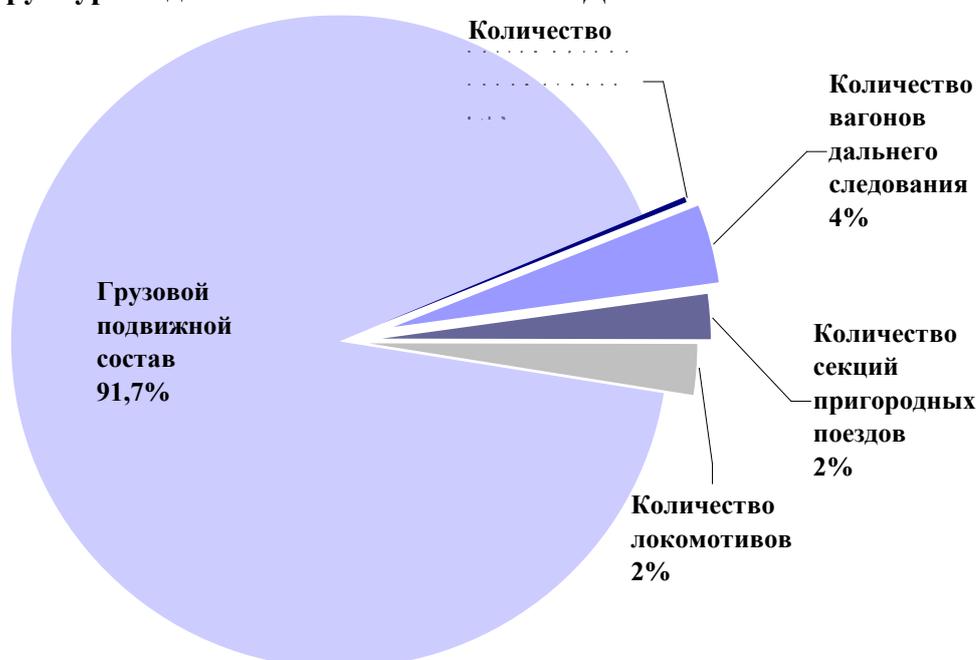
Создание ОАО «РЖД» позволило по ряду направлений перевозок сократить выбытие подвижного состава и существенно увеличить закупки новых вагонов и локомотивов. Однако естественным ограничителем для увеличения закупок подвижного состава является нехватка мощностей предприятий железнодорожного машиностроения (удовлетворяется только 20% спроса со стороны железнодорожной отрасли).

	2002 г.	2003 г.	2004 г.
Количество локомотивов на начало года, ед.	17 794	17 511	17 316
Приобретено, ед.	0	0	11
Списано, ед.	283	195	215

Количество локомотивов на конец года, ед.	17 511	17 316	17 112
Количество отремонтированных локомотивов, ед.	0	73	466
Объем инвестиций (тыс. руб.)	0	766 000	2 966 000

	2002 г.	2003 г.	2004 г.
Количество вагонов на начало года, ед.	643 100	635 400	634 500
Приобретено, ед.	1 440	3 800	8 038
Списано, ед.	9 100	4 500	2 530
Количество вагонов на конец года, ед.	635 400	634 700	640 000
Количество отремонтированных вагонов, ед.	3 700	2 900	5 970
Объем инвестиций (тыс. руб.)	900 000	3 700 000	11 000 000

Структура подвижного состава ОАО «РЖД»



Источник: ОАО «РЖД»

В настоящее время в целях наращивания производства современного подвижного состава и расширения производственных мощностей ОАО «РЖД» рассматриваются варианты привлечения зарубежных производителей и разработчиков к организации производства локомотивов и вагонов на базе существующего производственного комплекса железнодорожного машиностроения.

Заинтересованность в развитии российского железнодорожного машиностроения проявлена такими компаниями, как Siemens, General Electric, а также рядом других мировых производителей.

Грузовой состав

Локомотивы

На начало 2004 года парк локомотивов ОАО «РЖД» состоял из 17 112 единиц электровозов и тепловозов. Парк локомотивов нуждается в обновлении. Средний износ локомотивов составляет около 65%. В структуре локомотивного хозяйства полностью отработали свой срок эксплуатации 24% грузовых электровозов, 42,1% грузовых тепловозов и 40,6% маневренных тепловозов. Средний срок эксплуатации электровозов составил 20 лет, а тепловозов – 18 лет. В среднем 33% локомотивов подлежат списанию. В связи с высоким износом в последние годы наблюдается тенденция к уменьшению локомотивного парка на 1,2–1,5% ежегодно.

В 2004–2006 годах планируется направить значительные инвестиционные ресурсы на закупки и модернизацию локомотивов и снизить темпы их выбытия до уровня менее одного процента в год, а в последующие годы осуществлять естественное замещение изношенных локомотивов. Параллельно с этим предполагается проведение научно-конструкторских разработок и запуск в производство современных моделей локомотивов. Полное обновление парка локомотивов потребует более 20 лет. Длительный срок, требуемый для обновления парка, в первую очередь, связан с высокой степенью износа парка и необходимостью восстановления и модернизации заводов по производству локомотивов, на которое потребуется несколько ближайших лет.

Пассажирский состав

Пассажирский парк локомотивов и поездов находится в относительно привилегированном положении в период экономических реформ благодаря своей высокой социальной значимости. На протяжении практически всего времени реформирования закупки новых составов позволяли поддерживать средний износ вагонного парка на приемлемом уровне по сравнению с грузовым составом. Полностью изношено и подлежит списанию около 7% пассажирского состава или 2 тыс. вагонов. В последние 2 года большая часть закупок подвижного состава приходится на вагоны для фирменных поездов, что связано с мероприятиями по масштабному обновлению морально устаревшего подвижного состава и увеличению рентабельности перевозок. В соответствии с долгосрочной инвестиционной программой ОАО «РЖД» в период 2006–2010 гг. закупки нового подвижного состава полностью покроют выбытие устаревших вагонов. На начало 2004 года парк пассажирских локомотивов в России составлял 2351 единицу, а парк пассажирских вагонов насчитывал 4647 единиц, включая 15 293 секций пригородных поездов ОАО «РЖД».

	2002 г.	2003 г.	2004 г.
Количество локомотивов, ед.	2 319	2 329	2 351
Количество вагонов дальнего следования, ед.	26 098	26 107	26 354
Количество секций пригородных поездов, ед.	15 027	15 086	15 293

Акционерный капитал и управление компанией

Акционерный капитал

Уставный капитал Общества сформирован путем внесения в него имущества федерального железнодорожного транспорта.

Размер уставного капитала Общества составляет 1 535,7 млрд. руб.

Уставный капитал Общества состоит из 1 535 700 000 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1000 руб. каждая.

Общество имеет в собственности имущество, учитываемое на самостоятельном балансе, осуществляет владение, пользование и распоряжение своим имуществом в соответствии с целями своей деятельности с учетом ограничений, установленных Федеральным законом №29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и иными нормативно-правовыми актами Российской Федерации.

Общество несет ответственность по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом, за исключением имущества, ограниченного в обороте.

А. ОАО «РЖД» не вправе передавать в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог следующее имущество, внесенное в его уставный капитал:

- магистральные железнодорожные линии со всеми расположенными на них сооружениями, устройствами сигнализации, централизации и блокировки, энергоснабжения, технологической связи, предназначенной для внутрипроизводственной деятельности и управления технологическими процессами на железнодорожном транспорте;
- малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции, имеющие оборонное значение;
- информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и систему управления перевозками;
- объекты локомотивного и вагонного хозяйства, имеющие оборонное значение;
- объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны, законсервированные и неиспользуемые в производстве мобилизационные мощности, мобилизационные запасы, материальные ценности мобилизационного резерва;
- железнодорожный подвижной состав, предназначенный для осуществления специальных железнодорожных перевозок;
- объекты и имущество, предназначенные непосредственно для выполнения аварийно-восстановительных работ.

Б. ОАО «РЖД» с согласия и в порядке, определенном Правительством Российской Федерации, вправе передавать в залог, а также продавать и иным, влекущим за собой переход права собственности, образом распоряжаться следующим, находящимся в его собственности имуществом:

- акции дочерних обществ единого хозяйствующего субъекта;
- малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции со всеми расположенными на них сооружениями, а также земельные участки, на которых размещены указанные объекты (за исключением малоинтенсивных железнодорожных линий, участков и станций, имеющих оборонное значение);

- объекты недвижимого имущества, относящиеся к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, за исключением объектов, указанных в пункте «А»;
- ОАО «РЖД» самостоятельно осуществляет распоряжение имуществом, указанным в настоящем пункте, если это не влечет за собой переход права собственности (за исключением залога).

В. ОАО «РЖД» вправе самостоятельно распоряжаться имуществом, не указанным в пунктах «А» и «Б».

Г. Перечень объектов имущества, ограниченных в обороте пунктами «А» и «Б», определяется Правительством Российской Федерации.

Органы управления

В соответствии с уставом в ОАО «РЖД» созданы органы управления и контроля, необходимые для обеспечения функционирования Компании.

Органы управления Компании:

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

Органом контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Компании является ревизионная комиссия.

Общее собрание акционеров

Высшим органом управления Компанией является общее собрание акционеров. Единственным акционером Общества является Российская Федерация.

От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством Российской Федерации.

Совет директоров

Состав совета директоров Компании (избранный распоряжением Правительства Российской Федерации №883-р от 29 июня 2004 года)

Председатель совета директоров Жуков Александр Дмитриевич	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
Акулов Михаил Павлович	Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта
Артемьев Игорь Юрьевич	Руководитель Федеральной антимонопольной службы
Вязалов Сергей Юрьевич	Заместитель начальника Управления Президента Российской Федерации по внешней политике
Левитин Игорь Евгеньевич	Министр транспорта Российской Федерации
Назаров Валерий Львович	Руководитель Федерального агентства по управлению федеральным имуществом
Фадеев Геннадий Матвеевич	Президент ОАО «РЖД»
Христенко Виктор Борисович	Министр промышленности и энергетики Российской Федерации
Шаронов Андрей Владимирович	Заместитель Министра экономического развития и торговли Российской Федерации
Шувалов Игорь Иванович	Помощник Президента Российской Федерации
Якунин Владимир Иванович	Первый вице-президент ОАО «РЖД»

В настоящий момент в состав совета директоров Компании входят 9 представителей государства и 2 менеджера Компании.

Президент Компании является единоличным исполнительным органом Компании и осуществляет функции председателя правления.

Президент Компании - Фадеев Геннадий Матвеевич.

Правление Компании является коллегиальным исполнительным органом.

Состав правления Компании

Председатель правления Фадеев Геннадий Матвеевич	Президент ОАО «РЖД»
Зябиров Хасян Шарифжанович	Первый вице-президент
Якунин Владимир Иванович	Первый вице-президент
Андреев Федор Борисович	Вице-президент
Бабаев Салман Магомедрасулович	Вице-президент – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания
Белова Анна Григорьевна	Вице-президент
Бурносов Николай Матвеевич	Вице-президент – начальник Департамента управления персоналом
Гапанович Валентин Александрович	Вице-президент
Иванов Сергей Юрьевич	Вице-президент – начальник Департамента путей и сооружений
Козырев Сергей Витальевич	Вице-президент
Корнилов Георгий Викторович	Вице-президент
Крафт Галина Васильевна	Вице-президент – начальник Департамента инвестиционной деятельности
Лапидус Борис Моисеевич	Вице-президент
Мерсиянов Алексей Анвярович	Вице-президент – начальник «Росжелдорснаб» - филиала ОАО «РЖД»
Пегов Сергей Николаевич	Вице-президент – начальник Правового департамента
Ротенберг Игорь Аркадьевич	Вице-президент
Сазонов Владимир Николаевич	Вице-президент
Вайгель Александр Михайлович	Начальник Департамента реализации научно-технических программ
Гнедкова Ольга Эдуардовна	Начальник Департамента управления финансами
Головкин Александр Дмитриевич	Начальник Департамента управления делами
Кобзев Сергей Алексеевич	Начальник Департамента локомотивного хозяйства
Комова Ирина Дмитриевна	Главный бухгалтер – руководитель Департамента бухгалтерского и налогового учета
Федулов Глеб Михайлович	Начальник Департамента управления дочерними и зависимыми обществами
Старостенко Владимир Иванович	Начальник Московской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»
Михайлов Сергей Владимирович	Советник президента (с 2005 г. – начальник Департамента по связям с общественностью)

Ревизионная комиссия является органом контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Компании.

Состав ревизионной комиссии (избранный распоряжением Правительства Российской Федерации № 883-р от 29 июня 2004 года):

Председатель ревизионной комиссии Никитаев Сергей Александрович	Заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта
Горбачик Татьяна Владимировна	Директор Департамента Министерства транспорта Российской Федерации
Кравченко Вячеслав Михайлович	Заместитель директора Департамента Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации
Лаврентьев Александр Валентинович	Начальник отдела Федеральной службы финансово-бюджетного надзора
Михайлов Евгений Федорович	Заместитель директора Департамента Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации

Корпоративная структура

В результате реформирования предприятий МПС РФ в структуру ОАО «РЖД» вошли предприятия, осуществляющие свою деятельность в различных сферах экономики. Предприятия, имевшие организационно-правовую форму государственных унитарных предприятий (ГУП) вошли в структуру ОАО «РЖД» на правах филиалов либо структурных подразделений.

В настоящий момент в корпоративную структуру ОАО «РЖД» также входят дочерние и зависимые общества, осуществляющие научно-исследовательские разработки, производственную, строительную и конструкторскую деятельность, телекоммуникационные и банковские услуги, а также иные виды деятельности.

Филиалы Компании

В организационной структуре Компании выделены филиалы, выполняющие определенный вид деятельности.

- Филиалы – железные дороги.
- Функциональные:
 - филиалы – перевозочные компании;
 - филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения;
 - филиалы в области капитального строительства;
 - филиалы в области ремонта подвижного состава;
 - филиалы в области путевого хозяйства;
 - филиалы – электротехнические заводы;
 - филиалы в области информатизации и связи;
 - филиалы в области социальной сферы;
 - филиалы – проектные бюро;
 - иные филиалы.

Представительства Компании расположены в городах Пхеньян, Пекин, Варшава, Прага, Хельсинки, Берлин, Будапешт, Таллинн.

Филиалы и представительства, созданные Компанией, не являются юридическими лицами и наделяются имуществом, принадлежащим ОАО «РЖД».

Дочерние и зависимые общества

По состоянию на 31 декабря 2004 года Компания имела 82 дочерних и зависимых общества, из них 21 общество является дочерним с долей вложений в уставный капитал свыше 50%, а остальные 61 – зависимыми с долей вложений от 20 до 50%.

Среди дочерних обществ наиболее значимыми для ОАО «РЖД» являются:

- строительно-ипотечная компания ЗАО «Желдорипотека»;
- телекоммуникационная компания ЗАО «Компания ТрансТелеКом».

ЗАО «Желдорипотека»

ЗАО «Желдорипотека» учреждено в марте 2001 года шестью структурными подразделениями МПС для реализации ипотечной программы МПС. Помимо выдачи ипотечных кредитов «Желдорипотека» занимается девелоперским и риэлтерским бизнесом. С 1 октября 2003 года ЗАО «Желдорипотека» является дочерним обществом ОАО «РЖД». Работа общества направлена на создание и развитие системы обеспечения доступным по стоимости жильем работников федерального железнодорожного транспорта.

ЗАО «Компания ТрансТелеКом»

ЗАО «Компания ТрансТелеКом» является крупнейшим дочерним обществом ОАО «РЖД». «ТрансТелеКом» полностью обеспечивает потребности железнодорожного транспорта в доступе к телекоммуникационным ресурсам.

ЗАО «Компания ТрансТелеКом» – ведущий магистральный оператор связи национального масштаба – основано в 1997 году для строительства и эксплуатации высокоскоростной телекоммуникационной сети, которая первоначально должна была обеспечить качественно новый уровень технологической связи российских железных дорог.

На текущий момент компания оказывает услуги связи, передачи данных телекоммуникационным операторам и крупным корпоративным клиентам, является одним из лидеров на рынке пакетной передачи данных. Кроме того, компания оказывает услуги по строительству корпоративных сетей связи.

«Компания ТрансТелеКом» располагает волоконно-оптическими магистральными сетями связи, проложенными вдоль всех основных железнодорожных путей общей протяженностью более 45 000 км. Фактически МЦСС охватывает всю густонаселенную территорию России, соединяя западные и восточные границы государства. Магистральная цифровая сеть имеет более 900 точек выделения ресурса в 71 регионе России, где проживает более 90% населения и сосредоточены основные производственные ресурсы страны.

Высокая надежность сети обеспечивается резервированием волоконно-оптических линий связи по географически разнесенным маршрутам и налаженной системой эксплуатации линейно-кабельных сооружений. Точки взаимодействия с сетями операторов других государств (Финляндии, стран Балтии, Польши, Украины, Казахстана, Монголии, Китая, Кореи) позволяют создать эффективную среду для передачи трафика междунациональных операторов.

В планах компании – создание и развитие комплексных сетей связи для оптимизации процесса перевозок и взаимодействия различных видов транспорта в интермодальных транспортных узлах.

Корпоративное управление

ОАО «РЖД» стремится к повышению эффективности бизнеса и инвестиционной привлекательности железнодорожной отрасли для частных операторов и инвесторов. Компания последовательно внедряет в корпоративную практику международные стандарты корпоративного управления.

В рамках совершенствования корпоративного управления ОАО «РЖД» преследует следующие цели:

- создание эффективной системы распределения полномочий между органами управления обществами – общим собранием акционеров, советом директоров, коллегиальными исполнительными органами управления и генеральными директорами;
- увеличение количества независимых директоров в составе Советов директоров ОАО «РЖД» и его дочерних обществ;
- создание при Советах директоров совещательных и рабочих органов – комитетов, рабочих групп, и иных органов;
- регламентация информационной политики в рамках ОАО «РЖД»;
- внедрение к 2007 году в деятельность Компании норм и принципов корпоративного управления, соответствующих прогрессивным российским и зарубежным стандартам.

Корпоративная политика ОАО «РЖД» нацелена на решение следующих задач:

- создание эффективной системы взаимодействия и поддержания баланса ответственности органов управления акционерным обществом, а также органов управления дочерних и зависимых обществ;
- преобразование ОАО «РЖД» в современную успешную корпорацию за счет внедрения современных принципов и стандартов корпоративного управления;
- повышение рыночной стоимости активов, инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД» и входящих в его структуру дочерних и зависимых обществ;
- обеспечение реализации и защиты прав и интересов ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и акционеров;
- обеспечение реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, активное участие в формировании развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок;
- создание системы эффективного управления дочерними и зависимыми обществами и контроля их деятельности со стороны ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» стремится в полной мере раскрывать информацию о своей корпоративной культуре, внутренней жизни Компании, финансово-экономических результатах деятельности.

Реформирование, государственное регулирование и тарифная политика

Реформирование Компании

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте была утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации №384 от 18 мая 2001 года.

Основными задачами реформы являются:

- обеспечение возрастающих потребностей российской экономики в объемах и качестве перевозок;
- обновление производственно-технической базы;
- повышение эффективности использования имеющихся ресурсов;
- усиление мотивации труда работников отрасли.

Программа реформирования отрасли предполагает реализацию трех этапов, первый из которых завершился в сентябре 2003 года созданием ОАО «РЖД».

1-й этап 2001–2003 гг. Подготовка реформы

Первый этап реформы предусматривал подготовку МПС РФ к разделению функций регулятора и хозяйствующего субъекта экономики и заключался в разработке нормативной документации и урегулировании финансовых вопросов на предприятиях, подчиненных министерству. Итогом первого этапа реформы стало образование ОАО «Российские железные дороги».

2-й этап 2004–2006 гг. Корпоративное строительство и развитие конкуренции

Второй этап предполагает реформирование ОАО «РЖД» путем создания 100% дочерних обществ в конкурентных направлениях деятельности: дальние и пригородные пассажирские перевозки, грузовые перевозки, ремонтные подразделения, непрофильные виды деятельности.

Первыми будут выделены такие виды деятельности, как транзитные, интермодальные и рефрижераторные перевозки, затем пассажирские перевозки дальнего и пригородного следования, ремонт подвижного состава, обслуживание пассажиров и, ближе к завершению этапа, предприятия социальной сферы и строительства, телекоммуникации и недвижимость.

Также на этом этапе предполагается разработка и реализация мероприятий, направленных на повышение эффективности пассажирских перевозок и снижение перекрестного субсидирования за счет грузовых перевозок. Исходя из этого, предполагается создать условия для конкуренции в области пассажирских и грузовых перевозок и снизить нагрузку на экономику страны за счет снижения темпов роста тарифов на грузоперевозки.

Результатом реализации второго этапа должно стать создание необходимых условий для перехода к свободному ценообразованию в конкурентных секторах отрасли.

3-й этап 2006–2010 гг. Формирование и развитие конкурентного рынка

Заключительный этап реформы предполагает массовую продажу лицензий на оказание услуг в секторе дальних и пригородных пассажирских перевозок, а также частичную приватизацию компаний по перевозке пассажиров в пригородном сообщении и дальнем следовании, ремонтных заводов и непрофильных активов.

Частичная приватизация дочерних обществ ОАО «РЖД» может быть проведена только после принятия специального закона о приватизации и утверждения его Президентом Российской Федерации.

Завершение третьего этапа реформирования запланировано на 2010 год, но в реальности сроки завершения реформы будут определяться ее ходом и могут быть перенесены еще на несколько лет вперед.

Государственное регулирование и тарифная политика

Взаимодействие Компании с государственными регулирующими органами выглядит следующим образом:

<p>Министерство экономического развития и торговли РФ</p> <ul style="list-style-type: none">• Утверждает стратегические планы социального и экономического развития• Утверждает трехлетние планы стратегического развития ОАО «РЖД»• Утверждает основные бюджетные параметры		<p>Министерство транспорта РФ</p> <ul style="list-style-type: none">• Осуществляет государственную политику в секторе• Разрабатывает нормативно-правовую базу и осуществляет надзор за ее должной реализацией• Осуществляет лицензирование, сертификацию и стандартизацию железнодорожных перевозок
<p>Федеральная служба по тарифам РФ</p> <ul style="list-style-type: none">• Определяет тарифы для монополий в Российской Федерации	<p>ОАО «РЖД»</p>	<p>Министерство финансов РФ</p> <ul style="list-style-type: none">• Осуществляет налоговую политику• Осуществляет политику субсидирования пассажирских перевозок• Осуществляет политику субсидирования инвестиций в инфраструктуру• Осуществляет трансферты в региональные бюджеты

Тарифная политика является одним из важнейших факторов, определяющих положение железнодорожной отрасли. Главной целью тарифной системы является создание условий для развития конкуренции на железнодорожном транспорте и обеспечение равнодоступности железнодорожных перевозок для грузоперевозчиков и населения. При этом политика Правительства РФ направлена также на то, чтобы рост тарифов не опережал темпы инфляции в стране.

