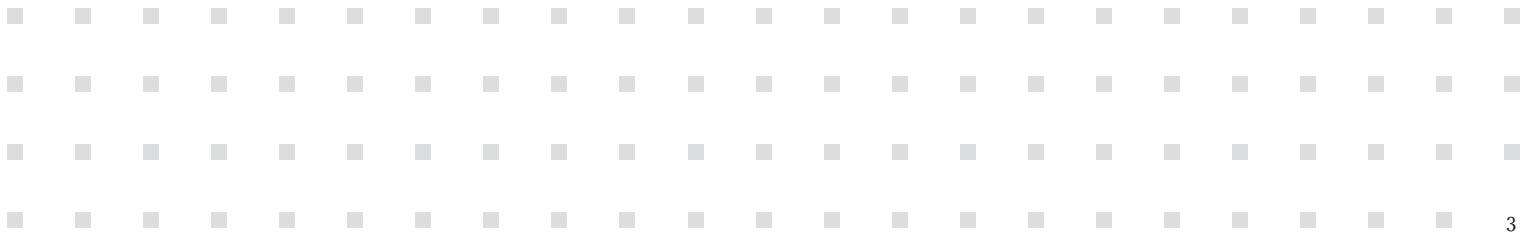




ОАО
«РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ
ДОРОГИ»





ОАО
«РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ
ДОРОГИ»

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
ЗА 2006 ГОД



Уважаемые господа!

Прошедший 2006 год — начало самого ответственного отрезка на пути реформирования железнодорожного транспорта, начало реализации третьего этапа реформы.

С удовлетворением хочу отметить, что в 2006 году Компания полностью обеспечила выполнение целей и задач, поставленных перед отраслью Президентом и Правительством Российской Федерации, реализовала плановые мероприятия, утвержденные советом директоров ОАО «РЖД».

В 2006 году были заложены крупномасштабные проекты и поставлены сложные стратегические задачи, которые Компания успешно решает уже сейчас. Реализация этих задач приблизит нас к конечному результату — построению высокоэффективного конкурентоспособного холдинга.

Результаты реформирования отрасли на третьем этапе подтвердили правильность эволюционного пути его реализации, который направлен на стимулирование экономического роста в стране. Отличительная особенность структурной реформы «Российских железных дорог» — проведение ее без каких-либо затрат со стороны государства. Более того, ОАО «РЖД» — один из крупнейших налогоплательщиков в России и перечисляет в бюджеты и внебюджетные фонды свыше 20% своих доходов, что составляет свыше 179 млрд. рублей.

При этом за счет интегрированного управления инфраструктурой и перевозочной деятельностью удалось достичь оптимизации роста транспортных издержек.

Анализ результатов реформирования позволяет констатировать, что реформа осуществляется успешно: сохраняются высокая динамика в достижении ее целей и устойчивость работы отрасли, повышается безопасность перевозок, расширяются возможности по привлечению частных инвестиций на развитие железнодорожного транспорта. Нельзя не отметить и значительное повышение качества транспортных услуг.

Предусмотрен механизм ликвидации убыточности пассажирских перевозок за счет государственного дотирования.

Компания «Российские железные дороги» развивается в условиях усиления конкуренции на рынке перевозок и должна искать новые пути повышения эффективности деятельности в период реформирования.

Еще одна отличительная особенность наших реформ в том, что они проходят под знаком человека и коллектива. Сохранение социальной стабильности для работников железнодорожного транспорта — залог успеха этих преобразований.

Хочу пожелать всем без исключения участникам реформаторского процесса весомых итогов их работы на благо развития нашей Компании и устойчивого роста экономики России.



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

Уважаемые акционеры, партнеры, коллеги!

За отчетный 2006 год Компания «Российские железные дороги» добилась хороших результатов по многим направлениям развития.

Реформа отрасли уже приносит ощутимые, конкретные результаты. Их положительная оценка, данная Президентом и Правительством Российской Федерации, имеет для нас особое значение — ведь мы сейчас проходим третий, завершающий и, возможно, самый сложный этап реформы.

Приоритетным принципом на третьем этапе остается минимизация рисков; сохраняется взвешенный, эволюционный подход к реформированию. Хотел бы особо отметить, что в ходе реформы обеспечиваются устойчивость работы и безопасность железнодорожного транспорта, значительно снижены народнохозяйственные транспортные издержки. Результаты работы отрасли в 2006 году — лучшие за последние пятнадцать лет. За прошедший год Компания достигла высокого уровня основных производственных и финансово-экономических показателей. Все параметры, установленные Правительством страны на текущий год, выполнены, а многие из них существенно улучшены по отношению к плановому уровню.

Прежде всего достигнута высокая динамика объемов перевозок. Погрузка грузов увеличена на 2,9%, грузооборот — на 4,3%, пассажирооборот — на 3%.

На 7,5% повышена производительность труда, что является одним из лучших показателей в стране. При этом наша Компания, практически единственная из крупных компаний и отраслей страны, последовательно обеспечивает экономически обоснованное соотношение между ростом производительности труда и реальной заработной платы.

Существенно повышена производительность подвижного состава. Показатели по чистой прибыли и рентабельности превышают аналогичные показатели про-

шлого года. Компания перешла на проектные принципы реализации инвестиционной программы. Тем самым выполняются поставленные Правительством Российской Федерации и советом директоров ОАО «РЖД» задачи по оптимизации инвестиционного процесса.

В целом за 2006 год, с учетом лизинга, в развитие и модернизацию производственной базы Компании вложено более 200 млрд. рублей, что почти на 20% больше, чем в предшествующем году. Это позволило решить важнейшие задачи по развитию и обновлению инфраструктуры, в первую очередь на основных транзитных и экспортно-ориентированных направлениях.

В 2006 году Компания в соответствии с Концепцией корпоративного строительства продолжила создание дочерних обществ. Все дочерние компании полностью выполняют поставленные перед ними задачи. Они успешно проходят стадию становления и осваиваются в своих сегментах рынка.

«Российские железные дороги» активно выходят на международные рынки и вносят серьезный вклад в повышение глобальной конкурентоспособности России. Сегодня становятся все более актуальными вопросы развития межрегиональных и трансконтинентальных, в том числе евроазиатских, железнодорожных транспортных коридоров, и нам еще многое предстоит сделать в этом направлении. Поддержку руководства страны получил ряд инвестиционных проектов Программы развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог на перспективу до 2020 года. Это — новый шаг в развитии железнодорожных перевозок пассажиров в Российской Федерации.

2007 год стал для нас годом работы над стратегией развития железнодорожного транспорта России до 2030 года. Выход на такую стратегию, осознание ее необходимости — это еще один итог реформы.

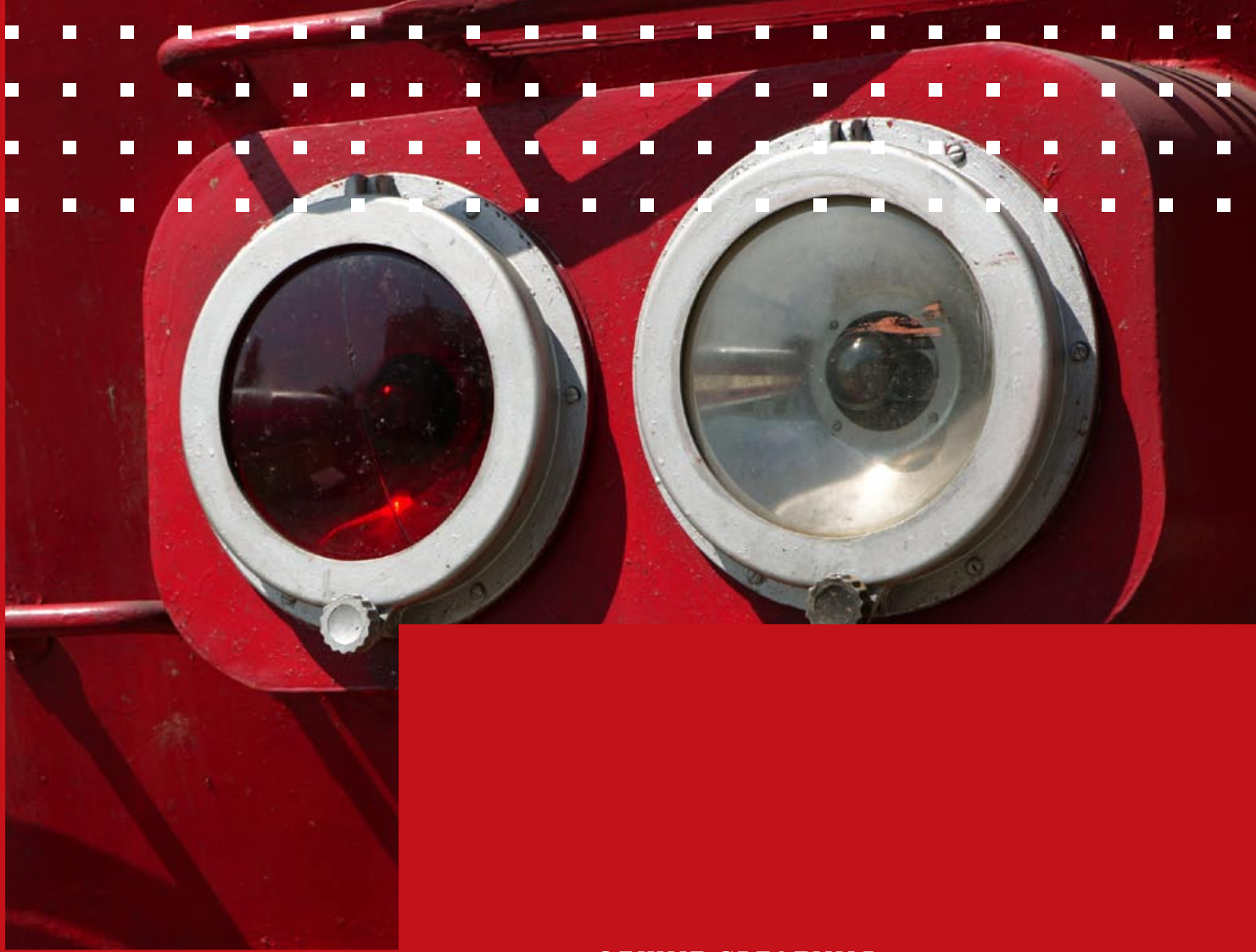
На завершающем этапе реформирования отрасли мы задали себе высокую планку. Уверен, что нашими совместными усилиями мы ее удержим.



Президент ОАО «РЖД»

В. И. ЯКУНИН

**ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ОТКРЫТОМ АКЦИОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ И СТРУКТУРЕ ХОЛДИНГА 7**Общие сведения о Компании **8** Описание стратегии и миссии Компании **9**Корпоративная структура **10** Дочерние и зависимые общества **11**Акционерный капитал **12****ОСНОВНЫЕ КОРПОРАТИВНЫЕ СОБЫТИЯ 2006 ГОДА 13****ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ 17**Общее собрание акционеров **18** Совет директоров **18**Правление Общества **23****ИНФОРМАЦИЯ О РЕФОРМИРОВАНИИ ОБЩЕСТВА В 2006 ГОДУ 29****КРАТКИЕ ИТОГИ ТРЕХ ЛЕТ РАБОТЫ КОМПАНИИ 33****ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»****И РЕАЛИЗАЦИЯ ОСНОВНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ 37****ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ 41**Положение Открытого акционерного общества в отрасли **42**Пассажирские перевозки **48** Развитие инфраструктуры ОАО «РЖД» **50**Приобретение, обновление и модернизация подвижного состава **51**Приобретение и модернизация тягового подвижного состава в 2006 году **52**Инновационное развитие Компании в 2006 году **53** О политике ОАО «РЖД»в вопросах обеспечения безопасности движения и охраны окружающей среды и об основных мероприятиях, проводимых в этих направлениях **58****ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ 59**Распределение прибыли 2005 и 2006 гг., выплата дивидендов акционеру **60**Основные финансовые показатели **62** Повышение эффективности финансового управления **71** Повышение эффективности системы планирования и бюджетирования. Разработка новой системы оплаты труда. Оптимизация затрат **73** Основные итоги инвестиционной деятельности **78** Мероприятия по вовлечению незавершенного строительства в хозяйственный оборот за 2006 год **80** Долгосрочные и краткосрочныефинансовые вложения **81** Уплата налогов и сборов **82****УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ 83****СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА КОМПАНИИ 85**Персонал и социальное развитие **86** Спонсорская и благотворительная деятельность **88**Безопасность труда **88****ИНФОРМАЦИЯ О СОВЕРШЕННЫХ ОБЩЕСТВОМ В ОТЧЕТНОМ ГОДУ КРУПНЫХ СДЕЛКАХ И СДЕЛКАХ, В СОВЕРШЕНИИ КОТОРЫХ ИМЕЕТСЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ 89****ПРИЛОЖЕНИЯ К ГОДОВОМУ ОТЧЕТУ ОАО «РЖД» ЗА 2006 ГОД 91**Приложение 1 **92** Приложение 2 **104**



ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ
ОБ ОТКРЫТОМ
АКЦИОНЕРНОМ
ОБЩЕСТВЕ
И СТРУКТУРЕ
ХОЛДИНГА



ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О КОМПАНИИ

Полное наименование Компании:

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ
ОБЩЕСТВО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ
ДОРОГИ».

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (сокращенно ОАО «РЖД») создано постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585 в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации, федеральными законами «Об акционерных обществах», «О приватизации государственного и муниципального имущества» и «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и является коммерческой организацией.

Свидетельство о регистрации юридического лица

Межрайонная инспекция МНС России № 39 по г. Москве выдала Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») свидетельство (серия 77 № 007105126) о государственной регистрации юридического лица и внесла его в Единый государственный реестр юридических лиц. 23 сентября 2003 года ОАО «Российские железные дороги» присвоен государственный регистрационный номер № 1037739877295.

Свидетельство о постановке на учет в налоговом органе

В соответствии с положениями части первой Налогового кодекса Российской Федерации ОАО «Российские железные дороги» получило свидетельство (серия 77 № 007105127) о постановке на учет в Инспекции МНС России № 8 по Центральному административному округу г. Москвы. Созданной Компании присвоен идентификационный номер налогоплательщика № 7708503727.

Юридический (почтовый) адрес:

107144, г. Москва,

ул. Новая Басманная, дом 2.

Телефон: (495) 262 1034

Факс: (495) 262 9095

e-mail: rzd@rzd.ru

Сайт: www.rzd.ru

ОАО «РЖД» осуществляет следующие виды деятельности:

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

Основной вид деятельности ОАО «РЖД»: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом.

ОПИСАНИЕ СТРАТЕГИИ И МИССИИ КОМПАНИИ

ОАО «РЖД» является крупнейшей транспортной компанией России, обеспечивающей 39% совокупного грузооборота и около 41% пассажирооборота. По уровню производительности труда, интенсивности использования подвижного состава и инфраструктуры «Российские железные дороги» опережают железнодорожные системы развитых европейских государств, а по протяженности электрифицированных линий являются крупнейшими в мире. Вместе с тем существующие в развитии железнодорожного транспорта проблемы, усиление конкуренции на рынке перевозок и поиск новых путей повышения эффективности деятельности в условиях реформирования обусловили необходимость разработки комплексного документа, определяющего приоритеты развития ОАО «РЖД» в долгосрочной перспективе, в связи с чем была разработана стратегическая программа развития ОАО «РЖД».

Философия деятельности ОАО «РЖД» заключается в обеспечении соответствия собственных целей долговременным национальным интересам. ОАО «РЖД» реализует идеологию общей судьбы, что предопределяет сочетание интересов государства, потребителей и собственных.

Для ОАО «РЖД» одинаково важны высокие темпы развития, прибыль для акционера, доходность собственной деятельности, социально-экономическая защищенность работников, качественное удовлетворение потребностей клиентов и взаимовыгодная совместная деятельность с партнерами и поставщиками.

Миссия динамично развивающейся национальной вертикально интегрированной транспортной компании ОАО «РЖД» состоит в эффективном удовлетворении рыночного спроса на транспортные услуги, повышении глобальной конкурентоспособности, достижении финансовой устойчивости и обеспечении социальной ответственности бизнеса.



КОРПОРАТИВНАЯ СТРУКТУРА

Корпоративная структура ОАО «РЖД» включает в себя филиалы и представительства Компании, дочерние и зависимые общества, чьи акции и доли были внесены в уставный капитал Компании при ее создании, а также дочерние общества, созданные в процессе реформирования Компании.

■ ОАО «РЖД» является единственным хозяйствующим субъектом, состоящим из головного предприятия, филиалов и представительств.

■ Общее количество филиалов — 158, которые распределяются по функциональным признакам:

■ региональные железные дороги — 17;

■ функциональные филиалы — 141;

из них:

■ перевозочные компании — 4;

■ филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения — 6;

■ филиалы в области капитального строительства — 45;

■ филиалы в области ремонта подвижного состава — 30;

■ филиалы в области путевого хозяйства — 14;

■ филиалы — электротехнические заводы — 8;

■ филиалы в области информатики и связи — 3;

■ филиалы в области социальной сферы — 20;

■ филиалы — проектные бюро — 8;

■ иные филиалы — 2.

■ Общее количество представительств в иностранных государствах — 10, в том числе созданы в 2006 году на Украине (Протокол № 22 от 11.12.2006 года) и в Иране (Протокол № 23 от 12.12.2006 года).

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

В 2006 году в рамках структурной реформы осуществлялось создание на базе филиалов Компании дочерних обществ, наделенных имуществом соответствующих филиалов. По мере начала функционирования таких дочерних обществ и окончания передачи им имущества Компании, необходимого для эффективной деятельности, будет происходить ликвидация реорганизованных филиалов Компании.

ДОЧЕРНИЕ И ЗАВИСИМЫЕ ОБЩЕСТВА

По состоянию на 31 декабря 2006 года Компания имеет 120 дочерних и зависимых обществ (полный перечень дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» приведен в Приложении 2). При этом в течение 2006 года ОАО «РЖД» в рамках реализации структурной реформы железнодорожного транспорта было создано 12 дочерних компаний в сфере:

- пригородных пассажирских перевозок;
- изотермических и контейнерных перевозок;
- капитального строительства;
- науки;
- ремонта подвижного состава;
- скоростного движения.

Доходность финансовых вложений ОАО «РЖД» в уставные капиталы ДЗО по итогам 2006 года планируется на уровне 1,03%, что ниже аналогичного показателя 2005 года (1,52%). Это связано с осуществлением в 2006 году финансовых вложений во вновь созданные дочерние общества в размере 31 374 млн. рублей.

Эффективность участия ОАО «РЖД» заключается не только в получении дивидендов от ДЗО, но и в повышении экономической эффективности хозяйственной деятельности самих ДЗО и холдинга в целом. Так, рентабельность активов по ДЗО в целом по итогам 2006 года составила 8,25% против 7,04% по итогам 2005 года. По итогам 2006 года сумма начисленных ОАО «РЖД» дивидендов от ДЗО составляет 689,5 млн. рублей (без учета отчисления налога на дивиденды).

Дочерние компании, учрежденные ОАО «РЖД» в 2006 году

№№	НАИМЕНОВАНИЕ ОБЩЕСТВА	АДРЕС МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ	ДАТА СОЗДАНИЯ	ДОЛЯ В УК, %
1	АО «Oy Karelian Trains Ltd»	Финляндия, г. Хельсинки	23.10.2006	
2	Открытое акционерное общество «Барнаульский вагоноремонтный завод»	56004, Алтайский край, г. Барнаул, ул. Водопроводная, д. 122	03.03.2006	99,99
3	Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава»	140402, Московская область, г. Коломна, ул. Октябрьской революции, д. 410	07.04.2006	99,99
4	Открытое акционерное общество «Волгоградтранспригород»	400066, г. Волгоград, ул. Коммунистическая, д. 13/а	01.02.2006	51,00
5	Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта»	Омская область, Таврический район, пгт Таврический, улица Ленина, 59	24.03.2006	99,99
6	Открытое акционерное общество «Рефсервис»	107228, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 12	17.02.2006	99,99
7	Открытое акционерное общество «Росжелдорпроект»	107178, г. Москва, ул. Каланчевская, д. 35	11.01.2006	99,99
8	Открытое акционерное общество «Рославльский вагоноремонтный завод»	216500, Смоленская область, г. Рославль, ул. Энгельса, д. 20	27.02.2006	99,99
9	Открытое акционерное общество «Саранский вагоноремонтный завод»	430006, Республика Мордовия, г. Саранск, Александровское шоссе, д. 9	28.02.2006	99,99
10	Открытое акционерное общество «Скоростные магистрали»	107078, г. Москва, ул. Каланчевская, д. 35	08.08.2006	75,10
11	Открытое акционерное общество «Санкт-Петербург Витебская пригородная пассажирская компания»	198095, г. Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, д. 120	10.03.2006	74,00
12	Открытое акционерное общество «Центр по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер»	107228, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 12	04.03.2006	99,99



АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ

Уставный капитал ОАО «РЖД» сформирован путем внесения в него имущества организаций федерального железнодорожного транспорта.

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация.

Размер уставного капитала Общества составляет **1 535,7 МЛРД. РУБЛЕЙ.**

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

ОСНОВНЫЕ
КОРПОРАТИВНЫЕ
СОБЫТИЯ
2006 ГОДА





ОСНОВНЫЕ КОРПОРАТИВНЫЕ СОБЫТИЯ 2006 ГОДА

12 ЯНВАРЯ

В Москве состоялась презентация передвижного консультативно-диагностического центра «Терапевт Матвей Мудров»

19 ЯНВАРЯ

Зарегистрировано ОАО «Росжелдорстрой» — дочерняя компания ОАО «РЖД»

3 ФЕВРАЛЯ

В Коломне состоялась презентация нового пассажирского магистрального электровоза ЭП2К, созданного по заказу ОАО «РЖД» в рамках программы по созданию и освоению производства новых локомотивов в 2004 — 2010 гг.



10 МАРТА

Зарегистрировано ОАО «Трансконтейнер» — дочерняя компания ОАО «РЖД»

16 МАРТА

Во Владивостоке представители ОАО «РЖД», Северной и Южной Кореи обсудили проект восстановления Транскорейской магистрали и ее соединения с Транссибом. ОАО «РЖД» и Министерство железной дороги Северной Кореи подписали Протокол о модернизации магистрали от Раджина до Хасана

11 — 13 АПРЕЛЯ

В Таллине состоялось 43-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ

23 АПРЕЛЯ

ОАО «Российские железные дороги» и ОАО «Компания Усть-Луга» заключили Соглашение о сотрудничестве

27 АПРЕЛЯ

В Томске в рамках российско-германского саммита ОАО «РЖД» и Германские железные дороги АГ (Deutsche Bahn AG) подписано Заявление о создании совместного предприятия в области организации грузовых перевозок





18 — 20 МАЯ

В Сочи прошел первый международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520». В рамках форума состоялось подписание контракта между ОАО «РЖД» и «Сименс АГ» о поставке высокоскоростных поездов

25 МАЯ

ОАО «РЖД» признано лучшим эмитентом на рынке рублевых корпоративных облигаций



1 ИЮЛЯ

Начала хозяйственную деятельность Федеральная пассажирская дирекция

25 ИЮЛЯ

На Дальневосточной железной дороге — филиале ОАО «РЖД» — сдан в эксплуатацию Лагар-Аульский тоннель

26 ИЮЛЯ

Международное рейтинговое агентство «Fitch» повысило рейтинг ОАО «РЖД» как эмитента обязательств в иностранной и национальной валютах до «BBB +», краткосрочный рейтинг компании — до «F2», прогноз для всех рейтингов — «стабильный». Рейтинг по национальной шкале подтвержден на уровне «AAA (RUS)»

1 АВГУСТА

В первый рейс по маршруту Москва — Минск отправился новый фирменный поезд «Славянский экспресс»

3 АВГУСТА

В рамках организации высокоскоростного сообщения на линии Москва — Санкт-Петербург состоялся первый демонстрационный рейс поезда ЭР-200 по ускоренному графику движения





5 СЕНТЯБРЯ

Подписано Генеральное соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта между ОАО «РЖД» и Правительством Москвы

10 СЕНТЯБРЯ

Открылся новый транспортный маршрут: железнодорожная паромная переправа Балтийск (Калининградская область) – Усть-Луга (Ленинградская область). В церемонии открытия приняли участие президент России Владимир Путин, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, председатель правления Германские железные дороги АГ Хартмут Медорн и другие официальные лица

19 СЕНТЯБРЯ

В ходе встречи руководителей железных дорог Европы и Азии в Берлине достигнута договоренность между главами железных дорог России, Германии и Китая о совместном развитии контейнерных перевозок по Транссибирскому маршруту и создании логистической компании

2 ОКТЯБРЯ

На Ленинградском вокзале Москвы состоялась презентация нового пассажирского поезда «Мегаполис» сообщением Москва – Санкт-Петербург

9 ОКТЯБРЯ

ОАО «РЖД» и итальянский концерн «Финмекканика» при участии ЗАО «Трансмашхолдинг» и ОАО «Скоростные магистрали» подписали Меморандум о сотрудничестве, одним из направлений которого является совместная разработка и производство нового подвижного состава и его компонентов

11 – 13 ОКТЯБРЯ

В Ереване состоялась 44-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ

17 НОЯБРЯ

Совет директоров ОАО «РЖД» одобрил вступление Компании в Международный союз железных дорог (МСЖД) в качестве полноправного члена

23 НОЯБРЯ

В Хельсинки ОАО «РЖД» и VR Ltd подписали акционерный договор Акционерного общества «OY KARELIAN TRAINS LTD» – собственника скоростного подвижного состава «OY KARELIAN TRAINS LTD»



6 ДЕКАБРЯ

В Алма-Ате прошел международный региональный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520: Центральная Азия». ОАО «РЖД», администрациями и национальными компаниями железнодорожного транспорта – участниками форума подписан Меморандум о развитии стратегического партнерства в повышении эффективности транспортной системы Центральной Азии на основе железных дорог с шириной колеи 1520 мм

25 ДЕКАБРЯ

Международное рейтинговое агентство Standard & Poor's объявило о повышении рейтингов ОАО «РЖД». Долгосрочный кредитный рейтинг повышен на две ступени до суверенного уровня «BBB+», прогноз – «стабильный», рейтинг по национальной шкале повышен до «RUAAA»



ОРГАНЫ
УПРАВЛЕНИЯ
И КОНТРОЛЯ





ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ

В соответствии с уставом в ОАО «РЖД»

созданы органы управления и контроля, необходимые для 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 Компании является Российская Федерация.

От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством Российской Федерации.

Состав совета директоров ОАО «РЖД», избранный в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 августа 2005 года № 1171-р (должности указаны на момент избрания):

- | | | |
|----------------|-----|--|
| Акулов М.П. | ●●● | руководитель РОСЖЕЛДОРА |
| Ампилогов В.Н. | ●●● | заместитель директора Департамента отраслевого развития Правительства Российской Федерации |
| Жуков А.Д. | ●●● | заместитель Председателя Правительства Российской Федерации |
| Левитин И.Е. | ●●● | министр транспорта Российской Федерации |
| Мишарин А.С. | ●●● | заместитель министра транспорта Российской Федерации |
| Назаров В.Л. | ●●● | руководитель Росимущества |
| Фадеев Г.М. | ●●● | помощник Председателя Правительства Российской Федерации |
| Христенко В.Б. | ●●● | министр промышленности и энергетики Российской Федерации |
| Шаронов А.В. | ●●● | статс-секретарь — заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации |
| Шувалов И.И. | ●●● | помощник Президента Российской Федерации |
| Якунин В.И. | ●●● | президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги» |

Совет директоров

Совет директоров ОАО «РЖД» осуществляет общее руководство деятельностью общества и действует на основе норм, определенных законодательством Российской Федерации, Уставом ОАО «РЖД», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585, и Положением о Совете директоров ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 года № 265-р.

Поскольку единственным акционером общества является Российская Федерация и от ее имени полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации, то в соответствии со статьей 47 Федерального закона «Об акционерных обществах» решения о численном и персональном составе совета директоров ОАО «РЖД» принимаются Правительством Российской Федерации единолично и оформляются письменно.

В 2006 году численный состав совета директоров был утвержден в количестве 11 человек.

Состав совета директоров ОАО «РЖД», избранный в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2006 года № 930-р (должности указаны на момент избрания):

Ампилогов В.Н.	●●● ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ОТРАСЛЕВОГО РАЗВИТИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Жуков А.Д.	●●● ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Левитин И.Е.	●●● МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Мишарин А.С.	●●● ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Назаров В.Л.	●●● РУКОВОДИТЕЛЬ РОСИМУЩЕСТВА
Фадеев Г.М.	●●● ПОМОЩНИК ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Христенко В.Б.	●●● МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЭНЕРГЕТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Шаронов А.В.	●●● СТАТС-СЕКРЕТАРЬ — ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Шенфельд К.П.	●●● ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЯ РОСЖЕЛДОРА
Шувалов И.И.	●●● ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Якунин В.И.	●●● ПРЕЗИДЕНТ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

В 2006 году численный состав совета директоров был утвержден в количестве **11** человек. Председателем совета директоров ОАО «РЖД» избран Жуков А.Д. — заместитель Председателя Правительства Российской Федерации.

Членам совета директоров ОАО «РЖД» вознаграждение за исполнение своих обязанностей, связанных с исполнением ими функций членов совета директоров ОАО «РЖД», не выплачивается.

Заседания совета директоров ОАО «РЖД»

За отчетный период совет директоров ОАО «РЖД» провел **24** заседания, на которых рассмотрел **142** вопроса, в том числе наиболее значимые:

- о мероприятиях третьего этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте, в том числе о создании Дирекции железнодорожных вокзалов, о создании дочерних обществ в сфере скоростного движения;
 - о концепции создания компании по грузовым перевозкам;
 - об одобрении Договора оказания услуг по перевозке граждан — получателей социальной услуги в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;
 - об утверждении финансового плана и инвестиционной программы на 2006 год и на период до 2008 года;
 - об одобрении договоров на поставку подвижного состава, в том числе заключение договора с компанией «Сименс» на разработку и поставку подвижного состава для организации высокоскоростного движения, социально значимые вопросы и пр.
- Более подробная информация о заседаниях совета директоров ОАО «РЖД» с указанием даты проведения, информации об участвующих членах совета директоров, рассмотренных вопросах указана в Приложении 1.
- Сводная информация о персональном участии каждого из членов совета директоров в заседаниях, в том числе с указанием количества заседаний, в которых было принято участие, указана в Приложении 1.



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ —
Жуков Александр Дмитриевич

Родился в 1956 году. В 1978 году окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова по специальности «экономист-математик».

С 2000 по 2003 гг. — депутат Государственной Думы Российской Федерации третьего созыва, председатель Комитета по бюджету и налогам, член Комиссии по государственному долгу и зарубежным активам России, сопредседатель Комиссии по рассмотрению расходов федерального бюджета, направленных на обеспечение обороны и государственной безопасности Российской Федерации.

С 2003 по 2004 гг. занимал должность депутата Государственной Думы Российской Федерации четвертого созыва, первого заместителя Председателя Государственной Думы.

С 2004 года — заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, член совета директоров, председатель совета директоров ОАО «РЖД».



Ампилов Владимир Николаевич

Родился в 1950 году. В 1976 году окончил Рязанский радиотехнический институт по специальности «инженер».

С 1997 года занимает должность начальника Департамента, заместителя директора Департамента аппарата Правительства Российской Федерации.

С 2005 года — член совета директоров ОАО «РЖД».

Левитин Игорь Евгеньевич

Родился в 1952 году. В 1983 году окончил Военную академию тыла и транспорта по специальности «инженер путей сообщения».

С 1996 по 2004 гг. занимал должность заместителя генерального директора ЗАО «Северстальтранс». С 2004 года — министр транспорта Российской Федерации, член совета директоров ОАО «РЖД».

С 2005 года является членом советов директоров ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии» и ОАО «Международный аэропорт «Шереметьево».

Мишарин Александр Сергеевич

Родился в 1959 году. В 1981 году окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер», в 1997 году — Уральский государственный университет путей сообщения по специальности «экономист».

С 1998 по 2000 гг. занимал должность заместителя министра путей сообщения Российской Федерации.

С 2000 по 2002 гг. — первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации, затем в течении года пребывал в должности заместителя министра путей сообщения Российской Федерации.