Формирование тарифов

Тарифы на грузовые перевозки во внутригосударственном и международном (кроме транзитных) сообщениях

Грузовые перевозки во внутригосударственном и международном (кроме транзита) сообщениях относятся к сфере естественных монополий и в соответствии с Федеральным законом №147-ФЗ «О естественных монополиях» от 17 августа 1995 года подлежат государственному регулированию.

Правила применения тарифов за перевозку по российским железным дорогам грузов во внутригосударственном и международном (кроме транзита) сообщениях определены в Тарифном руководстве №1 (Прейскурант №10-01) «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденном Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации №47-т/5 от 17 июня 2003 года и зарегистрированном Минюстом России 9 июля 2003 года (регистрационный № 4882). Тарифы устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Тарифы на внутригосударственные и международные (кроме транзита) перевозки установлены в рублях и подлежат индексации. Органами регулирования естественных монополий методом ценового регулирования определяются (устанавливаются) цены (тарифы) или их предельный уровень. Решения об индексации тарифов в 2004 году принимались Правительством Российской Федерации (Комиссия Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте общего пользования) и, в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях», федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий (Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации). В соответствии с Постановлением Федеральной энергетической комиссии № 112-т/2 от 30 декабря 2003 года, зарегистрированным в Минюсте России 30 декабря 2003 года (рег. № 5371), с 11 января 2004 года проиндексированы в 1,12 раза предельные уровни тарифов, плат и сборов Прейскуранта №10-01.

В настоящее время федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять правовое регулирование тарифов на железнодорожные перевозки, является Федеральная служба по тарифам, утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации №332 от 30 июня 2004 года.

Тарифы на транзитные грузовые перевозки

Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств (ТН СНГ) на перевозки грузов в международном сообщении применяется при перевозках грузов:

- из третьих стран в третьи страны транзитом по железным дорогам государств-участников СНГ;
- из (в) государств(а)-участников(и) СНГ и Эстонской(ую) Республики(у) в(из) третьи(х) стран(ы);
- между станциями железных дорог государств-участников СНГ.

Ставки тарифной политики установлены на базе Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ) и Единого транзитного тарифа (ЕТТ) в швейцарских франках, кроме ставок за перевозки маршрутами транзитных грузов в контейнерах, установленных в долларах США. Ставки тарифной политики устанавливаются ежегодно.

Плата за перевозку грузов в/из Китай, Вьетнам, КНДР, Монголию определяется по правилам ЕТТ с учетом особенностей ТП СНГ.

Плата за перевозку грузов в сообщении с другими странами определяется по правилам МТТ с учетом особенностей ТП СНГ.

Тарифы на перевозки экспортных и импортных грузов через российские порты

С 1 августа 2001 года оплата перевозок экспортных и импортных грузов через российские порты осуществляется по тарифам, установленным для перевозок грузов во внутригосударственном сообщении (по правилам раздела 2 Прейскуранта №10-01).

Тарифы на внутригосударственные перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа

Перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа во внутригосударственном сообщении также относятся к сфере естественных монополий, и в соответствии с Федеральным законом №147-ФЗ «О естественных монополиях» от 17 августа 1995 года тарифы на них подлежат государственному регулированию.

Постановлением Правления Федеральной энергетической комиссии №1/3 от 09 января 2002 года тарифы на перевозку пассажиров в купейных вагонах и вагонах СВ всех категорий поездов и в общих, плацкартных, купейных вагонах и вагонах СВ фирменных поездов выведены из категории регулируемых.

Перечень тарифов на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа закреплён в Прейскуранте №10-02-16, введенном в действие в марте 1993 года.

Изменение тарифов в 2004 году производилось путем их индексации, а также гибким сезонным регулированием в соответствии с Постановлением Правления Федеральной энергетической комиссии №104-т/1 от 16 декабря 2003 года.

Тарифы на пассажирские перевозки в международном сообщении

Тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа (товаробагажа) регулируются в соответствии с:

- Соглашением о межгосударственном пассажирском тарифе в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики.
- Договором о международном пассажирском тарифе при перевозках пассажиров, багажа и товаробагажа в Китай, Монголию, Корею и Вьетнам.
- Тарифом «Восток–Запад» при перевозках пассажиров в страны Западной Европы.

Принципы ценообразования

Основные принципы ценообразования, применяемые в отношении железнодорожного транспорта России, обозначены в законе РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», вступившем в силу с 19 мая 2003 года, и включают в себя следующее:

- структурное единообразие тарифов, цен и сборов, используемых по всей территории Российской Федерации;
- стимулирование свободного обмена товарами между предприятиями, отраслями и регионами страны;

- равный доступ перевозчиков к общенациональной железнодорожной инфраструктуре вне зависимости от их формы собственности и организационно-правовой формы;
- создание условий, способствующих развитию конкуренции в сегменте железнодорожных перевозок;
- осуществление прямых экспортно-импортных перевозок в соответствии с международными соглашениями;
- единые тарифы для всей сети, необходимые для того, чтобы компании, осуществляющие железнодорожные грузовые перевозки, могли платить за пользование инфраструктурой ОАО «РЖД» по всей территории Российской Федерации;
- оплату железнодорожных перевозок по тарифам на пользование общенациональной железнодорожной инфраструктурой, подвижным составом, железнодорожными вагонами и контейнерами, включающую собственно оплату, а также сборы за сопутствующие дополнительные работы и услуги, предоставляемые по запросу грузоотправителей и грузополучателей.

Тарификация дополнительных услуг по грузоперевозкам основана на тарифной модели, содержащей две составляющие:

- работы, выполняемые в пункте отправления/пункте назначения;
- работы, выполняемые в пути.

Операционная деятельность компании в 2004 году

Основные результаты деятельности

Объемные показатели

Наименование показателей	2003 г.	2004 г.	Изменение за год (%)
Погрузка грузов, млн. тонн	1 160,7	1 220,9	105,2
Внутрироссийские перевозки, млн. тонн	757,7	787,7	104,0
Внешнеторговые перевозки, млн. тонн, в т.ч.	403,0	433,2	107,5
в направлении погранпереходов	274,0	278,1	101,5
в направлении портов	138,1	171,5	124,2
Приведенная работа, млрд. т-км	1 826,5	1 965,9	107,6
Грузооборот, млрд. т-км	1 668,9	1 801,6	108,0
Пассажиरोоборот, млрд. пасс.-км, в т.ч.	157,6	164,3	104,3
в дальнем следовании	109,5	114,6	104,7
в пригородном сообщении	48,1	49,7	103,3

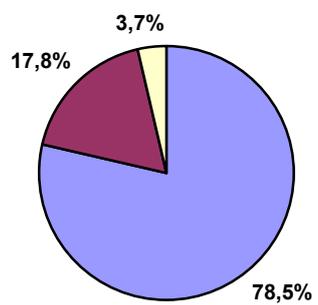
Погрузка

В 2004 году были выполнены основные объемные показатели работы Компании.

Фактическое выполнение погрузки составило 1220,9 млн. тонн. По сравнению с аналогичным периодом 2003 года по сети железных дорог было погружено на 60,1 млн. тонн (5,2%) больше.

В 2004 году по сравнению с 2003 годом объем внешнеторговых перевозок железнодорожным транспортом увеличился на 7,5% (+30,2 млн. тонн) и составил 433,2 млн. тонн. Увеличение произошло за счет роста перевозок экспортных грузов на 10,6% (+32,5 млн. тонн). При этом снизился объем перевозок импортных грузов на 1,6% (-1,2 млн. тонн), транзитных грузов на 5,7% (-1,0 млн. тонн).

Внешнеторговые перевозки по видам сообщения



- Экспортные
- Импортные
- Транзитные

В процентном отношении распределение объемов перевозок по видам сообщения в 2004 году выглядит следующим образом: экспортные перевозки выросли на 2,2 процентных пункта по отношению к 2003 году и составили 78,5%, импортные перевозки снизились на 1,6 процентных пункта и составили 17,8%, транзитные перевозки снизились на 0,6 процентных пункта и составили 3,7%.

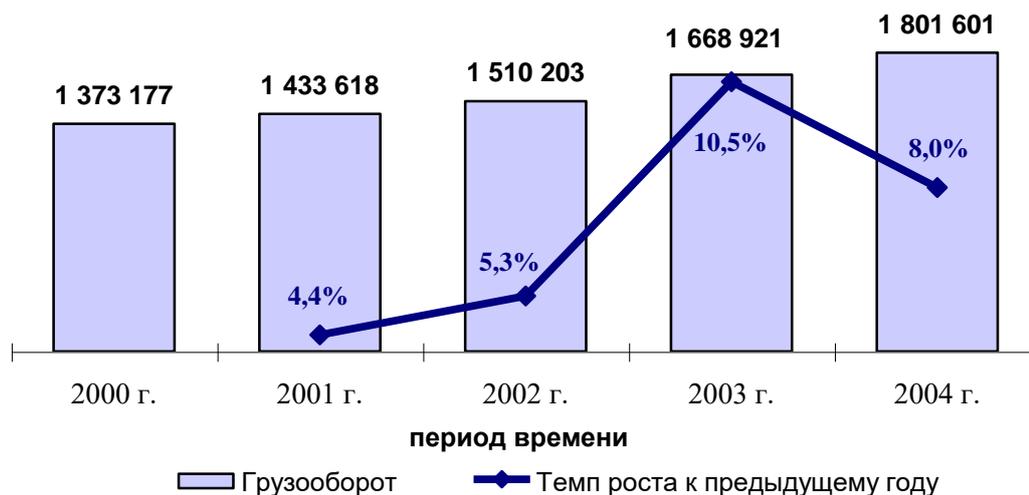
Объем перевозок в направлении портов России увеличился за 2004 год на 24,1% (+33,4 млн. тонн) и составил 171,5 млн. тонн. Экспорт увеличился на 26,4% (+33,5 млн. тонн), транзит - на 14,4% (+0,5 млн. тонн). Одновременно произошло снижение импорта на 7,8% (-0,6 млн. тонн).

В 2004 году перевозки грузов через погранпереходы России снизились по сравнению с 2003 годом на 1,5% (-4,1 млн. тонн) и составили 278,1 млн. тонн. Снижение произошло за счет экспортных перевозок на 0,6% (-1,0 млн. тонн), импортных на 0,9% (-0,6 млн. тонн), транзитных перевозок на 7,9% (-2,5 млн. тонн).

Грузооборот

Показатели грузооборота в целом по итогам 2004 года составили 1801,6 млрд. тариф. т-км, что на 8,0% выше соответствующего периода 2003 года.

Динамика объемов грузооборота в 2000-2004 гг., млн. тариф. ткм



Пассажиروоборот

Дальнее следование

Пассажируоборот в дальнем следовании составил 114 597 млн. пасс.-км, что превысило показатель 2003 года на 4,7%.

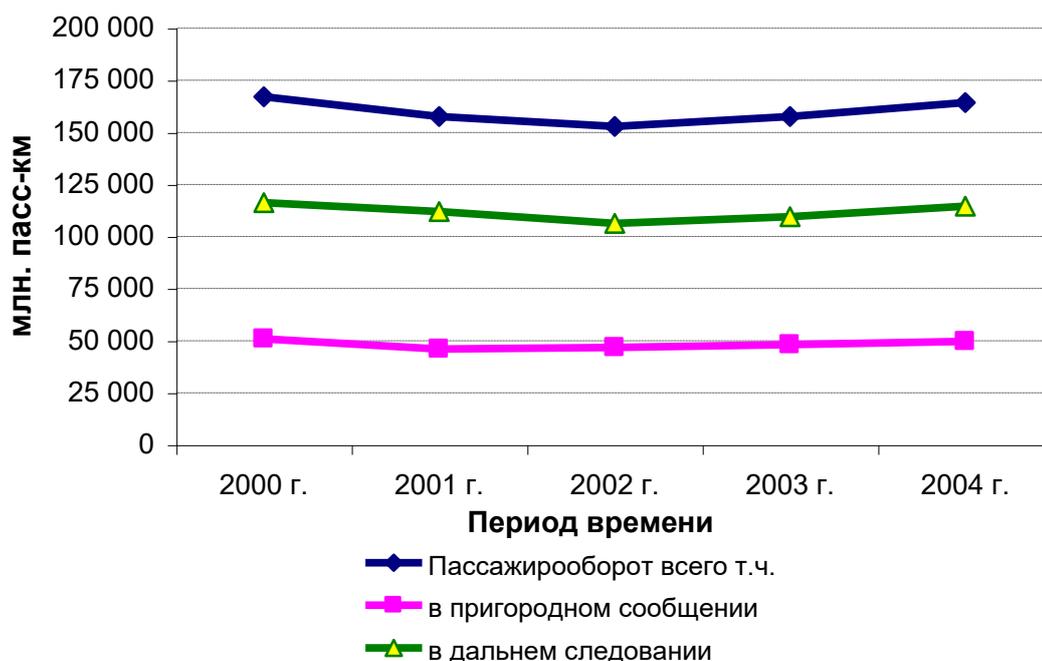
На рост пассажируоборота большое влияние оказало количество отправленных пассажиров. Так за 2004 год отправление пассажиров составило 132 499 тыс. человек, что выше соответствующего периода прошлого года на 5616,4 тыс. человек, или на 4,4%, вместе с тем возросла и средняя дальность поездки с 862,5 км в 2003 году до 864,9 км в 2004 году.

Пригородное сообщение

Пассажирооборот в пригородном сообщении составил 49 676 млн. пасс.-км, что превысило показатель 2003 года на 3,3%.

Количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении возросло на 25 977,4 тыс. человек, или на 2,2%.

**Динамика объемов пассажирских перевозок
в 2000-2004г.г.**



Приведенная продукция

Объем приведенной продукции по сети дорог за 2004 год составил 1965,9 млрд. т-км, что на 7,6% выше соответствующего периода 2003 года.

Качественные показатели использования подвижного состава

На рост объема перевозок в 2004 году большое влияние оказало выполнение качественных показателей **использования подвижного состава**.

Средняя статическая нагрузка за 2004 год составила 58,41 тонны на вагон, что на 0,4% выше запланированной. Статическая нагрузка возросла против прошлого года на 0,7%.

Средний вес грузового поезда за 2004 год вырос на 50 тонн и составил 3670 тонн, или 101,4% от заданного показателя. К 2003 году вес поезда возрос на 62 тонны, или на 1,7%.

Участковая скорость движения грузовых поездов, установленная в бюджете производства, повышена на 0,1 км/ч и составила 39,6 км/ч при заданном уровне 39,5 км/ч.

По сравнению с 2003 годом участковая скорость возросла на 0,6 км/ч, или на 1,5%.

Коэффициент соотношения участковой и технической скоростей за 2004 год не снижен против 2003 года.

Производительность локомотива за 2004 год составила 1615 тыс. т-км брутто, что выше плана на 45 тыс. т-км брутто, или на 2,9%. К соответствующему периоду 2003 года производительность локомотива возросла на 3,2%. Рост достигнут всеми дорогами.

Динамика изменения производительности локомотива в 2000-2004 гг.



Одним из условий повышения эффективности эксплуатационной работы является ускорение оборота грузового вагона.

Фактический показатель оборота грузового вагона по сравнению с заданным уровнем 8,30 суток за 2004 год составил 8,06 суток и ускорен на 0,29 суток, или 6,96 часа к соответствующему периоду прошлого года.

Резервами ускорения оборота вагонов является снижение простоя вагонов на грузовых и технических станциях.

Простой вагонов под 1-й грузовой операцией за 2004 год составил 31,40 часа и снижен к соответствующему периоду 2003 года на 2,94 часа. Простой вагона снижен всеми дорогами.

Простой на 1-й технической станции составил 5,43 часа против 5,72 часа в 2003 году и снижен на 0,29 часа. Данное эффективное использование пассажирских вагонов оказывает положительное влияние на рост объемов пассажирских перевозок и оптимизацию расходов на их организацию.

Вместимость вагонов в поездах дальнего следования возросла с 70,4% в 2003 году до 71,0% в 2004 году.

Населенность вагона в пригородном сообщении увеличилась к уровню 2003 года на 1,2% и составила 29,7 чел./ваг.

Динамика изменения основных показателей в 2000-2004 гг.



Использование энергоресурсов на тягу поездов

В 2004 году удельный расход электроэнергии на тягу поездов при заданном показателе 120,2 фактически составил 119,1 кВт•ч/10 тыс. т-км брутто. Сэкономлено 316,7 млн. кВт•ч электроэнергии, или 0,9% от ее допустимого расхода на выполненный объем перевозок, что позволило сократить эксплуатационные расходы на 269,8 млн. руб.

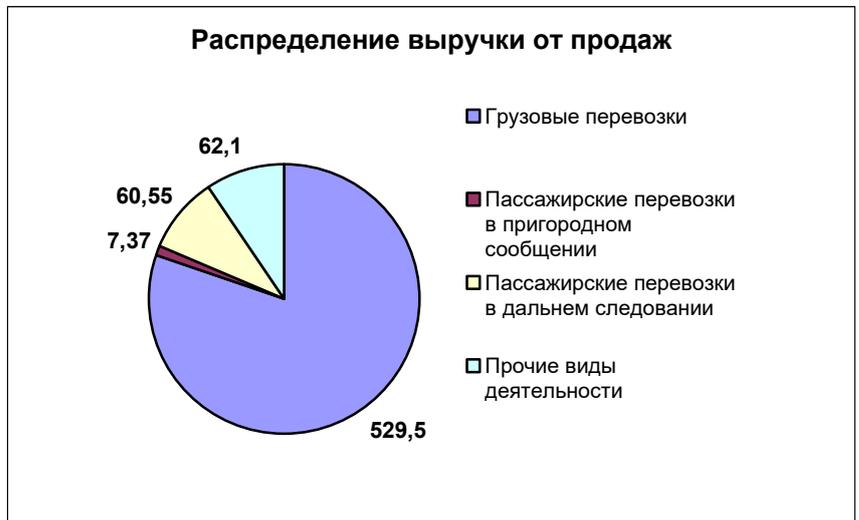
В теплотяге удельный расход дизельного топлива при заданном уровне 68,9 кгут/10 тыс. т-км брутто фактически составил 68,3 кгут/10 тыс. т-км брутто, что позволило сэкономить 35 тыс. тонн дизельного топлива, или 0,9% на сумму 258,3 млн. руб.

В данных видах тяги удельное потребление энергоресурсов в условном исчислении по сравнению с 2003 годом снижено на 0,8%.

Финансовые результаты Компании за 2004 год показывают, что себестоимость перевозок 10 приведенных т-км составила 281,9 коп., при этом рост за 2004 год составил 8,5%, что существенно ниже фактической инфляции в стране (10,9%).

Основные финансовые показатели

Наименование показателя, тыс. рублей	Всего	В том числе			
		грузовые перевозки	пассажирские перевозки в дальнем следовании	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	прочие виды деятельности
Выручка от продаж	659 542 088	529 509 026	60 556 826	7 375 843	62 100 393
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ и услуг	602 486 905	426 405 746	91 880 878	34 384 705	49 815 576
Коммерческие расходы	2 381 662				2 381 662
Прибыль от продаж	54 673 521	103 103 280	- 31 324 052	- 27 008 862	9 903 155
Проценты к получению	200 245				
Проценты к уплате	1 716 156				
Доходы от участия в других организациях	24 124				
Прочие операционные доходы и расходы (нетто)	- 17 241 553				
Внерезультационные доходы и расходы (нетто)	-9 345 123				
Чрезвычайные доходы и расходы (нетто)	-70 756				
Прибыль до налогообложения	26 524 302				
Налог на прибыль и другие обязательные платежи	17 773 399				
Чистая прибыль	8 750 903				



Доходы

Доходы от перевозок

Доходы от грузовых перевозок в 2004 году получены в размере 529,5 млрд. руб., по пассажирским перевозкам – 67,9 млрд. руб.

Несмотря на то, что доходы от перевозок грузов увеличились на 63 млрд. руб. по сравнению с 2003 годом, рост средней доходной ставки составил только 6,2% вместо 12% средней индексации грузовых тарифов.

Основными факторами, повлиявшими на снижение доходов от грузовых перевозок, являются:

- изменение структуры перевозок по видам сообщения за счет роста доли грузооборота экспортно-импортных грузов, следующих через порты России, с 53,1% в 2003 году до 57,2% в 2004 году и снижения доли перевозок международных грузов, следующих через погранпереходы, с 46,9 до 42,8% по грузообороту. Данное изменение вызвано различием в уровне тарифов на указанные перевозки. Более низкие тарифы на перевозки через порты привели к потерям в доходах ОАО «РЖД» по итогам работы в 2004 году в сумме 13,2 млрд. руб.

Указанный рост объема способствовал созданию неблагоприятной ситуации во взаимоотношении с портами, где возросший объем грузооборота приводил к тому, что из-за низких пропускных способностей портов направляемые вагоны были отставлены на подходах. В связи с этим простой вагонов в «брошенных поездах» за 2004 год оценивается в сумме 139,5 млн. руб. по начисленной плате за пользование вагонами;

- рост на 5,1% доли грузооборота, выполняемого частными и арендованными вагонами в 2004 году, привел к снижению доходов (за счет выпадающей из провозных платежей вагонной составляющей) на 6,6 млрд. руб.;
- изменение структуры перевозок по классам грузов в части опережающего роста объемов грузов 1-го класса в части грузооборота с 53,2 до 56%, или с приростом на 2,8%, и аналогичного сокращения доли перевозок грузов 2-го и 3-го классов. Потери доходов по указанной причине составили 7,2 млрд. руб.

Приведенные выше причины потерь доходов вызывают необходимость совершенствования грузовых тарифов.

В 2004 году ОАО «РЖД» в этом направлении проведена значительная работа:

1. Согласованы с Федеральной службой по тарифам и реализованы с 5 ноября 2004 года изменения и дополнения в Прейскурант №10-01, в том числе исключаящие потери доходов Компании при перевозках однородных грузов повагонными и групповыми отправлениями, при пробеге порожних собственных (арендованных) вагонов, при перевозках грузов в прямом международном сообщении большой скоростью, а также при перевозках в этом сообщении аммиака и метилового спирта.

2. В Торговой Палате СНГ установлен порядок оплаты перевозки порожних транспортеров при их подсылке под погрузку на железные дороги других государств, которая до 2005 года осуществлялась без оплаты. Аналогичные предложения в настоящее время готовятся и для включения в раздел 3 Прейскуранта №10-01.

3. В ТП СНГ изменен в сторону увеличения порядок оплаты перевозок грузов, перегружаемых из сочлененных вагонов европейской колеи в вагоны широкой колеи.

4. В целях надлежащего регулирования тарифов на железнодорожные перевозки специальных и воинских грузов и приведения их в соответствие с методологией построения Прейскуранта №10-01 ОАО «РЖД» 1 ноября 2004 года представило в ФСТ

России проект раздела 5 прејскуранта, предусматривающий порядок определения плат при данных перевозках.

5. Направлены предложения об исключении из Прејскуранта №10-01 пункта 1.14, согласно которому на перевозки порожних собственных (арендованных) универсальных вагонов ФСТ России установлены понижающие исключительные тарифы, и пункта 2.35, касающегося порядка определения плат за перевозку грузов в ускоренных контейнерных поездах.

Доходы от пассажирских перевозок получены в сумме 67,9 млрд. руб., что выше запланированного уровня на 2 млрд. руб., или на 3,1%.

Доходы от перевозок в дальнем следовании составили 60,6 млрд. руб., с превышением плановых показателей на 3%.

В сфере пригородных перевозок получены доходы в сумме 7,4 млрд. руб. Дотации из региональных бюджетов, направленные на возмещение убытков от пригородных перевозок, составили в 2004 году 2,6 млрд. руб.

Общий процент возмещения расходов доходами с учетом дотаций составил в 2004 году лишь 29,1%.

Достаточно низкий процент возмещения расходов в пригородном сообщении объясняется отсутствием в 2004 году законодательного механизма возмещения льготного проезда на железнодорожном транспорте.

Доходы от прочих видов деятельности

Доходы от прочих видов деятельности составили 62,1 млрд. руб., что на 3,5% выше результатов 2003 года. При этом расходы по прочим видам деятельности составили 52,2 млрд. руб., что на 6,5% выше результатов 2003 года.

Прибыль от прочих видов деятельности составила 9,9 млрд. руб., что на 10% ниже итогов 2003 года.

В структуре доходов от прочих видов деятельности наибольший удельный вес составляли:

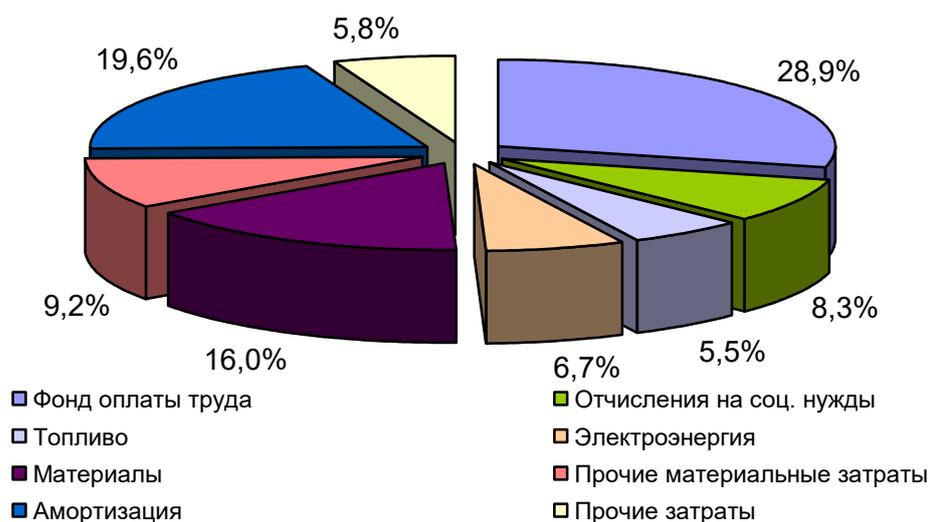
- ремонт подвижного состава (4,7 млрд. руб.);
- сдача в аренду недвижимого имущества (3,6 млрд. руб.) и подвижного состава (5,4 млрд. руб.);
- услуги социальной сферы (1,5 млрд. руб.);
- реализация электроэнергии (3,5 млрд. руб.);
- предоставление в пользование пассажирам постельных принадлежностей (2,1 млрд. руб.).

Расходы

Расходы по элементам затрат

Наименование затрат	Всего		в том числе по перевозкам	
	Сумма расходов, тыс. руб.	Удельный вес расходов, %	Сумма расходов, тыс. руб.	Удельный вес расходов, %
Оплата труда	172 103 420	28,8	159 738 628	28,9
Отчисления на социальные нужды	50 009 363	8,4	46 067 308	8,3
Материалы	97 764 287	16,4	88 536 221	16,0
Топливо	31 864 196	5,3	30 417 679	5,5
Электроэнергия	40 689 175	6,8	36 793 616	6,7
Амортизация	114 751 567	19,2	108 250 459	19,6
Прочие материальные затраты	55 693 041	9,3	50 670 414	9,2
Прочие затраты	34 761 117	5,8	32 197 004	5,8
Итого	597 636 166	100	552 671 329	100

Структура эксплуатационных расходов в 2004 г.



Капитальный ремонт основных фондов

Затраты на капитальный ремонт по итогам 2004 года составили 115,3 млрд. руб., с ростом к 2003 году на 18,5%.

В 2004 году существенно возросли объемы капитального ремонта путевого хозяйства. За счет всех видов ремонта оздоровлено 15,2 тыс. км пути, причем приоритетным направлением был усиленный капитальный ремонт, объем которого по сравнению с 2003 годом возрос более чем на 15%.

В 2004 году филиалами, а также предприятиями, не входящими в структуру Компании полностью выполнена программа капитального ремонта подвижного состава.

Капитальный ремонт подвижного состава в 2004 г.

Наименование подвижного состава	Количество единиц
Тепловозы	1 833
Электровозы	1 795
Грузовые вагоны	26 361
Пассажирские вагоны	4 761
Электросекции	725

Выполнение работ по ремонту и планово-предупредительной выправке позволило сократить по сравнению с уровнем прошлого года количество предупреждений об ограничении скорости движения поездов более чем на 3 тыс. км пути.

Важным положительным моментом, подтверждающим устойчивую и качественную работу Компании, является тот факт, что в условиях ценового давления со стороны топливной и металлургической промышленности Компании удалось обеспечить выполнение программ ремонта подвижного состава и пути, обеспечить восстановление и оздоровление основных фондов в пределах эксплуатационных расходов, определенных Сводным бюджетом Компании на 2004 год.

При формировании бюджета на 2004 год предусматривался рост цен на материально-технические ресурсы, потребляемые Компанией, на уровне 11%. Однако уже за первое полугодие сложилось значительное превышение указанного темпа роста цен, особенно в отношении продукции металлургического комплекса, по отдельным видам которой индекс роста цен составил более 30%, а к концу года превысил 50%.

Интегральный индекс ценового давления на эксплуатационные расходы Компании в 2004 году составил 26%, существенно превысив как прогнозы по инфляции, так и индексацию грузовых тарифов (12%).

Трудовые ресурсы

В 2004 году Компанией введено в действие Положение об оплате труда работников филиалов ОАО «РЖД» – один из нормативных актов ОАО «РЖД», определяющий систему оплаты труда и являющийся основой планирования средств на оплату труда работников Компании.

Положением об оплате труда работников филиалов ОАО «РЖД» установлены единые условия оплаты труда работников Компании, основанные на применении единой тарифной сетки.

В 2004 году железными дорогами решалась одна из важнейших задач – обеспечение опережающих темпов роста производительности труда по отношению к росту реальной заработной платы и реализация на этой основе экономически обоснованного роста заработной платы. Задания по росту производительности труда выполнены всеми железными дорогами, и в сопоставимых условиях обеспечен опережающий рост производительности труда относительно роста реальной заработной платы. На этой основе в декабре 2004 года железные дороги осуществили повышение реальной заработной платы на 2% за выполнение задания по росту производительности труда. В среднем по сети реальная заработная плата увеличилась на 3,7%.

За 2004 год среднемесячная заработная плата на перевозках по сети составила 10 612 руб., с ростом к показателю 2003 года на 25,3%. Рост реальной заработной платы составил 12,3%.

С шестого места по заработной плате, стабильно занимаемого Компанией с начала 2004 года среди базовых отраслей промышленности, начиная с августа 2004 года ОАО «РЖД» переместилось на седьмое, а в декабре – на восьмое.

В декабре 2004 года среднемесячная заработная плата в ОАО «РЖД» на перевозках составила 11 224 руб., с ростом к декабрю 2003 года на 14,5%; реальная заработная плата возросла на 2,5%.

В целом по стране среднемесячная заработная плата в декабре 2004 года возросла к декабрю 2003 года на 17,9% и составила 8736 руб., рост реальной заработной платы составил 5,5%.

Вместе с тем в 2004 году производительность труда в целом по экономике страны возросла на 6,3%, а в ОАО «РЖД» – на 7,4%.

Активы Компании

Балансовая стоимость имущества Общества по состоянию на 31 декабря 2004 года составила 1 828 256,7 млн. руб. Активы Компании за отчетный период выросли на 2822,0 млн. руб.

Чистые активы Общества за 2004 год увеличились на 8163,7 млн. руб. (с 1 670 172,4 млн. руб. до 1 678 336,1 млн. руб.), или на 4,9%.

Структура активов Общества за отчетный период не претерпела существенных изменений. Доля основных средств в имуществе Общества составила на конец 2004 года 84,3%, сократившись на 1,6% по сравнению с показателем на 1 января 2004 года.

В то же время доля незавершенного производства в составе имущества Общества за 2004 год увеличилась на 0,8% (с 5,6 до 6,4%). Доля долгосрочных финансовых вложений осталась неизменной и составила на 31 декабря 2004 года 0,6% от стоимости активов Общества.

В целом внеоборотные средства ОАО «РЖД» по состоянию на конец отчетного периода составили 91,7% совокупных активов (на начало года – 92,1%).

Доля оборотных активов ОАО «РЖД» в совокупном имуществе Общества увеличилась незначительно – на 0,4% (в абсолютном выражении – рост на 7883,6 млн. руб.).

Основные изменения в структуре оборотного капитала Общества за 2004 год характеризуются следующими данными:

- доля запасов увеличилась с 27,6 до 29,9%;
- доля налога на добавленную стоимость по приобретенным ценностям увеличилась с 22,7 до 28,8%;
- доля краткосрочной дебиторской задолженности снизилась с 36,0 до 23,2%;
- удельный вес абсолютно ликвидных активов (денежных средств и краткосрочных финансовых вложений) снизился с 13,2 до 6,2%.

Основные средства

Наименование показателя, тыс.руб.	Здания	Сооружения	Машины и оборудование	Транспортные средства	Инвентарь и другие виды основных средств	ИТОГО:
Первоначальная (восстановительная) стоимость по состоянию на 01.01.2004 года	184 797 519	1 008 556 937	114 780 351	277 174 440	7 873 782	1 593 183 029
Поступление	18 111 529	34 002 513	39 817 613	37 059 250	7 409 930	136 400 835
Выбытие	11 746 996	9 490 284	4 849 030	14 778 520	5 566 051	46 430 881
Накопленная амортизация	6 675 843	58 876 085	27 182 539	46 869 948	1 475 517	141 079 932
Остаточная стоимость на 31.12.2004 года	184 486 209	974 193 081	122 566 395	252 585 222	8 242 144	1 542 073 051

Незавершенные капитальные вложения

Незавершенное строительство, тыс.руб.	Остаток на начало отчетного года	Поступило	Выбыло	Остаток на конец отчетного периода
Всего	102 270 641	155 880 322	140 292 274	117 858 689
В том числе:				
вложения во внеоборотные активы	94 554 324	125 353 382	118 986 864	100 920 842
оборудование к установке	2 898 491	14 742 561	12 184 213	5 456 839
объекты недвижимости, принятые в эксплуатацию, документы по которым не переданы на государственную регистрацию	4 817 826	15 784 379	9 121 197	11 481 008

По итогам инвентаризации незавершенное строительство в ОАО «РЖД» составило 117,85 млрд. руб., с увеличением к началу прошлого года на 15,6 млрд. руб., или на 15,2%. В том числе:

- стоимость объектов незаконченного строительства, включенных в проект среднесрочной программы 2005–2007 гг., составила 50,1 млрд. руб.;
- объектов, предлагаемых к достройке с привлечением инвесторов, – 8,8 млрд. руб.;
- объектов, подлежащих консервации, – 12,1 млрд. руб.;
- проектно-изыскательские работы будущих лет – 2,1 млрд. руб.;
- стоимость объектов в эксплуатации, документы по которым переданы на регистрацию, – 11,5 млрд. руб.;
- затраты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 2,2 млрд. руб.

Материально-производственные запасы

Запасы, тыс. руб.	Остаток на начало отчетного года.	Поступило в 2004 году	Выбыло в 2004 году	Остаток на конец отчетного периода
Всего	39 610 423	333 840 971	328 131 651	45 319 743
В том числе:				
сырье, материалы, аналогичные ценности	31 803 006	267 319 214	262 048 723	37 073 497
затраты в незавершенном производстве	2 099 404	38 505 998	38 511 387	2 094 015
готовая продукция и товары для перепродажи	1 647 022	13 361 666	13 569 436	1 439 252
товары отгруженные	33 170	26 745	36 574	23 341
расходы будущих периодов	4 001 292	14 579 040	13 915 467	4 664 865
прочие запасы и затраты	2 732	31 576	32 935	1 373

Рост запасов вызван, в основном, превышением в 2004 году более чем в два раза фактического индекса роста цен (28,3%) над прогнозным (10–12%), который использовался при расчете плановых показателей по запасам.

Динамика оборачиваемости запасов в 2004 году характеризовалась уменьшением сроков оборачиваемости и по итогам 2004 года составила 2,3 мес., сократившись на 2,1 мес.

Дебиторская задолженность

Дебиторская задолженность, тыс.руб.	на 01.01.2004 г.		на 31.12.2004 г.	
	Со сроком погашения менее 12 месяцев	Со сроком погашения более 12 месяцев	Со сроком погашения менее 12 месяцев	Со сроком погашения более 12 месяцев
Задолженность покупателей и заказчиков	9 989 997	43 459	9 204 994	41 691
Авансы выданные, в том числе	13 039 875		10 948 352	
- на капитальные вложения	6 231 431		2 807 621	
- на приобретение подвижного состава	399 665		487 702	
За перевозку	5 618 037		5 424 062	
Прочая дебиторская задолженность, в том числе:	23 075 779	510 801	5 074 207	5 779 602
- векселя к получению	60 007		59 351	
- расчеты по претензиям	659 988		703 558	
- перевзнос по налогам, сборам и фондам	5 648 167		2 497 097	
- расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами	349 671		416 381	
- прочее	16 357 946	510 801	1 397 820	5 779 602
ВСЕГО	51 723 688	554 260	30 651 615	5 821 293

В 2004 году была значительно улучшена структура дебиторской задолженности.

Объем дебиторской задолженности по состоянию на 31 декабря 2004 года составил 36,5 млрд. руб., со снижением по сравнению с прошлым годом а на 15,8 млрд. руб., или на 30,2%.



Задолженность покупателей и заказчиков-контрагентов ОАО «РЖД» за реализацию товарно-материальных ценностей, передачу электроэнергии, оказание услуг жилищно-коммунального хозяйства и прочие выполненные работы и оказанные услуги снизилась на 0,79 млрд. руб., или на 7,8%, и составила 9,2 млрд. руб.

Объем выданных авансов уменьшился на 2,1 млрд. руб. (на 16%) и составил 10,9 млрд. руб. Прочая дебиторская задолженность снизилась более чем в два раза, на 12,9 млрд. руб. (на 55,9%), и составила 10,1 млрд. руб., из них 2,5 млрд. руб. – перевознос по налогам и сборам, с уменьшением на 3,2 млрд. руб., или на 55,7%.

Просроченная дебиторская задолженность составила 4,2 млрд. руб., со снижением на 12,3 млн. руб., или на 74,4%.

Финансовые вложения

Показатель, тыс. руб.	Финансовые вложения на 01.01.2004 г.	Поступило	Выбыло	Финансовые вложения на 31.12.2004 г.
Долгосрочные финансовые вложения	11 481 262	2 485 092	2 483 178	11 483 176
Краткосрочные финансовые вложения	6 346 883	249 366	6 423 611	172 638
Итого	17 828 145	2 734 458	8 906 789	11 655 814

Структура долгосрочных финансовых вложений

Показатель, тыс. руб.	Финансовые вложения на 01.01.2004 г.	Поступило	Выбыло	Финансовые вложения на 31.12.2004 г.
Всего долгосрочных финансовых вложений:	11 481 262	2 485 092	2 483 178	11 483 176
В том числе:				
вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций, всего	3 458 262	86 188	166 682	3 377 768
в том числе: дочерних и зависимых хозяйственных обществ	3 349 940	14 297	28 666	3 335 571
государственные ценные бумаги	86 796	402	72 726	14 472
ценные бумаги других организаций	1 596 720	1 849 011	1 688 616	1 757 115
предоставленные займы	5 907 631	476 522	525 330	5 858 823
прочие вложения	431 853	72 969	29 824	474 998

Более 76% долгосрочных финансовых вложений составляют вложения в организации, участвующие в реализации стратегических программ развития системы железнодорожного транспорта:

Организации, в которые осуществлялись наибольшие финансовые вложения, тыс.руб.:	Вид вложений	Финансовые вложения на 01.01.2004 г.	Поступило	Выбыло	Финансовые вложения на 31.12.2004 г.
ОАО «Арена-2000»	Акции	2 100 098	-	-	2 100 098
ЗАО «Желдорипотека»	Акции	500 000	-	-	500 000
ЗАО «Компания ТрансТелеКом»	Акции	434 229	-	-	434 229
ЗАО «Желдорипотека»	Займы	3 409 049	-	-	3 409 049
НО «Фонд жилищная социальная ипотека»	Займы	647 800	476 500	476 500	647 800
ОАО «Бурейская ГЭС»	Векселя	1 527 926	160 315	1 688 241	-
ЗАО «Компания ТрансТелеКом»	векселя	-	1 688 696	-	1 688 696
Итого		8 619 102	2 325 511	2 164 741	8 779 872

Структура краткосрочных финансовых вложений

Показатель, тыс. руб.	Финансовые вложения на 01.01.2004 г.	Поступило	Выбыло	Финансовые вложения на 31.12.2004 г.
Всего краткосрочных финансовых вложений	6 346 883	249 366	6 423 611	172 638
В том числе:				
ценные бумаги организаций	161 703	11 157	161 062	11 798
предоставленные займы	2 059 554	84 699	1 985 861	158 392
деPOSITные вклады	4 089 290	149 510	4 238 784	16
прочие вложения	36 336	4 000	37 904	2 432

Финансовые вложения в зависимые компании и общества по состоянию на 31.12.2004 года составляют 183 006 тыс. руб. Наиболее крупные из зависимых компаний представлены в таблице.

	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества, %	Сумма вложений на 31.12.2004, тыс. руб.
ЗАО «Транспортные технологии»	49	10 000
ООО «ЛЛМЗ-КАМАХ»	49	4 120
ЗАО «Раском»	46	7 498
ЗАО «Отраслевой центр внедрения»	43	391
ЗАО «ТрансКредитКарт»	40	5 800
ПКБВ «Магистраль»	40	612
ОАО «Эльгауголь»	29	25 100
ОАО «Забайкалстальинвест»	25	100 000
ОАО ПФГ «Росвагонмаш»	20	1 950
Итого		155 471

Пассивы Компании

Собственный капитал

Капитал Общества включает следующее.

- Уставный капитал: 1 535 700 млн. руб., сформирован путем внесения имущества федерального железнодорожного транспорта по результатам инвентаризации на 30 июня 2003 года согласно Протоколу заседания ЦИК №4 от 15 августа 2003 года. В течение года не менялся.
- Добавочный капитал: на 1 января 2004 года составил 128 656,2 млн. руб. Сформирован в результате проведенной переоценки объектов основных средств с целью определения их реальной стоимости и принят при формировании данных бухгалтерского баланса на начало года (п. 15 ПБУ – 6/01).

Величина дооценки основных средств составила 124 527,5 млн. руб.

По состоянию на 31 декабря 2004 года добавочный капитал составил 128 654,7 млн. руб., изменение на 1,5 млн. руб. произошло вследствие выбытия объектов основных средств в части переоценки.

- Резервный капитал 293,6 млн. руб. сформирован в соответствии с Уставом ОАО «РЖД» и утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации №883-р от 29 июня 2004 года.

Обязательства, займы и кредиты

Показатель, тыс.руб.	Сумма обязательств на 01.01.2004 г.	Получено за 2004 г.	Погашено за 2004 г.	Сумма обязательств на 31.12.2004 г.
Краткосрочные обязательства	10 234 923	51 133 519	43 455 234	17 913 208
В том числе:				
кредиты и займы	10 234 923	47 116 186	43 455 234	13 895 875
облигации сроком на 1 год		4 017 333		4 017 333
Долгосрочные обязательства		8 042 293		8 042 293
в том числе:				
облигации сроком на 3 года		4 020 384		4 020 384
облигации сроком на 5 лет		4 021 909		4 021 909
Итого	10 234 923	59 175 812	43 455 234	25 955 501

Наибольшие суммы обязательств перед банками по итогам 2004 года представлены в таблице.

Наименование кредитора	Сумма обязательств на 01.01.2004 г., тыс. руб.	Получено за 2004 г., тыс. руб.	Погашено за 2004 г., тыс. руб.	Сумма обязательств на 31.12.2004 г., тыс. руб.
ОАО «ТрансКредитБанк»	3 794 215	1 689 857	5 484 072	
ОАО «Внешторгбанк»	3 017 096	22 292 708	21 292 842	4 016 962
ЗАО «Балтийский банк»	2 066 222	126 508	2 192 730	
ОАО АКБ «Сбербанк РФ»	1 239 700	13 092 990	6 290 723	8 041 967
ЗАО КБ «СИТИБАНК»		1 059 381	225 137	834 244
ОАО «Банк Москвы»		2 533 115	2 533 115	
Еврофинанс Моснарбанк		1 029 426	1 029 426	
ЗАО «Газпромбанк»		5 285 932	4 284 629	1 001 303
Итого	10 117 233	47 109 917	43 332 674	13 894 476

Средневзвешенная процентная ставка по кредитам составила в 2004 году 8,61%, средний срок привлечения – 69 дней. Расходы в виде процентов, уплачиваемых по кредитам и займам, составили 1512,6 млн. руб., которые включены в состав операционных расходов.

Стратегия заимствований ОАО «РЖД» в 2004 году позволила решить ряд задач, а именно: проводить централизованную политику взаимодействия с банками и инвесторами, высвободить залоги по ранее привлеченным кредитам, снизить стоимость обслуживания заемных средств, получить максимально возможные международные кредитные рейтинги.

8 октября 2004 года Совет директоров ОАО «РЖД» утвердил эмиссионные документы по трем выпускам неконвертируемых документарных процентных облигаций на предъявителя сроком обращения 1 год, 3 года и 5 лет номинальным объемом 4,0 млрд. руб. каждый.