С 2002 по 2003 гг. — начальник ФУП «Свердловская железная дорога».

С 2003 по 2004 гг. — начальник Свердловской железной дороги — филиала ОАО «РЖД», затем в течение года занимал должность директора Департамента комплексного развития инфраструктуры, Министр транспорта и связи Российской Федерации.

С 2004 года — заместитель министра транспорта Российской Федерации.

С 2005 года — член советов директоров ОАО «РЖД», ОАО «Международный аэропорт «Шереметьево».



Назаров Валерий Львович

Родился в 1955 году в Санкт-Петербурге. В 1985 году окончил Ленинградский электротехнический институт связи им. Бонч-Бруевича по специальности «инженер». В 1993 году окончил Институт государственной службы при правительстве РФ по специальности «государственное муниципальное управление». С 1999 по 2004 гг. занимал должность председателя Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга. Параллельно в 2004 году занимал должность заместителя руководителя Администрации — начальника Главного контрольного управления Президента РФ. С 2004 года — член совета директоров ОАО «РЖД», руководитель Федерального агентства по управлению федеральным имуществом РФ.



Христенко Виктор Борисович

Родился в 1957 году. С 1999 года — первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, министр промышленности и энергетики. С 2000 года — председатель совета директоров ОАО «АК Транснефть», член совета директоров ОАО «Газпром». С 2001 по 2002 гг. занимал должность члена совета директоров в ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат». С 2002 года — председатель совета директоров ОАО «СО-ЦДУ ЕЭС», председатель совета директоров ОАО «ФСК ЕЭС». С 2003 по 2004 гг. — член совета директоров, председатель совета директоров ОАО «РЖД». С 2004 года — член совета директоров ОАО «РЖД». С 2005 года — член совета директоров ОАО «РАО «ЕЭС России».



Фадеев Геннадий Матвеевич

Родился в 1937 году. С 1999 по 2002 гг. — начальник Московской железной дороги МПС России. С 2002 по 2003 гг. — министр путей сообщения Российской Федерации. 2003 — 2005 гг. — президент, председатель правления ОАО «РЖД». С 2005 года — помощник Председателя Правительства Российской Федерации, С 2003 года — член совета директоров ОАО «РЖД».



Шаронов Андрей Владимирович

Родился в 1964 году. В 1986 году окончил Уфимский авиационный институт по специальности «инженер-электромеханик». В 1996 году окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «юрист». С 1999 года — заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации. С 2003 года — член совета директоров ОАО «РЖД». С 2005 года — член совета директоров ОАО «РАО «ЕЭС России», ОАО «Связьинвест», ОАО «АК «Транснефть» и ОАО «Внешторгбанк».



Шенфельд Константин Петрович

Родился 27 августа 1955 года в Новосибирской области. В 1981 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог, кандидат технических наук, доктор транспорта. В 2001 – 2002 гг. профессор кафедры «Экономика транспорта» Сибирского государственного университета путей сообщения.

В 2002 – 2004 гг. – заместитель руководителя Департамента управления перевозками, руководитель Департамента лицензирования и технической политики МПС России.

С 2004 года – заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта.

С ноября 2005 года – временно исполняющий обязанности руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта.

С сентября 2006 года – заместитель директора ВНИИЖТ.

С июня 2006 года – член Совета директоров ОАО «РЖД».

Якунин Владимир Иванович

ПРЕЗИДЕНТ ОБЩЕСТВА

Родился 30 июня 1948 года в городе Меленки Владимирской области. В 1972 году окончил Ленинградский механический институт.

С октября 2000 года – заместитель министра транспорта Российской Федерации.

С февраля 2002 года – первый заместитель министра путей сообщения.

24 октября 2003 года совет директоров ОАО «Российские железные дороги» единогласно утвердил кандидатуру Владимира Якунина в качестве первого вице-президента ОАО «Российские железные дороги».

Распоряжением Правительства РФ № 786-р от 14 июня 2005 года назначен президентом ОАО «РЖД».

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

С января 2006 года является научным руководителем и председателем Попечительского совета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООИ РАН.

Шуvalов Игорь Иванович

Родился в 1967 году. В 1992 году окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова по специальности «юрист».

С 2000 по 2003 гг. занимал должность руководителя аппарата Правительства РФ.

С 2003 года назначен помощником Президента Российской Федерации. С 2004 года – помощник Президента Российской Федерации, член советов директоров ОАО «РЖД», ОАО «Совкомфлот», ОАО «Газпром».

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА:

Председатель Правления Общества:

Якунин В.И. ●●● ПРЕЗИДЕНТ ОБЩЕСТВА

Члены Правления Общества по состоянию на 31.12.2006 года:

Морозов В.Н. ●●● ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Андреев Ф.Б. ●●● СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Лапидус Б.М. ●●● СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Крафт Г.В. ●●● ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР

Акулов М.П. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Атьков О.Ю. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Бабаев С.М. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Бобрешов А.С. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Воробьев В.Б. ●●● ДО ДЕКАБРЯ 2006 ГОДА — НАЧАЛЬНИК СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ,
С ДЕКАБРЯ 2006 ГОДА ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Гапанович В.А. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Козырев С.В. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Корнилов Г.В. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Мерсиянов А.А. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Попов В.А. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Тони О.В. ●●● ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ

Гнедкова О.Э. ●●● НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА КОРПОРАТИВНЫХ ФИНАНСОВ

Ивашкин А.Г. ●●● НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ

Кобзев С.А. ●●● НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

Михайлов С.В. ●●● НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА КОРПОРАТИВНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

Семечкин А.Е. ●●● ДО СЕНТЯБРЯ 2006 Г ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ, С 4 СЕНТ. 2006 ГОДА ДИРЕКТОР ФГУП ВНИИЖТ

Старостенко В.И. ●●● НАЧАЛЬНИК МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Целько А.В. ●●● НАЧАЛЬНИК ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Иванов С.Ю. ●●● НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ



Краткие автобиографические сведения о членах правления ОАО «РЖД»

Морозов Вадим Николаевич —
ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1954 году. В 1977 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог, кандидат технических наук. С мая 1999 года по май 2000 года — заместитель Министра путей сообщения, с 2002 по 2003 гг. — первый заместитель Министра, а с ноября 2003 года по июнь 2004 года — министр путей сообщения Российской Федерации. С июля 2004 года — исполнительный директор негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние».

17 августа 2005 года назначен первым вице-президентом ОАО «РЖД»

Андреев Федор Борисович —
СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1966 году. В 1989 году окончил Ленинградский государственный университет, специальность — политическая экономия. Экономист, преподаватель политической экономии. 1999 — 2001 гг. — председатель Правления ОАО (КБ) «БалтонэксимБанк», Санкт-Петербург. 2002 — 2003 гг. — первый вице-президент по экономике и финансам АК «АЛРОСА», Москва. 2003 год — вице-президент ОАО «РЖД». 2005 год — старший вице-президент ОАО «РЖД».

Лapidus Борис Моисеевич —
СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1947 году. Два высших образования. Окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта. Специальности: электрификация железнодорожного транспорта, экономика и организация железнодорожного транспорта. Инженер путей сообщения-электромеханик, инженер-экономист путей сообщения, профессор, доктор экономических наук. Заслуженный экономист Российской Федерации.

1994 — 2003 гг. — начальник Управления экономики и развития МПС России, генеральный директор Центра фирменного транспортно-обслуживания МПС, начальник Департамента экономики МПС, руководитель Департамента экономики МПС, член Коллегии. 2003 год — начальник Департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО «РЖД». 2003 год — вице-президент ОАО «РЖД», 2005 год — старший вице-президент ОАО «РЖД».

Крафт Галина Васильевна —
ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР ОАО «РЖД».

Два высших образования. Окончила Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, специальности: «автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», «экономика и организация железнодорожного транспорта». Инженер-электрик, инженер-экономист путей сообщения, кандидат экономических наук.

2000 — 2002 гг. — профессор, заведующая кафедрой «Бухгалтерский учет и аудит» Петербургского государственного университета путей сообщения.

2002 — 2003 гг. — заместитель руководителя Департамента финансов МПС России, начальник Инвестиционного управления ФГУП «Дирекция железных дорог Министерства путей сообщения Российской Федерации».

2003 год — начальник Департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД». 2003 — 2005 гг. — вице-президент ОАО «РЖД» — начальник Департамента инвестиционной деятельности.

С августа 2005 по декабрь 2005 гг. — вице-президент ОАО «РЖД».

23 декабря 2005 года назначена главным бухгалтером ОАО «РЖД».

Акулов Михаил Павлович —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1960 году в Москве.
В 1982 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер путей сообщения — электромеханик», в 1998 году — Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.
В 2000 — 2002 гг. — начальник Юго-Восточной железной дороги.
В 2002 — 2003 гг. — заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.
В 2003 — 2004 гг. — первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.
С марта 2004 по ноябрь 2005 гг. — руководитель Федерального Агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ. В ноябре 2005 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД».

Атьков Олег Юрьевич —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1949 году. Доктор медицинских наук, профессор, герой Советского Союза, лауреат премии Ленинского комсомола (1978 год), лауреат Государственной премии СССР (1989 год). После окончания Московского медицинского института им И.М. Сеченова поступил в ординатуру (1975 год) и аспирантуру (1978 год) Научно-исследовательского института кардиологии Всесоюзного кардиологического научного центра (ВКНЦ) Академии медицинских наук СССР, работал старшим научным сотрудником клинико-функционального отдела Института клинической кардиологии им. А.Л. Мясникова ВКНЦ.
В 2002 году назначен руководителем Департамента здравоохранения МПС России, а с 2003 года — начальником Департамента медицинского обеспечения ОАО «РЖД». 17 августа 2005 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД». Одновременно с 1991 года является заведующим кафедрой инструментальных методов диагностики Российского государственного медицинского университета.



Бабаяев Салман Магомедрасулович —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1955 году. В 1978 году окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1978 году в должности помощника составителя поездов ст. Комсомольск-на-Амуре Дальневосточной железной дороги. Далее — дежурный по станции, станционный диспетчер ст. Комсомольск-Сортировочный ДВЖД, поездной диспетчер Комсомольского отделения. 1999 — 2002 гг. — заместитель начальника Московской железной дороги — начальник дорожного Центра фирменного транспортного обслуживания, заместитель начальника МЖД.
В 2002 году возглавил Центр фирменного транспортного обслуживания при МПС России. 2002 год — начальник Приволжской железной дороги.
2003 год — вице-президент ОАО «РЖД» — начальник Центра фирменного транспортного обслуживания.
Август 2005 года — вице-президент ОАО «РЖД».



Бобрешов Александр Сергеевич —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1965 году. В 1988 году окончил Ленинградский кораблестроительный институт, инженер-электромеханик. После окончания института работал инженером лаборатории ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова. В 2004 году приглашен на работу в ОАО «РЖД» на должность заместителя начальника Департамента безопасности. С июля 2004 года — начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД». 17 августа 2005 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД».

Воробьев Владимир Борисович —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1949 году в Курской области. В 1978 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. С 1999 по 2002 гг. — заместитель начальника Московской железной дороги по путиевому хозяйству. В 2002 году назначен начальником Северо-Кавказской железной дороги, с 2005 года — член Правления ОАО «РЖД». В декабре 2006 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД». Награжден знаками «Почетный железнодорожник», «Заслуженный работник транспорта».



Гапанович Валентин Александрович —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1955 году. В 1992 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта; в 1998 году — Академию народного хозяйства при Правительстве РФ. Специальность — управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте, инженер путей сообщения по управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте. 2000 — 2003 гг. — главный инженер Октябрьской железной дороги. 2003 год — вице-президент ОАО «РЖД».

Козырев Сергей Витальевич —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1953 году. В 1975 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог, кандидат экономических наук. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации.

1990 — 2003 гг. — начальник пассажирской службы, заместитель начальника МЖД, заместитель начальника дороги — начальник Московско-Курского отделения МЖД. 2003 год — руководитель Департамента пассажирских сообщений МПС России, начальник Департамента дальних пассажирских перевозок ОАО «РЖД». 2003 — 2004 гг. — вице-президент ОАО «РЖД», вице-президент — начальник Департамента управления перевозками. Август 2005 года — вице-президент ОАО «РЖД».

Корнилов Георгий Викторович —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1953 году. В 1976 году окончил Одесский институт инженеров морского флота (судовые машины и механизмы, инженер-механик), в 1981 году — высшие курсы КГБ СССР. 1981 — 2004 гг. — служба на оперативных и руководящих должностях в органах КГБ СССР, ФСК, ФСБ России. 2004 год — вице-президент ОАО «РЖД».

Мерсиянов Алексей Анварович —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1969 году. В 1991 году окончил Военный инженерно-космический Краснознаменный институт им. А.Ф. Можайского, инженер радиоэлектронной техники, доктор экономических наук.

В 1999 году — помощник первого вице-губернатора г. Санкт-Петербурга, затем заместитель председателя Комитета экономики и промышленной политики Администрации г. Санкт-Петербурга, советник Департамента регулирования производственной деятельности морских портов Министерства транспорта России. С 2002 года — заместитель, первый заместитель, генеральный директор государственного предприятия по материально-техническому обеспечению железнодорожного транспорта «Росжелдорснаб» МПС России.

В 2003 году назначен вице-президентом, директором «Росжелдорснаба» — филиала ОАО «РЖД».

С 2005 года — директор «Росжелдорснаб» — филиала ОАО «РЖД».

В ноябре 2006 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД».

Попов Виктор Алексеевич —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1956 году в пос. Верей Орехово-Зуевского района Московской области.

С 2000 по 2002 гг. — первый заместитель начальника Московской железной дороги по пассажирским перевозкам.

В 2002 году назначен начальником Дальневосточной железной дороги, в 2005 году — начальником Федеральной пассажирской дирекции — филиала ОАО «РЖД» и вице-президентом ОАО «РЖД».

С августа по ноябрь 2005 года — начальник Федеральной пассажирской дирекции — филиала ОАО «РЖД». В ноябре 2005 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД».

Тони Олег Вильямсович —
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

Родился в 1964 году. Окончил Воронежский инженерно-строительный институт. Инженер-строитель.

В марте 2004 года назначен первым заместителем начальника, а в сентябре — начальником Департамента капитального строительства ОАО «РЖД».

С августа 2005 года — член Правления ОАО «РЖД». В апреле 2006 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД». Имеет государственные награды

Гнедкова Ольга Эдуардовна —
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
КОРПОРАТИВНЫХ ФИНАНСОВ ОАО «РЖД»

Родилась в 1960 году. В 1981 году окончила Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «бухгалтерский учет».

С 2000 по 2002 гг. занимала должность начальника финансовой службы на Западно-Сибирской железной дороге МПС России. С 2002 по 2003 гг. — начальник финансовой службы ФГУП «Московская железная дорога». С 2003 по 2004 гг. — заместитель начальника Московской железной дороги — начальник финансовой службы, заместитель начальника Московской железной дороги по экономике и финансам.

С 2004 по 2005 гг. — начальник Департамента управления финансами ОАО «РЖД».

С 2005 года — начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД», член правления ОАО «РЖД».

Ивашкин Алексей Георгиевич —
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ ОАО «РЖД»

Родился в 1956 году. В 1978 году окончил Ташкентский политехнический институт им. Беруни по специальности «инженер-механик».

С 1995 по 2001 гг. занимал должность заместителя главы администрации Чиланзарского района г. Ташкента.

С 2001 по 2003 гг. — заместитель главы города Сочи.

С 2003 по 2005 гг. — первый заместитель главы города Сочи.

С 2005 года — начальник Департамента управления делами ОАО «РЖД», член правления ОАО «РЖД».

Кобзев Сергей Алексеевич —
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА ОАО «РЖД»

Родился в 1964 году. В 1986 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта».

1999 — 2001 гг. — начальник Московско-Рязанского отделения Московской железной дороги. 2001 — 2002 гг. — заместитель начальника Московской железной дороги.

2002 — 2003 гг. — главный инженер ФГУП «Московская железная дорога».

С 2003 года — начальник Департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД», член Правления ОАО «РЖД».



Михайлов Сергей Владимирович —
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
КОРПОРАТИВНЫХ КОММУНИКАЦИЙ —
ЧЛЕН ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД»

Родился в 1971 году в Архангельске. Окончил факультет международной информации (журналистики) МГИМО (У) МИД РФ, отделение связей с общественностью. Член Союза журналистов РФ. Автор более 200 публикаций. Один из основателей Российской ассоциации по связям с общественностью (РАСО).

2000 — 2001 гг. — президент российского отделения ICCO — Ассоциации компаний-консультантов в области развития общественных связей (АКОС).

2004 — 2005 гг. — советник президента — член Правления компании «Российские железные дороги».

2005 — 2006 гг. — начальник Департамента по связям с общественностью — член Правления компании «Российские железные дороги».

С 2006 года — начальник Департамента корпоративных коммуникаций — член Правления компании «Российские железные дороги».



Семечкин Андрей Евгеньевич —
ДИРЕКТОР ФГУП ВНИИЖТ

Родился в 1959 году. Доктор технических наук, профессор, член-корреспондент Российской академии наук. С 2002 года — заместитель директора по научной работе Института системного анализа Российской академии наук. 17 августа 2005 года назначен вице-президентом ОАО «РЖД». С 4 сентября 2006 года — директор ФГУП ВНИИЖТ. Член Правления ОАО «РЖД».

Старostenко Владимир Иванович —
НАЧАЛЬНИК МОСКОВСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

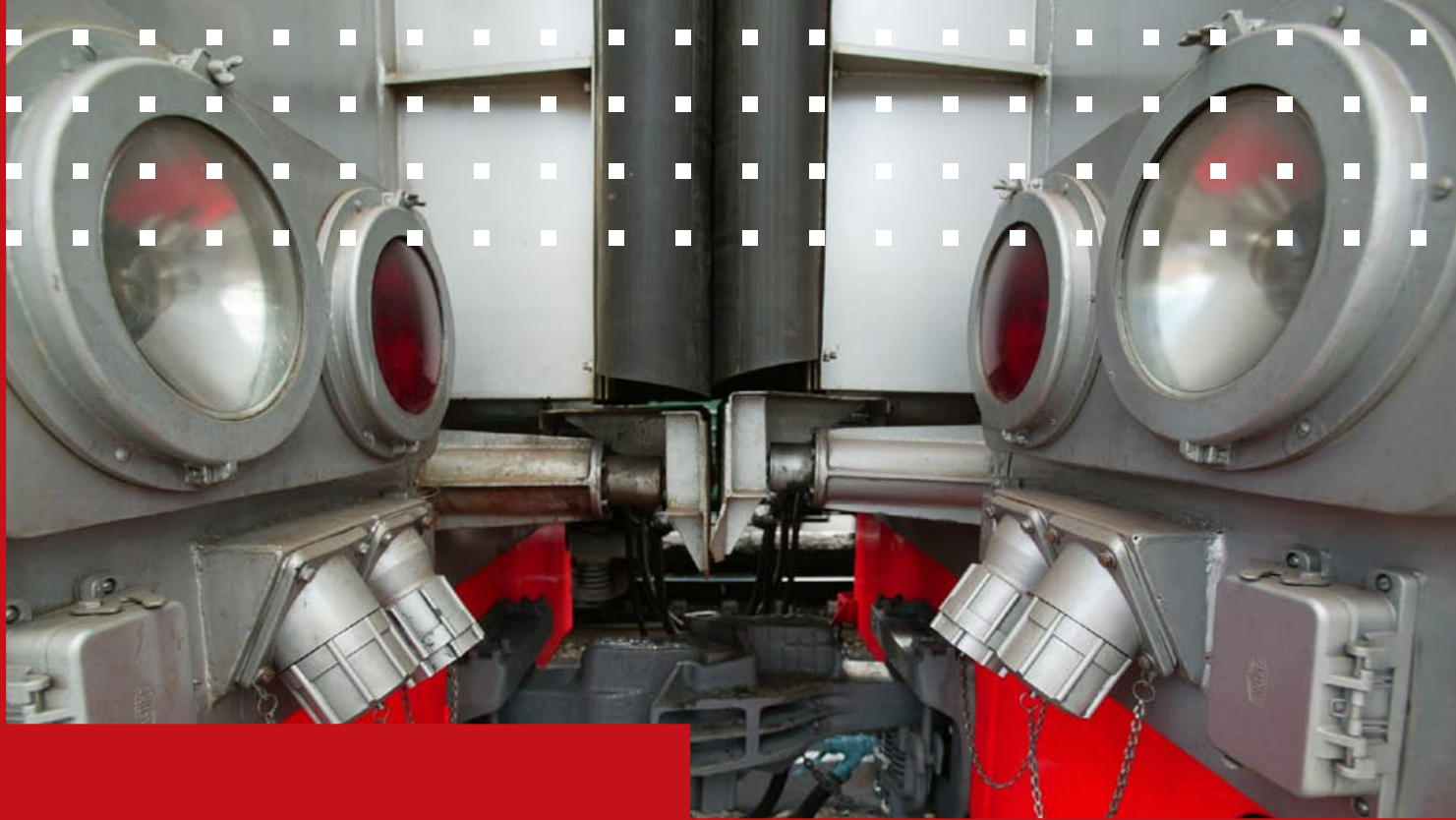
Родился в 1948 году в г. Татарск Татарского района Новосибирской области. В 1968 году окончил Томский техникум железнодорожного транспорта. В 1975 году — Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер по эксплуатации железных дорог». В феврале 2002 года Распоряжением Председателя Правительства назначен начальником Московской железной дороги. С 2003 года — член Правления ОАО «РЖД». Награжден знаками «Почетный железнодорожник», «За безупречный труд на федеральном железнодорожном транспорте», звездой и орденом Святого апостола Андрея Первозванного, орденом Почета, медалью «150 лет железнодорожным войскам России».

Целько Александр Витальевич —
НАЧАЛЬНИК ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Родился в 1956 году в Чистоозерном районе Новосибирской области. В 1978 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности эксплуатация железных дорог. Награжден знаками «Почетный железнодорожник» и «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 20 лет», орденом Почета. В мае 2000 года назначен заместителем министра путей сообщения РФ, 17 августа того же года — первым заместителем министра путей сообщения РФ. 8 февраля 2002 года назначен начальником Западно-Сибирской железной дороги. С 2003 года — член Правления ОАО «РЖД».

Иванов Сергей Юрьевич —
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ПУТИ
И СООРУЖЕНИЙ

Родился в 1961 году в г. Уфа, Республика Башкортостан. С 2000 по 2003 гг. работал заместителем начальника Горьковской железной дороги по путевому хозяйству. В сентябре 2003 года назначен руководителем Департамента пути и сооружений МПС России; в октябре 2003 года — начальником Департамента пути и сооружений ОАО «РЖД», в ноябре 2003 года — вице-президентом — начальником Департамента пути и сооружений, членом Правления ОАО «РЖД». В августе 2005 года назначен начальником Департамента пути и сооружений, членом Правления ОАО «РЖД».



ИНФОРМАЦИЯ
О РЕФОРМИРОВАНИИ
ОБЩЕСТВА
В 2006 ГОДУ



ИНФОРМАЦИЯ О РЕФОРМИРОВАНИИ ОБЩЕСТВА В 2006 ГОДУ

В соответствии с утвержденной Правительством Российской Федерации Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте реализуется третий, заключительный этап структурной реформы на железнодорожном транспорте. Итоги первых этапов реформы положительно оценены Правительством Российской Федерации, участниками рынка перевозок и зарубежными экспертами. На заседании Правительства Российской Федерации 2 ноября 2006 года одобрены результаты реализации первого года третьего этапа реформирования железнодорожного транспорта.

В ходе структурной реформы железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» полностью удовлетворяет растущий спрос на железнодорожные перевозки. В период за 2003 — 2006 гг. рост грузооборота составил 17%, а пассажирооборота превысил 13%. Растущий спрос на перевозки удовлетворяется с повышением их качества и улучшением безопасности движения поездов. В 2006 году обеспечен наивысший уровень безопасности движения поездов. Последовательно ускоряется доставка грузов, при этом уровень доставки «точно в срок» превышает 90%, а по таким важнейшим грузам, как кокс, руда, продукция машиностроения, основные виды пищевой продукции достигает, 95% и более, т.е. соответствует мировым стандартам. Одновременно достигнуты максимальный уровень качества использования подвижного состава за 15 лет работы российских железных дорог и наивысшая энергоэффективность перевозочного процесса.

Планом мероприятий ОАО «РЖД» по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006 — 2010 годы в 2006 году было запланировано 12 мероприятий, которые выполнены в полном объеме.

Так, разработана целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг к концу третьего этапа реформы, направленная на достижение целей реформирования отрасли: повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, гармоничное развитие транспортной системы страны, снижение транспортной нагрузки на народное хозяйство и удовлетворение растущего спроса на транспортные услуги.

Изменение тарифов на грузовые перевозки за предыдущие периоды характеризуется сдерживанием их роста относительно динамики цен в промышленности, что стимулировало развитие экономики страны и снизило инфляционное влияние железнодорожного транспорта (если в 2002 году оно составляло около 1%, то через три года снижено до 0,6%).

В ходе реформирования ОАО «РЖД» обеспечило выход на расширенное воспроизводство основных фондов, что также позитивно повлияло на экономическое развитие России. Известно, что инвестиции в железнодорожную инфраструктуру дают трехкратный мультипликативный эффект для роста внутреннего валового продукта.

Все это позволяет сделать вывод о том, что реформирование российского железнодорожного транспорта осуществляется полностью в интересах общества и национальной экономики в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте. На основе эволюционного принципа оно является одним из лучших примеров реформирования железнодорожных систем, исходя из критериев устойчивости, безопасности и эффективности.

В 2006 году в рамках завершения второго и начала третьего этапа структурной реформы продолжено создание дочерних обществ ОАО «РЖД», с тем чтобы к концу третьего этапа реформирования выстроить эффективный конкурентоспособный холдинг.

В 2006 году советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании дочернего общества ОАО «РЖД» — частного охранного предприятия (ЗАО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА») и создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозок автомобилей с участием ООО «Транс Групп АС» (ОАО «РейлТрансАвто»).

На железных дорогах начали хозяйственную деятельность все 6 созданных в 2006 году пригородных пассажирских компаний.

В 2006 году советом директоров ОАО «РЖД» рассмотрены вопросы:

- о концепции реформирования комплекса, обеспечивающего ремонт и содержание грузового подвижного состава;
- о создании дочернего общества ОАО «РЖД» ОАО «Скоростные магистрали»;
- о создании Дирекции железнодорожных вокзалов; о создании СП для реализации проекта скоростного пассажирского сообщения Санкт-Петербург — Хельсинки;
- о создании Грузовой компании — дочернего общества ОАО «РЖД».

Первые результаты работы созданных дочерних обществ ОАО «РЖД» позитивны. По итогам 2006 года увеличились чистые активы дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», возросли прибыль от продаж и чистая прибыль этих компаний. Так, чистая прибыль ОАО «Трансконтейнер» составила 1,4 млрд. рублей, ОАО «Росжелдорпроект» — 600 млн. рублей, ОАО «Калугаремпутьмаш» — 64 млн. рублей. Это свидетельствует о повышении эффективности корпоративного управления ОАО «РЖД» и устойчивом увеличении дополнительных источников денежных поступлений от деятельности дочерних и зависимых обществ. Реформирование пассажирского комплекса является одной из важнейших задач реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. На третьем этапе предполагается осуществить полное организационно-правовое обособление пассажирских перевозок в дальнейшем следовании путем создания Федеральной пассажирской компании. Проблема ликвидации перекрестного субсидирования дальних пассажирских перевозок будет решена путем реализации механизма государственного субсидирования пассажирских перевозок из федерального бюджета и формирования новых подходов к компенсации потерь доходов от перевозок льготных категорий пассажиров на основании федерального законодательства. Это позволит высвободить финансовые средства ОАО «РЖД», ранее направляемые на поддержку социально значимых пассажирских перевозок, и увеличить объем инвестиций в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава.

Прообразом будущей Федеральной пассажирской компании стала «Федеральная пассажирская дирекция» — филиал ОАО «РЖД», самостоятельная хозяйственная деятельность которого началась с 1 июля 2006 года. Создание ФПД как переходный этап к ФПК нацелено на то, чтобы процесс преобразования пассажирского комплекса дальнего следования не привел к снижению качества обслуживания пассажиров. На базе ФПД будут отрабатываться финансовые, организационные и иные механизмы работы самостоятельной компании по пассажирским перевозкам в дальнейшем следовании. В 2006 году советом директоров ОАО «РЖД» было принято решение о создании Дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ). В соответствии с решением, принятым 26 апреля 2006 года на заседании правления ОАО «РЖД», утвержден перечень вокзалов, подлежащих передаче в Дирекцию железнодорожных вокзалов. С 1 января 2007 года ДЖВ начала самостоятельную хозяйственную деятельность. В рамках реформирования пассажирского комплекса продолжают создаваться совместно с субъектами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний и их выход на безубыточную деятельность.

Основной задачей третьего этапа является создание предпосылок для привлечения значительного объема инвестиционных ресурсов в реновацию и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования как основы дальнейшего развития российской экономики. Одним из источников привлечения инвестиций является повышение капитализации российских железных дорог как холдинга, и эффективный вывод акций дочерних компаний на фондовый рынок. ОАО «РЖД» разрабатывается комплекс мер, направленных на повышение капитализации дочерних обществ, акции которых будут предлагаться к продаже в 2007 — 2008 годах. В целях решения задач в сфере корпоративного строительства и реформирования и обеспечения координации действий структурных подразделений ОАО «РЖД» образован Комитет по корпоративному строительству и реформированию ОАО «РЖД». Интенсивное развитие корпоративной структуры Компании, направленное на реализацию программы реформирования, привело к тому, что сегодня об ОАО «РЖД» все чаще говорится как о холдинге «Российские железные дороги» (материнская компания ОАО «РЖД» + дочерние структуры).



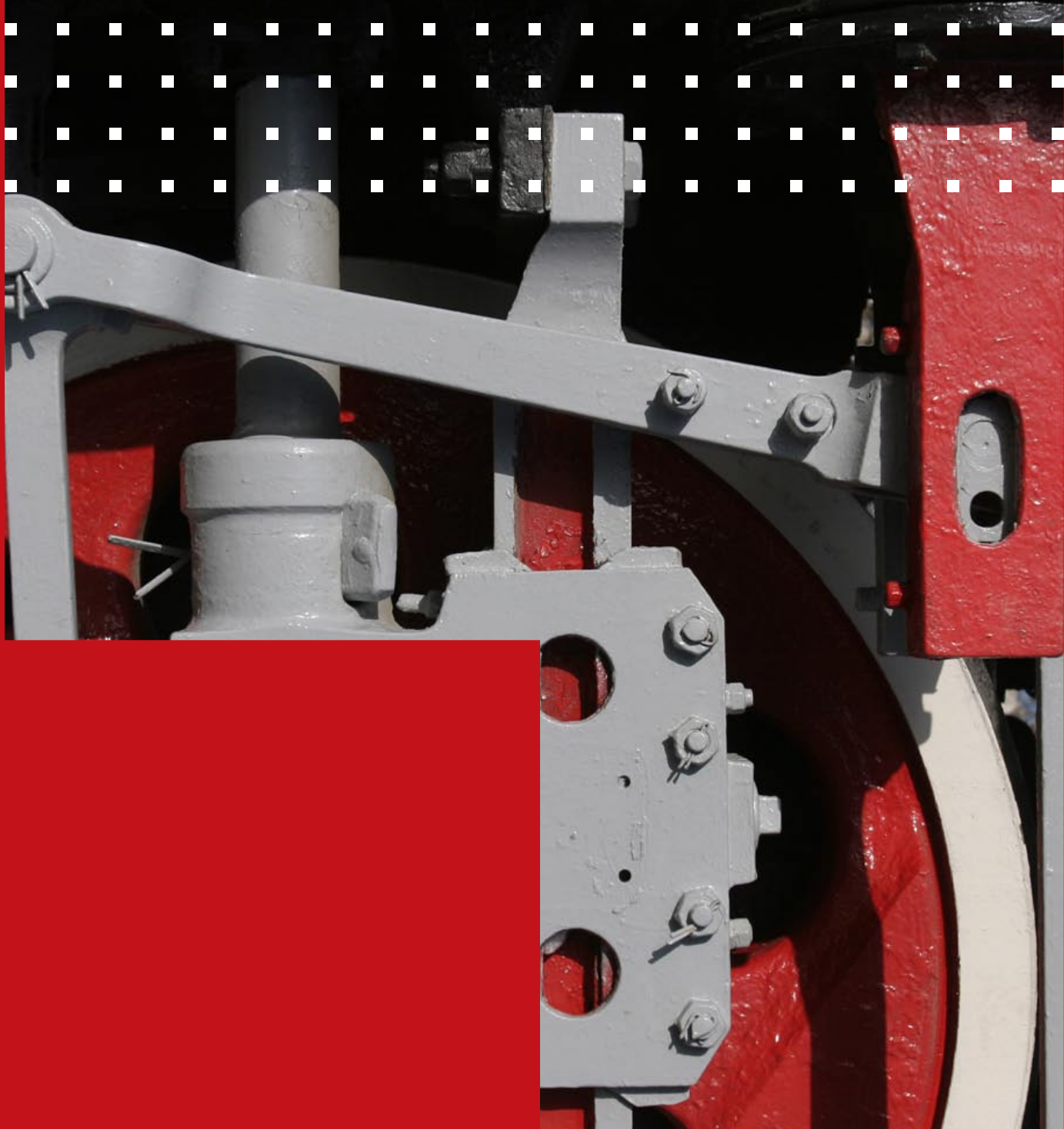
В целях улучшения взаимодействия в холдинге «РЖД» созданы и приступили к деятельности региональные оперативные комиссии по координации взаимодействия железных дорог с расположенными в их границах другими филиалами, негосударственными учреждениями ОАО «РЖД», а также дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД».