Размещение облигаций состоялось 8 декабря 2004 года, при этом эмитентом были определены следующие процентные ставки первого купона:

- для выпуска облигаций серии 01 сроком обращения 1 год – 6,59% годовых;
- для выпуска облигаций серии 02 сроком обращения 3 года – 7,75% годовых;

- для выпуска облигаций серии 03 сроком обращения 5 лет – 8,33% годовых.

Таким образом, средневзвешенная процентная ставка по привлеченным от выпуска облигаций средствам составила 8,1% годовых.

Кредиторская задолженность

Наименование статьи кредиторской задолженности, тыс. руб.	Остаток на 01.01.2004 г.	Остаток на 31.12.2004 г.	Разница
Задолженность поставщикам и подрядчикам:			
материалы верхнего строения пути	1 032 020	2 001 468	969 448
сырье, материалы и запчасти	8 799 906	9 725 579	925 673
топливо	614 495	1 586 381	971 886
расчеты за электроэнергию, предоставленную поставщикам	385 029	147 711	-237 318
ремонт подвижного состава	660 151	535 436	-124 715
приобретение основных средств	1 389 071	1 151 405	-237 666
выполненные работы по ремонту и строительству объектов ж/д транспорта	11 163 290	9 741 684	-1 421 606
выполненные работы и оказанные услуги	13 532 354	13 308 908	-223 446
приобретенные товары	682 558	321 392	-361 166
прочая задолженность	426 497	77 446	-349 051
Всего задолженность перед поставщиками и подрядчиками	38 685 371	38 597 410	-87 961
Векселя к уплате сторонним организациям	8 880	8 880	0
Авансы полученные	1 425 926	1 880 155	454 229
За перевозку	17 392 885	21 518 037	4 125 152
Прочие кредиторы:			
задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами	8 595 496	7 718 865	-876 631
задолженность по социальному страхованию и обеспечению	5 865 401	3 181 835	-2 683 566
задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	14 558 533	9 937 733	-4 620 800
задолженность по фондам местных администраций	26 789	7 789	-19 000
прочие	21 819 125	10 146 678	-11 672 447
Всего прочие кредиторы	50 865 344	30 992 900	-19 872 444
Итого	108 378 406	92 997 382	-15 381 024

Кредиторская задолженность в течение 2004 года уменьшилась на 15,38 млрд. руб., или на 14,2%, и составила 92,9 млрд. руб. При этом кредиторская задолженность без учета предварительной оплаты (авансов) за перевозки и другие услуги составила 69,6 млрд. руб., со значительным снижением в 2004 году на 20,0 млрд. руб., или на 22,3% (при росте индекса цен на промышленность за 2004 год на 24,7%).

Почти в 2 раза удалось снизить объем просроченной задолженности перед поставщиками и подрядчиками. По состоянию на начало 2005 года ее доля не превышает 7,6%.

Кроме того, значительно снижена величина реструктурированной задолженности по налогам, сборам и платежам в бюджет и во внебюджетные фонды – с 32,2 млрд. руб. до 20,7 млрд. руб., т.е. на 11,5 млрд. руб. (выйдя на плановый показатель прогнозного баланса).

Операционные, внереализационные и чрезвычайные доходы и расходы

В 2004 году Компании удалось значительно снизить относительно плана объем внереализационных, операционных и чрезвычайных расходов (нетто) – при плане в 40,9 млрд. руб. фактические расходы составили 28,1 млрд. руб. (экономия 12,7 млрд. руб.).

Большая работа была проведена по передаче в муниципальную собственность жилья, находящегося в обременении ОАО «РЖД».

Так, на начало 2004 года остаток жилого фонда, подлежащего передаче, составлял 9057,9 тыс. м². В течение 2004 года было фактически передано 7488,3 тыс. м², т.е. 82,7%, при этом денежные средства на передачу выделялись филиалам своевременно и в полном объеме.

На передачу жилья было израсходовано 3,1 млрд. руб. При этом расходы на содержание жилья, находящегося в обременении, составили 2,5 млрд. руб. (нетто).

По состоянию на 1 января 2005 года остаток жилого фонда, подлежащего передаче, составлял 1569,6 тыс. м², т.е. немногим более 17% того объема, который остался Компании в наследство от МПС.

Наименование	Доходы, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Результат, тыс. руб. (-, +)
Операционные доходы и расходы	28 943 893	47 677 233	-18 733 470
Из них наиболее крупные:			
проценты к уплате и к получению	200 245	1 716 156	-1 515 911
продажа основных средств и иных активов, отличных от денежных средств (кроме иностранной валюты)	24 418 555	22 683 336	1 735 219
налоги и сборы (в т. ч. налог на имущество)	X	13 249 113	- 13 249 113
расходы, связанные с оплатой услуг кредитных организаций	X	1 965 374	- 1 965 374
создание резервов по сомнительным долгам	X	6 980 886	-6 980 886
списание сумм неиспользованных остатков резервов на финансовые результаты	277 330	X	277 330
принятие к учету материалов, запасных частей, снятых с объектов основных средств при их восстановлении (ремонт, модернизация, реконструкция)	2 886 515	X	2 886 515
выбытие объектов основных средств и иных активов, по причине невозможности использования ввиду непригодности к дальнейшей эксплуатации, морального износа и прочего списания (в т.ч. по договору дарения)	1 120 871	1 050 658	70 213

Внереализационные доходы и расходы	32 113 657	41 458 780	-9 345 123
Из них наиболее крупные:			
полученные или признанные должниками штрафы, пени, неустойки и другие виды санкций за нарушение хозяйственных договоров	6 115 547	372 650	5 742 897
прибыль (убытки) прошлых лет, выявленные в отчетном году	17 210 462	3 322 342	13 888 120
принятие к учету имущества, оказавшегося в излишке по результатам инвентаризации, убытки от списания недостач материальных ценностей	1 840 568	59 833	1 780 735
долги, нереальные для взыскания	X	4 366 855	- 4 366 855
курсовые разницы, возникающие при переоценке в установленном порядке имущества и обязательств, выраженных в иностранной валюте	1 724 631	1 942 079	-217 448
расходы на осуществление спортивных мероприятий, отдыха, развлечений, мероприятий культурно-просветительного характера, и иных аналогичных мероприятий	X	763 354	- 763 354
перечисления средств (взносов, выплат и т.п.), связанных с содержанием объектов здравоохранения, народного образования, культуры и спорта, домов престарелых, детских дошкольных учреждений, детских лагерей отдыха, и т. д.	X	6 514 589	-6 514 589
затраты по жилью, переданному муниципальным органам	X	4 098 506	- 4 098 506
финансирование, полученное из бюджета	2 734 803	X	2 734 803
затраты на содержание жилищного фонда и объектов ЖКХ, находящихся в обременении в ОАО «РЖД»	1 175 226	3 655 168	- 2 479 942
выплаты согласно ОТС и по коллективным договорам неработающим пенсионерам и работникам других видов деятельности	X	3 008 684	-3 008 684
средства, перечисляемые в благотворительный фонд «Почет» и НПФ «Благосостояние»	X	2 255 339	-2 255 339
расходы, связанные с отчислением средств профорганизациям на цели, определяемые коллективным договором	X	971 051	-971 051
прочие	697 031	2 224 018	- 1 526 987
Чрезвычайные доходы и расходы	10 868	81 624	-70 756

Убытки от операционных, внереализационных и чрезвычайных операций по филиалам ОАО «РЖД» за отчетный период составили 28 149,2 млн. руб., в том числе:

- налоги и сборы – 13 249,1 млн. руб.;
- создание резервов по сомнительным долгам – 6980,9 млн. руб.;
- затраты на содержание объектов социальной сферы – 7277,9 млн. руб.;
- затраты на содержание жилищного фонда и объектов ЖКХ, находящихся в обременении в ОАО «РЖД», – 3655,2 млн. руб.;

- затраты по жилью, переданному муниципальным органам – 4098,5 млн. руб.;
- выплаты согласно ОТС и коллективным договорам неработающим пенсионерам – 3008,7 млн. руб.;
- средства, перечисляемые в благотворительный фонд «Почет» и НПФ «Благосостояние», – 2255,3 млн. руб.;
- расходы, связанные с отчислением средств профорганизациям, на цели, определяемые коллективным договором, – 971,0 млн. руб.

В отчетном периоде Обществом было получено финансирование из бюджета в сумме 2734,8 млн. руб., в том числе: на грузовые перевозки – 27,4 млн. руб., пассажирские перевозки в дальнем следовании – 6,1 млн. руб., пассажирские перевозки в пригородном сообщении – 2622,3 млн. руб. и прочую деятельность – 78,9 млн. руб.

Уплата налогов и сборов

В течение 2004 года ОАО «РЖД» полностью выполняло свои обязательства как по внесению текущих налоговых платежей в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды, так и по уплате реструктурированной задолженности.

За 2004 год Компанией уплачено в бюджеты и внебюджетные фонды 139,6 млрд. руб.

Текущие платежи в федеральный бюджет составили 35,1 млрд. руб., в региональные и местные бюджеты – 53,1 млрд. руб., по единому социальному налогу – 51,4 млрд. руб.

На погашение реструктурированной задолженности направлено 9,1 млрд. руб. Списано реструктуризированных пеней и штрафов на 2 млрд. руб.

Финансовая устойчивость и ликвидность

Показатели ликвидности, финансовой зависимости и платежеспособности Компании

Поскольку имущество Компании сформировано в основном из внеоборотных активов, переданных ОАО «РЖД» в процессе реорганизации предприятий железнодорожной отрасли, доля оборотных средств в общей стоимости активов остается невысокой как в настоящий момент, так и в прогнозном периоде.

Доля внеоборотных средств в имуществе ОАО «РЖД» остается стабильной с момента образования Компании и в прогнозах на 2005 год и составляет 91–92%, соответственно на оборотный капитал приходится 8–9% активов ОАО «РЖД».

Доля собственных средств (в основном сформированных уставным капиталом) составляет более 91% источников имущества, в то время как обязательства – только 8–9%.

Такая специфика механизма создания ОАО «РЖД» и формирования имущественного комплекса Компании во многом определяет величину и динамику коэффициентов, характеризующих финансовое состояние Компании.

Наименование показателя	2003 г.	2004 г.	Изменение, %	Рекомендуемое значение
Собственные оборотные средства, млн. руб.	- 15 663,3	5 224,0	-	-
Индекс постоянного актива	1,01	1,0	- 1,0	-
Коэффициент текущей ликвидности	1,18	1,31	+ 11,0	> 2,0
Коэффициент быстрой ликвидности	0,59	0,4	-32,2	> 0,5
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,16	0,08	- 50,0	> 0,2
Коэффициент автономии собственных средств	0,91	0,92	+ 1,1	> 0,5

Показатель абсолютной ликвидности активов ОАО «РЖД» находится ниже рекомендуемого уровня по причине преобладания в оборотном капитале материальных запасов и дебиторской задолженности.

Абсолютная ликвидность активов ОАО «РЖД» также зависит от специфики работы Компании, при которой провозная плата от подавляющего большинства потребителей поступает в качестве авансовых платежей.

Такая регулярность денежных поступлений за перевозки позволяет минимизировать величину остатков средств на банковских счетах, поскольку значительных кассовых разрывов практически не возникает.

Учитывая эту специфику деятельности ОАО «РЖД», достижение рекомендуемого уровня показателя абсолютной ликвидности не является крайне важным обстоятельством. Гораздо важнее достижение должного уровня между текущими активами и текущими обязательствами (показатель текущей ликвидности).

Целенаправленная работа Компании по сокращению объемов запасов путем их рационального нормирования, а также стремление сокращать дебиторскую задолженность за счет ускорения расчетов с клиентами оказала положительное влияние на показатели текущей и быстрой ликвидности, значения которых также немногим ниже рекомендуемых.

Финансовая устойчивость Компании как в 2004 году, так и в прогнозном периоде характеризуется большим запасом прочности (доля собственных средств в пассивах ОАО «РЖД» составляет 91%). Это позволит без ущерба для платежеспособности в долгосрочной перспективе привлекать заемные средства, как для пополнения оборотных средств, так и для финансирования различных проектов, в том числе долгосрочных. Такое значение показателей прежде всего объясняется преобладающей величиной активов ОАО «РЖД», выведенных из хозяйственного оборота (основных средств, незавершенного строительства).

Коэффициенты оборачиваемости

Наименование показателя	2003 г.	2004 г.	Изменение, %	Рекомендуемое значение
Активы	0,083	0,358	+ 3,1 раз	-
Оборотные средства	1,108	4,396	+ 3,0 раз	-
Собственные средства	0,091	0,391	+ 3,3 раз	-
Дебиторская задолженность	2,631	13,502	+ 4,1 раз	-

Кредиторская задолженность	1,488	6,372	+ 3,3 раз	-
----------------------------	-------	-------	-----------	---

Положительные тенденции в работе Компании характеризуются динамикой показателей оборачиваемости за 2004 год. В среднем оборачиваемость дебиторской задолженности составит по итогам 2004 года 27 дней (прогноз на 2005 год – 24 дня), оборачиваемость кредиторской задолженности – 58 дней (прогноз на 2005 год – 44 дня).

Сокращение объемов запасов и дебиторской задолженности, с одной стороны, приводит к меньшему отвлечению денежных средств из оборота и, с другой стороны, позволяет, минимально воздействуя на ликвидность ОАО «РЖД», частично финансировать работу Компании за счет разницы во времени по срокам получения средств от дебиторов и расчетами с кредиторами.

Согласно прогнозам, в 2005 году произойдет снижение сроков оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности на 11 и 24% соответственно.

Коэффициенты рентабельности

Наименование показателя	2003 г.,%	2004 г.,%	Изменение, %
Активы	0,32	0,48	+50,0
Собственные средства	0,35	0,52	+48,6
Продажи	11,00	9,27	-1,73
Чистая прибыль	3,86	1,33	-2,53

Низкие значения коэффициентов рентабельности обусловлены значительной величиной активов ОАО «РЖД». В целом динамика показателей рентабельности Компании за время существования ОАО «РЖД» и в прогнозе на 2005 год является положительной, что обусловлено, прежде всего, превышением темпов роста чистой прибыли над темпами роста активов и собственных средств Компании.

Коэффициенты долговой нагрузки

Наименование показателя	2003 г.	2004 г.	Изменение, %
Прибыль от реализации/Процентные обязательства*	0,38	1,13	+ 1,9 раз
Прибыль от реализации/Процентные обязательства **	1,66	2,31	+39,1
Процентные обязательства/Выручка	6,72%	3,97%	-2,75

* Включая реструктурированную задолженность.

** Без учета реструктурированной задолженности.

Несмотря на рост в абсолютном выражении величины привлеченных процентных пассивов (кредиты банков и займы), уровень долговой нагрузки ОАО «РЖД» в прогнозе на 2005 год не превысит 10% от величины выручки Компании.

Учитывая ограниченность источников и объемов собственных средств Компании (чистая прибыль в прогнозе на 2005 год не превысит 1% активов), формирование оборотного капитала Компании и частичное финансирование инвестиционных проектов в дальнейшем будут производиться с использованием заемных средств путем привлечения банковских кредитов и облигационных займов с учетом срочности и стоимости таких ресурсов.

Кредитные рейтинги

В 2004 году были получены рейтинги от ведущих мировых рейтинговых агентств Standard & Poor's и Moody's.

Международное рейтинговое агентство Standard & Poor's присвоило Обществу долгосрочные кредитные рейтинги «BB+» по обязательствам в иностранной и национальной валюте, а также рейтинг «AA+» по российской шкале, а международное рейтинговое агентство Moody's присвоило Обществу долгосрочный рейтинг эмитента по необеспеченным обязательствам «Вaa3» (прогноз стабильный).

Инвестиционная программа

В целом для реализации мероприятий программы капитальных вложений железнодорожного транспорта за счет всех источников в 2004 году использовано 126,1 млрд. руб. при утвержденном советом директоров лимите 128,5 млрд. руб.

При этом Компанией было инвестировано 120,8 млрд. руб. собственных средств

Структурно капитальные вложения 2004 года были разделены по 11 основным направлениям. Самые большие капитальные вложения выделены на программу оптимизации работы и управления эксплуатационной деятельностью (более 41 млрд. руб. или около 34% от общего объема, и с ростом против прошлого года в 1,5 раза).

Значительные объемы капитальных вложений осуществлены по программам:

- развития пассажирского комплекса (почти 20 млрд. руб., или 16% по удельному весу);
- обновления и развития путевой инфраструктуры (более 14,5 млрд. руб., удельный вес 11,8%);
- грузовой подвижной состав (около 14,1 млрд. руб., 11,6%);
- обновления устройств электроснабжения и электрификации железнодорожных линий (11,5 млрд. руб., 9,4%).

Почти 5 млрд. руб. было выделено на программы безопасности движения и охраны труда.

Около 3% общего объема капитальных вложений используются на решение социальных проблем работников железнодорожного транспорта – строительство жилья и укрепление материально-технической базы учреждений здравоохранения.

За счет привлеченных внешних источников на программу капитальных вложений использовано около 5,3 млрд. руб. Внешние инвестиционные средства, в первую очередь, использованы на строительство жилья с использованием ипотечного кредитования, закупку пригородного подвижного состава за счет средств местных администраций, на реконструкцию вокзальных комплексов, финансирование мероприятий программы безопасности движения и др.

Указанные инвестиционные ресурсы привлечены на безвозмездной основе (в виде субсидий из региональных бюджетов) или носят связанный, целевой характер и не потребуют отвлечения дополнительных финансовых средств ОАО «РЖД» на их обслуживание и возврат. Использование привлеченных средств производится в соответствии с инвестиционными бюджетами, в которых отражается их поступление и конкретное направление использования.

Кроме того, по программе лизинга были в полном объеме привлечены средства для финансирования поставок подвижного состава и оборудования на сумму 19,1 млрд. руб.

В 2004 году с учетом лизинга поставлено на железные дороги 99 локомотивов (в 2003 году – 52), 540 пассажирских вагонов (в 2003 году – 391) и 6000 грузовых полувагонов (в 2003 году – 3480), 532 вагона электропоездов, а также 9 рельсовых автобусов.

Из наиболее значимых проектов, осуществленных в 2004 году, стоит выделить:

- введение 48,4 км новых линий на подъездном пути к порту Оля, 69,3 км вторых путей на Дальневосточной, Забайкальской, Западно-Сибирской, Свердловской, Октябрьской и Северо-Кавказской железных дорогах;
- принятие пусковых комплексов обновленных вокзалов в Красноярске, Хабаровске, Москве (Киевский), Ижевске, Мытищах, Туапсе, Рубцовске, на станциях Нижнеудинск и Чернореченский, Тулун, Кыштым.

В 2004 году реализован проект организации скоростного движения пригородных поездов на участке Москва – Мытищи. Приняты в эксплуатацию обновленные станции

Свирь, Лоста, Тайшет, Забайкальск, Красноярск-Восточный, Находка-Восточная и др. Значительные капитальные вложения реализованы в усиление инфраструктуры подходов к портам Северо-Западного, Дальневосточного и Черноморского регионов и Каспия.

Наименование проекта	Сумма без НДС тыс. руб.
Совокупные инвестиции (собственные и заемные источники)	108 922
Инфраструктура	69 646
Развитие	41 589
Развитие пропускных способностей участков сети	16 003
Развитие пунктов технического осмотра сетевого значения	2 380
Развитие пунктов технического осмотра локомотивов сетевого значения	3 051
Развитие систем технологической связи	5 777
Программа корпоративной информатизации	3 124
Программа ресурсосбережения	2 232
Электрификация железнодорожных линий	4 860
Безопасность движения	4 344
Обновление	27 875
Реконструкция искусственных сооружений	13 397
Обновление устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	4 756
Обновление оборудования и устройств хозяйства электроснабжения	492
Обновление оборудования хозяйства грузовой и коммерческой работы	193
Реконструкция вокзального комплекса	
- дальнейшее сообщение	2 736
- пригородное сообщение	
Объекты гражданской обороны	158
Антитеррор	454
Восстановление объектов железнодорожного транспорта в Чеченской Республике	167
Железные дороги	
Подвижной состав	18 577
Грузовой подвижной состав	2 241
- модернизация	2 241
Пассажирский подвижной состав	5 210
- приобретение	3 591
- модернизация	1 619
Тяговый подвижной состав	6 355
- приобретение	2 041
- модернизация	4 315
Моторвагонный подвижной состав	4 766
- приобретение	2 464
- модернизация	2 302
Сервисное обслуживание и ремонт подвижного состава	3 282
Сервисное обслуживание	3 282
- пассажирский подвижной состав	1 286
- моторвагонный подвижной состав	1 996
Обновление основных фондов функциональных филиалов	10 612
Обновление объектов здравоохранения и образования	1 092

Учреждения здравоохранения	1 092
Строительство жилья	4 054
Технологическое жилье	4 054
Проекты, сформированные на принципах проектного финансирования	1 659
Перевозки нефти на Китай	1 196
Автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии	463

Международная деятельность

За прошедший с момента образования ОАО «РЖД» период международная деятельность Компании приобрела новую направленность, целью которой является наиболее полное удовлетворение потребностей российских и иностранных грузовладельцев в перевозках грузов и пассажиров железнодорожным транспортом.

Одним из приоритетов Стратегической программы ОАО «РЖД» является **повышение имеющегося транзитного потенциала** железнодорожного транспорта России посредством максимального использования такого фактора, как геополитическое положение нашей страны, находящейся между Европой и динамично развивающимися странами Южной, Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона.

В соответствии с задачей удвоения к 2010 году валового внутреннего продукта ОАО «Российские железные дороги» проводят большую работу по наращиванию объемов перевозок и повышению конкурентоспособности железных дорог в первую очередь в **международных транспортных коридорах «Восток-Запад» с использованием Транссибирской магистрали и «Север-Юг» с выходом в Иран и страны Персидского Залива.**

Взаимодействие этих коридоров с общеевропейскими транспортными коридорами № 2 и «Север-Юг» позволяет создать эффективную систему евроазиатских транспортных связей.

С этой целью ОАО «РЖД» заключило ряд соглашений.

- С Немецкой железной дорогой (ДБ АГ) – Меморандум о сотрудничестве в области пассажирских и грузовых перевозок.

В результате реализации Меморандума о сотрудничестве были определены новые направления сотрудничества и согласованы новые формы совместной деятельности. Это позволит эффективнее использовать имеющийся потенциал и вынести на международный рынок транспортных услуг новый качественный продукт.

- С **Финской железной дорогой (ВР Групп)** – Меморандум о сотрудничестве в области пассажирских и грузовых перевозок.

В настоящее время наиболее актуальным вопросом сотрудничества российских и финских железнодорожников является проект организации скоростного пассажирского движения между городами Санкт-Петербург и Хельсинки, обсуждавшийся в ходе официальных встреч между Президентом Российской Федерации В.В.Путиным и Президентом Финляндской Республики госпожой Тарьей Халонен. Результаты переговоров на высшем уровне нашли отражение в Меморандуме, согласно которому создание такой линии является важнейшей целью совместной работы. Завершение реализации проекта в 2008 году приведет к сокращению времени следования между крупнейшими городами Северной Европы до 3 часов, что позволит назвать магистраль Санкт-Петербург - Хельсинки дорогой нового века.

- Проработаны соглашения по сотрудничеству в различных сферах с **железной дорогой Китая.**

В настоящее время продолжаются работы по модернизации и развитию инфраструктуры Транссиба, в частности железнодорожного узла, обслуживающего крупнейшие на Тихоокеанском побережье России порты Находка и Восточный, а также пограничных станций Забайкальск и Гродеково.

Намечено строительство второго моста через реку Амур у Хабаровска, реконструкция ряда тоннелей и усиление пути на некоторых железнодорожных участках.

Расширяется сеть контейнерных терминалов, позволяющих перерабатывать крупнотоннажные контейнеры.

Упрощены процедуры таможенного оформления грузов и осуществлен ряд других мероприятий, облегчающих процедуру пересечения государственной границы.

За последние годы реально назрела необходимость организации сквозных контейнерных перевозок между странами Западной Европы и промышленными районами Китая и Южной Кореи.

В направлении Запад - Восток главным транспортным коридором на территории России продолжает выступать Транссибирская магистраль. По существу, Транссиб сегодня является основным транспортным мостом, соединяющим страны Азии - в первую очередь Китай, Республику Корея и Японию с Европой.

В июле 2004 года был организован демонстрационный пробег нового контейнерного поезда Находка – Брест.

В целях сокращения сроков доставки грузов в контейнерах из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Финляндию и повышения конкурентоспособности Транссиба организовано курсирование ускоренных контейнерных поездов по маршруту **Находка - Буловская**. Проектом уже заинтересовались фирмы Южной Кореи и Японии.

В рамках реализации Федеральной программы модернизации транспортной системы России на период до 2010 года, утвержденной правительством России, и ее подпрограммы по международным транспортным коридорам (МТК), ОАО «Российские железные дороги» большое внимание уделяют развитию **коридора «Север-Юг»**.

ОАО «РЖД» активно участвует в развитии инфраструктуры Международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг». Из собственных средств компании было выделено более 100 млн. долларов США на строительство железнодорожной линии, связавшей международный порт Оля на Каспийском море с магистральной сетью железных дорог России. 28 июля 2004 года на линии открыто регулярное движение поездов. Тем самым завершено формирование железнодорожной части МТК «Север-Юг» на российской территории и создано новое интермодальное сообщение с Ираном.

Анализ возможных объемов перевозок внешнеторговых и транзитных грузов показывает, что уже в ближайшее время при создании необходимых коммерческих условий загрузка международного транспортного коридора «Север-Юг» может достичь 17-20 млн. тонн. Это дает основание сделать вывод о том, что все маршруты коридора «Север-Юг» будут иметь загрузку.

До начала 90-х годов в сообщении с Ираном по железной дороге перевозилось около 3 млн. тонн грузов через пограничный переход Джульфа, и вопрос о **возобновлении прямого железнодорожного сообщения по западному побережью Каспийского моря** продолжает оставаться актуальным.

Формирование сухопутного маршрута между Россией и Ираном позволит существенно сократить время доставки грузов по сравнению с перевозкой по Каспийскому морю (на 5-7 дней), удешевить доставку контейнеров за счет ликвидации перевалки в портах и портовых сборов, что будет способствовать повышению привлекательности коридора «Север-Юг».

Поскольку российские железные дороги имеют ряд существенных технических особенностей, отделяющих их от остальных железных дорог в Европе, мы обязаны искать новые решения, позволяющие осуществлять сквозное движение поездов между российскими и европейскими железными дорогами.

В прошедшем году проделана большая работа по внедрению информационных технологий, позволяющих выполнять коммерческие и эксплуатационные процедуры грузовых перевозок на основе электронной обработки данных накладной, что позволяет значительно упростить выполнение пограничных и таможенных формальностей.

Ведется работа между железными дорогами Германии, Польши, Белоруссии и России по внедрению электронного обмена данными грузовой накладной с целью предоставления контрольным органам опережающей информации о поступающих на станцию передачи груза. В настоящее время в рабочем режиме ведется обмен данными между вычислительными центрами российских и белорусской железных дорог. В стадии решения находится вопрос об организации электронной передачи информации между ДБ АГ, ПКП.

Завершена работа по подготовке соглашения об электронном обмене данными с Украинской железной дорогой.

Важным направлением деятельности Компании является **расширение взаимодействия с железными дорогами Ирана**. В апреле 2004 года в ходе визита делегации ОАО «РЖД» в Исламскую Республику Иран подписан Меморандум о сотрудничестве между Российскими и Иранскими железными дорогами.

Одним из направлений международного сотрудничества является участие ОАО «РЖД» в модернизации и реконструкции железнодорожной инфраструктуры Ирана, Аргентины и Индии.

В сентябре 2004 года заключен контракт на поставку Иранским железным дорогам оборудования и создание в Иране системы автоматического управления движением поездов на участке Тегеран-Мешхед общей стоимостью около 29 млн. долларов США.

2 сентября 2004 года президент ОАО «РЖД» Г.М.Фадеев и секретарь по транспорту Министерства федерального планирования, общественных инвестиций и услуг Республики Аргентина г-н Рикардо Рауль Хайме подписали соглашение о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта. Данным соглашением предполагается оказание помощи **железным дорогам Аргентины** в модернизации нескольких участков.

Прорабатывается контракт на модернизацию нескольких участков **на железных дорогах Индии**.

Эффективное развитие компании невозможно без поддержания инфраструктуры в работоспособном состоянии, без надежного подвижного состава. ОАО «РЖД» успешно реализует программу модернизации подвижного состава, основываясь на последних достижениях отечественных производителей. В то же время обмен опытом с зарубежными компаниями, обладающими новейшими технологиями в области производства железнодорожного оборудования, носит взаимовыгодный характер. Примером эффективного сотрудничества с компаниями-производителями является деятельность экспертов в рамках пяти совместных рабочих групп с Немецким транспортным форумом. Деятельность этих групп позволяет более конкретно определить области сотрудничества. Результатом работы одной из групп стало подписание Меморандума о сотрудничестве с компанией «Сименс» в рамках НТФ.

Еще одним положительным качеством такого сотрудничества является тот факт, что компании среднего и малого уровня, ранее не имевшие возможность контактировать с ОАО «РЖД», могут найти свою нишу и развивать сотрудничество в рамках НТФ.

Особое внимание уделяется созданию **новых пассажирских маршрутов** из России в европейские страны. Что особенно важно - не только из столицы.

14 декабря 2003 года открыто прямое беспересадочное пассажирское сообщение по маршруту Калининград - Берлин. За короткий период времени это сообщение стало популярным у пассажиров. С начала курсирования и по август 2004 года в указанном

сообщении «туда и обратно» перевезено 9637 пассажиров; было согласовано курсирование с мая по сентябрь 22 дополнительных вагонов.

Учитывая все возрастающую популярность этого маршрута, прорабатывается вопрос об организации регулярного ежедневного курсирования полносоставного поезда между Калининградом и Берлином, с изменением маршрута и сокращением времени в пути на 2 часа.

Открыты новые международные беспересадочные маршруты Челябинск - Берлин, Свердловск - Берлин, Уфа - Берлин; почти на 30 часов сокращено время в пути на маршруте Новосибирск - Берлин - Новосибирск; открыто сообщение Москва - Брюссель (вместо курсирующих беспересадочных вагонов Москва - Кельн); совместно с Немецкими железными дорогами разрабатывается проект организации курсирования специального туристического поезда «Тальго», оборудованного системой автоматического изменения ширины колеи, по маршруту Берлин - Калининград - Санкт-Петербург.

26 мая 2004 года состоялась демонстрационная поездка «Тальго» на участке Берлин - Калининград.

Большое значение для ОАО «РЖД» приобретает расширение **сотрудничества с международными финансовыми институтами**. За истекший период проведена большая работа с Всемирным банком, ЕБРР, JP Morgan, Ротшильд, Сосьете Женераль и другими крупнейшими иностранными банками, направленная на привлечение средств в реализацию проектов, предусмотренных Инвестиционной программой ОАО «РЖД», а также на получение ОАО «РЖД» международного кредитного рейтинга.

Важнейшим результатом этой работы явилось присвоение международными и авторитетными рейтинговыми агентствами Standard & Poor's и Moody's **долгосрочных кредитных рейтингов ОАО «РЖД»** по обязательствам в иностранной и национальной валюте, соответствующих суверенному рейтингу Российской Федерации. ОАО «Российские железные дороги» удалось получить столь высокую оценку мировых рейтинговых агентств в кратчайшие сроки. В мировой практике принято, что компания может претендовать на получение рейтинга лишь после трех лет стабильной работы. Полученный кредитный рейтинг повысит инвестиционную привлекательность Компании и позволит обеспечить дополнительные кредитные средства на нужды ОАО «РЖД».

В октябре 2003 – январе 2004 года специалистами ОАО «РЖД» совместно с ведущими мировыми экспертами в области транспорта от Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Европейской Комиссии, Германии, Италии, США подготовлен **«Обзор реформы системы государственного регулирования на железнодорожном транспорте в России»**.

Опыт реформирования Российских железных дорог получил высокую оценку на международном уровне, в частности Европейской конференции министров транспорта и Организации экономического сотрудничества и развития.

Информационные технологии

В соответствии с задачами, определенными Стратегической программой развития ОАО «РЖД», и в рамках целевой Программы информатизации на 2005-2007 годы с ориентирами до 2010 года компания внедряет IT-технологии.

Структура Программы информатизации учитывает наличие стратегического, тактического и оперативного уровней управления компанией, определена в соответствии с основными направлениями деятельности компании и состоит из шести подпрограмм:

- управление сбытом грузовых перевозок;
- управление сбытом и организация пассажирских перевозок;
- управление перевозочным процессом;
- управление содержанием инфраструктуры и подвижного состава;
- бюджетирование, финансовый и налоговый учет и отчетность, управление финансами, материальными и трудовыми ресурсами;
- стратегическое развитие и системное управление, оптимизация управления инвестициями и инновациями.

Для реализации Программы информатизации применяется проектный подход. На конец 2004 года Программа информатизации состояла из 51 проекта.

Автоматизированные системы должны быть унифицированы и интегрированы по целям, а также по технологическому, информационному, программному и другим видам обеспечения, так как внедряемые новые технологии управления относятся к деятельности одной компании, в которой все процессы взаимосвязаны.

В соответствии со Стратегической программой ОАО «РЖД» целью Программы информатизации является повышение эффективности деятельности и обеспечение конкурентных преимуществ ОАО «РЖД» за счет внедрения новых технологий управления с использованием автоматизированных систем.

В 2004 году достигнуты следующие уровни развития автоматизированных систем.

Подпрограмма «Управление сбытом грузовых перевозок»

Проект **«Управление маркетингом»**: в опытную эксплуатацию введена система формирования краткосрочных (на 3 месяца) прогнозов перевозок грузов.

Проект **«Электронная торговая площадка транспортных услуг»**: начата работа системы на опытном полигоне.

Проект **ЭТРАН**: достигнуты следующие показатели по обработке документов системой: 100% заявок, 80% накладных по отправлению, 70% накладных по прибытию.

Проект **«Управление продажами»** обеспечивает автоматизированную поддержку и управление системой сбыта услуг в сфере грузовых перевозок, оптимизацию функциональных процессов при организации продаж услуг.

Подпрограмма «Управление сбытом и организацией пассажирских перевозок»

Целью вводимой в рамках работ по данной подпрограмме системы «Экспресс-3» является вывод из эксплуатации устаревшей системы управления продажей билетов и бронирования мест на поезда дальнего следования «Экспресс-2» и создание комплексной системы управления пассажирскими перевозками.

К концу 2004 года введены в эксплуатацию все 9 региональных вычислительных комплексов системы «Экспресс-3» и полностью реализована функциональность продажи билетов в рамках системы «Экспресс-3».

Подпрограмма «Управление перевозочным процессом»

Подпрограмма охватывает все уровни управления перевозочным процессом от станционного до сетевого, все этапы технологического цикла управления перевозками. Построение проектов по уровням управления (станция-ЦУМР-ДЦУ-ЦУП) обеспечивает автоматизацию сквозных технологий управления перевозками.

Проект **АСУ станциями** оптимизирует управление технологическими процессами работы станции за счет применения информационных технологий в организации поездообразования, маневровой работы, грузовой и коммерческой работы, подготовки вагонов под погрузку, ведения станционного оперативно-статистического учета.

Проектные объемы внедрения в рамках проекта АСУ СТ: 182 базовые станции и 3942 прикрепленные станции. На конец 2004 году АСУ СТ внедрена на 127 базовых станциях (70%) и 2914 прикрепленных станциях (74%). Завершено внедрение АСУ СТ на крупных сортировочных и припортовых станциях.

Проект **АСУ местной работой** оптимизирует управление местной работой на уровне отделения железной дороги за счет автоматизации технического нормирования грузовой и местной работы, сменно-суточного планирования, текущего планирования, диспетчерского контроля и регулирования местной работы, учета и анализа работы отделения.

Проектный объем внедрения АСУ МР - 69 отделений железных дорог. На конец 2004 года АСУ МР внедрена в 27 отделениях железных дорог, что составляет 39% выполнения проекта.

Задача проекта **СИРИУС** - это структурные преобразования в оперативном управлении перевозочным процессом путем интеграции существующих автоматизированных систем в области управления перевозочным процессом, разработки и внедрения на сети железных дорог новых высокоэффективных ресурсосберегающих технологий. Они основаны на оптимальном использовании основных транспортных ресурсов, на экономически и технологически рациональной организации процесса перевозок, а также на автоматизации процесса оперативного управления поездной, грузовой и местной работой.

В соответствии с утвержденным техническим заданием на систему СИРИУС в 2004 году была введена ее первая очередь. Она представляет собой информационно-справочную систему со стандартизованным интерфейсом пользователя. Для этого была подготовлена инфраструктура ИВЦ Калининградской, Московской, Горьковской, Северной, Юго-Восточной, Куйбышевской, Южно-Уральской, Забайкальской, Дальневосточной дорог и ГВЦ: введено 6 новых и модернизировано 14 существующих серверов класса mainframe и 5 дисковых подсистем.

Проект **ГИД «Урал»** оптимизирует диспетчерское управление поездной работой за счет автоматизации функций ведения графика исполненной работы движения поездов, оперативного контроля поездного положения, оперативного контроля дислокации и состояния локомотивов, оперативного анализа основных показателей поездной работы.

Проектный объем внедрения ГИД «Урал» - 357 диспетчерских участков. Всего по проекту на конец 2004 года система ГИД внедрена на 281 участках, что составляет 79% от заданного.

Подпрограмма «Оптимизация управления содержанием инфраструктуры и подвижного состава»

Выполнение этой подпрограммы осуществляется посредством автоматизации следующих важнейших функциональных задач:

Паспортизация и мониторинг технического состояния объектов основной деятельности. В 2004 году завершена разработка и внедрение систем паспортизации объ-

ектов основной деятельности по хозяйству пути (100%), локомотивному (90%), СЦБ (100%), грузовой и коммерческой работы (60%), связи и вычислительной техники (100%).

Паспортизация и мониторинг производственной базы. В 2004 году завершена разработка и внедрение на опытном полигоне Московской дороги автоматизированной системы мониторинга производственных объектов вагонного хозяйства.

Планирование технического обслуживания и ремонтов объектов инфраструктуры и подвижного состава на основе автоматизированных технологий. Данные задачи могут быть решены только в интеграции с ЕК АСУФ, АСУ ТР, МТО. Развитие указанных систем в 2004 году создало необходимую основу для обеспечения решения задач планирования ремонтов.

Подпрограмма «Организация эффективного бюджетирования, бухгалтерский и налоговый учет, оптимизация управления финансовыми, трудовыми и материальными ресурсами».

Проект «Бухгалтерский и налоговый учет и отчетность»: в 2004 году настроена отчетность по новой номенклатуре затрат по форме 7-у, разработана система сводной бухгалтерской, налоговой и оперативной управленческой отчетности, реализовано автоматическое ведение по первичным проводкам налогового учета по НДС и налогу на прибыль.

К концу 2004 года типовая дорожная система ЕК АСУФР внедрена на 2175 балансовых единицах (83%) железных дорог, в ней работает более 20 тысяч пользователей. В системе сводной бухгалтерской и налоговой отчетности работает более 10 тысяч пользователей железных дорог и функциональных филиалов ОАО «РЖД».

Проект «Создание системы казначейского контроля за целевым использованием денежных средств ОАО «РЖД» в пределах утвержденных платежных балансов»: в 2004 году на полигоне всех железных дорог проведена опытная эксплуатация функций казначейского контроля.

Проект «Оптимизация использования трудовых ресурсов и социальное развитие»: в 2004 году проведена опытная эксплуатация первой очереди системы ЕК АСУТР (учетные функции: штатное расписание, кадровый учет, учет рабочего времени, расчет заработной платы, а также частично: планирование норм рабочего времени, сводная кадровая и статистическая отчетность) на полигоне 5 департаментов и 9 дорог, общей численностью 1447 рабочих мест. Разработана функциональность второй очереди ЕКАСУТР (аналитические функции) и первой очереди интегрированной информационной системы охраны труда (ИИС-ОТ).

Проекты «Система анализа наличия и движения материально-технических ресурсов», «Оптимизация управления деятельностью Росжелдорснаба - филиала ОАО «РЖД»: в 2004 году на сетевом уровне введены в опытную эксплуатацию подсистемы:

- анализ наличия и движения МТР;
- заявочная кампания.

Проект «Оптимизация правовой деятельности ОАО «РЖД»: в 2004 году закончена опытная эксплуатация системы АСУ Право в Правовом департаменте ОАО «РЖД».

Проект «Оптимизация управления и мониторинга объектов имущественного комплекса ОАО «РЖД»: в 2004 году сформированы сведения в системе «Реестр» на основе данных инвентаризации имущества и бухгалтерского баланса по состоянию на 30 сентября 2003 года. Информация об объектах недвижимого имущества, вошедшего в уставный капитал общества, хранится в автоматизированной системе «Регистр-Сбор».

Проект «Создание автоматизированной системы бюджетного управления ОАО «РЖД»: на дорогах будет внедрена автоматизированная система бюджетного управления на базе ЕК АСУФР.

Подпрограмма «Стратегическое развитие и системное управление, оптимизация управления инвестициями и инновациями»

Проект **«Автоматизированная система стратегического управления и долгосрочного прогнозирования результатов деятельности ОАО «РЖД» (АС СУДП)»** предусматривает мониторинг, контроль и анализ реализации Стратегической программы ОАО «РЖД».

На конец 2004 года сформирован концептуальный проект, разработана и передана в пилотное внедрение АС СУДП со следующими основными функциями:

- мониторинг, контроль и анализ реализации стратегической программы;
- стратегическое прогнозирование деятельности ОАО «РЖД»;
- сценарное моделирование и оценка эффективности принимаемых решений.

Проект **«Оптимизация управления инвестиционной деятельностью»**: в 2004 году на 166 АРМ пользователей департаментов, дорог и дирекций-заказчиков в области капстроительства внедрена в эксплуатацию функциональность контроля исполнения инвестиционных бюджетов - первая очередь АСУ-Инвест.

Проект **«Оптимизация управления инновационной деятельностью»** призван обеспечить повышение эффективности инновационной деятельности в ОАО «РЖД», направленной на разработку и внедрение в производственный процесс компании передовых технических достижений и технологий.

Подпрограмма «Унификация и интеграция автоматизированных систем»

Проект **«Реестр автоматизированных систем АСУ РЖД»**: в 2004 году введена в эксплуатацию АСУ «Реестр АС», предназначенная для эффективного управления составом, структурой и функциональностью систем АСУ РЖД.

Проект **«Автоматизированная система управления унификацией и стандартизацией автоматизированных систем»**: в 2004 году введена в эксплуатацию автоматизированная система, предназначенная для применения единых принципов и методологии унификации и интеграции к видам обеспечения АС.

Проекты **«Унификация НСИ АСУ РЖД»** и **«Унификация архитектуры программного обеспечения систем АСУ РЖД»**: в 2004 году выполнена унификация части НСИ АС ЭТРАН, АСУ-Ш-2, АС ЦНСИ и др. Разработаны целевые архитектуры программного обеспечения и этапы перехода к ним для ряда АС. Выполнен пилотный проект Автоматизированной системы управления объектным межпрограммным взаимодействием (АСУ ОМПВ), предназначенной для автоматизации управления распределением ответственности между АС за реализацию информационно-технологических моделей, оптимизацией вычислительных ресурсов и трафика в СПД.

Проект **«Создание нормативных и методических документов по стандартизации и интеграции АС»** в 2005 году планируется переработать существующие и создать новые нормативные документы на АС ОАО «РЖД».

Проект **«Корпоративный веб-портал ОАО «РЖД»»**: в 2004 году завершено развитие КВП РЖД с внедрением ряда новых услуг через Электронную торговую площадку транспортных услуг (ЭТП ТУ).

Проект **«Система ведения централизованной НСИ ОАО «РЖД»»**: в 2004 году завершено внедрение системы в 17 ИВЦ железных дорог и ГВЦ ОАО «РЖД», включая перевод базы ЦНСИ на серверы типа mainframe и запуск подсистемы синхронизации данных.

Проект **«Система планирования, реализации и контроля выполнения мероприятий гражданской обороны и мобилизационной готовности в условиях мирного времени и особый период»**: в 2004 году АСУ УСП разработана и внедрена на Северной и Свердловской дорогах.

Проект **«Оптимизация управления Программой информатизации»**, предназначенный для эффективного управления Программой информатизации ОАО «РЖД» в 2004 году частично разработан комплекс стандартов по системе управления корпоративной информатизацией и проведена автоматизация ряда процессов управления Программой информатизации.

Подпрограмма «Обновление вычислительной техники и сети передачи данных»

Проект **«Обновление вычислительной техники и сети передачи данных»**: в 2004 году из-за секвестра выполнен частично: обновлено более 4000 ПЭВМ на дорогах, филиалах и в центральном аппарате, 21 сервер, программно-технический комплекс электронной почтовой системы и около 200 единиц копировальной и специализированной техники.

Проект **«Обновление вычислительной техники и сети передачи данных для АСУ ПП "Экспресс-3"»**: выполняется обновление терминалов системы «Экспресс», билетопечатающих устройств и замена полностью изношенной специализированной СПД для «Экспресс» на подключение к созданной в РЖД универсальной СПД.