Ключевой задачей в сфере корпоративного строительства сегодня является формирование оптимальной диверсифицированной организационной структуры холдинга, обеспечивающей эффективное управление входящими в его состав дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД».

Для разработки и внедрения новой системы управления ОАО «РЖД», обеспечивающей эффективное управление текущей деятельностью и развитие всех ДЗО ОАО «РЖД», реализуется с привлечением консалтинговых организаций проект «Построение системы управления ОАО «РЖД» в условиях реформирования».

ОАО «РЖД» управляет дочерними и зависимыми обществами исключительно посредством корпоративных методов, не допуская административного вмешательства в их деятельность. Советом директоров ОАО «РЖД» в ноябре 2006 года утвержден Регламент участия открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в дочерних и зависимых обществах и корпоративного управления этими обществами, определяющий, в том числе, процедуру создания и ликвидации дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».

В ноябре 2006 года советом директоров ОАО «РЖД» утвержден Кодекс деловой этики, являющийся сводом правил и норм поведения, которых придерживается Компания во взаимоотношениях с акционером, инвесторами, потребителями, поставщиками, дочерними и зависимыми обществами и которым должны следовать все работники и должностные лица ОАО «РЖД».



КРАТКИЕ ИТОГИ
ТРЕХ ЛЕТ РАБОТЫ
КОМПАНИИ



КРАТКИЕ ИТОГИ ТРЕХ ЛЕТ РАБОТЫ КОМПАНИИ

В 2004 – 2006 годах ОАО «РЖД» полностью обеспечены плановые параметры работы, утвержденные советом директоров ОАО «РЖД», и реализованы задачи, поставленные Президентом Российской Федерации В.В. Путиным и Правительством Российской Федерации. ОАО «РЖД» в полном объеме выполнены указания Президента страны В.В. Путина по развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к порту Усть-Луга, созданию паромной переправы Усть-Луга – Балтийск – порты Германии, развитию скоростного пассажирского сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки.

В 2006 году достигнуты лучшие за последние 15 лет показатели эксплуатационной работы, безопасности движения поездов, качества использования подвижного состава. Достигнута максимальная энергоэффективность перевозочного процесса за всю историю российских железных дорог.

Высокую оценку Правительства Российской Федерации получила проведенная работа по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. При этом было особо отмечено высокое качество среднесрочного и перспективного планирования деятельности ОАО «РЖД».

За трехлетний период ОАО «РЖД» полностью обеспечило спрос экономики и населения страны на железнодорожные перевозки. Рост грузооборота за это период соответствовал динамике промышленного роста в стране. Грузооборот в 2006 году составил 2 148 млрд. ткм, что выше уровня 2004 года на 8,9%. По отношению к 2004 году рост пассажирооборота составил 8,2%. Услугами железнодорожного транспорта в 2006 году воспользовались 1 млрд. 355 млн. пассажиров.

В ОАО «РЖД» повышена эффективность использования всех видов ресурсов. За последние три года производительность труда повышена на 23,8%. При этом ОАО «РЖД» практически единственная из крупных компаний страны, которая последовательно обеспечивает экономически обоснованное соотношение между ростом производительности труда и реальной заработной платой.

Растущий спрос на перевозки удовлетворяется при одновременном повышении их качества. Средняя статическая нагрузка за три года увеличена на 1,1 тонны, а средний вес грузового поезда – на 139 тонн. Среднесуточный пробег локомотива увеличен на 33,2 км, а оборот грузового вагона ускорен за три года на 0,62 суток.

В инвестиционной деятельности обеспечен переход к организации инвестиционного процесса по проектному принципу. Основными направлениями в инвестиционной политике ОАО «РЖД» в этот период являлись дальнейшее развитие пропускной способности железных дорог и повышение безопасности и качества перевозок, поэтому значительная часть средств была направлена на обновление инфраструктуры ОАО «РЖД».

В рамках реализации инвестиционной программы обеспечен ввод Северо-Муйского тоннеля протяженностью 15 км на Восточно-Сибирской железной дороге, Тарманчуканского и Лагар-Аульского тоннелей на Дальневосточной железной дороге, Большого, Среднего и Малого петлевых тоннелей на Северо-Кавказской железной дороге.

Осуществлены работы по строительству вторых путей, развитию станций и удлинению станционных путей — общей протяженностью свыше 600 км.

За этот период завершена полная электрификация Транссибирской магистрали, направлений Саратов — Волгоград — Тихорецкая, Старый Оскол — Валуйки, Маленга — Сумской Посад — Обозерская, Санкт-Петербург — Мурманск. Введены в эксплуатацию новые и реконструированы вокзальные комплексы: Ладожский в Санкт-Петербурге, в Красноярске, Хабаровске, Ростове-на-Дону и многие другие.

На обновление и модернизацию подвижного состава ОАО «РЖД» за три года направлено 140 млрд. рублей.

Значительные успехи были достигнуты в укреплении позиции ОАО «РЖД» на евроазиатском рынке транспортных услуг. ОАО «РЖД» отстаивает свои конкурентные позиции на международном рынке при эффективной поддержке со стороны внешнеполитических ведомств РФ. Эта поддержка стала еще более ощутимой после подписания в январе 2006 года соглашения о сотрудничестве с МИД России.

Большое внимание уделено укреплению взаимодействия железных дорог стран СНГ и Балтии. Состоявшиеся заседания Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества вновь подтвердили высокую эффективность этой организации.

В целом результаты работы ОАО «РЖД» в 2004 — 2006 годах свидетельствуют об укреплении позиции Компании на внутреннем и международном рынках, повышении эффективности ее работы и значительном вкладе в развитие экономики страны, а также создании надежной базы для дальнейшего эффективного развития и повышения глобальной конкурентоспособности.

В то же время итоги работы ОАО «РЖД» за последние три года выявили ряд системных проблем, требующих незамедлительного решения.

Принятые в 2004 — 2006 годах параметры индексации тарифов и финансовые планы обеспечивали решение только текущих финансовых вопросов и не позволяли решить ряд стратегических задач развития ОАО «РЖД» и отрасли в целом, выполнить поставленные задачи по активизации инвестиционного процесса, обновлению основных фондов и инфраструктурному обеспечению роста экономики страны.

Основная проблема — нехватка инвестиционных ресурсов.

Дефицит инвестиционных ресурсов ОАО «РЖД» на развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава с учетом возможностей отечественного машиностроения составлял около 100 млрд. рублей ежегодно.

В результате по итогам 2006 года уровень износа основных фондов в среднем составил почти 59%. Ограничение пропускной способности на основных грузонапряженных участках составляют свыше 7 тыс. км.



Рентабельность Компании за прошедший трехлетний период оставалась минимальной и самой низкой среди аналогичных национальных и зарубежных компаний, а главное — ниже уровня, необходимого для интенсивного развития Компании.

Не менее остро стоит проблема развития сети российских железных дорог, за последние пятнадцать лет эксплуатационная длина которых не только не увеличилась, но и сократилась на 2,5 тыс. км.

Комплексные подходы к развитию железнодорожного транспорта предусмотрены Стратегической программой развития ОАО «РЖД», реализация которой обеспечит потребности экономики и населения страны в транспортном обслуживании.



ОБЗОР
МЕЖДУНАРОДНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОАО «РЖД»
И РЕАЛИЗАЦИЯ
ОСНОВНЫХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПРОЕКТОВ



ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» И РЕАЛИЗАЦИЯ ОСНОВНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ

В 2006 году ОАО «РЖД» была продолжена активная работа по упрочению позиций Компании на мировом рынке транспортных услуг и ее дальнейшей интеграции в систему международных грузовых и пассажирских сообщений. В этих целях был проведен ряд мероприятий и заключены важные соглашения. Для расширения грузовой базы евроазиатских перевозок:

- в Москве подписаны с Министерством железных дорог Китайской Народной Республики Договор о взаимном использовании крупнотоннажных контейнеров и Соглашение об электронном обмене данными, а в ноябре в Пекине — Меморандум о взаимопонимании между МЖД КНР, ДБ АГ и ОАО «РЖД» по укреплению сотрудничества в области евроазиатских железнодорожных перевозок;
- была организована демонстрационная поездка по Транссибирской магистрали с участием руководителей железных дорог, грузовладельцев и экспедиторов стран Европы и Азии, представителей федеральных органов и служб России, в ходе которой был подписан Меморандум о взаимопонимании с Корпорацией железных дорог Республики Корея и состоялась первая в истории трехсторонняя встреча глав железнодорожных администраций России, Северной и Южной Кореи, на которой было принято решение о начале восстановления Транскорейской магистрали с реализации пилотного проекта Хасан — Раджин;
- состоялся визит руководства ОАО «РЖД» в Японию, во время которого японским экспортерам были продемонстрированы возможности российских железных дорог в части конкуренции с морскими маршрутами доставки грузов из Азии в Европу.

В 2006 году ОАО «РЖД» вело активную работу по выходу на зарубежные рынки железнодорожной инфраструктуры:

- с Министерством железных дорог Индии был подписан трехлетний Меморандум о взаимопонимании, в котором определены общие направления сотрудничества сторон в области развития железных дорог;
 - в ходе визита в Иран подписан Меморандум о взаимопонимании, в котором закреплены основные направления развития совместной деятельности железных дорог двух стран;
 - прорабатываются возможности участия в программах модернизации железнодорожной инфраструктуры в других странах и регионах, подписаны соответствующие документы с Сирией, Ливией и Венесуэлой, в качестве перспективных направлений рассматриваются участие в проектах на территории Саудовской Аравии и Алжира.
- Развивая сотрудничество со странами СНГ, ОАО «РЖД» в 2006 году подписало ряд договоров, в том числе:
- Соглашение об организации перевозок грузов, эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и взаиморасчетов за пользование ими в прямом международном железнодорожно-парном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Крым (Украина);
 - Соглашение между ОАО «РЖД», ООО «Грузинская железная дорога» и ООО «Аншип» об организации перевозок грузов, эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и взаиморасчетов за пользование ими в прямом международном железнодорожно-парном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Поти (Грузия);
- В 2006 году было открыто ускоренное движение пассажирских поездов в сообщении Москва — Минск.
- ОАО «РЖД» инициировало проведение международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство-1520» (Сочи, май 2006 года, Алматы, декабрь 2006 года), целью которого является объединение интересов производителей и потребителей железнодорожной техники, технологий, перевозочных и инфраструктурных услуг для развития бизнеса и экономических связей стран, имеющих железные дороги с шириной колеи 1520 мм.

Одним из ключевых направлений интеграции ОАО РЖД в мировой рынок транспортных услуг и повышения эффективности взаимодействия с иностранными партнерами является развитие сотрудничества в рамках международных транспортных организаций.

В 2006 году после 70-летнего перерыва было восстановлено членство Российских железных дорог в Международном союзе железных дорог (МСЖД), который в настоящее время насчитывает 177 железнодорожных компаний — членов из 87 стран мира.

Вступление ОАО «РЖД» в МСЖД означает получение новых возможностей для адаптации к интеграционным процессам, протекающим как в Европе, так и в других регионах мира, и способствующим формированию мирового рынка транспортных услуг, освоение которого станет более доступным для российских компаний. Одновременно за счет более тесного сотрудничества железных дорог — членов МСЖД возрастает привлекательность транспортных коммуникаций России для обеспечения торгово-экономических связей между Европой и Азией.

В 2006 году совместными усилиями двух крупнейших международных организаций — ОСЖД и Международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ) — подготовлена и введена в действие унифицированная накладная ЦИМ/СМГС.

ОАО «РЖД» приняло непосредственное участие в разработке и подписании в 2006 году межправительственного Соглашения по сети трансазиатских железных дорог в рамках ЭСКАТО ООН.

Реализуя программу модернизации подвижного состава и инфраструктуры, ОАО «РЖД» уделяло повышенное внимание взаимовыгодному технологическому сотрудничеству и обмену опытом с зарубежными фирмами, обладающими новейшими разработками в области производства железнодорожной техники и оборудования. В этих целях в 2006 году были подписаны следующие документы:

- договор с компанией «Сименс АГ» о первом этапе проектирования высокоскоростных электропоездов;
- меморандум с итальянской корпорацией «Финмекканика С.п.А.» совместно с ОАО «Скоростные магистрали» и ЗАО «Трансмашхолдинг».

Еще одним важным направлением работы является укрепление позиций Компании, ее дочерних и зависимых обществ на рынке экспедиторских и логистических услуг. ОАО «РЖД» в развитии международных контейнерных перевозок реализует стратегию, основанную на повышении качества всех элементов транспортной услуги и их интеграции в первоклассный конкурентоспособный продукт. Внедренная Компанией технология перевозки контейнеров ускоренными поездами позволяет достигать существенного сокращения времени доставки грузов, осуществлять их доставку фиксированными партиями регулярно и строго по расписанию.

На рынке международных перевозок одним из первых шагов в этом направлении стало создание совместно с Дальневосточным морским пароходством компании «Русская Тройка», которая через сеть своих агентов в Японии и других странах Азиатско-Тихоокеанского региона может гарантировать высочайший уровень обслуживания грузовладельца.

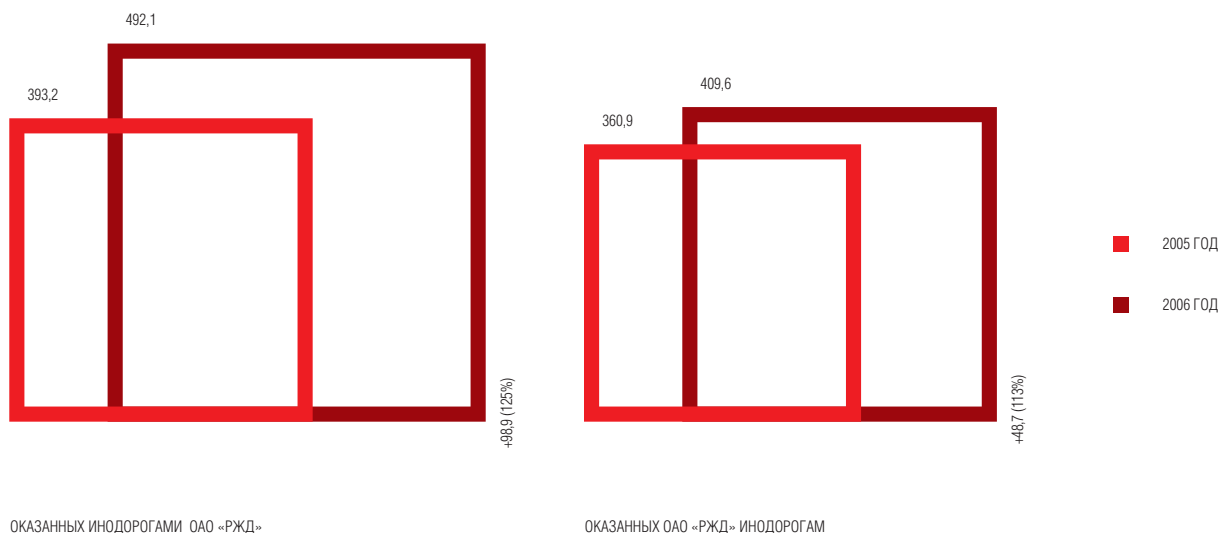
Дочернее общество ОАО «ТрансКонтейнер», владеющее крупнейшей в стране сетью контейнерных терминалов, имеющее партнерские отношения со многими экспедиторами и автомобильными перевозчиками внутри России, предоставляет логистический сервис на территории нашей страны. Еще одним элементом стратегии построения логистической интегрированной системы будет совместная логистическая компания с «Deutsche Bahn», целью которой является привлечение на железнодорожный транспорт дополнительных объемов перевозок в сообщении между Западной Европой, Россией и Китаем.

Одним из направлений деятельности этой логистической компании будет реализация проекта по организации прямого железнодорожно-паромного сообщения Усть-Луга — Балтийск — порты Германии. В этих целях в сентябре 2006 года был организован первый пробный коммерческий рейс парома «Балтийск» по маршруту Усть-Луга — Балтийск. В настоящее время прорабатывается вопрос о нормативно-правовом регулировании перевозок в международном железнодорожно-паромном сообщении Усть-Луга — Балтийск — порты Германии.

В крупных городах (Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и других) логистические центры будут оказывать услуги по временному хранению импортных грузов, их таможенному оформлению, разукрупнению партий и доставке к грузовладельцам.

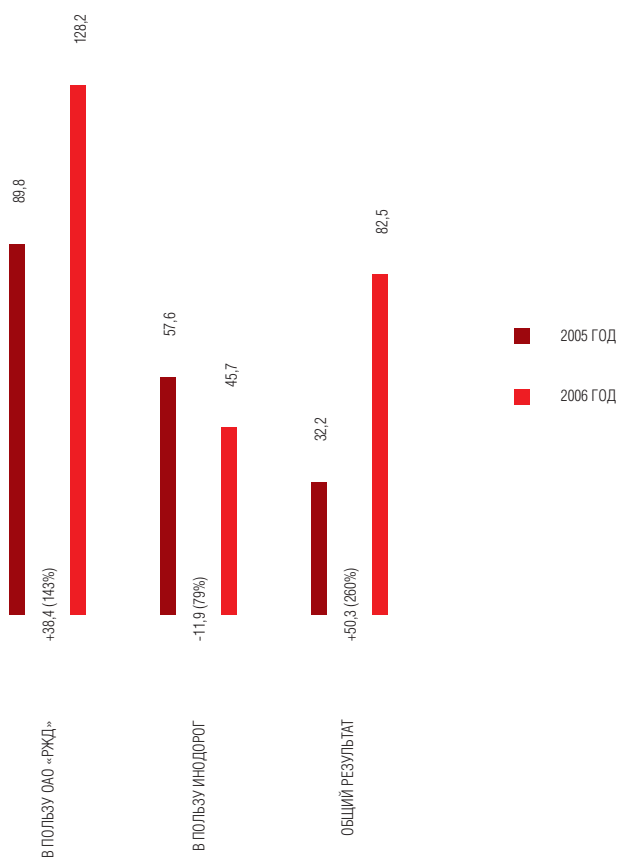
За 2006 год объем услуг ОАО «РЖД», оказанных иностранным железным дорогам, составил 492,1 млн. долларов США и возрос к уровню 2005 года на 25%, из них по пассажирским перевозкам на сумму 231,6 млн. долларов США, по грузовым — на 260,5 млн. долларов США. Услуги иностранных железных дорог для ОАО «РЖД» составили 409,6 млн. долларов США с ростом на 113%.

Международные перевозки. Объем услуг по международным перевозкам за 2006 год, млн. долларов США





Международные перевозки. Объем услуг по международным перевозкам за 2006 год, млн. долларов США



Общее платежное сальдо расчетов за международные перевозки составило 82,5 млн. долларов США в пользу ОАО «РЖД» и возросло на 50,3 млн. долларов США или в 2,5 раза. Положительное сальдо расчетов Компании достигнуто в результате проделанной работы по рациональному использованию грузовых вагонов иностранных железных дорог на сети ОАО «РЖД», тарифной политике в международном пассажирском сообщении, увеличению доли поездов формирования ОАО «РЖД» в межгосударственном сообщении. Впервые с момента внедрения расчетов по плате за пользование вагонов осуществлена индексация ставок платежей в среднем на 20%, а также достигнуто соглашение о раздвижке временных интервалов по повышающим коэффициентам к ставкам платы за пользование вагонов, что позволило ОАО «РЖД» существенно снизить необоснованные платежи по подвижному составу, принадлежащему иностранным железным дорогам.

ОСНОВНЫЕ ИТОГИ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ





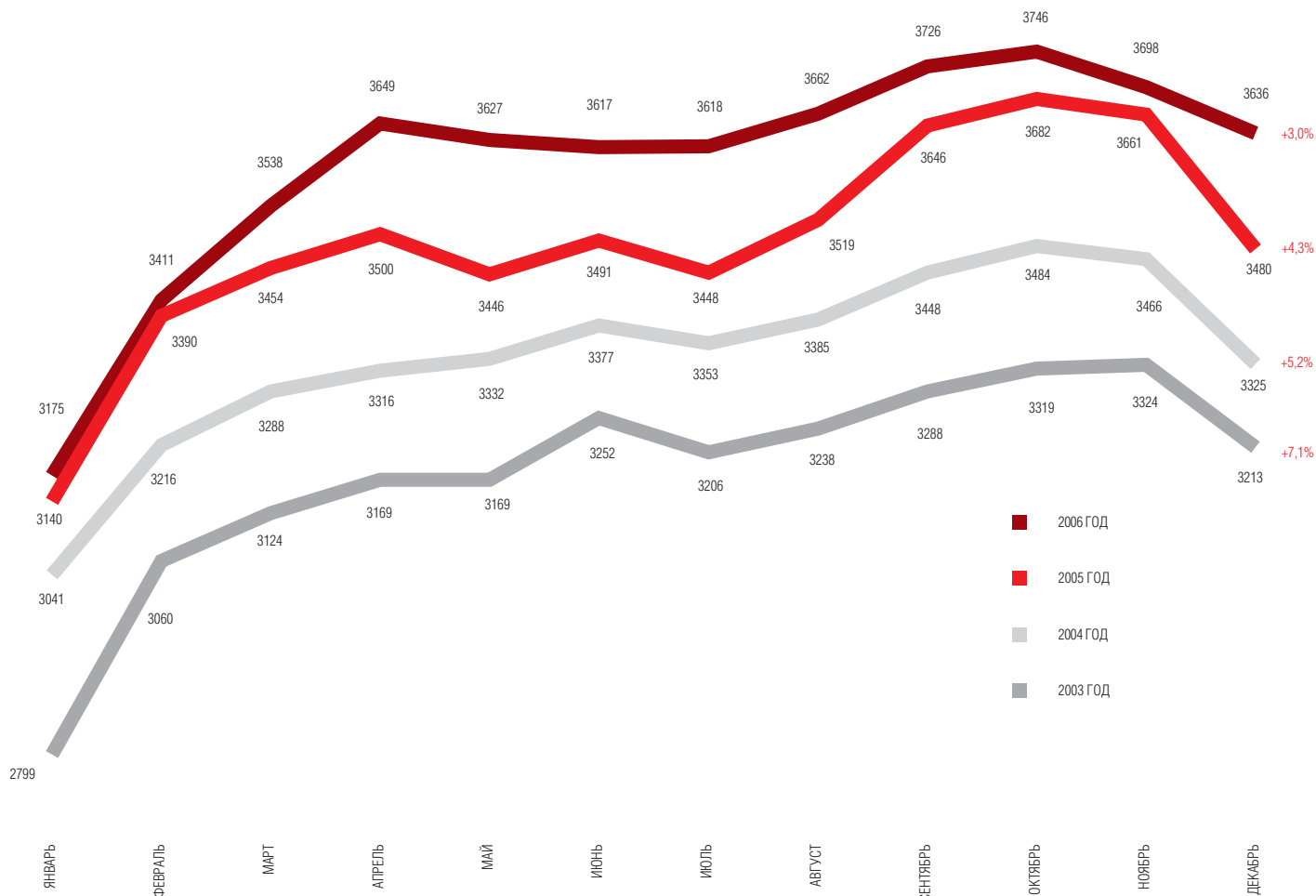
ПОЛОЖЕНИЕ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА В ОТРАСЛИ

Подведение итогов 2006 года позволяет положительно характеризовать деятельность ОАО «РЖД»: показатели 2006 года соответствуют плановым, установленным советом директоров или превышают их. По итогам 2006 года на сети железных дорог план по погрузке грузов выполнен, погружено 1311,3 млн. т грузов, что выше уровня погрузки 2005 года на 3,0%.

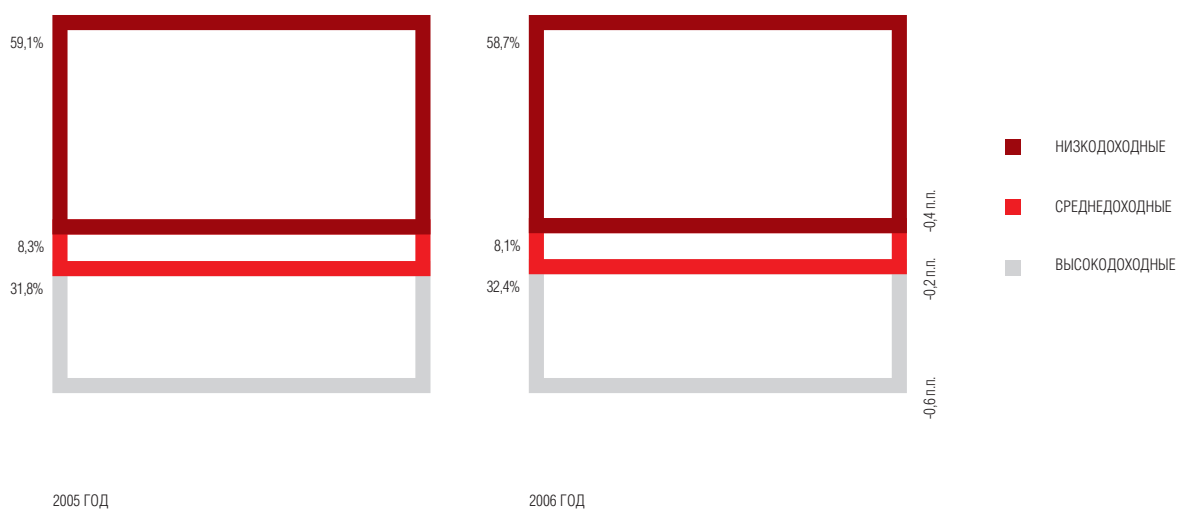
На основе положительной динамики отправления грузов обеспечен стабильный рост грузооборота. По итогам 2006 года грузооборот в целом по Компании выполнен в объеме 1944,9 млрд. ткм с ростом к 2005 году на 5,0%. Прирост грузооборота получен за счет роста перевезенных тонн на 30,8 млн. т (на 2,2%) и за счет роста средней дальности на 36,0 км (на 2,7%). Ускоренный рост погрузки обеспечен в сфере высокодоходных перевозок (105,0%). Уровень погрузки среднедоходных грузов остался на уровне 2005 года, низкодоходных увеличился на 2,3%.

Такая динамика позволила существенно улучшить структуру погрузки. Доля высокодоходных грузов увеличена на 0,6 процентных пункта (с 31,8% до 32,4%).

Динамика среднесуточной погрузки, тыс. т



Структура погрузки по группам доходности в 2005 – 2006 гг., тыс. т



Наибольший прирост к 2005 году достигнут по следующим грузам: каменный уголь – 9,3 млн. т (3,3%), нефтеналивные грузы – 10,0 млн. т (4,6%), руда железная – 6,9 млн. т (6,8%), цемент – 4,0 млн. т (11,6%), черные металлы – 7,1 млн. т (9,7%).

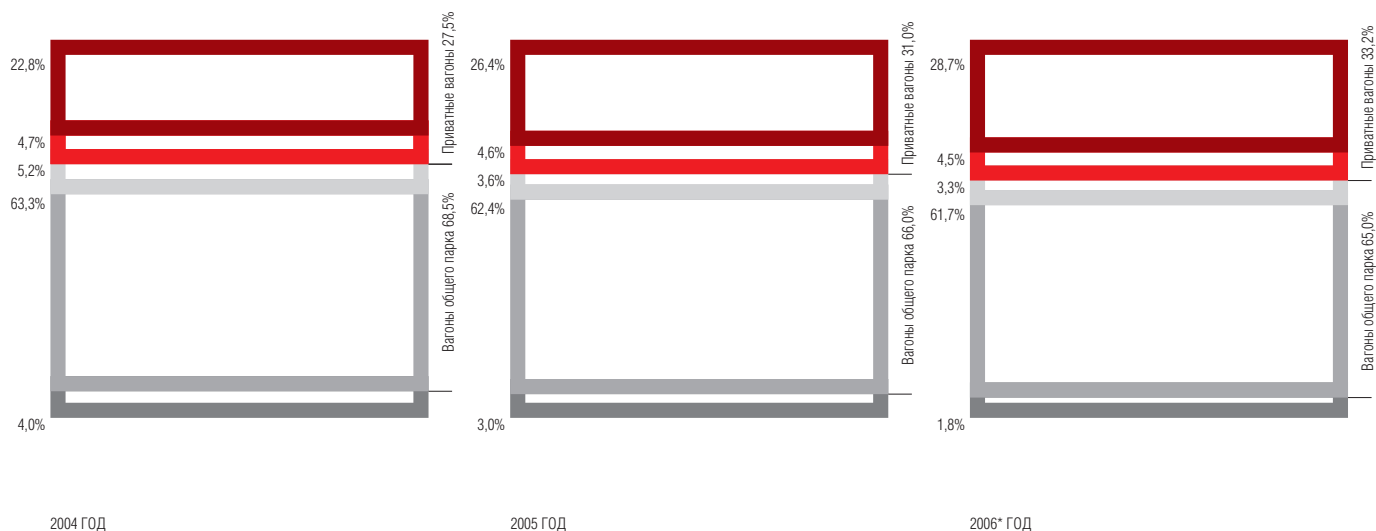
Необходимо подчеркнуть, что грузовая база позволяла реализовать существенно большую динамику перевозок, но из-за введения 471 конвенционного запрещения потери объемов погрузки составили 92,9 тыс. вагонов или 5,5 млн. т, потери провозных платежей – 4,1 млрд. рублей. По сравнению с аналогичным периодом 2005 года финансовые потери увеличились более чем в 3,1 раза.

Повышенная погрузка обеспечена на основе успешного выполнения задания: по обороту вагона, участковой скорости, производительности локомотива, среднему весу поезда. К факту 2005 года оборот вагона ускорен на 0,48 суток, участковая скорость повышена на 0,1 км/час, производительность локомотива на 34 тыс. ткм брутто, средний вес поезда – на 31 т. Развитие конкуренции на транспорте является одной из стратегических целей реформирования железнодорожной отрасли Российской Федерации. Однако в настоящее время существуют неравные условия конкуренции ОАО «РЖД» с другими субъектами транспортного рынка на основе дискриминации

Компании как национального перевозчика и деятельности «локальных» транспортных компаний, не обремененных публичными функциями и ответственностью перед государством. В результате происходит перераспределение рынка перевозок в пользу частных транспортных компаний. Объемы перевозок грузов в частных и арендованных вагонах в 2006 году составили 35,0% всего объема перевозок по российским железным дорогам. Для сравнения: в 2005 году этот показатель был равен 34,0%, в 2004 году – 31,5%.



Динамика структуры перевозок грузов по принадлежности подвижного состава за 2004 – 2006 гг.



- ПРИВАТНЫЕ (РОССИЙСКИХ СОБСТВЕННИКОВ)
- ПРИВАТНЫЕ И АРЕНДОВАННЫЕ ВАГОНЫ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ
- ВАГОНЫ ПАРКА Ж.Д. АДМИНИСТРАЦИЙ СТРАН СНГ И БАЛТИИ
- ВАГОНЫ ОАО «РЖД»
- ВАГОНЫ ОАО «РЖД», СДАННЫЕ В АРЕНДУ

Конкурентные преимущества частного подвижного состава во многом связаны с возможностью собственников выбрать те перевозки, которые обеспечивают максимальную эффективность работы. Например, уже **96%** перевозок нефти на экспорт через сухопутные пограничные переходы выполняются в вагонах парка компаний-операторов, в то время как более **99%** экспортного угля перевозится в вагонах ОАО «РЖД».

Перевозки грузов в частном подвижном составе имеют максимальную долю именно в сегменте высокодоходных грузов. Так при перевозках грузов 2-го тарифного класса их доля составляет **48,5%**, 3-го тарифного класса – **36,7%**, а 1-го тарифного класса только **29,1%**.

В инвентарном парке ОАО «РЖД» доля перевозок только каменного угля и минерально-строительных грузов в общем объеме грузооборота составляет более **50%**. Указанные грузы относятся к 1-му классу – низкодоходному. В связи с тем, что завоевание рынка высокодоходных грузов компаниями-операторами происходит более значительными темпами, ОАО «РЖД», неся значительные эксплуатационные и инвестиционные затраты, наравне с перевозками грузов 2-го и 3-го класса, лишается значительной доходной базы.

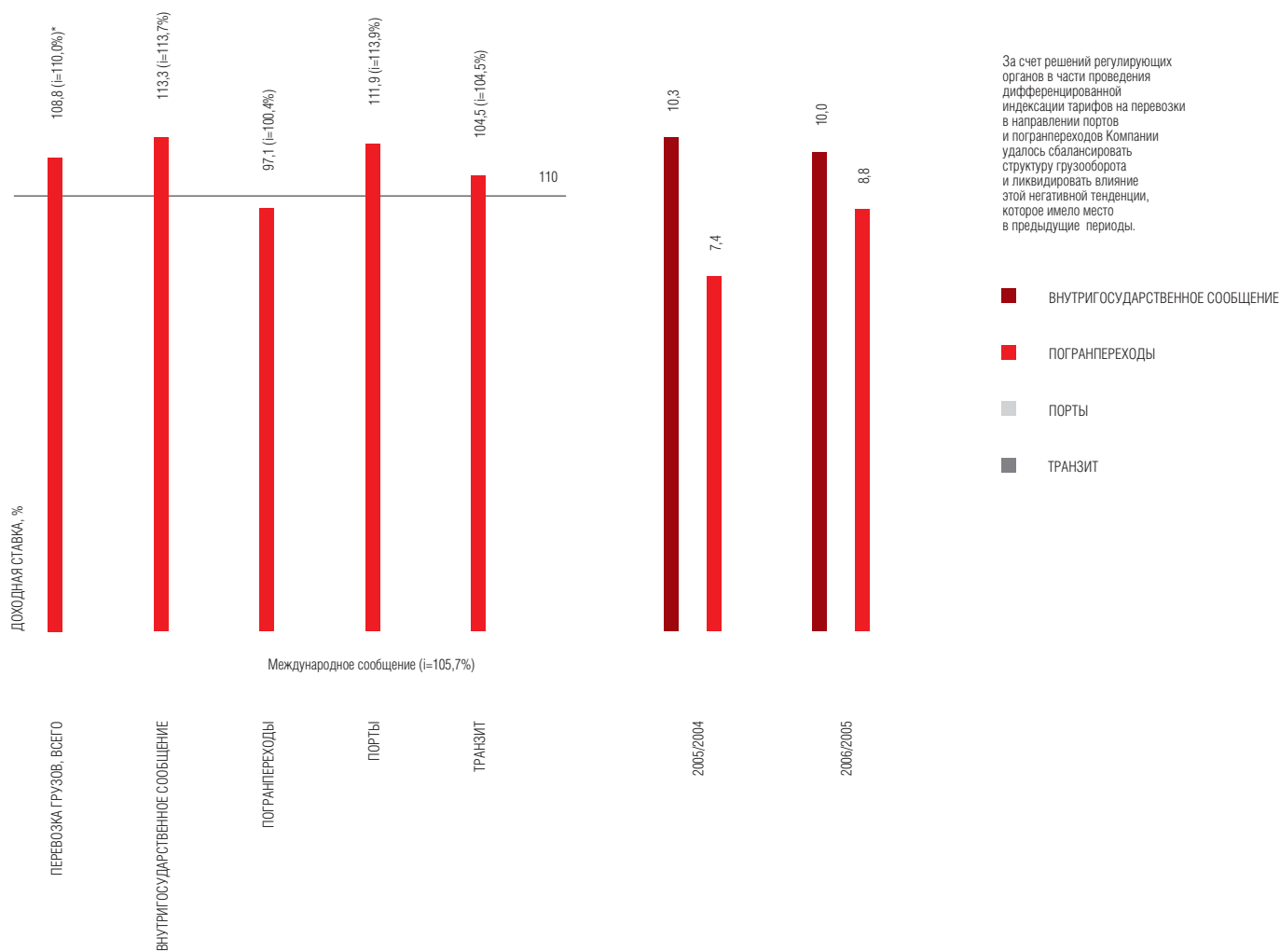
В результате таких структурных изменений потери доходов компании только в I квартале 2007 года составили около **1 млрд. рублей.**

Перевозка значимых народнохозяйственных грузов в общем объеме перевозок ОАО «РЖД» занимает более **50%**, при том что соотношение перевозок, осуществляемых в частных вагонах и вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД» составляет:

	В ПРИВАТНЫХ ВАГОНАХ	В ИНВЕНТАРНОМ ПАРКЕ ОАО «РЖД»
каменный уголь	6 – 7%	93 – 94%
кокс	11%	89%
каменноугольный		
минерально-строительные грузы	17%	83%



Сравнение доходных ставок (коп./10ткм) по видам сообщений за 2006 год с уровнем индексации тарифа к аналогичному периоду прошлого года. Анализ индексации тарифа и средней доходной ставки



ОАО «РЖД» проигрывает конкурентную борьбу также по причине жесткого регулирования всех составляющих тарифа на перевозку грузов в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД».

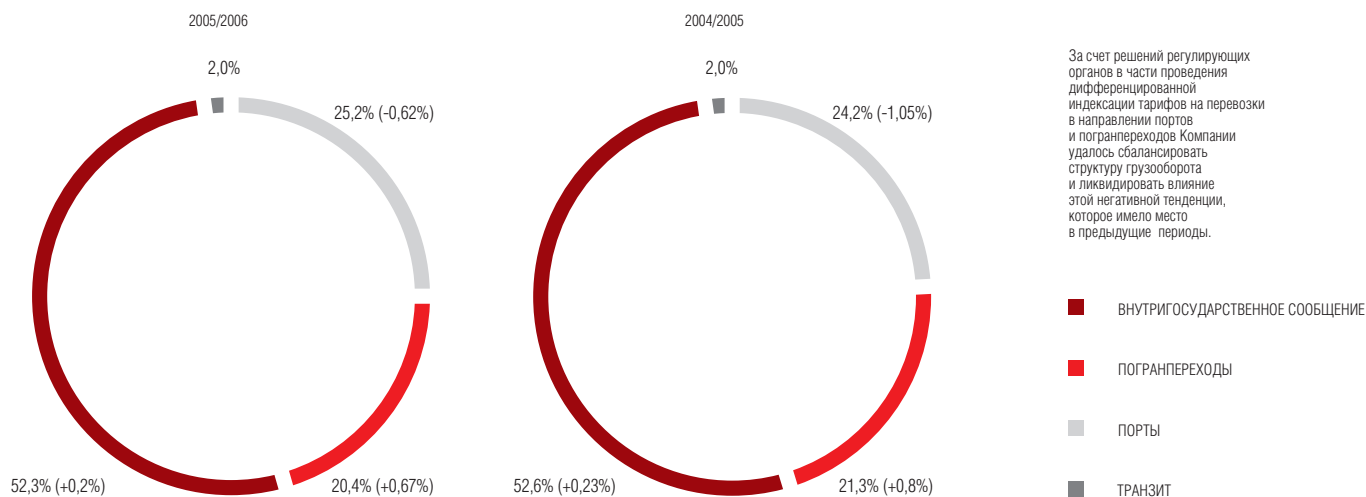
Тарифы на перевозки грузов в вагонах ОАО «РЖД» включают в себя стоимость возврата порожних вагонов после выгрузки в среднесетевом размере порожнего пробега, в то время как собственник вагона оплачивает фактический порожний пробег вагона. Если порожний пробег ниже среднесетевого, то у собственника имеется возможность привлекать груз за счет предоставления преференций грузовла-

дельцам не только за счет «вагонной составляющей», но и за счет сокращения затрат на возврат порожних вагонов. Кроме того, существенное влияние на доходы ОАО «РЖД» оказывает проводимая государством тарифная политика по видам сообщений. Так, за счет проведенного в 2001 году первого этапа выравнивания грузовых тарифов, при котором стоимость перевозки международных грузов, следующих через порты России, была принята на уровне установленной тарификации для внутригосударственных перевозок, сложилась ситуация, при которой рост доходов в расчете на ткм значительно отставал

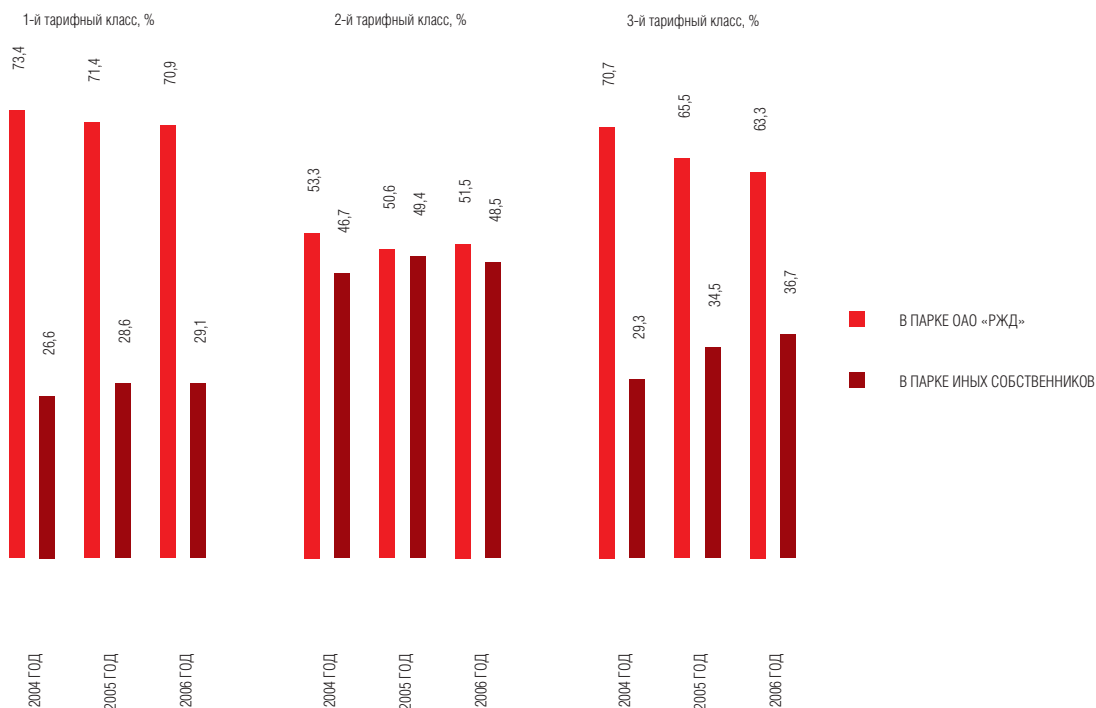
от темпов проводимой индексации грузовых тарифов.

Рост средней доходной ставки за 10 ткм в 2006 году составил 108,8% к уровню 2005 года при среднем уровне индексации тарифов на 110% или с отставанием на 1,2 процентных пункта. Вместе с тем темп роста средней доходной ставки в 2005 году отставал от уровня средней индексации тарифов почти на 3 процентных пункта. В 2004 году разрыв между ростом средней доходной ставки на 10 ткм по сравнению с заданным индексом роста тарифов был ниже на 7 пунктов.

Структура грузооборота по видам сообщений



Динамика соотношения грузооборота парка ОАО «РЖД» и парка иных собственников по классам грузов в 2004 – 2006 гг., %



Проведение в 2006 году дифференцированной индексации грузовых тарифов позволило значительно сократить разрыв между уровнем стоимости перевозок международных грузов, следующих через погранпереходы, и грузов, следующих через порты. Данное обстоятельство позволило сократить до 1,2 процентных пункта отставание между установленным ростом гру-

зовых тарифов и фактическим приростом доходной ставки, т.е. более чем в 2 раза по сравнению с 2005 годом. Указанный разрыв еще сохраняется, и ликвидировать его, по оценкам Компании, будет возможно лишь к 2010 году. Вместе с тем низкий уровень транспортных затрат в направлении портов остается привлекательным для операторов, вла-

дельцев частного подвижного состава, что способствует значительному захвату рынка перевозок в данном направлении с использованием собственного или арендованного подвижного состава. Так, по ряду грузов доля перевозок в указанном направлении значительно превышает объемы перевозок, осуществляемых в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД».



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Итоги работы ОАО «РЖД» в области пассажирских перевозок показывают, что число россиян, выбирающих железную дорогу для поездок, неуклонно растет. Так, в 2006 году ОАО «РЖД» перевезено 1 млрд. 350 млн. пассажиров, что на 2% больше, чем в 2005 году. В том числе поездами дальнего следования перевезено 135 млн. пассажиров, что соответствует уровню прошлого года, при этом средняя дальность поездки в данном виде сообщения увеличилась на 4% и составила 923 км. Данный факт свидетельствует о том, что железнодорожный транспорт выдерживает конкуренцию с авиационным, традиционной «вотчиной» которого являются перевозки дальностью от 1 000 км и выше. Плановое задание по пассажирообороту во всех сообщениях за 2006 год выполнено, рост к 2005 году составил 4,1%. В том числе в дальнем следовании рост составил 5,1% или 125,0 млрд. пасс.-км, отправлено — 136,0 млн. пассажиров.

В пригородном сообщении объем перевозок составил 52,8 млрд. пасс./км, прирост к уровню 2005 года на 1,7%. При этом отправлено пассажиров 1210,7 млн. человек, что выше уровня 2005 года на 25,1 млн. человек (2,5%).

Улучшены все качественные показатели работы комплекса: населенность пассажирского вагона составила 29,1 человека на вагон, прирост к уровню прошлого года 2,5%, увеличена средняя дальность поездки на 36,7 км или 4,1% (923,2 км).

В 2006 доходы от пассажирских перевозок в дальнем следовании составили 92 млрд. рублей, в то время как расходы — 113,2 млрд. рублей. Таким образом, Компания понесла убытки в объеме 21,2 млрд. рублей. Обеспечено снижение убытка к уровню 2005 года на 21,5%

В 2006 году ОАО «РЖД» полностью выполнило взятые на себя обязательства по организации перевозки льготных категорий пассажиров как федерального, так и регионального уровня. Действия, предпринимаемые Компанией, позволили существенно снизить социальную напряженность в обществе от принятия этого закона.

В 2006 году было принято принципиальное решение на государственном уровне о необходимости компенсации убытков от пассажирских перевозок за счет средств бюджетов, которое воплотилось в постановлении Правительства Российской Федерации № 207 от 07.04.2007 года. Это позволит ОАО «РЖД» ликвидировать перекрестное субсидирование, а также получить инвестиционные источники для расширенного воспроизводства основных фондов в пассажирском хозяйстве, в первую очередь — подвижного состава.

В работе пассажирского комплекса 2006 год стал показательным, мы вышли на новый этап структурной реформы и добились конкретного результата многолетней работы, создав с 1 июля новый филиал Компании — Федеральную пассажирскую дирекцию. При этом структурные преобразования, связанные с началом хозяйственной деятельности этого филиала, не сказались на качестве обслуживания пассажиров.



Продолжается и работа по формированию единой структуры управления пригородным комплексом.

Выделение перевозок пассажиров в пригородном сообщении в самостоятельный вид деятельности осуществляется путем создания обособленных структурных подразделений в виде дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении как структурных подразделений железных дорог и пригородных пассажирских компаний (ППК) — дочерних акционерных обществ ОАО «РЖД» с участием субъектов федерации.

В настоящее время совместно с субъектами Российской Федерации создано 10 пригородных пассажирских компаний. А всего о намерении создать такие компании заявил 41 субъект Российской Федерации.

Проводится постоянная работа по внедрению новых видов и форм услуг в поездах для повышения комфорта пассажиров. Так, в настоящее время в вагонах многих поездов имеются детские купе, оборудованные компьютерными, настольными и другими играми, книжными стеллажами, видеоаппаратурой, куда родители могут привести своего ребенка во время долгого пути.

Сегодня в пути можно посмотреть видео- и DVD-фильмы. Кроме того, в составах поездов курсируют вагоны, оборудованные душевыми кабинами, а также во многих поездах установлены стиральные машины и гладильные доски.

Для удобства пассажиров поезда оборудуются Интернет-купе, спутниковой связью. Теперь у пассажиров появилась возможность приобретать проездной билет в поездах.

В целях безопасного проезда пассажиров в вагонах установлены камеры слежения, которые позволяют проводнику контролировать состояние проходов салона вагона и тамбура.

ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

49



В 2006 году организована и уже активно пользуется спросом услуга по оформлению проездных документов с оплатой банковскими картами через интегрированные платежные терминалы.

Сегодня пассажиры, сотовые телефоны которых имеют доступ к WAP-протоколу, подписавшись на услугу, имеют возможность круглосуточно, в режиме реального времени, получать актуальную информацию о расписании следования поездов, наличии мест, стоимости проезда, опозданиях поездов непосредственно из АСУ «Экспресс-3». Система обслуживает абонентов всех сетей сотовой связи.

Кроме того, продолжает работать система «электронный билет» на Октябрьской и Горьковской железных дорогах, которая в скором времени будет распространена по всей сети железных дорог. Технология позволяет пассажирам российских железных дорог приобретать билеты на поезда дальнего следования через Интернет.

В стадии завершения находится разработка еще одной новой услуги — оформление проездных документов на поезда дальнего следования через автоматизированный киоск по продаже железнодорожных билетов. Одной из приоритетных задач, реализуемых пассажирским комплексом Компании в 2006 году, стала интеграция Российских железных дорог в международную транспортную систему и развитие международных пассажирских перевозок.

На сегодняшний день Российские железные дороги осуществляют перевозку пассажиров по 54 международным маршрутам в 16 стран Европы и Азии, а также в 7 государств — участников СНГ.

Организовано курсирование международных беспересадочных вагонов РЖД по новым маршрутам: Москва — Франкфурт-на-Майне, Казань — Берлин, Адлер — Берлин и в летний период Казань — Варна.

Принято решение о возобновлении курсирования поезда «Полонез» в сообщении Москва — Варшава, который будет курсировать на паритетной основе с мая 2008 года. В настоящее время ведется работа с Польскими и Белорусской железными дорогами по разработке удобного расписания для пассажиров этого поезда.

За счет использования локомотивов ЭП-10 ускорен поезд № 13/14 Москва — Берлин. На участке Москва — Брест поезд ускорен на 3 часа. И с 10 декабря текущего года после прибытия поезда на станцию Берлин-Главный согласовано его курсирование далее через центр города до Берлин-Зоо, что является хорошей рекламой российских железных дорог.

Значительная работа проделана по развитию пассажирского сообщения с Финляндией, результатом которой стало создание совместного предприятия, что в перспективе позволит организовать высокоскоростные пассажирские перевозки на указанном направлении с максимальными скоростями до 220 км/час.

Традиционным направлением сотрудничества ОАО «РЖД» и региональных администраций является совместная реконструкция и строительство вокзалов и других объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В 2006 году осуществлялись совместные с субъектами Российской Федерации по 75 объектам (в 2005 году — по 24 объектам). Общий объем участия администраций субъектов Российской Федерации составил порядка 1,7 млрд. рублей, что почти в 2,5 раза выше уровня 2005 года.





РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОАО «РЖД»

Основной задачей путевого хозяйства является обеспечение состояния пути, его сооружений и обустройств, гарантирующее бесперебойное и безопасное движение поездов с установленными скоростями. Выполнение этой задачи реализуется на основе систематического контроля за состоянием объектов путевого хозяйства с выявлением и предупреждением причин, вызывающих их неисправность и разрушения, а также за счет выполнения в необходимых объемах и по установленной технологии работ по их ремонту и текущему содержанию.

Техническое состояние верхнего строения пути на железных дорогах ОАО «РЖД» в целом за последние годы имеет тенденцию к улучшению. Балловая оценка состояния пути на сети железных дорог улучшилась к уровню декабря 2003 года на 28 единиц или почти в 2 раза (2006 года — 42 ед., 2003 года — 70 ед.) — и это в условиях роста средней грузонапряженности пути с 29,1 до 30,9 млн. ткм бр./км год.

В 2006 году в целом по сети выполнены плановые задания по всем видам путевых работ в объеме 11,1 тыс. км пути (факт 2005 года — 13,6 тыс. км.).

В целях обеспечения стабильной работы пути, безопасности движения поездов Компанией внедряются новые ресурсосберегающие технологии ремонта и содержания пути с применением специализированных комплексов путевых машин. Была активно продолжена работа по расширению объемов укладки бесстыкового пути на железобетонных шпалах, внедрению упругих рельсовых скреплений. В результате на главных путях протяженность бесстыкового пути увеличилась на 3,506 тыс. км, протяжение пути на железобетонных шпалах с упругими скреплениями на 1,614 тыс. км. Протяженность пути с железобетонными шпалами на конец 2006 года составила 68,0 тыс. км (55% от развернутой длины главных путей), бесстыкового пути — 63,3 тыс. км (51,1%), с упругими скреплениями — 7,59 тыс. км (6,1%). Количество стрелочных переводов с железобетонными брусьями составит 49,8 тыс. комплектов (29,7% от общего количества комплектов брусьев на главных станционных путях).

Все это позволило повысить скорости движения поездов (по состоянию на 31 декабря 2007 года) на полигоне 1,6 тыс. км. Стратегия ведения путевого хозяйства базируется на расширении полигона прогрессивной конструкции пути, насыщении сети железных дорог современными путевыми машинами и реализацией на их основе ресурсосберегающих технологий ремонта и текущего содержания пути.

В отношении электрификации железнодорожных линий необходимо отметить, что в настоящее время электрифицированный полигон железных дорог составляет 42,9 тыс. км, или 50,3% общей протяженности железных дорог России. Удельный вес грузооборота на электротяге в общем объеме грузовых перевозок железнодорожного транспорта России в период с 2000 по 2006 гг. возрос с 79% до 84%. За период 2000 — 2006 гг. введено 1 958 км новой электрификации.

В 2004 — 2006 гг. обновлено 1 758,5 км развернутой длины контактной сети, из них по коридорам за 2006 год — 400,8 км, произведена полная или частичная реконструкция 30 тяговых подстанций (4%). Вместе с тем это лишь позволило замедлить темпы прироста самого старого и изношенного электрифицированного полигона со сроком службы более 40 лет.

ПРИОБРЕТЕНИЕ, ОБНОВЛЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

По состоянию на 1 января 2007 года железные дороги располагают парком 15 616 вагонов электропоездов, из них 4 462 вагонов электропоездов переменного тока и 11 154 — постоянного тока. Подлежит исключению из инвентарного парка по сроку службы 3 272 вагона, из них 870 вагонов электропоездов переменного тока (19,5% парка) и 2 402 — постоянного тока (21,5% парка).

За последние годы материальная база российских железных дорог для пассажирских перевозок и объем этих перевозок претерпели большие изменения. Парк пассажирских вагонов локомотивной тяги сократился в полтора раза, в основном за счет исключения из инвентаря вагонов, выработавших нормативный срок службы.

В период 2004 — 2006 гг. ОАО «РЖД» осуществлена закупка 1 912 вагонов моторвагонного подвижного состава, в том числе: 1802 вагона электропоездов и 110 вагонов рельсовых автобусов.

В 2004 году закуплено 580 вагонов электропоездов и 9 вагонов рельсовых автобусов.

В 2005 году было закуплено 521 вагон электропоездов и 56 вагонов рельсовых автобусов.

В 2006 году закуплено 701 вагон электропоездов и 45 вагонов рельсовых автобусов.

Необходимо отметить, что прирост объемов перевозок, произошедший за последние 5 лет, был обеспечен более эффективным использованием вагонов инвентарного парка, а также за счет прироста парка вагонов собственности. Только за последний год парк вагонов собственности сторонних организаций пополнился на 35,8 тыс. новых грузовых вагонов, в то время как ОАО «РЖД» в прошедшем году закупило только 8,5 тыс. новых вагонов.

В настоящее время инвентарный парк ОАО «РЖД» составляет 618,3 тыс. грузовых вагонов, средний возраст которых составляет 21,1 года при установленном нормативном сроке службы 28 лет, в том числе по парку полувагонов 259,6 тыс. ед. средний возраст составляет 18,3 года при нормативном сроке службы 22 года. Практически 120 тыс. грузовых вагонов (20% общего инвентарного парка) эксплуатируется с истекшим сроком службы, в том числе 97,2 тыс. полувагонов (37% парка).

В то же время из общего парка частных вагонов в 309,4 тыс. единиц только 9 тыс. эксплуатируется с истекшим сроком службы (менее 3%).

Одной из основных проблем вагонного хозяйства остается сохраняющаяся тенденция старения вагонного парка, что говорит об острой необходимости незамедлительного вложения средств в его обновление. Производя сравнение парков вагонов других собственников с инвентарным парком необ-

ходимо учитывать, что вагоны ОАО «РЖД» будут работать в перевозках социально значимых грузов (в основном низкодоходного сектора), в первую очередь это, несомненно, будет касаться парка полувагонов.

Кроме того, производя сравнение парка вагонов ОАО «РЖД» и вагонов других собственников, необходимо учитывать и их различное техническое состояние, связанное со значительным износом вагонов инвентарного парка ОАО «РЖД».

Необходимо учитывать, что по причине истечения срока службы из инвентарного парка ОАО «РЖД» на период до 2015 года необходимо будет исключить еще 287,2 тыс. грузовых вагонов, в том числе 123,7 тыс. полувагонов.

Однако придавая важное значение проблеме старения вагонного парка, руководством ОАО «РЖД» принимаются меры, направленные на его обновление. В 2006 году выполнена в полном объеме инвестиционная программа в части приобретения нового подвижного состава, для нужд ОАО «РЖД» поставлено более 8,5 тыс. новых грузовых вагонов, в том числе почти 8,3 тыс. полувагонов. В 2007 году на приобретение нового подвижного состава инвестиционной программой предусмотрено 14 млрд. рублей, что позволит приобрести 11,3 тыс. новых грузовых вагонов.

Кроме того, в целях поддержания парка грузовых вагонов в технически исправном состоянии в течение 2006 года проведена модернизация с продлением срока службы 7464 полувагонов на сумму 2,2 млрд. рублей.

Динамика показателей использования инвентарного парка пассажирских вагонов

НАИМЕНОВАНИЕ	ЕД. ИЗМ.	1992 ГОД	2000 ГОД	2001 ГОД	2002 ГОД	2003 ГОД	2004 ГОД	2005 ГОД
Инвентарный парк пассажирских вагонов локомотивной тяги	шт.	38 229	26 780	26 552	26 198	26 107	25 691	25 658
Средний срок службы пассажирских вагонов	лет	14,9	14,8	15,3	15,8	16,5	18,1	18,34
Процент износа пассажирских вагонов	%	53,2	52,9	54,6	56,4	58,9	64,7	65,5
Количество вагонов с просроченным сроком службы	шт.	4 144	1 536	1 336	1 150	1 385	2 126	2 108
% к инвентарному парку	%	10,8	5,7	5,0	4,4	5,3	8,2	8,2



ПРИОБРЕТЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2006 ГОДУ

В 2006 году закуплено и поставлено на сеть железных дорог 277 локомотивов, из них:

- 1 Пассажирских электровозов ЭП1
- 2 Пассажирских электровозов ЭП10
- 3 Грузовых электровозов 2ЭС5К
- 4 Пассажирских тепловозов ТЭП70БС, ТЭП70У
- 5 Грузовых тепловозов – 2ТЭ70
- 6 Маневровых тепловозов ТЭМ18Д

106 ед.
9 ед.
42 ед.
31 секц.
4 секц.
85 секц.

В результате проведения модернизации локомотивов в 2006 году оздоровлено 329 локомотивов, из них:

- 1 Пассажирских электровозов ЧС2
- 2 Грузовых электровозов ВЛ10
- 3 Грузовых электровозов ВЛ11
- 4 Грузовых электровозов ВЛ80
- 5 Грузовых тепловозов 2ТЭ116
- 6 Грузовых тепловозов ТЭ10
- 7 Грузовых тепловозов М62

50 ед.
86 ед.
6 ед.
37 ед.
18 секц.
118 секц.
14 секц.

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ КОМПАНИИ В 2006 ГОДУ

Реализация инновационной политики ОАО «РЖД» осуществляется по следующим принципам:

- экономическая эффективность и технологическая целесообразность инновационного предложения;
- оценка, выбор и утверждение проектов для реализации на совете главных инженеров ОАО «РЖД»;
- завершение работы по созданию инновационного проекта в виде обязательного оформления как нематериального актива с поставкой на бухгалтерский учет.

В 2006 году проведен мониторинг «узких мест» и выбраны приоритетные направления инновационной деятельности. Это в первую очередь технологическая модернизация производственных процессов, разработка нормативно-технической документации для реализации требований Федерального закона от 27.12.2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании», повышение производительности труда; организация работы по внедрению в ОАО «РЖД» системы менеджмента качества. Одновременно осуществляется снижение затрат на научные разработки в области создания нового подвижного состава и путевой техники.

За период структурной реформы железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» в 4,2 раза увеличило объемы закупки подвижного состава, перешло на гарантированные долгосрочные заказы технических средств у отечественных производителей, с участием ОАО «РЖД» достигнуты конкретные результаты в области строительства нового подвижного состава. Перечень основных инновационных проектов:

- проходит испытания магистральный тепловоз нового поколения 2ТЭ25А «Витязь» с асинхронным тяговым приводом мощностью 7 000 л. с., отвечающий нормам стандарта «EURO3»;
- осуществляется разработка новых локомотивов — перспективного пассажирского электровоза двойного питания ЭП-20 и ряда других;



ПАССАЖИРСКИЙ ЭЛЕКТРОВАЗ ЭП-20



МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЕПЛОВАЗ
С АСИНХРОННЫМ ТЯГОВЫМ ПРИВОДОМ 2ТЭ25А



ЭЛЕКТРОВОЗ ПОСТОЯННОГО ТОКА 2ЭС6К



ГАЗОТУРБОВОЗ ГТ-1

- разработан с участием специалистов аэрокосмического комплекса первый в мире газотурбинный локомотив мощностью 11 300 л. с., работающий на сжиженном природном газе — это принципиально новое направление в мировом транспортном машиностроении, в июне 2007 года планируется начало его эксплуатационных испытаний.
- на Уральском заводе железнодорожного машиностроения разрабатывается новый электровоз постоянного тока 2ЭС6К.