Окружающая среда

Снижение негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду, повышение его экологичности и обеспечение производственного экологического контроля являются одними из основных задач ОАО «РЖД».

В 2004 году природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществлялась в соответствии с природоохранным законодательством Российской Федерации и «Экологической программой железнодорожного транспорта на 2001-2005 годы».

Железнодорожный транспорт Российской Федерации является одним из основных перевозчиков грузов и пассажиров. Железными дорогами в 2003 году выполнено более 80% грузооборота транспортной системы страны (без трубопроводного) и порядка 40% пассажирооборота. В связи с этим большое внимание уделяется обеспечению экологической безопасности.

В 2004 году по сравнению с 2003 годом грузооборот вырос на 7,4%, пассажирооборот – на 4,4 %. При росте перевозочной работы отмечается устойчивое снижение удельной нагрузки на окружающую среду. Показатели выброса вредных веществ от стационарных объектов в атмосферный воздух, сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, общего потребления воды, использования воды на производственные нужды на единицу перевозочной работы сократились при этом соответственно на 11,5%, 18,9%, 15,2%, 10,6%.

Использование и обезвреживание отходов производства и потребления возросло в 1,9 раза.

В 2004 году на строительство и реконструкцию 17 природоохранных объектов был израсходован 141,0 млн. руб. капитальных вложений, в том числе на охрану водных ресурсов 91,5 млн. руб., атмосферного воздуха - 49,5 млн. руб.. Сдано в эксплуатацию 12 природоохранных объектов.

Ввод в эксплуатацию указанных объектов обеспечит сокращение в 2005 году сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты на 927 тыс. м³, снизит выброс загрязняющих веществ в атмосферу на 511 тонн. Финансирование строительства природоохранных объектов проводилось за счет средств ОАО «РЖД».

Реализация заданий «Экологической программы железнодорожного транспорта на 2001-2005 годы», выполнение дополнительных природоохранных мероприятий позволило снизить техногенное воздействие от хозяйственной и иной деятельности филиалов ОАО «РЖД» на окружающую среду в 2004 году.

Охрана атмосферного воздуха

Выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных объектов в 2004 году составили 181,3 тыс. тонн, что ниже по сравнению с 2003 годом на 9,0 тыс. тонн. Это достигнуто за счет перевода котельных на более экологически чистые виды топлива (газ, мазут), повышения эффективности сжигания топлива, внедрения электроотопления, ликвидации малодеятельных угольных котельных, реконструкции действующего и внедрения нового пылегазоулавливающего оборудования, передачи котельных в муниципальную собственность.

Использовались такие современные технологии в области охраны атмосферного воздуха: газолучистое оборудование для отопления помещений, акустические горелки для котлов котельных, водомазутные эмульсии в качестве топлива в котельных, автоматизированные модульные котельные контейнерного типа, дробеструйные камеры для очистки и удаления старых покрытий вагонов, камеры наружной окраски вагонов, оснащенные системами улавливания вредных выбросов, ионно-плазменное напыление и полимерное покрытие деталей подвижного состава.

В 2004 году количество стационарных источников выброса загрязняющих веществ в атмосферный воздух в отрасли составило 51 090 единиц, из которых 89,0% имеют установленные нормативы предельно допустимых выбросов, а остальные – временно согласованные выбросы.

Из общего количества загрязняющих веществ, в отходящих газах от стационарных источников выделения (268,7 тыс. тонн), в 2004 году уловлено и обезврежено 87,4 тыс. тонн загрязняющих веществ, или 32,5%, в том числе твердых – 86,9 тыс. тонн, или 63,9%.

Филиалам ОАО «РЖД» в 2004 году территориальными органами МПР России было разрешено выбросить в атмосферу 226,2 тыс. тонн вредных веществ, фактически выброшено 181,3 тыс. тонн, или 80,1%.

От стационарных объектов около 80% выбросов загрязняющих веществ поступает в атмосферу от сжигания топлива в котельных, остальные – от других технологических процессов.

В 2004 году выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от передвижных источников (тепловозы) составили 198,2 тыс. тонн, что на 20,4 тыс. тонн больше, чем в 2003 году. Это вызвано увеличением перевозочной работы и соответственно фактического потребления дизельного топлива на тягу поездов.

Рациональное использование водных ресурсов

В 2004 году в ОАО «РЖД» достигнуто сокращение потребления воды за счет внедрения водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления.

В 2003 году использовано всего 204,9 млн. м³ воды, что на 19,5 млн. м³, или на 8,7%, меньше, чем в 2003 году, в том числе на хозяйственно-питьевые нужды израсходовано 112,4 млн. м³, что меньше на 14,1 млн. м³, или на 11,2%, на производственные нужды потреблено 89,4 млн. м³, что меньше на 3,4 млн. м³, или на 3,7%.

Объем оборотной и повторно используемой воды в технологических процессах увеличился на 2,7 млн. м³ и составил 129,1 млн. м³.

Охрана водных ресурсов

В 2004 году достигнуто снижение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты за счет реконструкции и строительства канализационных очистных сооружений, внедрения природоохранных технологий, передачи очистных сооружений в муниципальную собственность.

Использовались современные локальные сооружения для очистки производственных и ливневых сточных вод, новые фильтрующие материалы, сорбенты, химреагенты, малоотходные технологии отмывки внутренних поверхностей цистерн, мойки колесных пар и других деталей подвижного состава с применением различных моющих средств.

Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в 2004 году составил 33,2 млн. м³, что меньше на 4,7 млн. м³, или на 12,4%, чем в 2003 году.

Охрана и рациональное использование земель

В 2004 году создано 101,5 га новых посадок вдоль железнодорожных путей на протяжении 43,2 км. На территориях железнодорожных станций посажено 18,6 тыс. деревьев и 19,1 тыс. кустарников.

На шпалопропиточных заводах применялся нефтяной антисептик ЖТК, имеющий 4 класс опасности и не содержащий фенола. Такая технология пропитки позволяет снизить в 2-3 раза выброс загрязняющих веществ в окружающую среду.

В целях исключения бесконтрольного выброса твердых бытовых отходов и мусора из пассажирских поездов (в полосе отвода на перегонах) организован пакетный способ сбора этих отходов и передача их на технических и пассажирских станциях на утилизацию.

В локомотивном депо Лянгасово Горьковской железной дороги внедрена автоматизированная система по учету нефтепродуктов при их приемке, хранении и отпуске. Данные по количеству и качеству поступившего и отпущенного нефтепродукта передаются на рабочее место оператора, что позволяет контролировать возможные утечки нефтепродуктов.

Московским государственным университетом путей сообщения и фирмой «Бигор» разработана биотехнология очистки грунтов, загрязненных фенолом. Впервые в отечественной практике на разъезде Мыслец Горьковской железной дороги в период 2002-2003 годы была произведена очистка грунтов, загрязненных фенолом, в том числе и земляного полотна на действующих железнодорожных путях без перерыва движения. Загрязнение возникло в результате аварии. Очистка грунта производилась на площади 2 га и на глубину 6-8 метров. Мониторинг окружающей среды, проводившийся на месте работ в 2004 году, подтвердил эффективность данной технологии.

Обращение с отходами производства и потребления

В 2004 году в ОАО «РЖД» продолжалась работа по снижению отрицательного воздействия отходов производства и потребления на окружающую среду, максимальному вовлечению их в хозяйственный оборот в качестве источников сырья и вторичных материалов.

Использовались технологии по регенерации отработанных масел и смазок, обезвреживанию грунтов, загрязненных нефтепродуктами, биопрепаратами и препаратами, содержащими известь. На Санкт-Петербургском железнодорожном узле внедрен мусоросортировочный комплекс с брикетированием отходов по их видам. Производительность комплекса 20,0 тыс. тонн в год.

В течение 2004 года образовалось 3040,1 тыс. тонн отходов производства и потребления различных классов опасности, что на 973,5 тыс. тонн больше, чем в 2003 году. Увеличение вызвано ростом объемов производства, а также включением новых видов отходов производства и потребления за счет проведения инвентаризации источников образования отходов в связи с работами по лицензированию деятельности в области обращения с опасными отходами.

Наибольшее количество отходов относится к 5 классу – практически не опасных и 4 классу – малоопасных.

В 2004 году использовано 865,4 тыс. тонн, обезврежено 22,8 тыс. тонн отходов производства и потребления. Передано другим предприятиям для использования и обезвреживания, хранения, захоронения 2000,0 тыс. тонн. Наличие отходов на конец 2004 года составило 280,8 тыс. тонн. Доля использования и обезвреживания отходов в 2004 году составила 27,5% , что выше на 6,9% по сравнению с 2003 годом.

Техническое перевооружение

Работа, постоянно проводимая в отрасли по техническому перевооружению, обеспечивает улучшение экологических показателей.

В 2004 году при капитальном ремонте пути заменялись деревянные шпалы (пропитанные антисептиками) на экологически чистые железобетонные. Главный путь на

железобетонных шпалах увеличился на 2,81 тыс. км. Произведена замена асбестового балласта на щебень на протяжении 1,47 тыс. км.

На сети железных дорог для обеспечения экологической безопасности, исключения бактериального загрязнения железнодорожного полотна и прилегающих территорий фекальной микрофлорой и гельминтами продолжалась работа по оснащению вагонов пассажирских поездов экологически чистыми туалетными комплексами отечественного производства.

В 2004 году при ремонте вагонов пассажирских поездов оборудовано такими туалетными комплексами 198 вагонов и закуплено 287 вагонов с экологически чистыми туалетами. Кроме этого приобретено 242 вагона с экологически чистыми туалетами для электропоездов.

При проведении работ по электрификации железных дорог происходит замена тепловозной тяги на электровозную, что способствует снижению выбросов вредных веществ в атмосферный воздух и уменьшению загрязнения почв тяжелыми металлами. За 2001-2003 годы протяженность электрифицированных линий увеличилась на 1600 км. В 2004 году велись работы по электрификации железных дорог (введено в эксплуатацию 19,1 км). Основной объем ввода в эксплуатацию электрифицированных участков запланирован на 2005 год.

При капитальном ремонте тепловозов осуществлялась замена устаревших малоэкономичных двухтактных дизелей 10Д100, 14Д40 и дизелей производства Чехии на современные экономичные дизели типа Д-49 Коломенского завода, которые повышают топливную экономичность отремонтированных тепловозов на 15%, улучшают экологические показатели: звуковое давление снижается на 8%, токсичность выхлопных газов – на 34%, дымность – на 12%, сводится до минимума утечка нефтепродуктов на земляное полотно. В 2004 году такую модернизацию прошли более 100 тепловозов.

Велись работы по созданию дизеля Д-49 третьего поколения с улучшенными ресурсными и экологическими показателями. Опытный образец проходит испытания.

Проводились эксплуатационные испытания газотепловозов ТЭМ-18Г, которые обеспечивают снижение выбросов оксидов азота в 2 раза, углеводородов - в 3 раза, оксидов углерода - от 5 до 10 раз.

Производственный экологический контроль

Контроль за выбросами и сбросами загрязняющих веществ в атмосферу, водные объекты и за загрязнением почв на территориях предприятий осуществлялся: от стационарных объектов 53 экологическими лабораториями, включая 4 вагона-лаборатории с бортовым комплексом аналитического оборудования на Северо-Кавказской, Приволжской, Куйбышевской, Западно-Сибирской железных дорогах; от передвижных источников (тепловозов) – 121 пунктом экологического контроля (ПЭК). Все тепловозы после ремонта двигателей проходили тестирование на указанных ПЭК по экологическим показателям.

В 2004 году на железные дороги поставлено 5 экологических лабораторий на автомобильном ходу. Во Всероссийском институте железнодорожного транспорта совместно с Институтом физики атмосферы РАН при участии Института химии Макса Планка (Германия) создан и оборудован вагон-обсерватория. Для этой обсерватории создан и отработан автоматизированный комплекс с программным обеспечением, что позволяет вести прямые и дистанционные наблюдения за состоянием окружающей среды.

Подготовка специалистов в области охраны окружающей среды

В 2004 году в железнодорожных высших учебных заведениях осуществлялась подготовка специалистов в области охраны окружающей среды по очной и заочной форме. В шести вузах (Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Екатеринбург,

Новосибирск) состоялся выпуск инженеров по специальности «Инженерная защита окружающей среды» в количестве 150 человек.

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» № 270р от 29 декабря 2003 года «О повышении квалификации руководителей и специалистов железнодорожного транспорта в 2004 году» осуществлялась переподготовка специалистов железных дорог, заводов и других филиалов ОАО «РЖД» в области охраны окружающей среды в Российской академии путей сообщения, на специализированных кафедрах высших учебных заведений железнодорожного транспорта, в Научно-производственном центре по охране окружающей среды – филиале ОАО «РЖД». Также специалисты железнодорожного транспорта проходили такую подготовку в учебных подразделениях МПР России.

В рамках разработки материалов на получение лицензии для ОАО «РЖД» в области обращения с опасными отходами производства прошли профессиональную подготовку на право работы с опасными отходами более 2000 специалистов железнодорожного транспорта.

Кадровая политика

Кадровую ситуацию на железных дорогах сегодня определяют 268 тысяч руководителей и специалистов (в 2003 году - 328 тыс. человек), в том числе 2,7 тысячи первых руководителей основных предприятий. Среди специалистов - 129 тысяч человек с высшим образованием, 120 тысяч человек со средним профессиональным образованием.

Непосредственно обеспечивают организацию производства на сети железных дорог 42,2 тысяч командиров среднего звена (КСЗ) и 23,9 тысяч мастеров. Количество специалистов с высшим образованием среди КСЗ возросло по сравнению с 2003 годом на 2% и составляет 38% от общей численности (16 тыс. человек), а количество практиков сократилось до 7%. Значительно улучшен качественный состав КСЗ на Дальневосточной (46% инженеров, 2% практиков), Западно-Сибирской (46% инженеров, 3% практиков), Северо-Кавказской (39% инженеров, 4% практиков) железных дорогах.

Среди мастеров количество специалистов с высшим образованием возросло на 1% и составило 39%, а количество практиков сократилось до 9%. Улучшился качественный состав мастеров на Дальневосточной (46% инженеров, 3% практиков), Западно-Сибирской (47% инженеров, 5% практиков), Северо-Кавказской (42% инженеров, 6% практиков) железных дорогах.

Приняты необходимые меры по улучшению качественного состава руководящих кадров. В 2004 году осуществлено назначение 590 руководителей номенклатуры ОАО «РЖД», в том числе 410 человек - руководителей высшего звена железных дорог. Начальниками железных дорог осуществлен подбор и назначение более 2,0 тысяч руководителей и специалистов, начальниками отделений железных дорог - 2,5 тысяч человек.

В течение 2004 года произошла смена начальников Октябрьской, Восточно-Сибирской, Свердловской и Горьковской железных дорог, 77 заместителей начальников железных дорог, начальников 27 отделений железных дорог.

Важным событием в работе с кадрами явилось проведенное в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» № 275р от 29 декабря 2003 года в период с февраля по сентябрь 2004 года квалификационное собеседование с руководителями и специалистами филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД».

В целях его организованного проведения создано 526 квалификационных комиссий, из них 11 - в центральном аппарате ОАО «РЖД». По результатам 17,4 тысячи чел. (87% от числа прошедших собеседование) признаны соответствующими занимаемым должностям. Из них 257 руководителей рекомендованы к выдвижению на больший объем работы; 617 руководителей, показавших высокий уровень профессиональной подготовки и положительные результаты в работе, рекомендованы для включения в список резерва на выдвижение; 858 руководителям даны рекомендации о повышении уровня квалификации. Проведенное квалификационное собеседование позволило оздоровить кадровую ситуацию на ряде железных дорог.

Неотъемлемой частью кадровой политики ОАО «РЖД» является целенаправленная работа по подготовке резерва кадров на выдвижение на вышестоящие должности. Так, только в Российской академии путей сообщения в 2004 году проведено обучение по специальности более 380 молодых перспективных специалистов в резерв на должности руководителей структурных подразделений с Московской, Горьковской, Северной, Приволжской и Юго-Восточной железных дорог. На Октябрьской железной дороге 40 молодых специалистов прошли обучение по программе, разработанной Петербургским государственным университетом путей сообщения совместно с Международным центром обучения менеджмента. Эта программа состоит из 3 этапов:

- обучение в университете вопросам корпоративного управления Компании, управления финансовыми потоками, современным информационным технологиям;
- самостоятельное выполнение домашнего задания по основным проблемам корпоративного управления своих подразделений;
- участие в 5-дневном семинаре в Финляндии, основная цель которого научиться анализировать деятельность своего предприятия с использованием современных подходов и методов.

В целях дальнейшего укрепления структурных подразделений железных дорог специалистами с высшим образованием в 2004 году принято и трудоустроено 3,7 тысячи выпускников вузов железнодорожного транспорта, 52% из них (1,9 тысячи человек) назначены на инженерные должности, 15 % (539 человек) - на технические должности, 33% (1,2 тысячи человек) в порядке стажировки осваивают особенности производства на рабочих должностях.

Кроме того, в структурные подразделения железных дорог поступило 3,8 тысячи выпускников техникумов.

В целях обеспечения ОАО «РЖД» квалифицированными кадрами основных рабочих профессий на базе техникумов (колледжей) железнодорожного транспорта, дорожных технических школ и учебных центров железных дорог в 2004 году подготовлено: 5,1 тысяча машинистов локомотивов, 4,4 тысячи помощников машинистов локомотивов, 2,3 тысячи слесарей по ремонту локомотивов, 3,7 тысячи осмотровиков вагонов, 2,7 тысячи слесарей по ремонту вагонов, 15,7 тысяч монтеров пути, 1,96 тысячи бригадиров пути, 1,2 тысячи операторов дефектоскопных тележек, 653 электромонтёра СЦБ и ремонту аппаратуры и устройств связи, 776 электромонтёров контактной сети, 1,1 тысяча приемосдатчиков груза и багажа. На подготовку кадров основных рабочих профессий в 2004 году было направлено 1,2 млрд. руб.

Итоги работы железнодорожного транспорта в 2004 году вновь показали эффективность сложившихся в течение многих лет различных форм организации соревнования. Оно способствовало перевыполнению 4 производственных и финансово-экономических показателей, обеспечению финансовой сбалансированности Компании, устойчивости и безопасности перевозочного процесса.

В 2004 году высоко оценен труд многих железнодорожников. 298 работников железнодорожного транспорта награждены государственными наградами, в том числе 3 - орденами, 2 - медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» 1-й степени, 201 - медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» 2-й степени, остальным - присвоены почетные звания. Среди награжденных мало работников Московской (16), Западно-Сибирской (9), Красноярской (1) и Восточно-Сибирской (1) железных дорог.

52 работника поощрены наградами Минтранса России: наградным знаком «Почетный работник транспорта России» - 9, благодарностью - 18, Почетной грамотой - 25. Продолжается работа по награждению юбилейной медалью «XXX лет Байкало-Амурской магистрали». Всего на железные дороги отправлено около 3 тысяч этих медалей.

В 2004 году наградами Компании поощрено 7,5 тысяч человек, в том числе знаком «Почетный железнодорожник» - 733 человека.

Социальная политика

Социальная сфера является важной составляющей технологического процесса, направленного на обеспечение устойчивой и безопасной работы железных дорог. Социальные расходы – это важный инструмент повышения эффективности работы Компании. Вот почему весь комплекс социальных мероприятий сориентирован на усиление мотивационной составляющей в представляемых социальных гарантиях, на повышение производственно-экономической эффективности. Такой подход обусловлен требованиями Стратегической программы развития ОАО «РЖД» на период до 2010 года.

В апреле текущего года, выступая с посланием Федеральному собранию, Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин сделал особый акцент именно на социальных вопросах: расширении социальных завоеваний, повышении реальной заработной платы, защите прав малоимущих, справедливом налогообложении, решении демографических проблем. В послании Президента развернута целая программа действий на длительную перспективу. Без сомнения она станет основой решений практических действий Компании, направленных на улучшение социального положения железнодорожников, повышение эффективности работы ОАО «Российских железных дорог».

Вопросы социальной защищенности тружеников всегда были в центре внимания руководства железнодорожной отрасли. В этом проявляется **традиционно присущий железнодорожному транспорту государственный подход. Накоплен огромный опыт в решении социальных проблем и защиты интересов работников на основе социального партнерства ОАО «РЖД» с профсоюзом посредством заключения тарифных соглашений, коллективных договоров, соглашений о социальном партнерстве.**

Такое сотрудничество развивалось на всех этапах государственного строительства в нашей стране, и главным его результатом, бесспорно, является устойчивая и надежная работа железнодорожного транспорта.

Особая значимость сохранению социальной стабильности в коллективах железнодорожников придавалась руководством железнодорожной отрасли в период подготовки к реформированию и образованию открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Вот почему одним из первых шагов, сделанных Компанией после своего создания, стало присоединение к Отраслевому тарифному соглашению с последующим переходом к заключению в 2004 году Генерального коллективного договора ОАО «РЖД». В результате **в самый ответственный период реформирования, кардинально изменяющий хозяйственно-экономические связи на железнодорожном транспорте, получила развитие система социальных гарантий для работников и обеспечены условия для устойчивой работы Компании.**

Основным принципом заключенного коллективного договора является взаимная заинтересованность и усиление социальной ответственности за результаты производственно-экономической деятельности Компании и на этой основе обеспечение роста благосостояния и уровня социальной защиты работников. Данный принцип реализуется не только посредством создания условий для эффективного труда и достойного вознаграждения работников, но и через развитие системы социальных гарантий, включая охрану здоровья железнодорожников и членов их семей, проявление заботы и внимания к ветеранам отрасли.

Для обеспечения жизнедеятельности в Компании имеется оптимальное количество основных объектов социальной сферы, необходимых для технологии перевозок, устойчивой и безопасной работы железных дорог. Компания располагает эффективной системой организации медицинского обеспечения перевозочного процесса

на основе специальных медицинских регламентов. Мероприятия, проводимые лечебно-профилактическими учреждениями, являются неотъемлемой частью технологического процесса железнодорожных перевозок. В системе здравоохранения Компании функционируют больницы, поликлиники, линейные амбулатории, предоставляющие работникам весь комплекс медицинских услуг на основе системы добровольного медицинского страхования.

Создана и функционирует сеть оздоровительных учреждений, в том числе и на Черноморском побережье Кавказа и Минеральных Водах, в которых в 2004 году оздоровлено около 100 тысяч железнодорожников и членов их семей. В детских загородных оздоровительных учреждениях отдохнуло свыше 110 тысяч детей работников Компании.