- 18 мая 2006 года в г. Сочи между ОАО «РЖД» и компанией «Сименс» заключен Договор подряда на разработку, изготовление и поставку восьми высокоскоростных электропоездов для участка Санкт-Петербург — Москва, а также предварительный Договор «О заключении договора о техническом обслуживании и ремонте 8 (восьми) высокоскоростных электропоездов»;
- разработаны и утверждены единые технические требования России и Финляндии к подвижному составу для участка Хельсинки — Санкт-Петербург. В декабре 2006 года совместным предприятием СП «Oy Karelian Trains Ltd» объявлен международный конкурс на поставку 4 электропоездов двойного питания для эксплуатации на данном участке;

- в целях технологической модернизации экономики ОАО «РЖД» и повышения ее конкурентоспособности, а также интеграции в мировую транспортную инфраструктуру заключены отдельные соглашения в области научно-технического сотрудничества с ведущими научными учреждениями и компаниями как внутри России, так и за рубежом.
Основные наши партнеры по линии НИОКР представлены в таблице.
- построен совместно с Воронежским авиационным объединением новый грузовой полувагон с кузовом из алюминиевого профиля, имеющий грузоподъемность на 11,5 т выше серийных образцов. В настоящее время завершаются его испытания;
- на Демидовском и Торжокском машиностроительных заводах завершаются работы по постановке на производство энергосберегающих пригородных поездов ЭД9Э, ЭД4Э и ЭТ4Э. Создан рельсовый автобус РА2;



ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД RU 250



АЛЮМИНИЕВЫЙ ПОЛУВАГОН



Сотрудничество Компании при реализации инновационной политики

ДОГОВОРЫ
О НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОМ
СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Россия

Международное сотрудничество

Академия наук	KORAIL (Южная Корея)
Институт машиноведения РАН	DB Sistemtechnik (Германия)
Институт физики металлов Уральского отделения РАН	Finmeccanica (Италия)
СПбГУ	RENFE (Испания)
Академические ВУЗы	SER (ЕвроСоюз)
ФА Ростехрегулирование	VR Group (Финляндия)
РАО «ГАЗПРОМ»	Alcatel (Франция)
ФГУП ВНИИМАШ	SIEMENS AG (Германия)
Государственный ракетный центр им. Макеева	KNORR-BREMSE AG (Германия)
СНТК им. Кузнецова	Белорусская железная дорога
ОАО «Евразхолдинг»	
ЗАО «Трансмашхолдинг»	

Среди наиболее интересных совместных работ следует выделить сотрудничество с Южнокорейскими железными дорогами, в результате которых сняты все вопросы по якобы присутствующим сверхнормативным вибрациям, нарушающим целостность электронных изделий при перевозке в контейнерах по Транссибу.

Крайне интересные работы в области взаимодействия пути и подвижного состава проведены с железными дорогами Финляндии.

Начаты работы по водородной энергетике. Еще одним перспективным проектом, который даст возможность ОАО «РЖД» не только обеспечить качественно новый уровень контроля состояния инфраструктуры, но и выйти на международный рынок оказания информационных услуг, являются совместные с компанией «Финмеханика» работы по созданию системы мониторинга объектов инфраструктуры на базе спутниковых радиолокационных технологий. Это разработка европейского уровня, и уже сейчас к ней проявляют интерес различные структуры, включая государственные. Сотрудничество в этой области поддержано также Главным картографическим управлением Министерства обороны России.

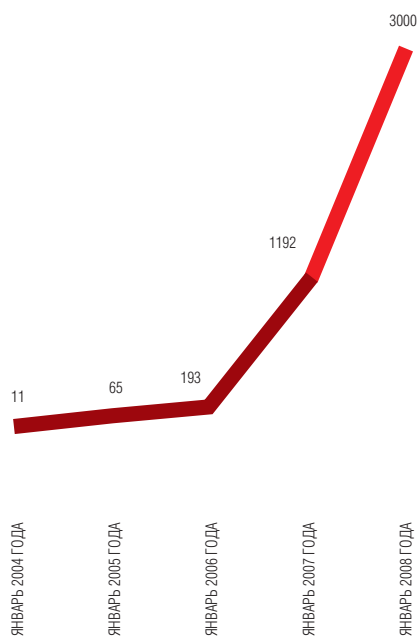
Начаты работы с институтами Российской академии наук.

Одной из ключевых задач инновационной политики ОАО «РЖД» в 2006 году являлось оформление прав на результаты интеллектуальной деятельности и вовлечение в хозяйственный оборот объектов интеллектуальной собственности.

Результаты работ по защите интеллектуальной собственности

№ П/П	ПОКАЗАТЕЛЬ	ДО 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА	В 2006 ГОДУ
1	Всего, в том числе		509
1.1	оформление заявок на изобретения, полезные модели	25	134
1.2	оформление заявок на промышленные образцы		96
1.3	оформление заявок на товарные знаки	25	90
1.4	оформление заявок на программы и базы данных	39	189
2	Рассмотрено Экспертной комиссией (всего заявок)		148
3	Направленно заявок на оплату пошлин		192
4	Оплачено пошлин		134
5	Направленно заявок в Роспатент (всего)		132
6	Полученно охранных документов	201	31

Динамика роста нематериальных активов ОАО «РЖД» млн. рублей



Только на программные продукты и базы данных в 2005 – 2006 гг. получено 87 свидетельств. Всего по итогам 2006 года подготовлено 509 заявок на получение охранных документов.

Одновременно ведется работа по повышению капитализации ОАО «РЖД» за счет постановки объектов интеллектуальной собственности на баланс нематериальных активов. Динамика капитализации представлена на графике.

Стоимость нематериальных активов на 1 января 2007 года составляет 1 192 млн. рублей, в том числе исключительные права на объекты интеллектуальной собственности – 892 млн. рублей.

В целях более успешной реализации стратегии Компании в области защиты интеллектуальной собственности подписано соглашение между ОАО «РЖД» и Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам.



О ПОЛИТИКЕ ОАО «РЖД» В ВОПРОСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ОБ ОСНОВНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ, ПРОВОДИМЫХ В ЭТИХ НАПРАВЛЕНИЯХ

За период работы ОАО «РЖД» не допущены крушения с пассажирскими поездами, не погиб ни один пассажир, почти в два раза сократилось количество случаев схода подвижного состава в грузовых перевозках. Для сохранения уровня управляемости и обеспечения безопасности движения поездов в ОАО «РЖД» принимаются конструктивные меры в этом направлении. Принятые в 2006 году меры по обеспечению безопасности движения в целом по железным дорогам позволили на 5% снизить общее количество случаев брака в работе. Относительное число браков на 1 млрд. выполненной тонно-километровой работы к уровню 2005 года снижено на 9%. К уровню 2005 года уменьшилось количество столкновений подвижного состава при маневрах, отцепок вагонов от грузовых поездов в пути следования, уходов вагонов на маршруты следования поездов, саморасцепов автосцепок, падений на путь деталей подвижного состава, изломов колесных пар вагонов, неисправностей пути с закрытием движения или ограничением скорости движения до 15 км/ч, изломов рельсов, неограждений опасного места работ сигналами, наездов подвижного состава на стационарные предметы, перекрытий разрешающего показания сигнала светофора на запрещающее с проездом (на станции), неисправностей технических средств с задержкой поезда более часа, столкновений подвижного состава при маневрах.

В целом по сети снижены следующие виды брака:

- на **34%** столкновения подвижного состава при маневрах;
- на **28%** неисправности пути, требующие закрытия движения или ограничения скорости до 15 км/ч;
- на **26%** падения на путь детали подвижного состава;
- на **21%** неограждения сигналами опасного места работ;
- на **18%** саморасцепы автосцепок в поезде;
- на **13%** отцепки вагонов от грузовых поездов в пути следования из-за неисправности;
- на **4%** изломы рельсов.

Для ускорения процесса ликвидации последствий крушений, аварий, сходов подвижного состава с рельсов большая работа проведена по созданию и внедрению на железных дорогах более производительных восстановительных средств, а также замене и модернизации устаревшей техники. Как результат, за период реализации Программы повышения безопасности движения общее количество крушений с 1992 по 2006 гг. снизилось более чем в 21 раз, аварий в 12 раз, случаев брака в работе сократилось в 4,1 раза. С внедрением более производительной техники для восстановительных поездов в 22,5 раза сократился полный перерыв в движении поездов, связанный с ликвидацией последствий всех видов нарушений безопасности движения. Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с природоохранным законодательством Российской Федерации и отраслевыми экологическими программами. Целью экологической политики ОАО «РЖД» является формирование общей стратегии и принципов обеспечения экологически безопасной хозяйственной деятельности филиалов ОАО «РЖД».

При росте за последние годы грузооборота, пассажирооборота отмечается устойчивая динамика снижения не только физических объемов выбросов и сбросов загрязняющих веществ в окружающую среду, но и удельной нагрузки на природную среду.

Так, показатели выброса вредных веществ от стационарных объектов в атмосферный воздух, сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водоемы, использования воды на производственные нужды на единицу перевозочной работы ежегодно сокращаются на **10 – 15%**.

Это обеспечивается в первую очередь за счет реализации отраслевых экологических программ и проектов, технического перевооружения.

Влияние ОАО «РЖД» на окружающую среду в 2006 году по сравнению с 2005 годом характеризуется следующими основными показателями:

- выбросы вредных веществ в атмосферный воздух снизились на **12,3 тыс. ТОНН** и составили **157,6 тыс. ТОНН**;

- сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты сократились на 4,9 млн. м³ и составили 18,7 млн. м³;

- использование воды на технические нужды уменьшилось на 500 тыс. м³ и составило 87,2 млн. м³;

- образование отходов производства и потребления сократилось на **200 тыс. ТОНН** и составило **2,7 млн. ТОНН**, использовано и обезврежено **823 тыс. ТОНН** отходов.

Важным фактором обеспечения экологической безопасности и соблюдения природоохранного законодательства РФ в части организации производственного экологического контроля является наличие на сети железных дорог производственных экологических лабораторий. Одной из главных задач лабораторий является информирование структурных подразделений железных дорог о фактическом воздействии их хозяйственной деятельности на окружающую среду для своевременного принятия превентивных мер по снижению техногенной нагрузки на природную среду.

ОСНОВНЫЕ ИТОГИ
ФИНАНСОВОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ





РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИБЫЛИ 2005 И 2006 ГГ., ВЫПЛАТА ДИВИДЕНДОВ АКЦИОНЕРУ

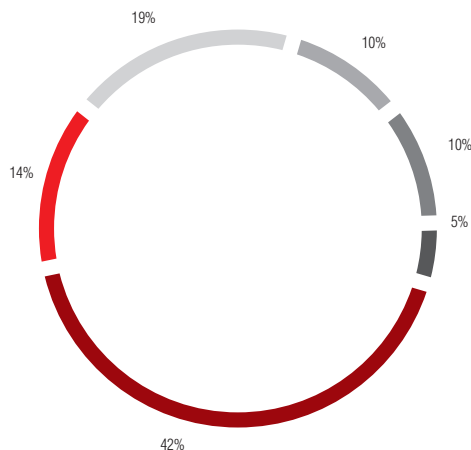
Чистая прибыль Компании по итогам деятельности за 2006 год составила 26,4 млрд. рублей с ростом к 2005 году в 2,7 раз (или на 16,6 млрд. рублей), при этом темп роста чистой прибыли за 2005 год к аналогичному периоду 2004 года составил 1,1 раза.

По результатам деятельности за 2006 год ОАО «РЖД» подготовлен и вынесен на рассмотрение общего собрания акционеров проект распределения чистой прибыли Общества 2006 года:

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2005 год

НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ	СУММА (МЛН. РУБ.)	%
Чистая прибыль отчетного периода	9 751,0	100
Направление прибыли — всего, в том числе:	1 462,7	15
■ резервный фонд	487,6	5
■ выплата дивидендов по размещенным акциям	975,1	10
Накопление прибыли — всего, в том числе:	8 288,3	85
■ финансирование строительства пускового комплекса Томмот-Кердем (решение совета директоров ОАО «РЖД» от 29 октября 2004 года протокол № 14)	1 000,0	10
■ обновление объектов здравоохранения и образования	1 887,7	19
■ строительство технологического жилья	1 400,0	14
■ пополнение оборотных средств, погашение кредиторской задолженности	4 000,6	42

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2005 год



■ ПОПОЛНЕНИЕ ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ, ПОГАШЕНИЕ КРЕДИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ; 4 000,6 МЛН. РУБЛЕЙ

■ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ЖИЛЬЯ; 1 400,0 МЛН. РУБЛЕЙ

■ ОБНОВЛЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ И ОБРАЗОВАНИЯ; 1 887,8 МЛН. РУБЛЕЙ

■ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ПУСКОВОГО КОМПЛЕКСА ТОММОТ – КЕРДЕМ (Решение совета директоров ОАО «РЖД» от 29 октября 2004 года, протокол №14); 1 000,0 МЛН. РУБЛЕЙ

■ ВЫПЛАТА ДИВИДЕНДОВ ПО РАЗМЕЩЕННЫМ АКЦИЯМ; 975,1 МЛН. РУБЛЕЙ

■ РЕЗЕРВНЫЙ ФОНД; 487,6 МЛН. РУБЛЕЙ

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2006 год



Динамика показателя «прибыль на акцию» (EPS) по РСБУ за 2004 – 2006 гг.



Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2006 год

НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ	СУММА (МЛН. РУБ.)	%
Чистая прибыль отчетного периода	26 410,0	100
Направление прибыли — всего, в том числе:	2 371,8	9
■ резервный фонд	1 320,5	5
■ выплата дивидендов по размещенным акциям	1 051,3	4
Накопление прибыли — всего, в том числе:	24 038,2	91
■ обновление подвижного состава и развитие инфраструктуры	21 440,3	81
■ внесение денежных средств в уставные капиталы ДЗО и приобретение неразмещенных акций уже созданных ДЗО	2 597,9	10

За три года хозяйственной деятельности с 2004 по 2006 гг. ОАО «РЖД» была обеспечена устойчивая динамика роста чистой прибыли. Совокупный объем чистой прибыли за рассматриваемый период составил 45,0 млрд. рублей.

В 2007 году ОАО «РЖД» приступает к реализации стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года. Она предусматривает развитие железнодорожного транспорта для обеспечения внутренних потребностей государства в условиях роста националь-

ной экономики, развитие международного транзита, а также участие Компании в проектах строительства транспортной инфраструктуры за рубежом.

Особое значение придается вопросам интеграции национальной железнодорожной сети с евроазиатской транспортной системой путем строительства инфраструктуры, разработки необходимого подвижного состава, локомотивов, создания современных систем управления пассажирским и грузовым движением.

Реализация поставленных задач потребу-

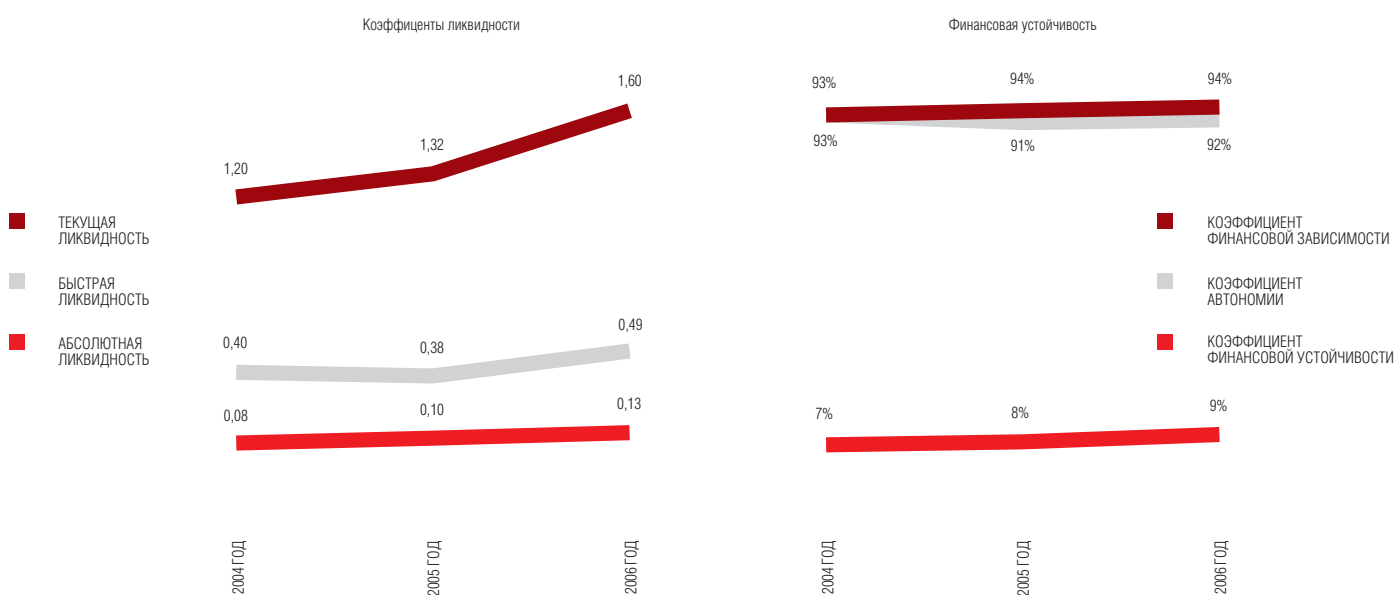
ет формирования собственных источников финансирования значительно возрастающего объема инвестиций, важнейшим из которых является чистая прибыль ОАО «РЖД».

Компания постоянно увеличивает объем выплачиваемых дивидендов. Так, уровень дивидендов за 2004 год составил 0,88 млрд. рублей, за 2005 год составил 0,98 млрд. рублей. Выплата дивидендов за 2005 год в размере 975,1 тыс. рублей осуществлена платежным поручением № 494р от 20.07.2006 года.



ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Динамика развития ОАО «РЖД». Основные финансовые коэффициенты



За три года хозяйственной деятельности с 2004 по 2006 гг. ОАО «РЖД» обеспечена сбалансированность текущих активов и текущих обязательств, что характеризуется основными индикаторами финансовой деятельности.

Так, показатель текущей ликвидности с момента основания ОАО «РЖД» характеризуется уверенной динамикой роста и достиг по итогам прошедшего года значения 1,6. Показатель абсолютной ликвидности активов — отношение наиболее ликвидных активов ОАО «РЖД» (денежных средств и краткосрочных финансовых вложений) к ее краткосрочным обязательствам — также увеличился по сравнению с 2005 годом (на 0,03 процентных пункта) и достиг величины 0,13.

Важно также отметить, что, обладая разветвленной сетью филиалов, Компания стремится оптимизировать величину остатков средств на банковских счетах, имея резерв ликвидности для покрытия риска снижения платежеспособности, но в то же время не допуская сверхнормативного увеличения свободных денежных средств на расчетных счетах, поскольку значительных кассовых разрывов в связи с авансовым принципом поступлений средств и эффективной системы их распределения на основе ежемесячных платежей балансов практически не возникает.

Управление дебиторской и кредиторской задолженностью оказало положительное влияние на коэффициент быстрой ликвидности (отношение краткосрочной дебиторской задолженности, денежных средств и краткосрочных финансовых вложений к краткосрочным обязательствам Компании) оказался несколько выше, чем в прошлом году на 0,11 пункта и составил 0,49. Финансовая устойчивость Компании,

как и в 2004 и 2005 гг., характеризуется значительным запасом прочности (доля собственных средств в пассивах ОАО «РЖД» составляет 94%). Это позволяет без ущерба для платежеспособности в долгосрочной перспективе привлекать заемные средства как для временного пополнения оборотных средств, так и для финансирования различных проектов, в том числе долгосрочных.

В 2006 году рентабельность основной деятельности составила 3,4%, а это почти в 2,7 раза выше уровня 2005 года (1,4%).

В 2006 году Компания справилась с поставленными задачами по выполнению основных производственно-финансовых показателей, обеспечена рентабельная работа.

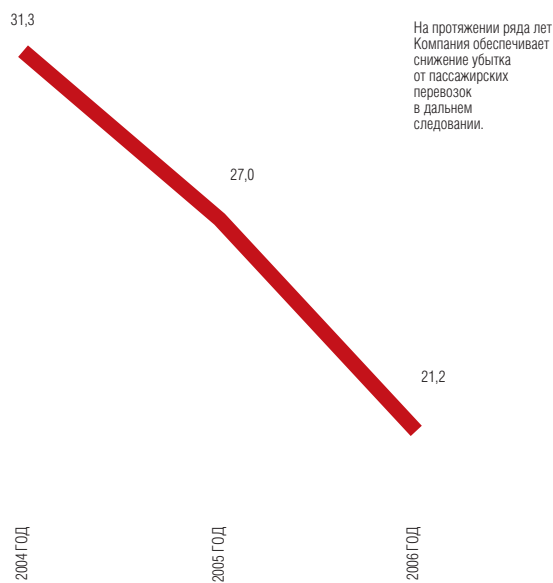
Перевозочная деятельность

Всего от грузовых и пассажирских перевозок по итогам 2006 года доходы ОАО «РЖД» составили 772,0 млрд. рублей, что выше уровня 2005 года на 95,9 млрд. рублей или на 14%. План, утвержденный советом директоров, перевыполнен на 45,1 млрд. рублей (на 6,2%). Доходы от грузовых перевозок составили 658,0 млрд. рублей, что на 72,3 млрд. рублей или 12,4% выше уровня 2005 года. Темп прироста был на 1,8 процентных пункта выше темпа прироста указанных доходов 2005 года к соответствующему периоду 2004 года. По пассажирским перевозкам за 2006 год доходы составили 114,0 млрд. рублей, что на 23,5 млрд. рублей или более чем на четверть выше уровня 2005 года. Необходимо отметить, что прирост в 2005 году к 2004 был ниже на 7,3 процентных пункта.

В дальнем сообщении доходы составили 92,0 млрд. рублей, с перевыполнением плана на 10,6 млрд. рублей или на 13%.

Выручка за перевозки пассажиров в пригородном сообщении по итогам работы за 2006 год составила 22,0 млрд. рублей, что превышает уровень 2005 года на 4,3 млрд. рублей или на 24,6%. Размер убытков по пригородным перевозкам составил в 2006 году 21,9 млрд. рублей (без учета дотаций из региональных бюджетов субъектов РФ) против 20,4 млрд. рублей в 2005 году и 27 млрд. рублей в 2004 году.

Динамика финансовых показателей пассажирских перевозок в дальнем следовании

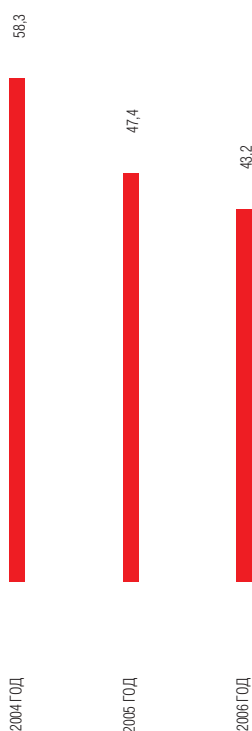


■ УБЫТОК В ДАЛЬНОМ СЛЕДОВАНИИ, МЛРД. РУБЛЕЙ

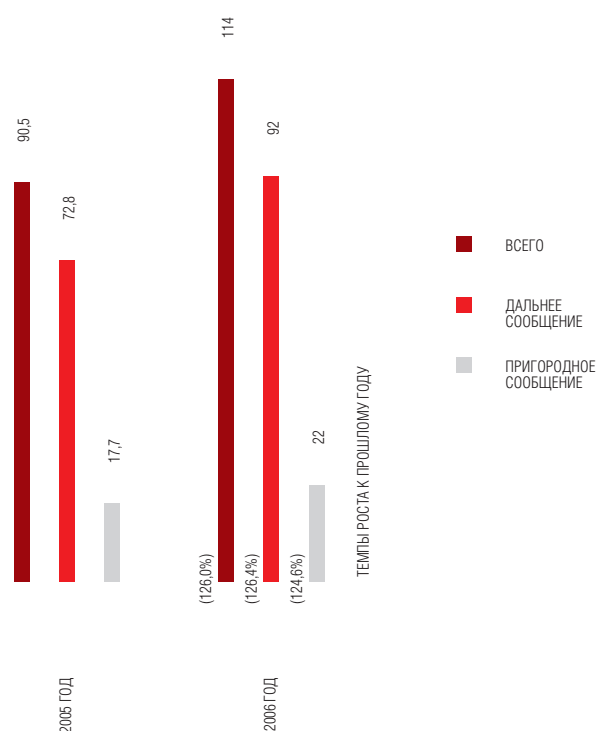


Пассажи́рские перевозки в сравнении с прошлым годом

Убыток от пассажирских перевозок, млрд. рублей



Динамика роста доходов от перевозок пассажиров, млрд. рублей



Пассажирооборот, млрд. пасс./км	177,7 (+ 2,6%)
Доходы, млрд. рублей	114,0 (+ 26,0%)
Расходы, млрд. рублей	157,1 (+ 14,0%)
Убыток, млрд. рублей	43,2 (-6,9%)

Денежные дотации из региональных бюджетов субъектов РФ на возмещение убытков по тарифу от пригородных перевозок составили 1,5 млрд. рублей.

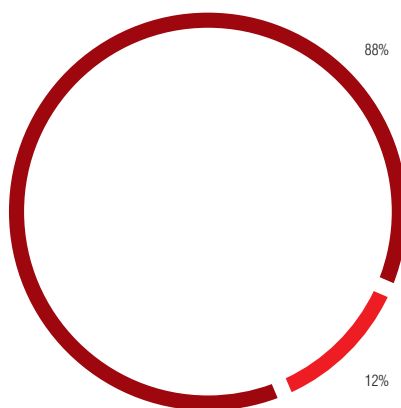
Общий процент возмещения расходов от пригородных перевозок доходами (с учетом дотаций) составил в 2006 году в среднем по регионам 53,5%, что несколько выше уровня предыдущего года.

Прибыль от прочих видов деятельности

Динамика прибыли от ПВД, млрд. рублей



Структура прибыли от продаж



По итогам 2006 года обеспечено получение прибыли от прочих видов деятельности в размере 8,7 млрд. рублей, что превышает уровень 2005 года на 2,1 млрд. рублей.

- ПРИБЫЛЬ ОТ ПЕРЕВОЗОК
- ПРИБЫЛЬ ОТ ПРОЧИХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Прочие виды деятельности

В 2006 году прибыль Компании от прочих видов деятельности составила 8,6 млрд. рублей с ростом относительно 2005 года на 2,1 млрд. рублей (+ 31,1%). За три года существования Компании прибыль от прочих видов деятельности достигла размера в 25,2 млрд. рублей.

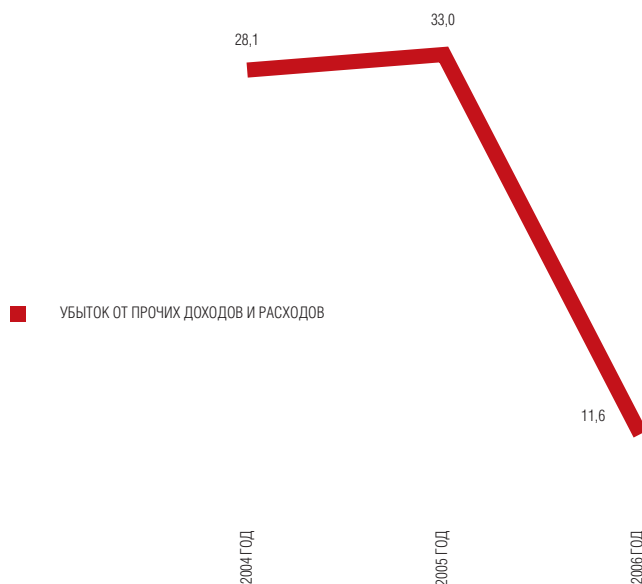
Рост прибыли прочих продаж в 2006 году к предыдущему году проходил в условиях создания дочерних обществ на базе филиалов Компании («Трансконтейнер», «Рефсервис», «Росжелдорпроект», «Росжелдорстрой», заводы по ремонту подвижного состава — Барнаульский, Саранский, Рославльский), а также расторжения договоров аренды подвижного состава и передачи высвобождаемого подвижного состава в основную деятельность.

Выделение в рамках реализации структурной реформы железнодорожного транспорта отдельных видов деятельности в вертикально интегрированные филиалы — будущие дочерние общества Компании (Федеральная пассажирская дирекция, Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов) — оказало в 2006 году непосредственное влияние на рост прибыли от прочих видов деятельности. Так, прибыль по ремонту подвижного состава увеличилась по сравнению с 2005 годом на 0,3 млрд. рублей (+ 25%), с 2004 годом — на 0,5 млрд. рублей (+ 81%) и составила 16% общего объема прибыли от прочих видов деятельности Компании.

В 2006 году удалось сохранить на уровне 2005 года убытки от содержания социальной сферы и жилищно-коммунального хозяйства.



Динамика финансового результата по прочим доходам и расходам, млрд. рублей



Прочие доходы и расходы

В 2006 году убытки от прочих доходов и расходов составили 11,6 млрд. рублей, что меньше, чем в 2005 году, на 21,4 млрд. рублей, а также меньше, чем в 2004 году, на 16,5 млрд. рублей.

На снижение убытков от прочих доходов и расходов в 2006 году повлияло прежде всего изменение порядка учета налога на имущество и учет указанного налога по видам деятельности.

Также на снижение убытков существенное влияние оказало превышение денежной оценки вклада Компании в созданные в 2006 году дочерние общества.

В 2006 году продолжилась работа по передаче федеральных объектов жилищно-коммунального назначения в муниципальную собственность, а также собственность субъектов Российской Федерации, что послужило снижению затрат Компании на 3,0 млрд. рублей в сравнении с 2005 годом и на 7,2 млрд. рублей в сравнении с 2004 годом. Вместе с тем в 2006 году создан резерв в размере 7,0 млрд. рублей по задолженности Федерального агентства по здравоохранению и социальному развитию, связанному с перевозкой льготных категорий пассажиров железнодорожным транспортом, что стало причиной увеличения прочих расходов Компании.

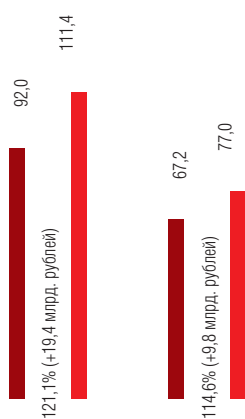
Дебиторская и кредиторская задолженность

В целях совершенствования системы взаиморасчетов с контрагентами ОАО «РЖД» в 2006 году была проведена работа по оптимизации условий расчетов по договорам, заключаемым от имени ОАО «РЖД», которая оказала положительный эффект на управление ликвидностью. Так, в 2006 году при росте цен в промышленности на 10,4% и запланированном росте материальных затрат на 10,7% объем авансов выданных остался практически без изменений к началу года и составил 11,3 млрд. рублей, а их доля в общей сумме дебиторской задолженности снизилась к началу 2005 года на 4,7 процентных пункта. Введение типовых условий расчетов (распоряжение ОАО «РЖД» от 01.08.2006 года № 1594р), устанавливающих политику лимитирования уровня осуществляемой предоплаты по заключаемым договорам, позволило ускорить оборачиваемость авансов выданных в целом по ОАО «РЖД» на 4 дня (на 26%) — с 15 до 11 дней, а также привело к запланированному увеличению кредиторской задолженности. К началу 2006 года кредиторская задолженность перед поставщиками и подрядчиками увеличилась на 13,1 млрд. рублей (на 42,2%) и составила 44,0 млрд. рублей.

При этом существенно повысилось ее качество — так, просроченная кредиторская задолженность перед поставщиками уменьшилась почти в три раза и составила 0,9 млрд. рублей (1% общего объема). Таким образом, Компания использовала возможность бесплатного использования заемных средств в своей хозяйственной деятельности без наращивания просроченных обязательств и появления соответствующих рисков.

Динамика развития ОАО «РЖД». Основные финансовые коэффициенты

Динамика кредиторской задолженности



Динамика просроченной кредиторской задолженности



Структура задолженности на 31 декабря 2006 года



Остаток авансов, полученных ОАО «РЖД» по состоянию на 1 января 2007 года, практически не изменился к началу 2006 года и составил 2,3 млрд. рублей (доля в общей сумме кредиторской задолженности 2,1%). Значительно снижена за счет списания пеней и штрафов величина реструктуризированной задолженности по налогам, сборам и платежам во внебюджетные фонды: с 13,1 до 2,8 млрд. рублей, т.е. на 10,3 млрд. рублей (на 78,6%).

В 2006 году происходил активный процесс выделения филиалов Компании в дочерние общества. Учитывая, с одной стороны, необходимость финансовой поддержки создаваемых дочерних обществ на этапе становления, а с другой, — нецелесообразность отвлечения денежных средств ОАО «РЖД» для внесения в уставные капиталы ДЗО, было принято решение о предоставлении дочерним компаниям повышенных авансов и отсрочек по исполнению плате-

жей. Так, задолженность дочерних и зависимых обществ перед материнской Компанией составила 3,5 млрд. рублей против 0,4 млрд. рублей в начале 2006 года. При этом следует отметить, что только со второго квартала 2006 года началась хозяйственная деятельность следующих дочерних обществ: ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Рефсервис», ОАО «Росжелдорстрой», ОАО «Росжелдорпроект», а также ряда пригородных перевозочных компаний.

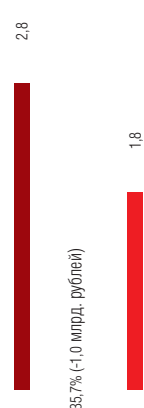


Итоги деятельности за 2006 год. Дебиторская задолженность, млрд. руб.

Динамика дебиторской задолженности



Динамика просроченной дебиторской задолженности



- 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА
- 1 ЯНВАРЯ 2007 ГОДА

Структура задолженности на 31 декабря 2006 года



- ПОКУПАТЕЛИ И ЗАКАЗЧИКИ (7,0 МЛРД. РУБЛЕЙ)
- ПЕРЕВОЗКИ (5,8 МЛРД. РУБЛЕЙ)
- ПРОЧИЕ ДЕБИТОРЫ (9,3 МЛРД. РУБЛЕЙ)
- АВАНСЫ ВЫДАННЫЕ (11,3 МЛРД. РУБЛЕЙ)
- АВАНСОВЫЕ ПЛАТЕЖИ ПО НАЛОГАМ (7,1 МЛРД. РУБ.)

В результате данной политики дебиторская задолженность увеличилась в течение 2006 года на 5,0 млрд. рублей (на 13,9%) и составила 40,5 млрд. рублей.

Дебиторская задолженность за перевозки на начало 2007 года в целом по Компании составила 5,8 млрд. рублей (14,3% от общей суммы дебиторской задолженности) со снижением на 325 млн. рублей (5,3%). Почти половину задолженности за перевозку составляет дебиторская задолженность за проезд льготных категорий граждан – 2,5 млрд. рублей. Кроме того, за перевозку силовых структур задолженность составляет 1,1 млрд. рублей (рост к 1 января 2006 года в 1,6 раза).

Просроченная дебиторская задолженность Компании по состоянию на 01.01.2007 года составила 1,8 млрд. рублей со снижением к началу 2006 года более чем в 1,5 раза (на 1,0 млрд. рублей). Доля просроченной в общей сумме дебиторской задолженности снизилась почти в два раза и составила 4,4%. Просроченная дебиторская задолженность в основном является следствием проблемы взыскания доходов от оказания социально значимых услуг (расчеты с муниципальными учреждениями, физическими лицами за коммунальные услуги и электроэнергию), особенно в зоне действия железных дорог в восточной части Российской Федерации (Дальний Восток, Забайкалье).

Рейтинги

Компания ОАО «РЖД» по своим производственно-техническим и финансовым параметрам входит в число крупнейших корпораций России, а среди транспортных компаний находится на позициях лидера. Данный факт нашел свое отражение и признание не только у отечественных, но

и зарубежных деловых кругов и партнеров ОАО «РЖД» в форме признаваемого всеми международным кредитным рейтингом. Представленные рейтинги отражают устойчивые финансовые показатели и прибыльность Компании. Кроме того, уровень рейтинга показал, что менеджмент Компании эффективно управляет ее дея-

тельностью и реформирование российско-го железнодорожного транспорта идет в правильном направлении и способствует динамичному развитию отрасли. В целом получение ОАО «Российские железные дороги» столь высокого кредитного рейтинга укрепило положение Компании не только в России, но и во всем мире.

История повышения кредитного рейтинга ОАО «РЖД»

АГЕНТСТВО	ШКАЛА	Суверенный рейтинг		
		2004 ГОД	2004 ГОД	2004 ГОД
Moody's	Межд. шкала в ин. вал.	Baa3	Baa2	Baa3 / Стабильный
Standard & Poor's	Межд. шкала в ин. вал.	BB+	BBB-	BBB+ / Стабильный
Fitch	Межд. шкала в ин. вал.	BBB-	BBB-	BBB+ / Стабильный
		Рейтинг ОАО «РЖД»		
АГЕНТСТВО	ШКАЛА	2004 ГОД	2004 ГОД	2004 ГОД
Moody's	Межд. шкала в ин. вал.	Baa3	Baa2	A3 / Стабильный
Standard & Poor's	Межд. шкала в ин. вал.	BB+	BBB-	BBB- / Стабильный
Fitch	Межд. шкала в ин. вал.	Нет рейтинга	BBB	BBB+ / Стабильный

Сильные фундаментальные показатели кредитоспособности ОАО «РЖД» были по достоинству оценены всеми тремя основными рейтинговыми агентствами: ■ один из самых высоких рейтингов среди российских корпораций; ■ рейтинг инвестиционного уровня от трех основных агентств; ■ Moody's присвоило ОАО «РЖД» рейтинг выше уровня суверенного.

История кредитных рейтингов ОАО «РЖД»

АГЕНТСТВО	ШКАЛА	ДАТА	РЕЙТИНГ	ПРОГНОЗ
Standard & Poor's	Международная шкала в иностранной валюте	22.12.2006	BBB + *	Стабильный
		15.11.2006	BBB-	Позитивный
		11.10.2005	BBB-	Стабильный
		06.07.2004	BB +	Стабильный
	Международная шкала в национальной валюте	22.12.2006	BBB + *	Стабильный
		15.11.2006	BBB-	Позитивный
		11.10.2005	BBB-	Стабильный
		06.07.2004	BB +	Стабильный
	Национальная шкала (Россия)	22.12.2006	ruAAA*	—
		15.11.2006	ruAA +	Позитивный
		11.10.2005	ruAA +	—
		06.07.2004	ruAA +	—
Moody's	Международная шкала в иностранной валюте	24.05.2006	A3 *	—
		26.10.2005	Baa2	Стабильный
		08.07.2005	Baa3	Позитивный
Fitch	Межд. шкала в нац. вал.	26.10.2005	A3 *	Стабильный
		25.07.2006	BBB + *	Стабильный
	Межд. шкала в ин. вал.	15.08.2005	BBB	Стабильный
		25.07.2006	BBB + *	Стабильный
	Межд. шкала в нац. вал.	15.08.2005	BBB	Стабильный
		25.07.2006	AAA(rus) *	Стабильный
	Нац. шкала (Россия)	15.08.2005	AAA(rus)	Стабильный

* — значение рейтинга, действующее на 31.12.2006 года

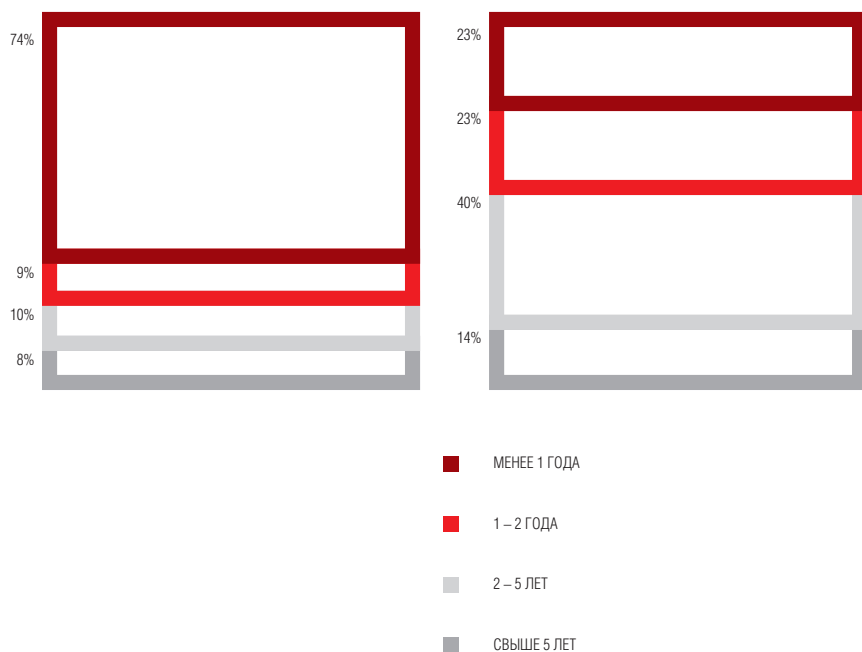


Привлечение и размещение средств

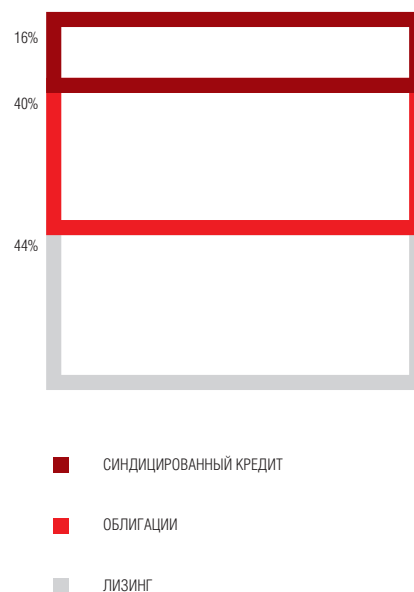
Приобретенный ОАО «РЖД» опыт в привлечении долгового публичного финансирования в предыдущие годы был высоко востребован в 2006 году. ОАО «РЖД» разместило еще один выпуск облигаций общим объемом 10 млрд. рублей, подтвердив статус крупнейшего корпоративного эмитента рублевых облигаций.

Структура заемных средств ОАО «РЖД»

Сроки погашения долга



Структура долга



Средняя ставка обслуживания кредитного портфеля составила **7%**. ОАО «РЖД» целенаправленно формирует сбалансированную по срокам и по инструментам структуру долга:

- необеспеченные рублевые облигации составляют **40%** долга (43 млрд. рублей);
- необеспеченный синдицированный кредит в долларах США составляет **16%** долга (600 млн. долларов США);
- задолженность по договорам лизинга подвижного в рублях составляет **44%** долга (47 млрд. рублей).

Кроме того, объем кредитного портфеля ОАО «РЖД» в течение 2006 года уменьшился на 7,2 млрд. рублей (на 10,6%). В настоящее время портфель заемных средств ОАО «РЖД» состоит исключительно из инструментов долгосрочного финансирования, привлеченных на открытом рынке.

В состав долгосрочных кредитов входят: синдицированный кредит; кредиты, полученные в целях торгового финансирования поставок импортного оборудования и оказания услуг в пользу ОАО «РЖД». Долгосрочные займы – выпуски облигаций ОАО «РЖД» серий 03, 05, 06 и 07, размещенных в 2004 – 2006 гг. выпущенных общим номинальным объемом 29 млрд. рублей. Достижения ОАО «РЖД» в этой сфере были отмечены престижной наградой «Самый информационно открытый эмитент».

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФИНАНСОВОГО УПРАВЛЕНИЯ. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

С самого начала деятельности ОАО «РЖД» проводится непрерывная работа по реализации качественно нового подхода в области финансового планирования, в процессе которой выявляются значительные резервы для повышения эффективности деятельности. Так, ОАО «РЖД» был разработан проект среднесрочного финансового плана на 2007 – 2009 гг. со сбалансированными финансово-экономическими показателями, направленными на эффективное развитие Компании. В плане предусмотрена рентабельная работа ОАО «РЖД» с учетом выполнения социально-экономических задач государства и взаимодействия с федеральными и налоговыми органами, а также обеспечен баланс денежных потоков по операционной, инвестиционной и финансовой деятельности.

На заседании Правительства Российской Федерации от 26.10.2006 № 38 дана высокая оценка разработанной среднесрочной трехлетней программе развития Компании. Переход к системе трехлетнего бюджетного планирования на федеральном уровне стал качественно новым шагом по повышению эффективности бюджетной системы страны. Не секрет, что железные дороги играют важнейшую роль в национальной экономике, а параметр индексации грузовых тарифов является одним из ключевых макроэкономических индикаторов.

Являясь активным участником бюджетного процесса, Компания подготовила и согласовала с причастными министерствами проект финансового плана на 2007 – 2010 гг., который определил базовые параметры развития ОАО «РЖД» на среднесрочную перспективу с учетом потребностей экономики страны.

Совершенствование системы управленческого учета

Одним из требований, перманентно выдвигающихся в отношении железнодорожного транспорта, было и есть требование об обеспечении его финансовой прозрачности. За последние три года Компанией была проведена колоссальная работа в данной сфере, и на сегодняшний день можно с уверенностью говорить о достижении оптимального соотношения между степенью прозрачности финансовой информации и величиной разумных затрат на ведение раздельного учета.

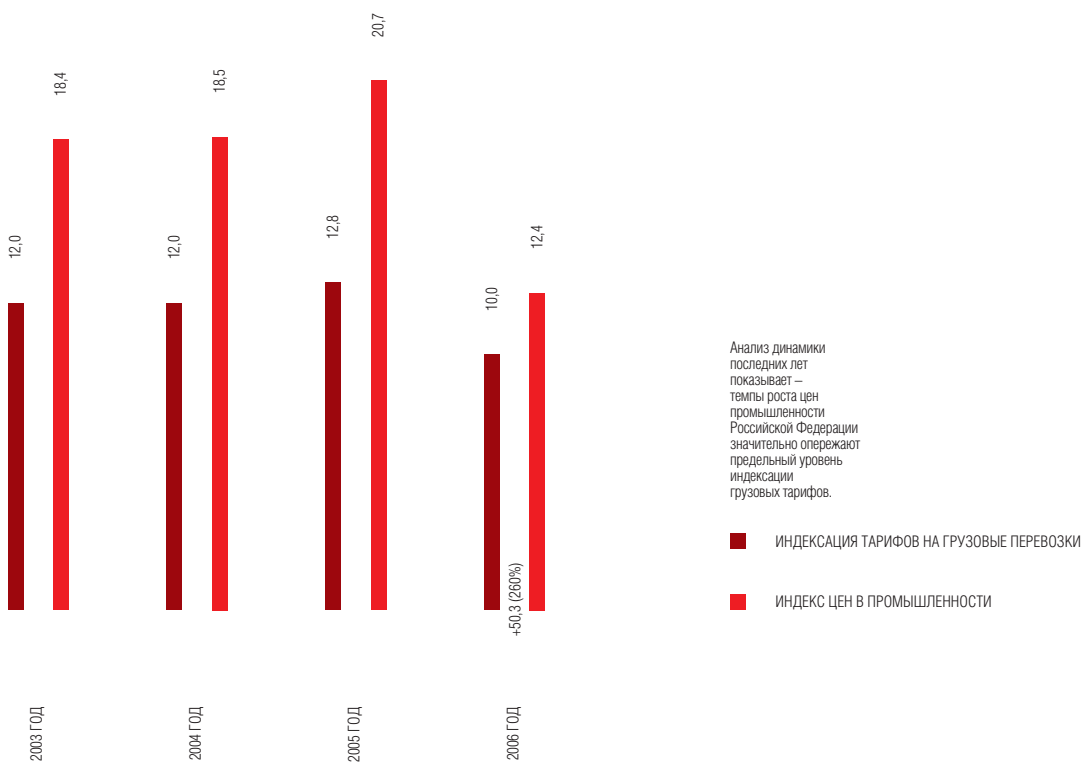
Во-первых, обеспечено представление раздельной бухгалтерской отчетности по видам деятельности, определенным постановлением Правительства Российской Федерации № 871, в том числе по пассажирским перевозкам в пригородном и дальнем сообщении. Предоставление отчетной информации по видам деятельности обеспечено раздельно в части доходов, расходов, финансового результата.

Качество отчетной информации подтверждено заключением ревизионной комиссии и независимого аудитора. Кроме того, отчетность утверждена решением совета директоров ОАО «РЖД».

Во-вторых, Компанией разработаны нормативные документы в области управленческого учета, которые позволят обеспечить значительно более высокую степень детализации информации о финансово-экономических показателях работы Компании по видам деятельности, укрупненным видам работ и тарифным составляющим, в том числе и по пассажирским перевозкам, а также повысить оперативность ее представления. Необходимо отметить, что номенклатура доходов железнодорожного транспорта разработана впервые за всю историю его деятельности.



Опережающий рост цен в промышленности над уровнем индексации тарифов на железнодорожные перевозки, (%)



Номенклатура доходов и расходов по видам деятельности является методической базой для организации и ведения управленческого учета доходов и расходов, а также определения финансовых результатов и рентабельности по видам деятельности. На основе указанного управленческого учета может быть выстроена система анализа, планирования и бюджетирования доходов, расходов и финансовых результатов отдельных видов бизнеса. Указанная модель номенклатуры будет служить основой для автоматизации процессов бюджетирования и управленческого учета в ОАО «РЖД».

Регулирующие органы постоянно запрашивают не только отчетную информацию, но и расчеты, обосновывающие потребность в бюджетном финансировании на покрытие убытков от пассажирских перевозок. И Компания их своевременно предоставляет. Таким образом, Компания своевременно и в полном объеме удовлетворяет потребности регулирующих органов в информации, необходимой для принятия решения о компенсации убыточности пассажирских перевозок.

В целом для Компании новая система раздельного учета позволит осуществлять планирование и анализ как в разрезе видов деятельности, так и тарифных составляющих, а также обеспечивать регулирующие органы достоверной информацией, необходимой для принятия решений в области тарифного регулирования. Проект методической документации согласован всеми причастными подразделениями ОАО «РЖД» и одобрен соответствующими министерствами и ведомствами. В настоящее время идет подготовка постановления Правительства России, предусматривающего введение в ОАО «РЖД» раздельного учета на качественно новой методологической основе, начиная с 1 января 2008 года.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И БЮДЖЕТИРОВАНИЯ. РАЗРАБОТКА НОВОЙ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА. ОПТИМИЗАЦИЯ ЗАТРАТ

Расходы ОАО «РЖД» по перевозкам в 2006 году составили 709,9 млрд. рублей с ростом к предыдущему году на 14,8%. В сопоставимых условиях (без учета налога на имущество) рост расходов к 2005 году составил 12,2%. Компании удалось удержать рост себестоимости на уровне 9,3%, а в сопоставимых с 2005 годом условиях (без налога на имущество) — на уровне 6,8%, что ниже уровня инфляции в 2006 году (9,7%) и темпов роста цен в промышленности (12,4%). Наибольший рост по сравнению с 2005 годом произошел по прочим расходам (25,022 млрд. рублей или 66,0%), прочим материальным затратам (9,1 млрд. рублей или 17,1%) и топливу (6,6 млрд. рублей или 15,4%). Из 25,0 млрд. рублей прироста прочих расходов — 16,3 млрд. рублей — налог на имущество, который с 2006 года отражается в затратах, относящихся на себестоимость (ранее отражался во внебюджетных расходах). Рост прочих материальных затрат произошел за счет изменения структуры расходов по элементам затрат после создания на базе филиалов ОАО «РЖД» дочерних обществ в области капитального строительства (строительно-монтажные тресты и проектные институты).

На величину расходов на топливо оказали влияние: рост объемов перевозок, расход топлива и рост цен.

Следует отметить, что рост объемов перевозок устойчиво опережает рост потребления ТЭР по всем их видам, что свидетельствует о результативности технических и организационных мероприятий, направленных Компанией на энергосбережение. Так, при росте объемов перевозок в теплоотдаче к уровню предыдущего года на 4,7% потребление дизельного топлива увеличилось лишь на 3,6% за счет снижения удельного расхода дизельного топлива на 1,0%. Расход топлива на тягу составил 2,9 млн. т на сумму 39,1 млрд. руб. Сэкономлено 26,3 тыс. т на сумму 346,5 млн. рублей. Цена дизельного топлива возросла к 2005 году в среднем на 11,0%.

Общий расход электроэнергии при увеличении объема перевозок в электроотдаче на 4,6% возрос на 0,8 млрд. кВтч или на 4,2% и составил 38,3 млрд. рублей. Удельный ее расход снижен на 0,4%, сэкономлено 84,0 млн. кВтч на сумму 85,6 млн. рублей.

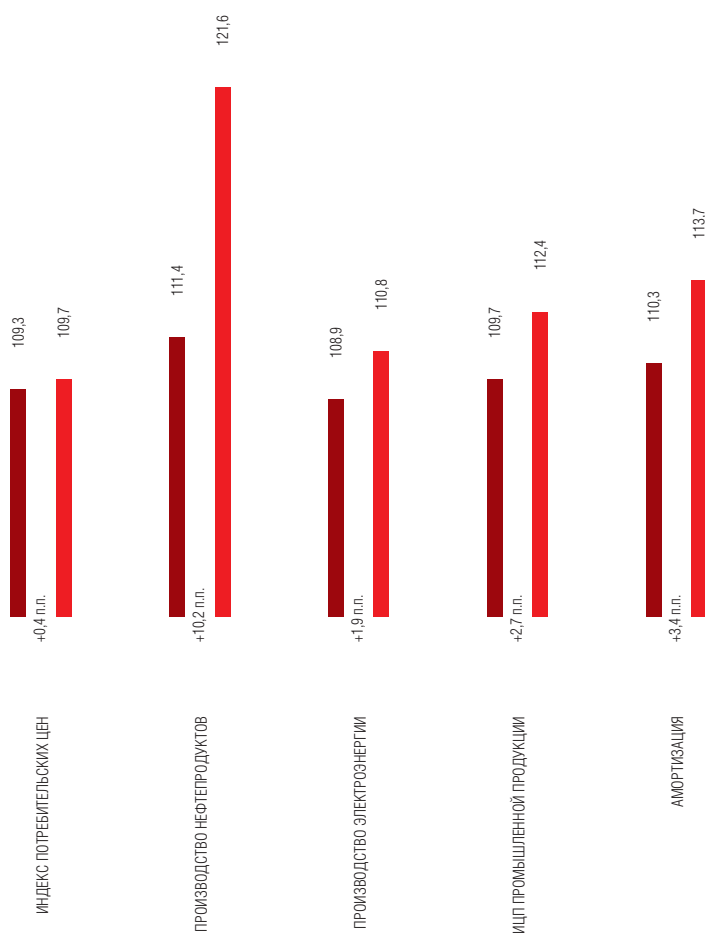
Тенденция последних лет по опережающему темпу роста цен нефтепродуктов по отношению к тарифам на электроэнергию привела к тому, что расходы на электроэнергию и дизельное топливо практически сравнялись, при этом 83,8% объема перевозочной работы осуществляется на электротяге.

Из-за ограничения эксплуатационных расходов размером индексации грузовых железнодорожных тарифов в условиях, когда цены в базовых отраслях промышленности значительно превышают данный показатель, Компания вынуждена сокращать расходы по другим элементам затрат. Так, расходы на материалы в 2006 году возросли к предыдущему году только на 4,7% при росте цен в промышленности на 12,4%. В этих условиях из-за недостатка финансирования Компания вынуждена снижать объемы капитального ремонта основных фондов в физическом выражении.

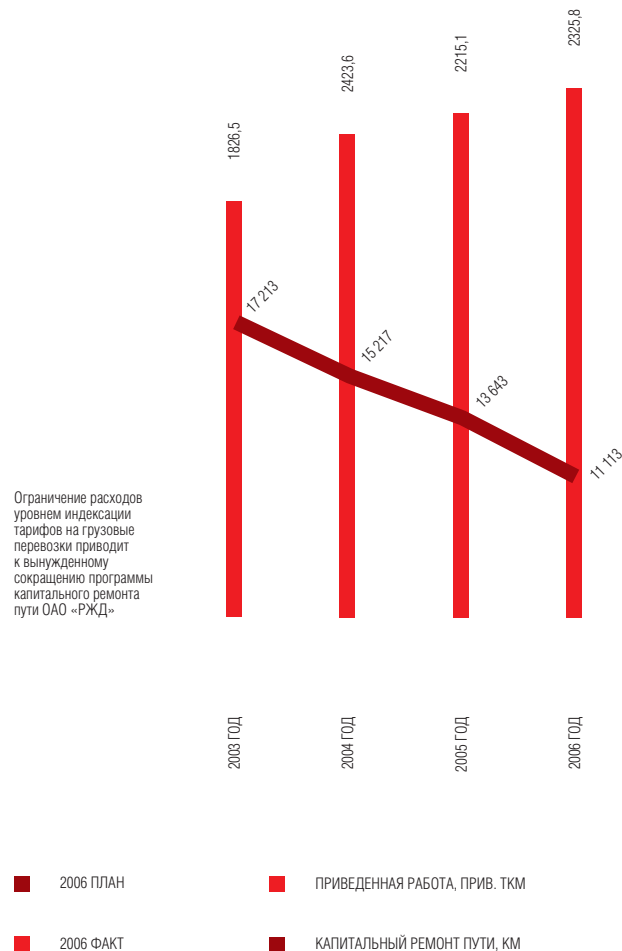
Вследствие этого изменилась и структура расходов Компании по элементам затрат. Так, удельный вес расходов на топливо в общих расходах увеличился с 5,5% в 2004 году до 7,2% в 2006 году, а материалов снизился с 16,0% в 2004 году до 13,9% в 2006 году.



Изменения ключевых индексов Минэкономразвития



Сокращение программы капитального ремонта



Ограничение расходов уровнем индексации тарифов на грузовые перевозки приводит к вынужденному сокращению программы капитального ремонта пути ОАО «РЖД»

Капитальный ремонт основных средств

Расходы на капитальный ремонт основных средств в 2006 году составили 126,96 млрд. рублей с увеличением к 2005 году на 5,2 млрд. рублей или 4,2%.

Программа капитального ремонта подвижного состава филиалами, а также предприятиями, не входящими в структуру Компании, выполнена в полном объеме. Исключение составил капитальный ремонт тепловозов, который был выполнен на 97,6% планового задания.

В 2006 году отремонтировано более 21,5 тысяч грузовых вагонов (в 2005 году — 25,5 тыс.), 1 286 электровозов и 1 675 секций тепловозов (в 2005 году соответственно 1 582,5 единицы и 1 629 секций), 4 013 пассажирских вагонов (4 348 вагонов), 800,5 электропоездов (745,5 секций).

Снижение физических объемов ремонта подвижного состава (за исключением тепловозов и электросекций) вызвано в основном резким ростом в 2006 году индекса цен на медный прокат, который составил 1,67 и значительно превысил индекс цен в среднем по промышленности (1,124) и индекс тарифов на грузовые перевозки (1,10).

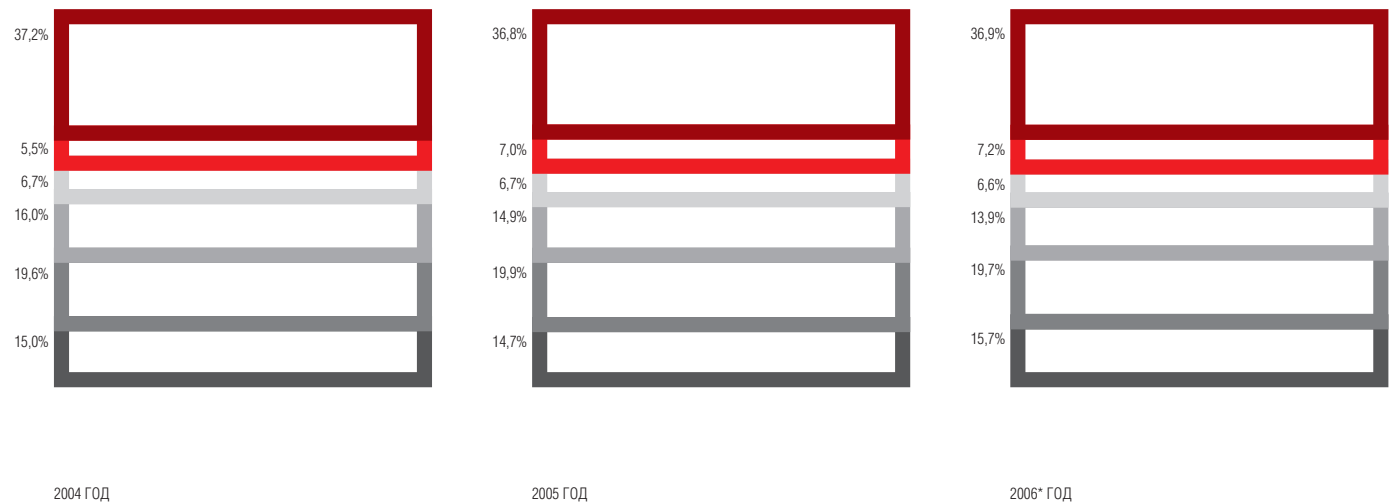
Всеми видами ремонта в 2006 году оздоровлено более 11,1 тыс. км пути, что меньше, чем в 2005 году, на 2,5 тыс. км.

Приоритетным направлением, как и в предыдущие годы, был усиленный капитальный ремонт, удельный вес которого составил 35,4%, а по сравнению с 2005 годом увеличился на 5,3%.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров как в дальнем, так и в пригородном сообщении проведен значительный объем работ по капитальному ремонту объектов пассажирского хозяйства, на выполнение которого в 2006 году направлено почти 3,1 млрд. рублей.

Важным положительным моментом, подтверждающим устойчивую и качественную работу Компании, является тот факт, что в условиях продолжающегося ценового давления поставщиков материально-технических ресурсов на издержки Компании обеспечено выполнение программ ремонта подвижного состава и пути для осуществления запланированных объемов перевозок и обеспечения безопасности движения поездов.

Структура эксплуатационных расходов



За период с 2004 по 2006 гг. произошло снижение доли материалов в общей сумме расходов на 2,1 процентных пункта, что оценивается в 15 млрд. рублей. В первую очередь «вымывание» расходов на материалы обусловлено ростом затрат на топливо на тягу поездов в связи со значительным ростом цен на топливо (доля затрат на топливо за период с 2004 по 2006 гг. возросла на 1,7 процентных пункта).

*2006 год приведен в сопоставимых условиях (без учета налога на имущество – 16,3 млрд. рублей)

- РАСХОДЫ НА ОПЛАТУ ТРУДА
- РАСХОДЫ НА ТОПЛИВО
- РАСХОДЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ
- РАСХОДЫ НА МАТЕРИАЛЫ
- РАСХОДЫ НА АМОРТИЗАЦИЮ
- ОСТАЛЬНЫЕ РАСХОДЫ

Трудовые ресурсы

Объем работы 2006 года выполнен контингентом 1 млн. 144 тыс. человек, в том числе на перевозках – 1 млн. 28 тыс. человек. Численность по всем видам деятельности снижена к 2005 году на 25,2 тыс. человек (2,2%), по перевозкам – на 20,3 тыс. человек (1,9%). Для освоения возросшего объема перевозок увеличена численность основных производственных групп по сравнению с 2005 годом: локомотивных бригад (на 2 031 человека или на 1,8%), работников текущего ремонта локомотивов (на 171 человек или на 0,4%), электромехаников СЦБ (на 238 человека или на 1,1%), работников техобслуживания и текущего ремонта грузовых вагонов (на 217 человек или на 0,5%), электромонтеров контактной сети (на 87 чел. или на 0,9%).

Среднемесячная заработная плата работников Компании, занятых на перевозках, возросла к 2005 году на 16,3% и составила 14 442 рубля. Наибольшее внимание в компании уделяется повышению мотивации труда работников основных производственных групп. Наряду с постоянной индексацией заработной платы работникам основных производственных групп, обеспечивающим безопасность движения поездов, в 2006 году выплачивалось единовременное вознаграждение за безаварийную работу. На эти цели в бюджете было выделено 2,0 млрд. рублей. В результате среднемесячная заработная плата работников ведущих профессий росла более высокими темпами. Так, при росте заработной платы в целом по сети железных дорог на 16,2% (среднемесячная заработная плата – 14 442 руб.), заработная

плата у машинистов локомотивов возросла на 17% и составила 23 267 рублей, у электромонтеров контактной сети – на 16,4% (12 546 рублей), у работников станций – на 17,6% (13 808 рублей), у электромехаников СЦБ – на 18,5% (16 245 рублей). При росте реальной заработной платы на 6% рост производительности труда составил 7,1%. В Компании уже четвертый год жестко соблюдается принцип опережения роста производительности труда над динамикой роста заработной платы.



Рост производительности труда обеспечен ростом объема перевозок на 5% при снижении среднесписочной численности работников, занятых на перевозках, на 20,3 тыс. человек или на 1,9%. Задание по производительности труда выполнено на 102,4%.

В 2006 году заработная плата работников железных дорог, занятых в основных видах деятельности, возросла к 2005 году на 16,3% при среднем росте по промышленности — на 21% и среднем росте по стране — на 24,6%.

Несмотря на проводимую в Компании в последние годы работу по укреплению позиций железнодорожников на рынке труда, в регионах, начиная с 2005 года, наметилась тенденция опережающего роста заработной платы работников промышленных отраслей относительно ОАО «РЖД».

В 2006 году заработная плата работников железных дорог, занятых в основных видах деятельности, возросла к 2005 году на 16,3% при среднем росте по промышленности — на 21% и среднем росте по стране — на 24,6%.