Для проведения культурно-спортивных мероприятий в филиалах Компании образованы подразделения - учреждения культуры и спорта, эффективно использующие материальную базу дворцов культуры и спортивных сооружений. Деятельность этих подразделений ориентирована на поддержку и сохранение историко-культурного наследия железнодорожного транспорта, а также расширение классических и самодеятельно-художественных видов культуры на основе коммерческой деятельности и конструктивного взаимодействия с субъектами Российской Федерации.

Обеспечение работников Компании и членов их семей продовольственными и промышленными товарами на удаленных линейных станциях и узлах, непосредственно на производстве в круглогодичном режиме производится предприятиями рабочего снабжения. В этих целях на железных дорогах функционирует специальная сеть магазинов, предприятий общественного питания, хлебопекарных предприятий, мастерских по ремонту обуви, парикмахерских и другие.

Обеспечивая требуемый уровень социальной мотивации, Компания стремится к оптимальному количеству объектов социальной сферы, эффективно удовлетворяющих требованиям технологии перевозочного процесса.

За период с начала реформирования железнодорожного транспорта количество объектов имущественных комплексов социальной сферы снижено с 5451 в 1995 году до 1963, включенных в имущественный комплекс Компании, что составляет 36% от первоначального количества. Снижением в 2,8 раза объектов социальной сферы Компания стремилась определить тот минимум, который обеспечивает нормальное функционирование Компании, основанный на социальных обязательствах и не допускающий снижения уровня социальной защищенности работников.

Расходы на содержание объектов социальной сферы за указанный период в сопоставимых условиях снижены в 1,54 раза, а их доля в общем бюджете уменьшилась с 5,1 до 2,4%.

В результате этой работы уровень социальной защищенности работников был не только сохранен, но и увеличен. Так, удельный объем социальных гарантий в денежном выражении на одного работающего возрос на 28%.

Для работников Компании и членов их семей Генеральным коллективным договором предусмотрен значительный пакет основных социальных гарантий, включающий:

- бесплатный проезд железнодорожным транспортом по разовому билету в купейном вагоне пассажирского поезда и по годовому билету в пригородном сообщении;
- медицинское обслуживание на основе корпоративной системы добровольного медицинского страхования;
- лечение и отдых с частичной оплатой стоимости путевок в оздоровительных учреждениях Компании, оказание материальной помощи на поддержание здоровья во время отпуска;
- единовременное поощрение за добросовестный труд при выходе на пенсию.

Наряду с этим коллективный договор предусматривает дополнительные отпуска в случае рождения ребенка и регистрации брака, выплату пособий при рождении детей, ежемесячное пособие работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком, а также ряд других социальных гарантий.

Все работники Компании имеют возможность участия в корпоративной системе негосударственного пенсионного обеспечения, и при паритетном с Компанией внесении пенсионных взносов им гарантируются пенсионные выплаты в размере до 20% от заработка. В настоящее время в дополнение к трудовой пенсии около 75 тысяч неработающих пенсионеров через негосударственный пенсионный фонд «Благосостояние» получают негосударственную пенсию, размер которой составляет в среднем 1295 рублей.

Не оставлены без внимания и ветераны Компании. Свыше 650 тысяч неработающих пенсионеров, которые вышли на пенсию с предприятий железнодорожного транспорта и не имеют права на негосударственную пенсию, получают соответствующую корпоративную социальную поддержку в зависимости от стажа работы на железнодорожном транспорте через благотворительный фонд «Почет». Ветераны, награжденные знаком «Почетный железнодорожник» ежемесячно получают дополнительно по 300 рублей каждый. Предоставляются права бесплатного проезда по разовому билету в купейном вагоне пассажирских поездов и по годовому билету в пригородном сообщении, если стаж работы на железнодорожном транспорте не менее 20 лет. Гарантируется медицинское обслуживание и оздоровление пенсионеров в санаториях и домах отдыха по льготным путевкам, отпуск бытового топлива по социальным ценам, а также оказание материальной помощи на ритуальные услуги.

В целях повышения активности общественных советов ветеранов и материальной заинтересованности председателей советов ветеранов в работе с пенсионерами предусматривается ежемесячная доплата (от 150 до 2000 рублей) в зависимости от количества состоящих на учете ветеранов.

В 2005 году расходы на реализацию обязательств Генерального коллективного договора составят 8% от планируемых доходов Компании, что превышает уровень 2004 года на 11,6%.

Особое место в коллективном договоре отведено **решению жилищной проблемы** путем формирования специализированного жилищного фонда Компании и развития различных форм оказания корпоративной поддержки работникам, нуждающимся в улучшении жилищных условий. Разработаны новые пути решения этого актуального для работников вопроса.

Правлением Компании рассмотрена и принята Концепция развития жилищной сферы на среднесрочную перспективу, которая **предусматривает формирование специализированного жилищного фонда** на технологические нужды Компании. В дополнение к уже имеющимся полутора миллионам квадратных метров, в период до 2010 года планируется выделить около 15 млрд. руб. капитальных вложений для строительства технологического жилья площадью в 1 млн. м².

Специализированный жилищный фонд предоставляется только работникам основных профессий и должностей, обеспечивающим технологию перевозочного процесса, эксплуатацию вновь вводимых производственных мощностей, а также приглашенным и перемещенным по ротации кадров руководителям и специалистам. Это особенно важно для обеспечения устойчивой работы на удаленных линейных станциях, где отсутствует рынок рабочей силы и в крупных промышленных центрах, где Компания пока не выдерживает конкуренции по условиям труда.

Все остальные работники улучшают свои жилищные условия, приобретая жилые помещения за плату в собственность с помощью корпоративной поддержки Компании.

Корпоративная поддержка, с ее многообразием форм по улучшению жилищных условий, предоставляется работникам, в которых Компания заинтересована, по социальным показателям обеспеченности жилой площадью. Основой такого подхода является необходимость привлечения и закрепления кадров на ключевых направлениях производственной деятельности.

Среди огромного перечня социальных вопросов, стоящих перед руководством Компании, **вопрос заработной платы является, безусловно, главным.** Ведь рост реальной заработной платы – это своего рода ключ к решению многих социальных проблем работников.

Сегодня среднемесячная заработная плата работников акционерного общества «Российские железные дороги», занятых на перевозках, составляет 12 338 рублей. За последние три года она возросла более чем в 2 раза. При этом **рост потребительских цен компенсируется ежеквартальной индексацией заработной платы работников Компании,** а повышение производительности труда создает основу для сверхинфляционного, реального роста заработной платы, который только в прошлом году составил 12,3%.

В долгосрочной перспективе Компания предусматривает обеспечивать высокую динамику повышения реальной заработной платы. Существующая ситуация на рынке труда, макроэкономические и демографические процессы и тенденции требуют именно таких подходов.

Однако всякое **повышение заработной платы должно быть действительно заработано!** А инструмент для этого один – рост производительности и качества труда. Следовательно, надо и создавать такие условия, при которых человек мог бы трудиться с полной самоотдачей и достойно зарабатывать на основе роста производительности труда. Поэтому внедрение новых технологий на основе инвестиционной программы Компании является одним из главных и актуальных направлений работы. Только за последние три года объем инвестиций в развитие Компании возрос в 1,5 раза.

Следует подчеркнуть, что выполнение коллективных договоров и реализация социальных обязательств возможны лишь при эффективном экономическом развитии Компании.

Практическому решению задачи повышения производительности труда в перспективе должно способствовать **усиление личной заинтересованности работников в качестве и результатах своего труда за счет совершенствования механизмов мотивации и повышения социальной ответственности.**

В Стратегической программе развития ОАО «РЖД» четко определены основные принципы эффективной социальной политики:

- использование социальной сферы Компании и социальных затрат в качестве инструмента повышения производственно-экономической эффективности;
- совершенствование оплаты труда и его мотивации, усиление социальной ответственности за производственно-экономические результаты;
- оптимальная дифференциация уровней социальной поддержки для различных категорий работников;
- и, наконец, последовательное повышение уровня и адресности социальных гарантий, развитие индивидуальных и корпоративных систем страхования социальных рисков.

Выполнение стратегических установок в области социального развития позволит в полной мере реализовать миссию динамично развивающейся общенациональной транспортной Компании на основе достижения основных стратегических целей.

ОАО «РЖД» и общество

Как одна из крупнейших и стабильных компаний страны ОАО «РЖД» считает своим долгом осуществлять деятельность, направленную на поддержку социально значимых проектов в различных областях общественной жизни.

Одним из важнейших направлений этой деятельности является сотрудничество с Русской православной церковью (РПЦ). В апреле 2004 года Московская патриархия Русской православной церкви и ОАО «РЖД» заключили Соглашение о сотрудничестве, имеющее целью возрождение духовности на основе традиционных нравственных ценностей. В рамках соглашения РПЦ и ОАО «РЖД» совместно осуществляют мероприятия, которые направлены на духовно-нравственное попечение о путешествующих. В рамках системы российских железных дорог возрождаются исторические традиции деятельности привокзальных храмов-часовен и передвижных вагонов-храмов, а также оказание помощи беспризорным и безнадзорным детям и иным категориям социально незащищенных граждан.

Кроме того, ОАО «РЖД» оказывает содействие миссионерской и паломнической деятельности Русской православной церкви. Компания активно занимается восстановлением и строительством церквей, детских домов, приютов - там, где пролегают магистрали сети российских железных дорог.

В отчетном году началась реализация Программы сотрудничества между ОАО «РЖД» и Государственным Эрмитажем. Программа предполагает выполнение комплекса научно-исследовательской, научно-реставрационной, издательской и культурно-просветительской работ, связанных с комплексной реставрацией хранящегося в Государственном Эрмитаже уникального памятника истории железных дорог России - панорамы П.Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь (Транссибирская железнодорожная магистраль)» (1897-1903 гг.). Эта работа является уникальной, поражающей как своими масштабами, так и идейным наполнением, отражающим великую историческую веху и грандиозные созидательные возможности нации. Реализация программы станет важнейшим шагом ОАО «РЖД» в деле пропаганды исторического наследия отечественных железных дорог. Финансирование мероприятий и проектов Программы осуществляется за счет средств Компании.

Спонсорская и благотворительная деятельность Компании была также направлена на поддержку отечественного спорта. Спортивные команды и клубы «Локомотив» неоднократно завоевывали чемпионские звания России. Выступая на международных и российских спортивных аренах, они поддерживали высокий авторитет железнодорожного транспорта, способствовали популяризации физической культуры и спорта среди широких масс железнодорожников.

Практически при всех командах и клубах успешно функционируют детские и юношеские спортивные школы, секции, в которых занимаются дети работников отрасли.

В 2004 была оказана благотворительная помощь общественным, религиозным организациям, различным фондам, ассоциациям, творческим объединениям, организациям социальной направленности.

Аудиторское заключение по финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2004 года

**Акционерам открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»**

АУДИТОР

Организационно-правовая
форма и наименование:

Закрытое акционерное общество «РУФАУДИТ»

Свидетельства о
государственной
регистрации:

Свидетельство МРП Серия ЛО №034387 от 20.12.2001г.
(Рег. №007.593 от 22.01.1992г.);
Свидетельство МНС РФ о внесении записи в Единый
государственный реестр юридических лиц Серия 77
№ 007921463 от 10.07.2002г. (ОГРН 1027700014055 от
10.07.2002г.)

Лицензии на осуществление
аудиторской деятельности:

Лицензия № Е 002590 от 06.11.2002г. на осуществление
аудиторской деятельности выдана на основании Приказа
Минфина РФ №225 сроком на 5 лет;
Лицензия № Б 329118 от 14.04.2004г. (Рег.№5864)
на осуществление работ, связанных с использованием
сведений, составляющих государственную тайну,
выдана Управлением ФСБ России по г. Москве и
Московской области сроком действия до 16.12.2007г.

Членство в аккредитованном
профессиональном
аудиторском объединении:

Член Национальной Федерации консультантов и
аудиторов (Свидетельство №0001 от 21.09.2000г.)

АУДИРУЕМОЕ ЛИЦО

Организационно-правовая
форма и наименование:

Открытое акционерное общество «Российские железные
дороги»

Место нахождения:

Российская Федерация, 107144, г. Москва,
ул. Новая Басманная, д.2

Свидетельство о
государственной
регистрации:

Свидетельство МНС РФ о внесении записи в Единый
государственный реестр юридических лиц Серия 77
№007105126 от 23.09.2003г. (ОГРН 1037739877295 от
23.09.2003г.)

1. Мы провели аудит прилагаемой финансовой (бухгалтерской) отчетности Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее по тексту – ОАО «РЖД») за период с 1 января 2004 года по 31 декабря 2004 года включительно. Финансовая (бухгалтерская) отчетность ОАО «РЖД» состоит из:
 - Бухгалтерского баланса;
 - Отчета о прибылях и убытках;
 - Отчета об изменениях капитала;
 - Отчета о движении денежных средств;
 - Приложения к бухгалтерскому балансу (форма № 5);
 - Отчетности ОАО «РЖД» по видам деятельности (в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 29.12.2004г. №871);
 - Пояснительной записки.
2. Ответственность за подготовку и представление этой финансовой (бухгалтерской) отчетности несет исполнительный орган ОАО «РЖД». Наша обязанность заключается в том, чтобы выразить мнение о достоверности во всех существенных отношениях данной отчетности и соответствии порядка ведения бухгалтерского учета законодательству Российской Федерации на основе проведенного аудита.
3. Мы провели аудит в соответствии с Федеральным законом от 07.08.2001 №119-ФЗ "Об аудиторской деятельности" (с изменениями и дополнениями); Федеральными правилами (стандартами) аудиторской деятельности, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 23.09.2002 №696 (с изменениями и дополнениями); Стандартами аудита Российской Коллегии аудиторов, аккредитованной при Министерстве Финансов РФ Приказом МФ РФ от 16.07.2002 №145; Руководством по аудиту ЗАО «РУФАУДИТ»; Техническим заданием на проведение обязательного аудита ОАО «РЖД», утвержденным Советом директоров ОАО «РЖД».
4. Аудит планировался и проводился таким образом, чтобы получить разумную уверенность в том, что финансовая (бухгалтерская) отчетность ОАО «РЖД» не содержит существенных искажений. Аудит проводился на выборочной основе и включал в себя изучение на основе тестирования доказательств, подтверждающих числовые показатели в финансовой (бухгалтерской) отчетности и раскрытие в ней информации о финансово-хозяйственной деятельности, оценку соблюдения принципов и правил бухгалтерского учета, применяемых при подготовке финансовой (бухгалтерской) отчетности, рассмотрение основных оценочных показателей, полученных руководством ОАО «РЖД», а также оценку представления финансовой (бухгалтерской) отчетности. Мы полагаем, что проведенный аудит представляет достаточные основания для выражения нашего мнения о достоверности финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «РЖД» и соответствии порядка ведения бухгалтерского учета законодательству Российской Федерации.
5. По нашему мнению, финансовая (бухгалтерская) отчетность ОАО «РЖД» отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение на 31 декабря 2004 года и результаты ее финансово-хозяйственной деятельности за период с 1 января по 31 декабря 2004 года включительно в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки финансовой (бухгалтерской) отчетности.

Москва, 25 мая 2005 года

Руф А.Л.

Генеральный директор

Руководитель аудиторской проверки

Квалификационный аттестат № К 009029 на право осуществления аудиторской деятельности в области общего аудита, выдан по решению ЦАЛАК МФ РФ от 24.11.1994 (Протокол №11) на неограниченный срок

Финансовая (бухгалтерская) отчетность Компании за 2004 год

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2004 г.

Организация: **открытое акционерное общество "Российские железные дороги"**

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности: **Производство**

Организационно-правовая форма / форма собственности: **открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс. руб.**

Форма № 1 по ОКУД

Дата (год, месяц, число)

по ОКПО

ИНН

по ОКДП

по
ОКОПФ/ОКФС

по ОКЕИ

Коды

0710001

2004 | 12 | 31

7708503727

384

АКТИВ	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы (04, 05)	110	11 066	60 846
Расходы на научно-исследовательские, опытно конструкторские и технологические работы (04)	115	40 785	23 511
Основные средства (01, 02)	120	1 567 390 770	1 542 073 051
Незавершенное строительство (07, 08, 15, 16, 60)	130	102 270 641	117 858 689
Доходные вложения в материальные ценности (03)	135	-	-
Долгосрочные финансовые вложения (58, 59)	140	11 481 262	11 483 176
Отложенные налоговые активы	145	594 097	5 227 811
Прочие внеоборотные активы	150	-	-
ИТОГО по разделу I	190	1 681 788 621	1 676 727 084
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	39 610 423	45 319 743
сырье, материалы и другие аналогичные ценности (10, 14, 15, 16)	211	31 803 006	37 073 497
животные на выращивании и откорме (11)	212	23 797	23 400
затраты в незавершенном производстве (издержках обращения) (14, 20, 21, 23, 29, 44, 46)	213	2 099 404	2 094 015
готовая продукция и товары для перепродажи (14, 15, 16, 41, 43)	214	1 647 022	1 439 252
товары отгруженные (45)	215	33 170	23 341
расходы будущих периодов (97)	216	4 001 292	4 664 865
прочие запасы и затраты	217	2 732	1 373
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (19)	220	32 547 985	43 648 845
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	230	554 260	5 821 293
покупатели и заказчики (62, 63, 76)	231	43 459	41 691
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	51 723 688	30 651 615
покупатели и заказчики (62, 63, 76)	241	9 989 997	9 204 994
Краткосрочные финансовые вложения (58, 59, 81)	250	6 346 883	172 638
Денежные средства	260	12 575 571	9 192 550
касса (50)	261	59 802	40 808
расчетные счета (51)	262	10 750 683	7 234 484
валютные счета (52)	263	398 200	734 211
прочие денежные средства (50, 55, 57)	264	1 366 886	1 183 047
из них: переводы в пути	265	927 404	395 833
Прочие оборотные активы (79, 94)	270	287 250	16 722 977
ИТОГО по разделу II	290	143 646 060	151 529 661
БАЛАНС (сумма строк 190 + 290)	300	1 825 434 681	1 828 256 745

ПАССИВ	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал (80)	410	1 535 700 000	1 535 700 000
Собственные акции, выкупленные у акционеров (81)	415	-	-
Добавочный капитал (83)	420	128 656 244	128 654 760
Резервный капитал (82)	430	-	293 600
резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	-	-
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	-	293 600
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	5 816 126	13 687 713
ИТОГО по разделу III	490	1 670 172 370	1 678 336 073
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты (92, 95)	510	-	8 042 293
Отложенные налоговые обязательства (78)	515	1 681 551	6 633 511
Прочие долгосрочные обязательства	520	-	-
Реструктурируемая задолженность перед бюджетом по налогам и сборам (68)	521	27 259 179	18 360 488
Реструктурируемая задолженность по внебюджетным фондам (69)	522	4 983 990	2 301 788
ИТОГО по разделу IV	590	33 924 720	35 338 080
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты (66)	610	10 234 923	17 913 208
Кредиторская задолженность	620	108 378 406	92 997 382
поставщики и подрядчики (60, 76)	621	38 685 371	38 597 410
Задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов (75)	630	-	-
Доходы будущих периодов (98)	640	2 724 262	3 672 002
Резервы предстоящих расходов (96)	650	-	-
Прочие краткосрочные обязательства (79)	660	-	-
ИТОГО по разделу V	690	121 337 591	114 582 592
БАЛАНС (сумма строк 490 + 590 + 690)	700	1 825 434 681	1 828 256 745

**СПРАВКА
О НАЛИЧИИ ЦЕННОСТЕЙ, УЧИТЫВАЕМЫХ НА ЗАБАЛАНСОВЫХ СЧЕТАХ**

Наименование показателя	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
Арендованные основные средства (001)	910	12 394 279	21 895 435
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение (002)	920	1 634 284	1 822 408
Материалы, принятые в переработку (003)	921	46 713	99 706
Товары, принятые на комиссию (004)	930	300	1 628
Оборудование, принятое для монтажа (005)	931	101 860	133 340
Бланки строгой отчетности (006)	932	16 198	145 728
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов (007)	940	7 599 113	13 244 714
Обеспечения обязательств и платежей полученные (008)	950	141 558	313 154
Обеспечения обязательств и платежей выданные (009)	960	1 460 311	4 785
Износ жилищного фонда (010)	970	97 395	267 502
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов (010)	971	18 095	25 210
Основные средства, сданные в аренду (011)	981	135 249	908 916
Нематериальные активы, полученные в пользование (012)	982	1 273	828
Основные средства стоимостью до 10 000 рублей за единицу переданные в эксплуатацию (013)	983	5 868 247	9 411 515
Имущество со сроком полезного использования менее 12 месяцев, переданное в эксплуатацию	984	1 551 217	2 365 050
Объекты жилищного фонда, на которые отсутствует право собственности (016)	986	4 338 608	903 194
Объекты жилищного фонда и ЖКХ, находящиеся в обременении в ОАО «РЖД»	987	34 521 634	11 904 112
Расходы по транспортировке внутрихозяйственных грузов и грузабагажа (018)	988	959 091	3 229 141
Имущество на территории республик Украины и Казахстана, находящееся в обременении в ОАО «РЖД»	989	2 326 056	2 327 549

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ

за 2004 год

Организация **открытое акционерное общество "Российские железные дороги"**

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности:

Организационно-правовая форма / форма собственности: **открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс. руб.**

Форма № 2 по ОКУД

Дата (год, месяц, число)

по ОКПО

ИНН

по ОКДП

по

ОКОПФ/ОКФС

по ОКЕИ

Коды

0710002

2004 | 12 | 31

7708503727

384

Наименование показателя	Код стр.	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4
I. 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)	010	659 542 088	152 267 164
в том числе:			
грузовые перевозки	011	529 509 026	124 049 437
пассажиры в дальнем следовании	012	60 556 826	10 860 237
пассажиры в пригородном сообщении	013	7 375 843	1 326 349
прочие виды деятельности	014	62 100 393	16 031 141
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	602 486 905	134 815 225
в том числе:			
грузовые перевозки	021	426 405 746	95 007 546
пассажиры в дальнем следовании	022	91 880 878	19 038 895
пассажиры в пригородном сообщении	023	34 384 705	7 816 990
прочие виды деятельности	024	49 815 576	12 951 794
Валовая прибыль	029	57 055 183	17 451 939
Коммерческие расходы	030	2 381 662	500 842
Управленческие расходы	040	-	-
Прибыль (убыток) от продаж (строки (010 - 020 - 030 - 040))	050	54 673 521	16 951 097
в том числе:			
прибыль от перевозки грузов	051	103 103 280	29 041 891
прибыль от перевозки пассажиров в дальнем следовании	052	-31 324 052	- 8 178 658
прибыль от перевозки пассажиров в пригородном сообщении	053	-27 008 862	-6 490 641
прибыль от прочих видов деятельности	054	9 903 155	2 578 505
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	060	200 245	32 615
Проценты к уплате	070	1 716 156	540 803
Доходы от участия в других организациях	080	24 124	5 914
Прочие операционные доходы	090	28 719 524	6 045 594
Прочие операционные расходы	100	45 961 077	10 155 337
Внерезультативные доходы	120	32 113 657	4 643 860
Внерезультативные расходы	130	41 458 780	6 533 727
Чрезвычайные доходы	131	10 868	6 623
Чрезвычайные расходы	132	81 624	10 320
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	26 524 302	10 445 516
Отложенные налоговые активы	141	4 634 879	601 376
Отложенные налоговые обязательства	142	4 952 912	1 685 187
Текущий налог на прибыль	150	18 694 062	3 677 967
Налог на единый вмененный доход	155	1 075	166
Расходы по уплате штрафных санкций по социальному страхованию и обеспечению	156	531 302	-
Отложенные налоговые активы, списанные в отчетном периоде на счет прибылей и убытков	151	1 165	7 279
Отложенные налоговые обязательства, списанные в отчетном периоде на счет прибылей и убытков	152	951	3 636
Расходы по уплате штрафных санкций в бюджет	153	-1 069 176	-276 313