Согласно прогнозу, такая тенденция сохранится и в среднесрочной перспективе — рост заработной платы в целом по Российской Федерации будет опережать рост заработной платы железнодорожников в 2007 — 2010 гг. на 1,7 — 6,9 пунктов.

За последние два года отставание по росту заработной платы от среднего по промышленности в отдельные периоды имеет место практически во всех регионах, где расположены структурные подразделения железных дорог.

Наиболее это выражено в регионах с динамичным ростом промышленного производства и в крупных промышленных городах. В 2006 году в 15 регионах расположения структурных подразделений ОАО «РЖД» заработная плата железнодорожников отставала от средней заработной платы в промышленности (в 2005 году таких регионов было лишь 6).

Такое положение приводит к росту текучести кадров и, как следствие, — к неукомплектованию рабочих мест, в первую очередь работниками, непосредственно обеспечивающими перевозочный процесс.

За 2006 год к аналогичному периоду прошлого года рост текучести отмечен почти на всех железных дорогах и по всем ведущим профессиям.

Так, по собственному желанию увольняется один из пяти слесарей, занятых на ремонте вагонов, монтеров пути, один из семи слесарей по ремонту локомотивов, один из десяти электромонтеров СЦБ и связи и электромонтеров контактной сети.

На отдельных дорогах эти показатели еще более внушительные. Так, на Калининградской железной дороге текучесть монтеров пути, электромонтеров СЦБ и связи, электромонтеров контактной сети достигла 29,5 — 30,8%.

Неукомплектованность к плану на выполняемые объемы перевозок в целом по сети составила в 2006 году 8 464 человека.

Укомплектованность к нормативной численности в хозяйстве электрификации и электроснабжения составляет 81,2%, в хозяйстве сигнализации, централизации и блокировки — 82,7%.

В 2006 году проделана большая работа по подготовке корпоративной системы оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», одним из основополагающих принципов которой является повышение минимального размера оплаты труда в Компании и приближение его к законодательно установленному прожиточному минимуму в Российской Федерации. Это является одной из основных гарантий в оплате труда, предусмотренной Трудовым кодексом, и соответствует проводимой в стране социальной политике, в рамках которой в 2007 году предусматривается повышение минимального размера оплаты труда в экономике РФ до 2 300 рублей, а в 2008 году — доведение его до уровня прожиточного минимума.

Новая корпоративная система оплаты труда нацелена на создание более привлекательных условий оплаты, в первую очередь для молодых специалистов, поскольку именно среди работников этой категории имеет место наибольшая текучесть кадров в другие отрасли.

Повышение эффективности бюджетного управления

Бюджетное управление применяется в ОАО «РЖД» с начала 2004 года. Его цель — создание эффективной системы управления финансовыми результатами Компании и тем самым обеспечение финансово-экономической и технологической устойчивости ОАО «РЖД».

Бюджетная система охватывает все уровни управления Компании и включает в себя множество разрезов, таких, как отраслевые хозяйства, виды деятельности, элементы затрат.

Согласованная система бюджетного управления по хозяйствам содержит ключевые показатели эффективности их деятельности, обеспечивая тем самым сбалансированность планов подразделений Компании и направленность их деятельности на достижение предусмотренных Стратегической программой ОАО «РЖД» финансовых результатов.

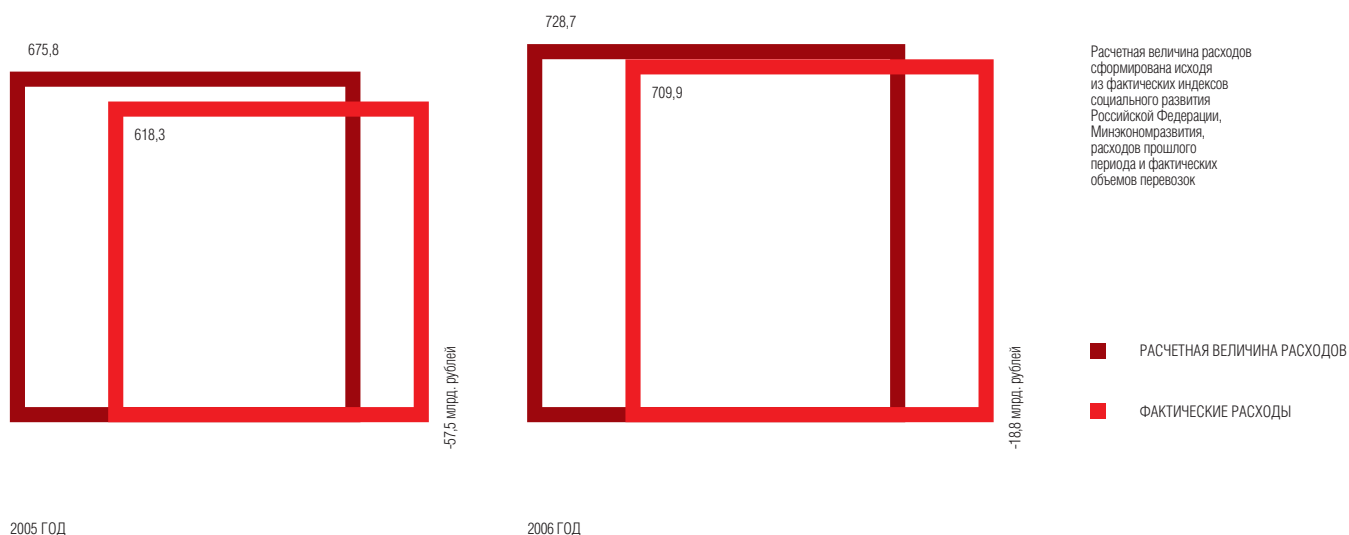
Начиная с 2006 года, бюджетная система трансформирована таким образом, что бюджетирование в разрезе отраслевых хозяйств стало играть ключевую роль, прежде всего за счет наделения их функциями центров ответственности за исполнение бюджетных параметров по хозяйству.

Кроме того, внедрение новой номенклатуры доходов и расходов по видам деятельности и новых форм управленческого учета окажет положительное влияние на качество планирования (определение удельных затрат на текущую эксплуатацию и единичной стоимости ремонтных работ), а также углубит причинно-факторный и функционально-стоимостной анализ результатов деятельности хозяйств по видам работ.

Для повышения достоверности планирования и финансирования затрат по текущей эксплуатации в привязке к производственным показателям в бюджете производства с 2007 года предусмотрено формирование объемных показателей, иллюстрирующих более широкую аналитику по текущей деятельности (измерителей, на которые относятся затраты), с формированием соответствующих взаимосвязей с бюджетом затрат.

Это позволит обеспечить прозрачное планирование и приоритетность финансирования затрат по текущей эксплуатации.

Право по эксплуатационным расходам в связи с изменением фактических индексов МЭРТ



Оптимизация затрат

На протяжении последних лет ОАО «РЖД» сталкивается с тем, что объективная расчетная величина расходов за отчетный период, сформированная исходя из фактических индексов социального развития Российской Федерации, Минэкономразвития, расходов прошлого периода и фактических объемов перевозок, оказывается выше фактических расходов Компании за данный период.

Так, согласно расчетам, в соответствии с фактическими параметрами инфляции и объемов перевозок за 2006 год расходы по перевозкам оцениваются в 728,7 млрд. рублей, но благодаря экономии затрат, проводимой ОАО «РЖД» Компания удержала расходы на уровне 709,9 млрд. рублей, сэкономив 18,8 млрд. рублей. Наибольшая экономия достигнута в хозяйствах пути — 6,7 млрд. рублей и вагонном хозяйстве — 3,4 млрд. рублей.

Для достижения финансовой сбалансированности в Компании разработана и реализуется программа управления производственными издержками. Ежегодно разрабатываются мероприятия по оптимизации затрат, которые направлены в первую очередь на сдерживание роста расходов, которые были бы больше, если бы не реализовывались такие мероприятия, как:

- повторное использование материалов и запасных частей;
- восстановление узлов и деталей при ремонте подвижного состава и пути и инфраструктуры;
- внедрение ресурсосберегающих технологий (восстановление поверхности катания колесных пар, гребней колесных пар, корпусов буксы, боковых рам тележек, профильной шлифовки рельсов и стрелочных переводов, наплавки крестовин и рельсовых концов и т.д.).

В Компании проводится планомерная работа по снижению удельного расхода потребления топлива и электроэнергии на тягу поездов, применению новых технологий при осуществлении капитального ремонта основных фондов.

Разработан проект программы по снижению издержек Компании на перспективу 2007 — 2010 гг. за счет инновационного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» и реализации инвестиционных программ.

В настоящее время основными резервами снижения расходов является пересмотр технологических процессов производства, внедрение новых технологий, реализация инвестиционных и инновационных проектов Компании.



ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В целом за 2004 – 2006 гг. инвестиции компании в ценах 2006 года составили 502 млрд. рублей. Объем капитальных вложений в 2006 году в сопоставимых ценах увеличился в сравнении с 2003 годом на 3%.

В 2006 году приоритетными являлись инвестиционные проекты по усилению инфраструктуры на направлениях Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел и ряд других. К первоочередным по приоритетности были отнесены все мероприятия, направленные на обеспечение перевозочного процесса, т.е. повышение доходности ОАО «РЖД» за счет устранения «узких мест» на участках и объектах железных дорог, что позволило не только удовлетворить спрос на качественное транспортное обслуживание, но и повысило производительность подвижного состава, тем самым сократив его потребность для возрастающих объемов перевозок на базе сбалансированного развития всех элементов инфраструктуры всех направлений. В первую очередь к ним относились мероприятия по усилению хозяйства под вождение тяжеловесных и длиннооставных поездов (мероприятия по всем хозяйствам, направленные на усиление объектов, непосредственно обеспечивающих перевозочный процесс), усилению припортовых и погранпереходов, а также мероприятия, составляющие комплексные проекты.

В этот период осуществлены значительные инвестиции в развитие и совершенствование инфраструктуры важнейших железнодорожных направлений Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел, по которым осуществляются подавляющие объемы перевозок массовых грузов, ориентированных на морские порты Мурманска, Балтийского моря, Дальнего Востока, Черного и Азовского морей. При этом построено свыше 550 км новых линий и вторых путей, около 540 км станционных путей, электрифицировано более 470 км.

На Октябрьской, Свердловской, Северо-Кавказской, Дальневосточной железных дорогах созданы единые дорожные центры управления перевозками, обеспечивающие условия для внедрения новых информационных технологий управления.

Продолжались работы по электрификации направлений на Октябрьской, Северной, Юго-Восточной, Куйбышевской, Приволжской, Северо-Кавказской и Дальневосточной железных дорогах. При этом завершена полная электрификация Транссибирской магистрали, направлений Санкт-Петербург – Мурманск, Саратов – Волгоград – Тихорецкая, Старый Оскол – Валуйки, Маленга – Сумской Посад – Обозерская.

Производились и производятся работы по реконструкции крупных мостов и тоннелей по всей сети железных дорог, выполнению берегоукрепительных мероприятий, обеспечивающих безопасность движения на участке Туапсе – Адлер, реконструкции Сахалинской железной дороги. Завершены работы и обеспечен ввод Северо-Муйского тоннеля на западном участке БАМа Восточно-Сибирской железной дороги протяженностью 15 км, Тарманчуканского и Лагар-Аульского на Дальневосточной железной дороге и ряда тоннелей на Северо-Кавказской железной дороге.

Построен и реконструирован ряд крупных сортировочных и припортовых станций: Бекасово, Лоста, Находка-Восточная, Туапсе, Новороссийск и др.

Значительные капитальные вложения осуществлены в переоснащение и модернизацию объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств, в программы безопасности, информатизации и ресурсосбережения.

Введены в эксплуатацию новые и реконструированные вокзальные комплексы: Ладожский в Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, в Омске, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске и др.

Обновлено свыше 1 000 км линий автоблокировки, более 2 тыс. км контактной сети, свыше 2,5 тыс. комплектов ЭЦ стрелок.

В инвестиционной программе сделан акцент на решении проблем обновления подвижного состава. Удельный вес средств, направленных по программе капитальных вложений на приобретение и модернизацию подвижного состава, составляет более 22%. С момента создания Компании на железные дороги с учетом лизинга поставлено более 560 локомотивов, около 1,9 тыс. пассажирских вагонов, более 22 тыс. грузовых вагонов, более 1,8 тыс. секций моторвагонного подвижного состава. Кроме того, модернизировано более 840 локомотивов, 18,1 тыс. грузовых вагонов, более 1,8 тыс. пассажирских вагонов, более 840 секций электропоездов.

Построено свыше 650 тыс. кв. м жилья, модернизировано значительное количество объектов здравоохранения и образования, построен ряд спортивных сооружений и др. Одной из задач в процессе организации инвестиционной деятельности является всемерная активизация работы по привлечению в отрасль внешних инвестиций частных компаний.

Первые шаги в этом направлении сделаны. В частности, на протяжении последних лет Компании удалось привлечь для инвестирования значительные средства лизинговых компаний. Благодаря этим сделкам в отрасль дополнительно привлечено активов на сумму около 60 млрд. рублей.

Использование лизинга позволяет ОАО «РЖД» ускоренными темпами производить обновление подвижного состава и техники. Кроме того, лизинг имеет огромный мультипликативный эффект для развития отечественного машиностроения. ОАО «РЖД» как крупнейший потребитель данной продукции, увеличивая программу приобретения техники с использованием лизинга, таким образом инвестирует значительные средства на поддержку и развитие производственных мощностей отечественных производителей.

В целом необходимо отметить, что утверждаемые ежегодно советом директоров и правлением компании показатели инвестиционной программы систематически выполняются.

В целом за 2006 год инвестиционная программа ОАО «РЖД», финансируемая за счет всех источников, выполнена в сумме 172,4 млрд. рублей, в том числе за счет собственных средств Компании в объеме свыше 170 млрд. рублей.

Объем капитальных вложений, освоенных Компанией за счет собственных источников отрасли, в сопоставимых ценах вырос в сравнении с 2005 годом на 3%.

За счет внешних источников на программу капитальных вложений использовано около 2,0 млрд. рублей. Привлеченные и бюджетные средства в первую очередь использованы на финансирование переустройства участка железнодорожной линии Известковая — Чегдомын, попадающего в зону затопления Бурейской ГЭС, реконструкции вокзальных комплексов пригородного и дальнего пассажирского сообщения, превентивных мероприятий программы безопасности движения и расходов по присоединению к путям общего пользования ведомственных подъездных путей.

За год с учетом лизинга задействовано новых основных фондов в сумме около 178 млрд. рублей.

Введены в эксплуатацию 304,5 км главных, 133,6 км станционных путей, 723 комплекта стрелочных переводов оборудовано электрической централизацией, 2 255,6 км линий автоблокировки, уложено 1 623,0 км междугородных кабельных линий связи, электрифицировано 69 км главных путей. По итогам года обновлено 787 комплектов ЭЦ стрелочных переводов, 612,1 км контактной сети. Осуществлено переустройство свыше 200 малых и средних мостов (3 000 п.м), 200 дефектных объектов реконструкции земляного полотна, выполнены значительные объемы по обновлению устройств энергоснабжения, систем, обеспечивающих безопасность движения и автоматизацию управленческой деятельности. Из наиболее важных объектов введены в постоянную эксплуатацию:

- Лагар-Аульский тоннель на 8 250 км участка Облучье — Известковая Дальневосточной железной дороги и Большой Петлевой тоннель на 1 855 км участка Белореченская — Туапсе Северо-Кавказской железной дороги;
- транзитно-выставочный парк «Южный» предпортовой станции Лужская для обслуживания морского торгового порта Усть-Луга в Лужской Губе Финского залива Октябрьской железной дороги;
- переведен на переменный ток электрифицированный участок Минеральные Воды — Кисловодск Северо-Кавказской железной дороги;
- объекты пускового комплекса по титулу строительства «Электрификация участка Идель — Свирь Октябрьской железной дороги».

В короткие сроки выполнен комплекс работ по усилению инфраструктуры железнодорожной линии Москва — Санкт-Петербург, что позволило сократить время движения скоростных пассажирских поездов на участке до 3 ч. 55 мин.

По титулу «Перешивка Сахалинской железной дороги» обеспечен ввод шести мостов и закончен первый этап реконструкции ст. Чехов и реконструкции линии ВОЛС на участке Победино — Онор.

Введены реконструированные пригородные вокзалы в Новосибирске, Семенове, Алатыре и др. Введен ряд объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств.

Значительные работы выполнены по реконструкции искусственных сооружений, в частности кроме указанных ранее введены:

- двухпутный мост через реку Москва длиной 260 м на Московской железной дороге;
- мост через реку Которосль длиной 180 м на Северной железной дороге;
- капитально восстановлен поврежденный путепровод на линии Рязань — Кустаревка Московской железной дороги, осуществлено переустройство свыше 200 малых и средних мостов общей протяженностью около 3 000 км;
- открыто движение на мосту через реку Тысяа длиной 110 м на Московской железной дороге;
- обход ст. Котлы по титулу строительства «Комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород». Все это позволило увеличить скорости движения, повысить безопасность движения поездов на важнейших направлениях сети железных дорог.



Мероприятия по вовлечению незавершенного строительства в хозяйственный оборот за 2006 год

Объемы незавершенного строительства по состоянию на начало и конец отчетного периода представлены в таблице:

	ОСТАТОК НА НАЧАЛО ОТЧЕТНОГО ГОДА, РУБЛЕЙ	ПОСТУПИЛО, РУБЛЕЙ	ВЫБЫЛО, РУБЛЕЙ	ОСТАТОК	ОТКЛОНЕНИЕ НА КОНЕЦ ОТЧЕТНОГО ПЕРИОДА, РУБ.
Незавершенное строительство, всего	133 766 943	211 569 802	180 473 431	164 863 314	+ 31 096 371
в том числе:					
вложения во внеоборотные активы	109 286 953	79 293 987	141 858 913	146 722 027	+ 37 435 074
оборудование к установке	5 613 871	22 746 262	23 996 919	4 363 214	- 1 250 657
объекты недвижимости, принятые в эксплуатацию					
документы, по которым не переданы на государственную регистрацию	18 866 119	9 529 553	14 617 599	13 778 073	- 5 088 046

По итогам 2006 года уровень незавершенного строительства составил 164,9 млрд. рублей с увеличением к началу года на 31,1 млрд. рублей или на 23,2%, из которых объекты на сумму 29,5 млрд. рублей введены в эксплуатацию, но не зарегистрированы. Увеличение объемов незавершенного строительства связано с началом реализации мероприятий по развитию и обновлению инфраструктуры, нормативные сроки осуществления которых превышают один год, а именно: реконструкции значительного числа крупных искусственных сооружений, таких, как 2-й Джебский тоннель (Красноярская ж.д.), мост через реку Которосль (Северная ж.д.), Коршуновский и Корольский тоннели, мост через реку Амур (ДСОЖТ Хабаровск), мост через реку Волга на 869 км (ДСОЖ Юг) и др.

В ноябре 2005 года на заседании совета директоров ОАО «РЖД» одобрены подходы Компании к сокращению объемов незавершенного строительства и приняты решения по вопросу ускорения проведения мероприятий по реализации непрофильных объектов незавершенного строительства и выходу из непрофильных проектов с объемом незавершенного строительства 19,7 млрд. рублей. Для выполнения поставленных задач утвержден план мероприятий по сокращению объемов НЗС.

В целях повышения эффективности использования объектов незавершенного строительства и вовлечения их в хозяйственный оборот в ОАО «РЖД» создана Центральная комиссия по использованию объектов незавершенного строительства, на заседаниях которой в текущем периоде рассматривались вопросы по списанию, консервации, а также реализации объектов незавершенного строительства.

Центральной комиссией ОАО «РЖД» в 2006 году принято решение о списании НЗС по неосуществленному строительству, уставшим ПИР и оборудованию на 1,4 млрд. рублей.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ И КРАТКОСРОЧНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

По состоянию на 31 декабря 2006 года ОАО «РЖД» имеет вложения в уставный капитал 103 дочерних и зависимых компаний и обществ, из них 45 компаний являются дочерними (с долей участия от 50%), а остальные 58 — зависимыми (с долей участия от 20% до 50%). Финансовые вложения в целом по ОАО «РЖД» составили

96,3 млрд. рублей, в том числе долгосрочные — 53,7 млрд. рублей, краткосрочные — 11 млрд. рублей.

К финансовым вложениям относится также имущество, закрепленное на праве оперативного управления за негосударственными учреждениями здравоохранения и образования — 31,6 млрд. рублей, которое

отражено в балансе в составе прочих внеоборотных активов — 30,6 млрд. рублей и в оборотных активах — 1 млрд. рублей.

Долгосрочные финансовые вложения в основном состоят из вкладов в уставные капиталы дочерних обществ — 41,6 млрд. рублей. Прирост к 2004 году составил 38,2 млрд. рублей за счет созданных на базе имущества филиалов ОАО «РЖД» дочерних обществ (млрд. рублей):

ПОКАЗАТЕЛЬ	НА 31.12.2004	НА 31.12.2005	НА 31.12.2006	ОТКЛОНЕНИЕ К 2004 ГОДУ	ОТКЛОНЕНИЕ К 2005 ГОДУ
Всего		6,9	38,2	38,2	31,1
из них самые крупные:					
ОАО «Элтеза»		2,4	2,4	2,4	
Заводы группы «Ремпутьмаш»		4,5	4,3	4,3	-0,2
ОАО «Росжелдорпроект»			1,4	1,4	1,4
ОАО «Росжелдорстрой»			10,2	10,2	10,2
ОАО «Рефсервис»			3,5	3,5	3,5
ОАО «ТрансКонтейнер»			13,9	13,9	13,9
Вагоноремонтные дочерние общества			2,3	2,3	2,3

Кроме того, в составе долгосрочных вложений:

■ предоставленные займы — 5,3 млрд. рублей (ЗАО «Желдорипотека» — 3,4 млрд. рублей; НО «Жилсоципотека» — 0,7 млрд. рублей; угольные компании — 1,2 млрд. рублей);

■ депозитные вклады — 6,1 млрд. рублей.

Краткосрочные финансовые вложения на 31 декабря 2006 года увеличились по сравнению с 1 января 2006 года на 11 млрд. рублей.

Структура краткосрочных финансовых вложений (без имущества, закрепленного на праве оперативного управления), млрд. рублей

ПОКАЗАТЕЛЬ	ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ НА 01.01.2006	ПОСТУПИЛО	ВЫБЫЛО	ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ НА 31.12.2006	ОТКЛОНЕНИЕ
Всего краткосрочных финансовых вложений	0,1	374,6	363,7	11,0	10,9
в том числе:					
ценные бумаги организаций					
предоставленные займы	0,1			0,1	
векселя					
депозитные вклады	0	374,6	363,7	10,9	10,9
Прочие вложения					



УПЛАТА НАЛОГОВ И СБОРОВ

В соответствии с Федеральным законом от 07.07.2003 года № 115-ФЗ ОАО «РЖД» является преемником налоговой задолженности организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество и имущественные комплексы которых внесены в уставный капитал ОАО «РЖД».

Налог на прибыль и иные обязательные платежи, млн.рублей

Прибыль до налогообложения	59 163
Отложенные налоговые активы	3 184
Отложенные налоговые обязательства	11 287
Текущий налог на прибыль	30 714
Налог на прибыль за предыдущие периоды	2 528
Налог на единый вмененный доход	139
Отложенные налоговые активы, списанные в отчетном периоде на счет прибылей и убытков	80
Отложенные налоговые обязательства, списанные в отчетном периоде на счет прибылей и убытков	343
Расходы по уплате штрафных санкций в бюджет	-8 525
Расходы по уплате штрафных санкций по социальному страхованию и обеспечению	56
Чистая прибыль (нераспределенная прибыль) отчетного года	26 410

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2003 года № 603 к ОАО «РЖД» с даты утверждения сводного передаточного акта передано право на реструктуризацию налоговой задолженности. Графики погашения реструктурированной задолженности по обязательным платежам в федеральный бюджет полностью исполнены, в связи с чем в 2006 году Межрегиональной инспекцией ФНС России по крупнейшим налогоплательщикам № 6 приняты решения о списании реструктурированной задолженности ОАО «РЖД» по пеням и штрафам перед федеральным бюджетом в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1999 года № 1002, от 25 декабря 2001 года № 890 в размере 9,6 млрд. рублей (решения от 2 ноября 2006 года № 6 и № 7, решение от 15 ноября 2006 года № 15).

	НА 01.01.2006	НА 31.12.2006
Отложенные налоговые активы, млн. рублей	9 001	12 105
Отложенные налоговые обязательства, млн. рублей	14 953	25 897



УПРАВЛЕНИЕ
РИСКАМИ



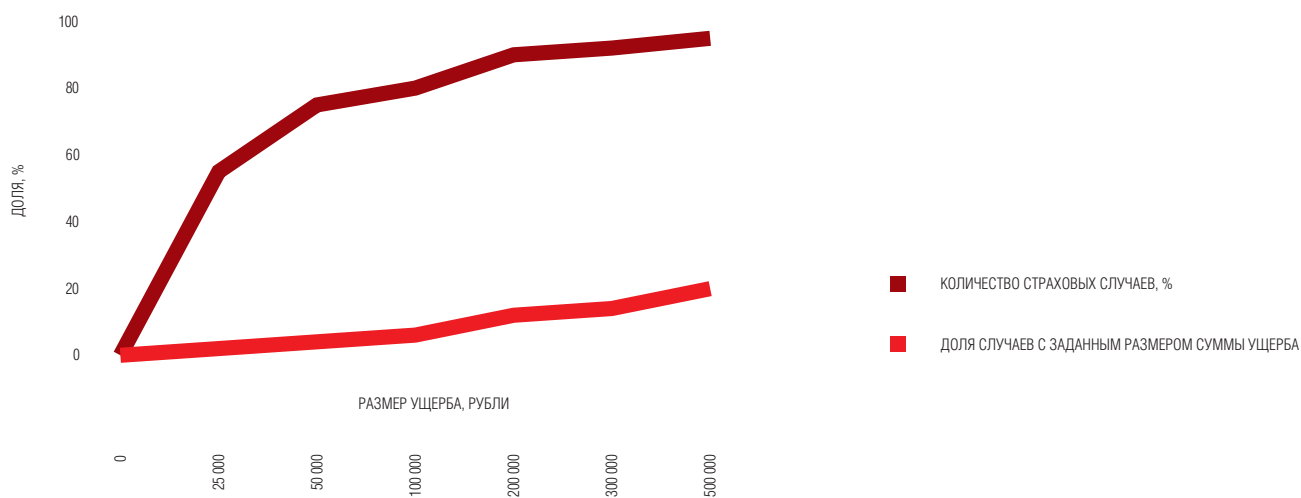
УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

В 2006 году была разработана и утверждена концепция управления финансовыми рисками ОАО «РЖД», которая нацелена на создание системы управления следующими рисками:

- рыночными — защита Компании от укрепления национальной валюты;
- кредитными — снижение риска дефолта финансовых вложений ОАО «РЖД»;
- ликвидности — обеспечение своевременного финансирования деятельности подразделений ОАО «РЖД»;
- имущественными — создана эффективная система страховой защиты интересов Компании.

Все договоры страхования, заключенные в централизованном порядке, предусматривают формирование страховыми компаниями резерва (РПМ), который используется для финансирования предупредительных мероприятий, направленных на снижение ущерба.

Распределение количества и размеров ущерба по страховым случаям



По состоянию на 31 декабря 2006 года в ОАО «РЖД» застрахованы следующие виды имущества: подвижной состав, мосты, тоннели, верхнее строение пути, платформы, здания вокзалов, прочие здания и сооружения, а также ответственность ОАО «РЖД» как перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта.



СОЦИАЛЬНАЯ
ПОЛИТИКА
КОМПАНИИ



ПЕРСОНАЛ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

Стратегической программой развития ОАО «РЖД» социальная сфера определена как важная составляющая жизнедеятельности и обеспечения устойчивой работы Компании. Вложения в социальную сферу — это не только выполнение обязательств перед работниками и ветеранами, но и инструмент повышения производственно-экономической эффективности ОАО «РЖД».

Социальный блок включает в себя медицинское и санаторно-курортное обслуживание работников, взаимодействие с органами государственной власти, охрану труда, проведение эффективной жилищной политики, организацию спортивных и культурных мероприятий, а также формирование системы социальных гарантий в рамках Компании. Система корпоративной медицины ОАО «РЖД» обеспечивает медицинскими услугами не только работников Компании, членов их семей и пенсионеров железнодорожников, а также население, проживающее в границах железных дорог, на договорной основе.

На медицинском обеспечении в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» (далее НУЗ) находится около 4 млн. человек, из них работников ОАО «РЖД» 37,7%, членов их семей 20,3%, неработающих пенсионеров Компании 20,1%, территориального населения 20,1%, работников Федерального агентства железнодорожного транспорта 1,8%.

Кадровая и социальная политика Компании основана на следующих принципах:

- высококвалифицированный персонал является главным ресурсом, определяющим успешную работу Компании, ее конкурентоспособность и рыночную стоимость;
- Компания проводит активную политику, направленную на привлечение и закрепление квалифицированного персонала, обеспечивает эффективное использование каждого работника в соответствии с его квалификацией, способностями и индивидуальными чертами;
- проведение кадровой политики всеми руководителями осуществляется на базе экономической оценки стоимости персонала как важнейшего ресурса Компании, в том числе затрат на поиск и подготовку новых руководителей и специалистов;
- Компания создает условия для профессионального и культурного развития своих работников, роста их благосостояния.

В ОАО «РЖД» трудятся более 1 млн. 300 тыс. человек, которые круглосуточно обеспечивают бесперебойную работу железных дорог и перевозку пассажиров и грузов. В течение 2006 года прошли профессиональную переподготовку, повышение квалификации и обучение вторым профессиям свыше 56 тыс. рабочих кадров, прибыли и приступили к работе в филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД» 8,3 тыс. выпускников высших и средних учебных заведений.

На основе принципов социального партнерства в ОАО «РЖД» создан реально работающий механизм по урегулированию коллективных и индивидуальных трудовых споров в трудовых коллективах согласно законодательству, обеспечению стабильной работы и социальной защиты работников и ветеранов Компании.

Для проведения культурных мероприятий в Компании имеется значительное количество соответствующих объектов культуры. Деятельность их направлена на сохранение и использование историко-культурного наследия, в том числе наследия железнодорожного транспорта, возрождение и развитие классических и самодеятельно-художественных видов культуры народов России.

В целях формирования здорового образа жизни у работников Компании и членов их семей большое внимание уделяется развитию физической культуры и спорта. На спортивных объектах функционируют многочисленные спортивные секции, в которых помимо железнодорожников активно занимается и местное население. Регулярно проводятся спортивные соревнования и спартакиады по летним и зимним видам спорта. ОАО «РЖД» обеспечивает работников и членов их семей продовольственными и промышленными товарами на удаленных линейных станциях и узлах непосредственно на производстве в круглогодичном режиме производится подразделениями рабочего снабжения. В этих целях на железных дорогах функционирует специальная сеть магазинов, предприятий общественного питания, хлебопекарных предприятий, мастерских по ремонту обуви, парикмахерских и др.

Большое внимание в Компании уделяется развитию человеческих ресурсов. Этот функциональный этап работы с персоналом является одним из наиболее важных. Он включает в себя обучение и повышение квалификации персонала, формирование механизмов планирования карьеры, включая совершенствование работы с кадровым резервом и молодыми специалистами, многоаспектное развитие корпоративной культуры и пр.

Правлением Компании принята целевая программа ОАО «РЖД» «Молодежь ОАО «Российские железные дороги» (2006 – 2010 гг.)», главной концептуальной основой которой является сближение интересов молодого работника и Компании.

Основными направлениями формирования инновационного молодежного потенциала ОАО «РЖД» являются:

- воспитание собственного кадрового резерва;
- привлечение высококвалифицированных молодых специалистов на рынок труда;
- создание условий для закрепления молодых работников на длительный период работы в Компании.

В целях решения корпоративных задач по повышению эффективности деятельности объектов социальной сферы, привлечению инвестиционных ресурсов к их обновлению, использованию прогрессивных форм управления объектами социальной сферы с 1 октября 2006 года на железных дорогах созданы Дирекции социальной сферы.