Расходы по уплате штрафных санкций по социальному страхованию и обеспечению	154	-702 111	84 460
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода (строки (160 + 170 - 180))	190	8 750 903	5 871 782
СПРАВОЧНО. Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	12 646 263	2 254 855
Базовая прибыль (убыток) на акцию	202	-	-
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	203	-	-

РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ

Наименование показателя	Код стр.	За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
		прибыль	убыток	Прибыль	убыток
1	2	3	4	5	6
Штрафы, пени и неустойки признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	210	6 115 547	372 650	1 461 932	109 027
Прибыль (убыток) прошлых лет	220	17 210 462	3 322 342	189 816	239 728
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	230	81 053	366 102	16 865	16 533
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	1 724 631	1 942 079	611 906	736 449
Отчисления в оценочные резервы	250	-	6 980 972	-	1 756 600
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	260	157 144	201 787	65 742	49 781

ОТЧЕТ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ КАПИТАЛА

за 2004 год

Организация: **открытое акционерное общество "Российские железные дороги"**

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности:

Организационно-правовая форма / форма собственности: **открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс. руб.**

Форма № 3 по ОКУД

Дата (год, месяц, число)

по ОКПО

ИНН

по ОКВЭД

по
ОКОПФ/ОКФС

по ОКЕИ

Коды		
0710003		
2004	12	31
7708503727		
384		

I. Изменение капитала

Показатель		Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
Наименование	Код стр.					
1	2	3	4	5	6	7
Остаток на 31 декабря 2002 года	010	-	-	-	-	-
2003 год:						
Изменения в учетной политике	020	-	-	-	-	-
Результат от переоценки объектов основных средств	030	-	-	-	-	-
Остаток на 1 января 2003 года	040	-	-	-	-	-
Результат от перерасчета иностранных валют	050	-	-	-	-	-
Чистая прибыль (чистый убыток)	060	-	-	-	5 871 782	5 871 782
Дивиденды	070	-	-	-	-	-
Отчисления в резервный фонд	080	-	-	-	-	-
Списание сумм дооценки при выбытии объектов основных средств	081	-	-	-	-	-
Направление на покрытие убытка организации	082	-	-	-	-	-
Погашение облигаций акционерного общества	083	-	-	-	-	-
Увеличение величины капитала за счет:	090	1 535 700 000	4 073 124	-	-	1 539 773 124
дополнительного выпуска акций	091	-	-	-	-	-
увеличения номинальной стоимости акций	092	-	-	-	-	-
реорганизации юридического лица	093	1 535 700 000	-	-	-	1535 700000
эмиссионного дохода	094	-	4 073 124	-	-	4 073 124
Уменьшение величины капитала за счет:	100	-	-	-	-	-
уменьшения номинала акций	101	-	-	-	-	-
уменьшения количества акций	102	-	-	-	-	-
реорганизации юридического лица	103	-	-	-	-	-
Остаток на 31 декабря 2003 г.	110	1 535 700 000	4 073 124	-	5 871 782	1 545 644 906
2004 год						
Изменения в учетной политике	120	-	-	-	-	-
Результат от переоценки объектов основных средств	130	-	124 583 120	-	-55 656	124 527 464
Остаток на 1 января 2004 года	140	1 535 700 000	128 656 244	-	5 816 126	1 670 172 370
Результат от пересчета иностранных валют	150	-	-	-	-	-
Чистая прибыль (чистый убыток)	160	-	-	-	8 750 903	8 750 903
Дивиденды	170	-	-	-	-587 200	-587 200
Отчисления в резервный фонд	180	-	-	293 600	-293 600	-
Списание сумм дооценки при	181	-	-1 484	-	1 484	-

выбытии объектов основных средств						
Увеличение величины капитала за счет:	190	-	-	-	-	-
дополнительного выпуска акций	191	-	-	-	-	-
увеличения номинальной стоимости акций	192	-	-	-	-	-
реорганизации юридического лица	193	-	-	-	-	-
эмиссионного дохода	194	-	-	-	-	-
Уменьшение величины капитала за счет:	200	-	-	-	-	-
уменьшения номинала акций	201	-	-	-	-	-
уменьшения количества акций	202	-	-	-	-	-
реорганизации юридического лица	203	-	-	-	-	-
Остаток на 31 декабря 2003г.	210	1 535 700 000	128 654 760	293 600	13 687 713	1 678 336 073

II. Резервы

Показатель		Остаток на начало года	Поступило	Использовано	Остаток на конец года
Наименование	Код стр.				
1	2	3	4	5	6
Резервы, образованные в соответствии с законодательством:		-	-	-	-
Резервный фонд					
2003 год		-	-	-	-
2004 год		-	293 600	-	293 600
Оценочные резервы					
Всего					
2003 год	291	-	1 756 600	-	1 756 600
2004 год	292	1 756 600	6 980 886	1 756 600	6 980 886
в том числе:					
резервы по сомнительным долгам					
2003 год	301	-	1 756 600	-	1 756 600
2004 год	302	1 756 600	6 980 886	1 756 600	6 980 886
из них:					
присоединенные к финансовому результату					
2003 год	306	-	-	-	-
2004 год	307	-	-	277 330	-
резервы под обесценение вложений в ценные бумаги					
2003 год	311	-	-	-	-
2004 год	312	-	-	-	-
из них:					
присоединенные к финансовому результату					
2003 год	316	-	-	-	-
2004 год	317	-	-	-	-
резервы под снижение стоимости материальных ценностей					
2003 год	321	-	-	-	-
2004 год	322	-	-	-	-
из них:					
присоединенные к финансовому результату					
2003 год	326	-	-	-	-
2004 год	327	-	-	-	-
резерв по обязательствам организации, в отношении величины либо срока исполнения которых существует					

неопределенность					
2003 год	331	-	-	-	-
2004 год	332	-	-	-	-
из них:					
присоединенные к финансовому результату					
2003 год	336	-	-	-	-
2004 год	337	-	-	-	-
Резервы предстоящих расходов					
Всего					
2003 год	341	-	-	-	-
2004 год	342	-	-	-	-
в том числе на:					
выплату вознаграждений по итогам работы за год					
2003 год	351	-	-	-	-
2004 год	352	-	-	-	-
оплату отпусков					
2003 год	361	-	-	-	-
2004 год	362	-	-	-	-

Справки

Показатель		Остаток на начало отчетного года		Остаток на конец отчетного года	
Наименование	Код стр.				
1	2	3		4	
1) Чистые активы	450	1 670 172 370		1 678 336 073	
		Из бюджета		Из внебюджетных фондов	
		За отчетный год	За предыдущий год	За отчетный год	За предыдущий год
		3	4	5	6
2) Получено на:					
расходы по обычным видам деятельности - всего	460	2 748 896	1 038 821	-	-
в том числе:					
- возмещение убытков	462	2 655 725	1 015 576	-	-
- прочие	463	93 171	23 245	-	-
капитальные вложения во внеоборотные активы	270	304 014	221 576	-	-

ОТЧЕТ О ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ

за 2004 год

Организация: **открытое акционерное общество "Российские железные дороги"**

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности:

Организационно-правовая форма / форма собственности: **открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс. руб.**

Форма № 4 по ОКУД

Дата (год, месяц, число) по ОКПО

Коды		
0710004		
2004	12	31
ИНН 7708503727		
ОКОПФ/ОКФС		
по ОКЕИ 384		

Показатель		За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
Наименование	Код		
Остаток денежных средств на начало отчетного года	010	12 483 497	-
Движение денежных средств по текущей деятельности			
Средства, полученные от покупателей, заказчиков	020	773 538 120	170 084 654
Бюджетное ассигнование	030	3 103 608	1 157 412
Прочие доходы	040	11 998 689	25 512 203
Денежные средства, направленные:	050	760 664 603	170 252 606
на оплату приобретенных товаров, работ, услуг, сырья и иных оборотных активов	070	387 070 982	83 445 269
на оплату труда	080	155 659 034	32 116 228
на выплату дивидендов, процентов:	090	2 096 014	445 874
на расчеты по налогам и сборам	100	154 981 923	33 724 013
на прочие расходы	130	60 856 650	20 521 222
Чистые денежные средства от текущей деятельности	140	27 975 814	26 501 663
Движение денежных средств по инвестиционной деятельности			
Выручка от продажи объектов основных средств и иных внеоборотных средств	180	23 963	8 892
Выручка от продажи ценных бумаг и иных финансовых вложений	190	2 191 254	171 387
Полученные дивиденды	200	24 035	7 390
Полученные проценты:	210	29 845	25 076
Поступления от погашения займов, предоставленных другим организациям	220	4 497 010	-
Приобретение дочерних организаций	250	-	-
Приобретение объектов основных средств, доходных вложений в материальные ценности и нематериальных активов	260	49 810 409	11 405 757
Приобретение ценных бумаг и иных финансовых вложений	270	1 702 184	207 000
Займы, предоставленные другим организациям	280	2 221 760	70 000
Чистые денежные средства от инвестиционной деятельности	310	-46 968 246	-11 470 012
Движение денежных средств по финансовой деятельности			
Поступления от эмиссии акций или иных долевых бумаг	320	-	516
Поступления от займов, кредитов, предоставленных другим организациям	330	57 655 640	2 091 500
Погашение займов и кредитов (без процентов)	340	42 054 523	5 515 490
Погашение обязательств по финансовой аренде	350	2 507	-
Чистые денежные средства от финансовой деятельности	360	15 598 610	-3 423 474
Чистое увеличение (уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	400	-3 393 822	11 608 177
Остаток денежных средств на конец отчетного периода	500	9 089 675	11 608 177
Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю	510	37 168	-10 764
Справочно: денежные документы (путевки, марки и т.д.)			
- на начало года	520	92 074	-
- на конец отчетного периода	521	102 875	92 074

ПРИЛОЖЕНИЕ К БУХГАЛТЕРСКОМУ БАЛАНСУ

за **2004** год

Организация: **открытое акционерное общество "Российские железные дороги"**

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности:

Организационно-правовая форма / форма собственности: **открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс. руб.**

Форма № 5 по ОКУД

Дата (год, месяц, число)

по ОКПО

ИНН

по ОКВЭД

по

ОКОПФ/ОКФС

по ОКЕИ

Коды		
0710005		
2004	12	31
7708503727		
384		

Нематериальные активы

Показатель		Наличие на начало отчетного года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец отчетного периода
Наименование	Код				
1	2	3	4	5	6
Объекты интеллектуальной собственности (исключительные права на результат интеллектуальной собственности)	0010	11 804	56 985	- 1 395	67 394
в том числе:					
у патентообладателя на изобретение, промышленный образец, полезную модель	0011	852	1 020	-97	1 775
у правообладателя на программы ЭВМ, базы данных	0012	10 734	55 941	-1 243	65 432
у правообладателя на топологии интегральных микросхем	0013	-	-	-	
у владельца на товарный знак и знак обслуживания, наименование места происхождения товаров	0014	218	24	-55	187
у патентообладателя на селекционные достижения	0015	-	-	-	-
Организационные расходы	0020	-	-	-	-
Деловая репутация организации	0030	-	-	-	-
Амортизация нематериальных активов	0060	738	5 837	-27	6548

Основные средства

Показатель		Наличие на начало отчетного года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец отчетного периода
Наименование	Код				
1	2	3	4	5	6
Здания	0110	184 797 519	18 111 529	11 746 996	191 162 052
Сооружения и передаточные устройства	0120	1 008 556 937	34 002 513	9 490 284	1 033 069 166
Машины и оборудование	0130	114 780 351	39 817 613	4 849 030	149 748 934
Транспортные средства	0140	277 174 440	37 059 250	14 778 520	299 455 170
Производственный и хозяйственный инвентарь	0150	5 470 606	4 597 565	4 153 358	5 914 813
Рабочий скот	0160	996	206	225	977
Продуктивный скот	0170	1 390	810	462	1 738
Многолетние насаждения	0180	296 635	13 309	124 658	185 286
Другие виды основных средств	0190	1 102 355	331 332	1 240 065	193 622
Земельные участки и объекты природопользования	0200	1 001 800	2 466 708	47 283	3 421 225
Капитальные вложения на коренное улучшение земель	0210	-	-	-	-
ИТОГО:	0220	1 593 183 029	136 400 835	46 430 881	1 683 152 983

Показатель		На начало отчетного года	На конец отчетного периода
Наименование	Код		
Амортизация основных средств - всего	0230	25 792 259	141 079 932
в том числе:			
зданий и сооружений	0231	10 464 397	65 551 928
машин, оборудования, транспортных средств	0232	15 000 063	74 052 487
других	0233	327 799	1 475 517
Передано в аренду объектов основных средств - всего	0240	19 487 102	20 527 823
в том числе:			
здания	0241	8 601 148	6 711 115
сооружения	0242	3 719 448	4 290 595
прочие	0243	7 166 506	9 526 113
Переведено объектов основных средств на консервацию	0250	5 943 202	5 071 233
Получено объектов основных средств в аренду - всего	0260	4 628 854	14 664 350
в том числе:			
здания	0261	1 090 944	2 234 076
сооружения	0262	7 584	7 584
прочие	0263	3 530 326	12 422 690
Справочно:			
Результат от переоценки объектов основных средств:			
Первоначальной (восстановительной) стоимости	0280	125 741 048	-
амортизации	0290	1 213 584	-
Изменение стоимости объектов основных средств в результате достройки, дооборудования, реконструкции, частичной ликвидации	0300	4 060 365	8 948 756

Доходные вложения в материальные ценности

Показатель		Наличие на начало отчетного года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец отчетного периода
Наименование	Код				
1	2	3	4	5	6
Имущество для передачи в лизинг	0310	-	-	-	-
Имущество, предоставляемое по договору проката	0320	-	-	-	-
Прочие	0330	-	-	-	-
Итого	0340	-	-	-	-
Показатель		На начало отчетного года	На конец отчетного периода		
Наименование	Код				
Амортизация доходных вложений в материальные ценности	0350	-	-		

Расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы

Показатель		Наличие на начало отчетного года	Поступило	Списано	Наличие на конец отчетного периода
Наименование	Код				
1	2	3	4	5	6
Всего:	0360	40 785	33 422	50 696	23 511

Справочно:		Код	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
		2	3	4
Сумма расходов по незаконченным научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам		0370	-	2 140 823
Сумма не давших положительных результатов расходов по научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам, отнесенных на внереализационные расходы		0380	-	-

Расходы на освоение природных ресурсов

Показатель		Наличие на начало отчетного года	Поступило	Списано	Наличие на конец отчетного периода
Наименование	Код				
1	2	3	4	5	6
Расходы на освоение природных ресурсов	0390	-	-	-	-

Справочно:		Код	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
		2	3	4
Сумма расходов по участкам недр, незаконченным поиском и оценкой месторождений, разведкой и (или) гидрогеологическими изысканиями и прочими аналогичными работами		0400	-	-
Сумма расходов на освоение природных ресурсов, отнесенных в отчетном периоде на внереализационные расходы как безрезультатные		0410	-	-

Финансовые вложения

Показатель		Долгосрочные		Краткосрочные	
		на начало отчетного года	на конец отчетного периода	на начало отчетного года	на конец отчетного периода
Наименование	Код				
1	2	3	4	5	6
Вклады в уставные капиталы других организаций - всего	0420	3 458 262	3 377 768	-	-
в том числе: дочерних и зависимых хозяйственных обществ	0421	3 349 940	3 335 571	-	-
Государственные и муниципальные ценные бумаги	0430	86 796	14 472	-	-
Ценные бумаги других организаций - всего	0440	1 596 720	1 757 115	161 703	11 798
в том числе:					
долговые ценные бумаги (облигации, векселя)	0441	1 596 720	1 757 115	161 703	11 798
Предоставленные займы	0450	5 907 631	5 858 823	2 059 554	158 392
Депозитные вклады	0460	-	-	4 089 290	16
Прочие	0470	431 853	474 998	36 336	2 432
Итого:	0480	11 481 262	11 483 176	6 346 883	17 638
Из общей суммы финансовые вложения, имеющие рыночную стоимость:					
Вклады в уставные капиталы других организаций - всего	0490	-	-	-	-
в том числе: дочерних и зависимых хозяйственных обществ	0491	-	-	-	-
Государственные и муниципальные ценные бумаги	0500	-	-	-	-
Ценные бумаги других организаций - всего	0510	-	-	-	-
в том числе:		-	-	-	-
долговые ценные бумаги (облигации, векселя)	0511	-	-	-	-
Прочие	0520	-	-	-	-
Итого:	0530	-	-	-	-
Справочно:					
По финансовым вложениям, имеющим рыночную стоимость, изменение стоимости в результате корректировки	0540	-	-	-	-
По долговым ценным бумагам разница между первоначальной стоимостью и номинальной стоимостью отнесена на финансовый результат отчетного периода	0550	-	-	-	-

Расходы по обычным видам деятельности (по элементам затрат)

Показатель		За отчетный год	За предыдущий год
Наименование	Код		
1	2	3	4
Материальные затраты, из них:	0640	226 010 699	48 963 429
электроэнергия	0641	40 689 175	9 367 069
топливо	0642	31 864 196	6 827 918
Затраты на оплату труда	0650	172 103 420	36 878 217
Отчисления на социальные нужды	0660	50 009 363	12 474 362
Амортизация	0670	114 751 567	23 887 184
Прочие затраты	0680	34 761 117	10 536 243
Итого по элементам затрат	0690	597 636 166	132 739 435
Изменение остатков (прирост {+}, уменьшение {-}):			
незавершенного производства	0701	- 5 389	2 099 766
расходы будущих периодов	0702	663 573	3 996 871
резервов предстоящих расходов	0703	-	-

Обеспечения

Показатель		Остаток на начало отчетного года	Остаток на конец отчетного периода
Наименование	Код		
1	2	3	4
Полученные - всего	0710	141 558	313 154
в том числе:			
векселя	0711	61 534	231 849
Имущество, находящееся в залоге	0720	-	-
из него:			
объекты основных средств	0721	-	-
ценные бумаги и иные финансовые вложения	0721	-	-
товарно-материальные ценности	0722	-	-
прочие	0723	-	-
Выданные - всего	0730	304 649	1 440
в том числе:			
векселя	0731	-	-
Имущество, переданное в залог	0740	1 155 662	3 345
из него:			
объекты основных средств	0741	689 403	3 345
ценные бумаги и иные финансовые вложения	0742	249 000	-
товарно-материальные ценности	0743	217 259	-
прочие	0744	-	-

Государственная помощь

Показатель		Отчетный период		За аналогичный период прошлого года	
Наименование	Код				
1	2	3		4	
Получено в отчетном году бюджетных средств - всего	0750	3 058 435		1 260 186	
		На начало отчетного периода	Получено за отчетный период	Возвращено за отчетный период	На конец отчетного периода
Бюджетные кредиты	0760	-	-	-	-

Движение заемных средств

Показатель		Остаток на начало отчетного года	Получено	Погашено	Остаток на конец отчетного года
Наименование	Код				
1	2	3	4	5	6
Долгосрочные кредиты	2010	-	-	-	-
в том числе: не погашенные в срок	2011	-	-	-	-
Долгосрочные займы	2020	-	8 042 293	-	8 042 293
в том числе: не погашенные в срок	2021	-	-	-	-
Реструктурируемая задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	2030	27 256 160	63 755	18 971 455	8 348 460
Реструктурируемая задолженность по внебюджетным фондам	2040	4 983 924	24 308	2 706 967	2 301 265
Краткосрочные кредиты	2050	10 231 441	47 116 184	43 453 150	13 894 475
в том числе: не погашенные в срок	2051	-	-	-	-
Краткосрочные займы	2060	3 482	4 017 335	2 084	4 018 733
в том числе: не погашенные в срок	2061	-	-	-	-

Отчетность открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по видам деятельности
(Постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №871)
за январь-декабрь 2004 года

Вид деятельности	Код стр.	Доходы	Расходы	Результат от обычных видов деятельности	Операционные, внереализационные, чрезвычайные		С учетом операционных, внереализационных чрезвычайных		Результат от финансово-хозяйственной деятельности
					Доходы	Расходы	Доходы	Расходы	
Грузовые перевозки	010	529 509 026	426 405 746	103 103 280	49 028 342	70 849 115	578 537 368	497 254 861	81 282 508
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	020	60 556 826	91 880 878	- 31 324 052	5 607 082	8 769 686	66 163 908	100 650 564	- 34 486 655
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	030	7 375 843	34 384 705	- 27 088 862	682 945	1 384 481	8 058 788	35 769 186	-27 710 399
Содержание и эксплуатация инфраструктуры	040	3 705 285	1 577 453	2 127 832	343 080	475 418	4 048 365	2 052 871	1 995 494
Предоставление услуг локомотивной тяги	050	1 129 864	995 635	134 229	104 616	149 892	1 234 480	1 145 527	88 954
Ремонт подвижного состава	060	4 686 268	3 927 115	759 153	433 911	619 762	5 120 179	4 546 877	573 303
Строительство объектов инфраструктуры	070	2 646 134	2 519 090	127 044	245 011	352 837	2 891 145	2 871 927	19 218
Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	080	149 084	128 317	20 767	13 804	19 749	162 888	148 066	14 822
Содержание социальной сферы	090	1 527 817	2 794 777	- 1 266 960	141 464	216 537	1 669 281	3 011 314	- 1 342 033
Прочие виды деятельности	110	48 255 941	40 254 851	8 001 090	4 468 118	6 380 117	52 724 059	46 634 968	6 089 091
Всего по видам деятельности	120	659 542 088	604 868 567	54 673 521	61 068 374	89 217 593	720 610 462	694 086 160	26 524 302