В 2006 году запущена программа ипотечно-го субсидирования работников, с условием субсидирования части ставки по ипотечным в размере 9%. Размер ставки по кредиту является одним из лучших в Российской Федерации и составляет 11% при условии первоначального взноса не более 15% сроком на 15 лет.

На субсидируемый кредит работник может приобретать как жилье, строящееся ЗАО «Желдорипотека» и «Жилсоципотека», так и жилье на вторичном рынке.

За период действия ипотечной программы ОАО «РЖД» с осени 2006 года жильем обеспечены более 5 000 работников. При этом финансовая нагрузка работников на обслуживание ипотечных кредитов находится в рамках их платежеспособности.

В 2007 году будут установлены лимиты субсидирования на филиалы ОАО «РЖД». В новом году на субсидирование работников ОАО «РЖД» будет направлена сумма 970 млн. рублей, из них 400 млн. рублей – на субсидирование по кредитам, выданным в 2006 году и 420 млн. рублей – по кредитам, выданным в 2007 году, 100 млн. рублей – на безвозмездное субсидирование некоторых категорий работников (многодетные семьи, инвалиды и др.) и 50 млн. рублей – на безвозмездное субсидирование части ипотечных кредитов при рождении детей.

Взаимодействие с органами государственной власти

В 2006 году получило дальнейшее развитие создание совместных проектов в области государственно-частного партнерства с участием субъектов РФ и бизнес-структур.

Наиболее интенсивное сотрудничество в этом направлении Компания осуществляет с Республикой Чувашия, Республикой Татарстан, Удмуртской Республикой, Челябинской, Свердловской, Ростовской областями и рядом других регионов. В 2006 году ОАО «РЖД» подписало меморандум о сотрудничестве со 150 производителями отечественного машиностроения.

Развитие сотрудничества с бизнес-структурами на региональном уровне является одним из наиболее перспективных направлений региональной политики Компании, так как размещение заказов на поставку промышленной продукции для нужд ОАО «РЖД» способствует повышению социальной стабильности в регионе, увеличивая количество рабочих мест и объем налоговых поступлений в региональный бюджет.

В качестве возможного варианта развития сотрудничества на этом направлении может стать заключение в промышленно развитых регионах трехсторонних соглашений с участием администраций субъектов Российской Федерации, ОАО «РЖД» и производителей железнодорожной техники, а также других представителей бизнес-сообщества. Еще одним направлением сотрудничества Компании и органов государственной власти является обеспечение бюджетной поддержки эксплуатации малоинтенсивных железнодорожных линий, убытки от которых в 2006 году составили порядка 2 млрд. рублей. Из 98 линий 51 имеет социально-экономическое значение. Эксплуатируя этих линии, ОАО «РЖД» несет на себе социальную нагрузку, не только связывая отдаленные поселки с районными центрами в труднодоступной местности, но и обеспечивая рабочие места для населения, стабилизируя тем самым социальный климат в отдаленных районах страны.



СПОНСОРСКАЯ И БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Благотворительная деятельность ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с планом, утвержденным советом директоров Компании, ориентирована на дальнейшее укрепление имиджа Компании и направлена на проведение единой политики ОАО «РЖД» в области поддержания объектов социальной сферы, благотворительных программ, содействия развитию образования, здравоохранения, науки, искусства, просвещения, спорта и духовного совершенствования личности.

Особое внимание уделяется ветеранам железнодорожного транспорта, участникам Великой Отечественной войны и трудового фронта в части улучшения жилищно-бытовых условий и приобретения дорогостоящих медикаментов.

В канун празднования 65-летия битвы под Москвой оплачено проведение акции «Поезд Памяти» для ветеранов Великой Отечественной войны, осуществлены безвозмездные перевозки представителей ветеранских организаций для участия в праздничных мероприятиях. Организованы бесплатные поездки в дни школьных каникул детей из г. Беслан и детей сотрудников правоохранительных органов, погибших при исполнении служебных обязанностей. На поддержку детских дошкольных организаций, детских домов, приютов, школьных учреждений было выделено более 20 млн. рублей.

В связи с обращениями религиозных организаций оказана благотворительная помощь 17 монастырям и храмам.

Поддержка спорта высших достижений позволяет ОАО «РЖД» принимать активное участие в социальных программах правительства Российской Федерации как на федеральном, так и на региональных уровнях. Финансируя профессиональные спортивные клубы, ОАО «РЖД» осуществляет поддержку детско-юношеского спорта, поскольку на базе клубов функционируют спортивные школы, в которых занимаются и дети железнодорожников.

Развитие массового спорта среди детей и подростков отвечает задачам государственной молодежной политики и молодежной программы ОАО «РЖД».

Профессиональные спортивные клубы ОАО «РЖД» имеют высокие результаты как на российской, так и на международной спортивной арене. Рекламные кампании с участием профессиональных спортивных клубов при проведении чемпионатов России, Европы и мира позволяют позиционировать ОАО «РЖД» как социально направленную Компанию, способствуют повышению ее престижа и имиджа, делают торговую марку ОАО «РЖД» узнаваемой не только в России, но и за ее пределами.

Финансовая поддержка ОАО «РЖД» профессиональных спортивных клубов позволяет последним добиваться значительных спортивных результатов как на внутренних чемпионатах страны, так и на международных.

Финансирование спортивной подготовки железнодорожных ВУЗов и техникумов способствует формированию здорового образа жизни у будущих работников железнодорожного транспорта.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Одной из важнейших задач ОАО «РЖД» во всех видах деятельности является обеспечение безопасных условий труда, снижение случаев производственного травматизма железнодорожников.

Основное направление в решении этой задачи — реализация среднесрочных и годовых программ по улучшению условий и охраны труда.

В 2006 году было построено, реконструировано и отремонтировано **335** санитарно-бытовых корпусов и помещений, оборудовано **1 450** пунктов обогрева и комнат приема пищи. Проведены работы по монтажу, реконструкции и ремонту около **5 750** тыс. систем общего освещения, более **1 009** систем вентиляции и др. Оборудовано **1 009** кабин локомотивов стеклами повышенной прочности и **960** кабин — виброзащитными креслами машиниста и т.д. На мероприятия по охране труда по всем источникам финансирования израсходовано **5,8** млрд. рублей или **1,2%** от сумм эксплуатационных расходов.

В 2006 году приведены в соответствие с требованиями норм свыше **13** тыс. рабочих мест, улучшены условия труда на **31** тыс. рабочих мест.

Все работники подразделений ОАО «РЖД» были обеспечены теплозащитной спецодеждой и спецобувью в соответствии с установленными нормами.

Важное значение в обеспечения безопасности труда имеет обучение работников.

В 2006 году прошли обучение по охране труда **11 820** работников, в том числе **7 421** руководитель и **4 399** специалистов по охране труда.

Проводимая в Компании профилактическая работа позволила снизить в 2006 году производственный травматизм по сравнению с 2005 годом. Количество работников, получивших производственные травмы, уменьшилось на **18%**, количество случаев со смертельным исходом — на **2%**. В подразделениях железных дорог общий травматизм снизился на **21%**, со смертельным исходом — на **7%**.

ИНФОРМАЦИЯ
О СОВЕРШЕННЫХ
ОБЩЕСТВОМ
В ОТЧЕТНОМ ГОДУ
КРУПНЫХ СДЕЛКАХ
И СДЕЛКАХ,
В СОВЕРШЕНИИ
КОТОРЫХ
ИМЕЕТСЯ
ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ





ИНФОРМАЦИЯ О СОВЕРШЕННЫХ ОБЩЕСТВОМ В ОТЧЕТНОМ ГОДУ КРУПНЫХ СДЕЛКАХ И СДЕЛКАХ, В СОВЕРШЕНИИ КОТОРЫХ ИМЕЕТСЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ

В 2006 году ОАО «РЖД» не заключало крупных сделок, предметом которых является имущество, составляющее **25** и более процентов балансовой стоимости активов Общества на последнюю отчетную дату. Вместе с тем уставом ОАО «РЖД» определено, что к компетенции совета директоров отнесено принятие в порядке, установленном Федеральным законом «Об акционерных обществах» в отношении крупных сделок, решений об одобрении сделки или нескольких взаимосвязанных сделок, в том числе совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности Общества, связанных с приобретением, отчуждением или возможностью отчуждения Обществом прямо либо косвенно имущества, стоимость которого составляет более **3** млрд. рублей, но не превышает **25%** балансовой стоимости активов Общества.

Все решения по крупным сделкам и сделкам с заинтересованностью принимались всеми членами совета директоров единогласно.



ПРИЛОЖЕНИЯ
К ГОДОВОМУ ОТЧЕТУ
ОАО «РЖД»
ЗА 2006 ГОД





№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
<p>Протокол № 1 (заочное заседание)</p>	<p>16.01.06</p>	<p>В голосовании приняли участие все члены совета директоров</p>	<p>1. Об одобрении Государственного контракта на выполнение заказа на воинские железнодорожные перевозки и транспортные услуги от 9 марта 2005 года № 60 и Дополнительного соглашения к указанному контракту от 24 ноября 2005 года № 1.</p> <p>2. Об одобрении Договора оказания услуг по перевозке граждан – получателей социальной услуги в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении от 21 ноября 2005 года № 940.</p>
<p>Протокол № 2 (заочное заседание)</p>	<p>24.01.06</p>	<p>В голосовании приняли участие все члены совета директоров</p>	<p>1. О принятии решения по вопросам, отнесенным к компетенции общего собрания акционеров дочерних и зависимых обществ, когда 100% их голосующих акций принадлежит ОАО «РЖД».</p> <p>2. Об одобрении Государственного контракта на выполнение заказа на воинские железнодорожные перевозки и транспортные услуги.</p> <p>3. О внесении изменений в решение совета директоров ОАО «РЖД» от 28 декабря 2005 года (протокол № 17).</p>
<p>Протокол № 3 (заочное заседание)</p>	<p>01.02.06</p>	<p>В голосовании приняли участие все члены совета директоров</p>	<p>1. Об одобрении сделок, цена которых превысит 3 млрд. рублей.</p>
<p>Протокол № 4 (заочное заседание)</p>	<p>20.02.06</p>	<p>В голосовании приняли участие 10 членов совета директоров. Не принимал участия в голосовании: Шувалов И.И.</p>	<p>1. О внесении дополнения в Систему вознаграждения членов правления ОАО «РЖД», одобренную советом директоров ОАО «РЖД» (протоколы заседаний совета директоров от 24 декабря 2003 года № 7 и от 8 ноября 2005 года № 14).</p> <p>2. Об утверждении ежеквартального отчета эмитента ОАО «РЖД» за IV квартал 2005 года.</p> <p>3. О внесении изменений в Положение о комитете совета директоров ОАО «РЖД» по вопросам реформирования ОАО «РЖД» и персональный состав комитета.</p> <p>4. О составе комиссии совета директоров ОАО «РЖД» по вопросам создания пассажирской компании в дальнейшем следовании.</p>
<p>Протокол № 5 (заочное заседание)</p>	<p>26.02.06</p>	<p>В голосовании приняли участие 9 членов совета директоров. Не принимали участия в голосовании: Ампилогов В.Н. Шувалов И.И.</p>	<p>1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Омск – пригород» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Омск – пригород» на 2006 год.</p> <p>2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Кузбасс - пригород» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Кузбасс – пригород» на 2006 год.</p> <p>3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Алтай – пригород» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Алтай – пригород» на 2006 год.</p>

№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
Протокол № 6 (очное заседание)	3.03.06	На заседании присутствовали: Жуков А.Д. Акулов М.П. Левитин И.Е. Мишарин А.С. Якунин В.И. Письменное мнение представили: Ампилогов В.Н. Назаров В.Л. Фадеев Г.М. Христенко В.Б. Шаронов А.В. Шувалов И.И.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О мероприятиях третьего этапа (2006 – 2010 гг.) структурной реформы на железнодорожном транспорте. 2. О создании Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД». 3. О концепции реформирования комплекса, обеспечивающего ремонт и содержание грузового подвижного состава, а также плане-графике мероприятий по выводу организаций, осуществляющих конкурентные виды деятельности, путем учреждения дочерних обществ либо продажи указанных организаций. 4. О признании утратившими силу нормативных документов ОАО «РЖД». 5. О перечне дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» в 2006 году принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД». 6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Арена-2000» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Арена-2000» на 2006 год». 7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «ТРАНСКАТ» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «ТРАНСКАТ» на 2006 год». 8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Русская тройка» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Русская тройка» на 2006 год». 9. О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления других организаций, а также об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам избрания членов совета директоров и ревизионных комиссий, председателей советов директоров дочерних и зависимых обществ, включенных в перечень, ежегодно утверждаемый советом директоров ОАО «РЖД» в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД». 10. Об одобрении Договора об оказании услуг по охране объектов ОАО «РЖД». 11. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за IV квартал 2005 года.
Протокол № 7 (заочное заседание)	27.03.06	В голосовании приняли участие все члены совета директоров	<ol style="list-style-type: none"> 1. Об утверждении инвестиционной программы и финансового плана на 2006 год и на период до 2008 года. 2. Об одобрении Договора об оказании услуг по охране объектов ОАО «РЖД». 3. Об одобрении сделок, по которым требуется принятие решений в порядке, предусмотренном подпунктом 15 пункта 71 устава ОАО «РЖД».



№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>3.1. Об одобрении сделок 2005 года, по которым фактический объем поставки, срок поставки и цена сделки превысили показатели, одобренные советом директоров ОАО «РЖД» на заседании от 30 сентября 2005 года (протокол № 12, пункт 11.4.1).</p> <p>3.2. Об одобрении сделки, цена которой превысит в 2006 году 3 млрд. рублей.</p> <p>4. О назначении представителей Общества для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ.</p>
Протокол № 8 (заочное заседание)	11.04.06	В голосовании приняли участие все члены совета директоров	<p>1. Об одобрении договора займа между ОАО «РЖД» и ОАО «Эльгауголь» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.</p> <p>2. О внесении изменений в персональный состав Комитета по вопросам реформирования ОАО «РЖД».</p> <p>3. Об одобрении договора поставки электровозов ЭП1.</p> <p>4. О назначении члена правления ОАО «РЖД».</p>
Протокол № 9 (очное заседание)	11.05.06	На заседании присутствовали: Жуков А.Д. Ампилогов В.Н. Мишарин А.С. Назаров В.Л. Фадеев Г.М. Якунин В.И. Письменное мнение представил: Шаронов А.В.	<p>1. Об итогах работы по исполнению Федерального закона от 22.08.2004 года № 122-ФЗ в 2005 году в части предоставления льготного проезда на железнодорожном транспорте отдельным категориям граждан.</p> <p>2. О концепции создания дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в области предоставления услуг питания и торгового обслуживания работников ОАО «РЖД».</p> <p>3. О строительстве железнодорожной станции Чернышевское в Калининградской области.</p> <p>4. Отчет об эффективности распоряжения ОАО «РЖД» в 2005 году недвижимым имуществом (в том числе объектами социально-культурного и коммунально-бытового назначения), включая арендные отношения, а также экономический эффект (доходность) по сделкам, связанным с отчуждением соответствующего имущества.</p> <p>5. О внесении в уставный капитал ОАО «РЖД» акций ОАО «ТрансКредитБанк» и ОАО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии», находящихся в федеральной собственности.</p> <p>6. Об утверждении ежеквартального отчета эмитента – ОАО «РЖД» за I квартал 2006 года.</p> <p>7. Об утверждении плана-графика мероприятий по выводу организаций, осуществляющих конкурентные виды деятельности, путем учреждения дочерних обществ либо продажи указанных организаций.</p> <p>8. Об участии ОАО «РЖД» в деятельности Евроазиатского транспортного союза.</p> <p>9. Об участии ОАО «РЖД» в деятельности Российско-Американского Совета делового сотрудничества.</p>

ИНФОРМАЦИЯ О ЗАСЕДАНИЯХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД», ПРОВЕДЕННЫХ В 2006 ГОДУ

95

№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>10. Об участии ОАО «РЖД» в деятельности Forum Train Europe (ФТЕ).</p> <p>11. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за I квартал 2006 года.</p>
Протокол № 10 (очное заседание)	30.05.06	<p>На заседании присутствовали:</p> <p>Жуков А.Д. Акулов М.П. Ампилогов В.Н. Левитин И.Е. Мишарин А.С. Назаров В.Л. Фадеев Г.М. Шаронов А.В. Якунин В.И.</p> <p>Письменное мнение представили:</p> <p>Христенко В.Б. Шувалов И.И.</p>	<p>1. Об аудиторском заключении по бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» по итогам деятельности за 2005 год.</p> <p>2. О заключении ревизионной комиссии по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2005 финансовый год.</p> <p>3. О предварительном утверждении советом директоров годового отчета ОАО «РЖД» за 2005 год, в том числе о выполнении инвестиционной программы.</p> <p>4. Об утверждении годовой бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за 2005 год, в том числе отчетов о прибылях и убытках (счетов прибылей и убытков).</p> <p>5. О распределении прибыли ОАО «РЖД» по результатам финансового года.</p> <p>6. О рекомендациях по максимальному размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для общего собрания акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности Общества за 2005 год.</p> <p>7. О подведении итогов конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.</p> <p>8. Об определении обобщенной качественной оценки эффективности деятельности правления и ОАО «РЖД» в целом за 2005 год и о годовом премировании правления ОАО «РЖД».</p> <p>9. Об утверждении оценки выполнения ключевых показателей эффективности деятельности председателя правления ОАО «РЖД» – президента ОАО «РЖД» за 2005 год.</p>
Протокол № 11 (заочное заседание)	23.06.06	<p>В голосовании приняли участие все члены совета директоров</p>	<p>1. Об итогах конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.</p>
Протокол № 12 (заочное заседание)	28.06.06	<p>В голосовании приняли участие все члены совета директоров</p>	<p>1. Согласование сделок, следствием которых является отчуждение акций дочерних и зависимых обществ вне зависимости от их стоимости.</p> <p>2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Свердловская пригородная компания» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Свердловская пригородная компания» на 2006 год».</p>



№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Экспресс-Пригород» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Экспресс-Пригород» на 2006 год».</p> <p>4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Объединенные электротехнические заводы» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Объединенные электротехнические заводы» на 2006 год».</p> <p>5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общих собраний акционеров и заседаний советов директоров обществ, включенных в перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД», утвержденный советом директоров ОАО «РЖД».</p> <p>6. Об одобрении сделок 2005 года, по которым фактический объем поставки, срок поставки и цена сделки превысили показатели, одобренные советом директоров ОАО «РЖД» 30 сентября 2005 года.</p> <p>7. Об одобрении Договора лизинга от 10 апреля 2006 года № 108.</p> <p>8. О назначении представителей Общества для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ.</p>
<p>Протокол № 13 (очное заседание)</p>	<p>04.07.06</p>	<p>На заседании присутствовали: Жуков А.Д. Мишарин А.С. Назаров В.Л. Фадеев Г.М. Шувалов И.И. Якунин В.И. Письменное мнение представили: Ампилогов В.Н. Левитин И.Е. Христенко В.Б. Шаронов А.В. Шенфельд К.П.</p>	<p>1. Об избрании председательствующего на заседании совета директоров ОАО «РЖД».</p> <p>2. Об утверждении пакета документов по созданию дочернего общества ОАО «РЖД» — открытого акционерного общества «Скоростные магистрали».</p> <p>3. О создании совместного предприятия для приобретения и сдачи в аренду ОАО «РЖД» и VR Ltd. скоростного подвижного состава для эксплуатации на участке Санкт-Петербург – Хельсинки.</p> <p>4. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозок автомобилей с участием ООО «ТрансГруп АС».</p> <p>5. Об одобрении крупных, в том числе взаимосвязанных, сделок (договоров строительного подряда).</p> <p>6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2006 год».</p> <p>7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Краспригород» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Краспригород» на 2006 год».</p> <p>8. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на второе полугодие 2006 года.</p>

№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>9. Об одобрении сделок на сумму более 3 млрд. рублей, совершаемых ОАО «РЖД» с компанией «Сименс АГ».</p> <p>10. О составе и председателе Комитета совета директоров ОАО «РЖД» по вопросам реформирования ОАО «РЖД».</p>
<p>Протокол № 14 (заочное заседание)</p>	<p>28.07.06</p>	<p>В голосовании приняли участие 9 членов совета директоров.</p> <p>Не принимали участия в голосовании: Назаров В.Л. Шувалов И.И.</p>	<p>1. Об избрании председателя совета директоров ОАО «РЖД».</p> <p>2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Абдулинский завод «Ремпутьмаш» по ремонту путевых машин и производству запасных частей» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Абдулинский завод «Ремпутьмаш» по ремонту путевых машин и производству запасных частей» на 2006 год».</p> <p>3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Верещагинский завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Верещагинский завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Московский опытный завод путевых машин «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Московский опытный завод путевых машин «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Оренбургский путеремонтный завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Оренбургский путеремонтный завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>9. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш» на 2006 год».</p>



№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>10. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>11. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Ямальская железнодорожная компания» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Ямальская железнодорожная компания» на 2006 год».</p>
<p>Протокол № 15 (заочное заседание)</p>	<p>19.08.06</p>	<p>В голосовании приняли участие 6 членов совета директоров. Не принимали участия в голосовании: Левитин И.Е. Назаров В.Л. Фадеев Г.М. Шаронов А.В. Шенфельд К.П.</p>	<p>1. Об освобождении и назначении члена правления ОАО «РЖД».</p> <p>2. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за II квартал 2006 года.</p>
<p>Протокол № 16 (заочное заседание)</p>	<p>14.09.06</p>	<p>В голосовании приняли участие 6 членов совета директоров. Не принимали участия в голосовании: Христенко В.Б. Шенфельд К.П. Шувалов И.И.</p>	<p>1. Об утверждении ежеквартального отчета эмитента ценных бумаг за II квартал 2006 года.</p> <p>2. О внесении изменений в персональный состав Комитета по вопросам реформирования ОАО «РЖД».</p>
<p>Протокол № 17 (очное заседание)</p>	<p>22.09.06</p>	<p>На заседании присутствовали: Жуков А.Д. Мишарин А.С. Назаров В.Л. Фадеев Г.М. Шаронов А.В. Шенфельд К.П. Шувалов И.И. Якунин В.И. Письменное мнение представили: Ампилогов В.Н. Левитин И.Е. Христенко В.Б.</p>	<p>1. О концепции создания компании по грузовым перевозкам – дочернего общества ОАО «РЖД».</p> <p>2. О проектах инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2007 год и на период до 2009 года.</p> <p>3. Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность (договоров подряда на выполнение строительно-монтажных и проектно-изыскательских работ).</p> <p>4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров закрытого акционерного общества «Желдорипотека», включенного в перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД»: «О принятии решений по вопросам годового общего собрания акционеров закрытого акционерного общества «Желдорипотека».</p>

ИНФОРМАЦИЯ О ЗАСЕДАНИЯХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД», ПРОВЕДЕННЫХ В 2006 ГОДУ

99

№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Желдорипотека» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Желдорипотека» на 2006 год.</p> <p>6. О создании российско-финляндского совместного предприятия для реализации проекта железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки.</p> <p>7. О приобретении открытым акционерным обществом «РЖД» размещенных облигаций.</p>
Протокол № 18 (заочное заседание)	30.10.06	В голосовании приняли участие все члены совета директоров	<p>1. Об утверждении ежеквартального отчета эмитента ОАО «РЖД» за III квартал 2006 года.</p> <p>2. О назначении члена правления ОАО «РЖД».</p> <p>3. Об одобрении договора аренды Единой магистральной цифровой сети связи железнодорожного транспорта (ЕМЦСС), договора на услуги связи и договора технической эксплуатации ЕМЦСС как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.</p> <p>4. О передаче парка специальных вагонов ОАО «РЖД» в федеральную собственность на безвозмездной основе.</p>
Протокол № 19 (очное заседание)	16.11.06	На заседании присутствовали: Жуков А.Д. Ампилогов В.Н. Левитин И.Е. Назаров В.Л. Фадеев Г.М. Шаронов А.В. Шенфельд К.П. Якунин В.И. Письменное мнение представили: Мишарин А.С. Христенко В.Б. Шувалов И.И.	<p>1. О создании Проектно-конструкторско технологического бюро по системам информатизации – филиала ОАО «РЖД» (ПКТБ ЦКИ).</p> <p>2. Об утверждении Кодекса деловой этики ОАО «РЖД».</p> <p>3. Об утверждении Регламента участия открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в дочерних зависимых обществах и корпоративного управления этими обществами.</p> <p>4. Об эффективности участия ОАО «РЖД» в дочерних и зависимых обществах и его финансовых результатах за 2005 год.</p> <p>5. Об одобрении договора аренды недвижимого имущества ОАО «РЖД» с ЗАО «Компания ТрансТелеКом» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.</p> <p>6. О принятии решений по вопросам годового общего собрания акционеров ЗАО «Компания ТрансТелеКом».</p> <p>7. Об определении позиции представителей ОАО «РЖД» по вопросу повестки дня общих собраний акционеров открытых акционерных обществ «Росжелдорстрой», «Росжелдорпроект», «Барнаульский вагоноремонтный завод», «Рославльский вагоноремонтный завод» и «Саранский вагоноремонтный завод».</p> <p>8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Санкт-Петербург Витебская пригородная пассажирская компания» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Санкт-Петербург Витебская пригородная пассажирская компания» на 2006 год».</p>



№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>9. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ООО «Санкт-Петербургская торговая компания (ОПС)» по вопросу принятия решения о прекращении участия ООО «Санкт-Петербургская торговая компания (ОПС)» в ЗАО «Кронверк» путем заключения между ООО «Санкт-Петербургская торговая компания (ОПС)» и ООО «Элиен» договора купли-продажи 2 999 именных обыкновенных акций ЗАО «Кронверк», принадлежащих ООО «Санкт-Петербургская торговая компания (ОПС)».</p> <p>10. О вступлении ОАО «РЖД» в Международный союз железных дорог в качестве полноправного члена.</p> <p>11. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Транс-Контейнер» по вопросу повестки дня «О создании путем учреждения вновь совместно с VR Ltd (Финляндия) акционерного общества — компании по организации контейнерных перевозок между Россией и Финляндией.</p> <p>12. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Росжелдорпроект» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Росжелдорпроект» на 2006 год».</p> <p>13. Об одобрении сделки по покупке ОАО «РЖД» 8,5% акций ОАО «Компания Усть-Луга».</p>
<p>Протокол № 20 (заочное заседание)</p>	<p>24.11.06</p>	<p>В голосовании приняли участие 10 членов совета директоров. Не принимал участия в голосовании: Христенко В.Б.</p>	<p>1. О ликвидации Дирекции по строительству объектов железнодорожного транспорта и Дирекции по строительству объектов железных дорог Юга России — филиалов ОАО «РЖД».</p> <p>2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Рославльский вагоноремонтный завод» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Рославльский вагоноремонтный завод» на 2006 год».</p> <p>3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» на 2006 год».</p> <p>4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Саранский вагоноремонтный завод» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Саранский вагоноремонтный завод» на 2006 год».</p> <p>5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Научно-исследовательский институт технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета Общества на 2006 год».</p>

№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общих собраний акционеров и заседаний советов директоров обществ, включенных в перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД», утвержденный советом директоров ОАО «РЖД».</p> <p>7. Об определении позиции представителей ОАО «РЖД» по вопросу повестки дня заседаний советов директоров дочерних и зависимых обществ, включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров ОАО «РЖД» перечень: «Об утверждении повестки дня общего собрания акционеров Общества».</p> <p>8. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за III квартал 2006 года.</p> <p>9. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров открытого акционерного общества «Скоростные магистрали», включенного в перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД»: «Об одобрении договора займа между ЗАО «Трансмашхолдинг» и ОАО «Скоростные магистрали» как крупной сделки и сделки, в совершении которой имеется заинтересованность».</p>
Протокол № 21 (заочное заседание)	08.12.06	В голосовании приняли участие все члены совета директоров	1. Об освобождении и назначении членов правления ОАО «РЖД».
Протокол № 22 (заочное заседание)	11.12.06	В голосовании приняли участие все члены совета директоров	<p>1. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозок автомобилей с участием ООО «ТрансГрупп АС».</p> <p>2. О создании представительства ОАО «РЖД» на Украине.</p> <p>3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Волгоград-транспригород» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Волгоградтранспригород» на 2006 год».</p>
Протокол № 23 (заочное заседание)	18.12.06	В голосовании приняли участие все члены совета директоров	<p>1. О создании представительства ОАО «РЖД» в Иране.</p> <p>2. Об одобрении договора об оказании услуг по охране объектов ОАО «РЖД».</p>



№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
			<p>3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров обществ, включенных в перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД»: «О реализации акций, право собственности на которые перешло к Обществу», «Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность».</p> <p>4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Верещагинский завод «Ремпутьмаш» по ремонту путевых машин и производству запасных частей» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Верещагинский завод «Ремпутьмаш» по ремонту путевых машин и производству запасных частей» на 2006 год».</p> <p>5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Оренбургский путеремонтный завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Оренбургский путеремонтный завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p> <p>8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш» на 2006 год».</p>

№ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЯ	ИНФОРМАЦИЯ О ПРИСУТСТВУЮЩИХ ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НА ЗАСЕДАНИИ	ВОПРОСЫ ПОВЕСТОК ДНЯ
Протокол № 24 (очное заседание)	22.12.06	На заседании присутствовали: Жуков А.Д. Ампилогов В.Н. Мишарин А.С. Назаров В.Л. Шаронов А.В. Якунин В.И. Письменное мнение представили: Левитин И.Е. Фадеев Г.М. Христенко В.Б. Шенфельд К.П. Шувалов И.И.	<ol style="list-style-type: none"> 1. О ходе реализации ОАО «РЖД» мероприятий, направленных на повышение экономической эффективности парка пассажирского подвижного состава. 2. О ходе работы по заключению договоров на 2007 год между ОАО «РЖД» и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации о перевозке льготных категорий граждан в пригородном сообщении. 3. Об одобрении заключения договора оказания услуг по перевозке граждан — получателей социальной услуги в виде бесплатного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на 2007 год. 4. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» — частного охранного предприятия. 5. О внесении изменений в Положение о Комитете по вопросам реформирования ОАО «РЖД». 6. О совершенствовании ключевых показателей системы мотивации труда членов правления и руководящих работников ОАО «РЖД». 7. О внесении изменений в систему вознаграждения членов правления ОАО «РЖД», одобренную советом директоров ОАО «РЖД» (протокол от 24 декабря 2003 года № 7). 8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров ЗАО «Русская тройка»: «Об утверждении повестки дня внеочередного общего собрания акционеров»; «Определение количества, номинальной стоимости, категории (типа) объявленных акций и прав, предоставляемых этими акциями»; «Об увеличении уставного капитала путем размещения дополнительных акций»; «Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, — договоров купли-продажи акций». 9. Об одобрении заключения государственного контракта между ОАО «РЖД» и Минобороны России. 10. О выдаче ОАО «РЖД» поручительства на сумму задолженности РОАО «Высокоскоростные магистрали» перед федеральным бюджетом по долговому обязательству от 21 октября 1997 года № 242-1-4-28. 11. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2007 года.



Наименование	2004 год млн. т	Доля, %	2005 год млн. т	Доля, %	2006 год млн. т	Доля, %
ОАО «СУЭК»	22.0	1.8	33.6	2.6	45.2	3.4
ОАО «УК Кузбассразрезуголь»	18.7	1.5	37.7	2.9	40.9	3.1
ЗАО «ЮТС»	31.7	2.6	28.0	2.2	29.7	2.2
ОАО «Мечел-Транс»	3.6	0.3	18.9	1.5	21.6	1.6
ОАО «Михайловский ГОК»	18.4	1.5	16.4	1.3	19.5	1.5
ОАО «Разрез Бородинский»	18.6	1.5	17.2	1.3	19.0	1.4
ОАО «Евразруда»	17.1	1.4	17.3	1.3	18.3	1.4
ОАО «Лебединский ГОК»	15.7	1.3	15.3	1.2	16.0	1.2
ОАО «НЛМК»	15.7	1.3	13.5	1.1	14.9	1.1
ОАО «Кинеш»	16.9	1.4	15.6	1.2	15.1	1.1
ОАО «ММК»	13.2	1.1	13.4	1.0	14.3	1.1
ОАО «Стойленский горно-обогатительный комбинат»	12.8	1.0	12.2	1.0	13.0	1.0