

Годовой отчет

ОАО «Российские железные дороги»

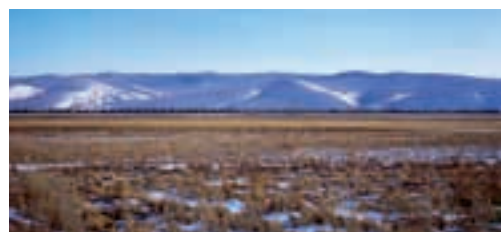
2008





2003-2008

Годовой отчет



2008



## Оглавление

Приветственное слово Президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина	6
Приветственное слово Председателя Совета директоров ОАО «РЖД» А.Д. Жукова	7
Раскрытие информации и заявления прогнозного характера	8
I. Общие сведения об Открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»	10
Общеправовая характеристика	10
Изменения в уставной деятельности в 2008 году	11
Перечень аффилированных лиц	11
Структура Холдинга	11
II. Характеристика деятельности органов управления и контроля ОАО «РЖД»	14
Общее собрание акционеров	14
Совет директоров	14
Состав Совета директоров	14
Данные об участии в заседаниях Совета директоров ОАО «РЖД»	15
Заседания Совета директоров ОАО «РЖД»	16
Вопросы, рассмотренные на заседаниях Совета директоров ОАО «РЖД» за 2008 год	16
Комитеты Совета директоров ОАО «РЖД»	21
Краткие автобиографические сведения о членах Совета директоров ОАО «РЖД»	22
Президент ОАО «РЖД»	24
Правление	25
Краткие автобиографические сведения о членах Правления ОАО «РЖД»	25
Ревизионная комиссия	28
III. Описание стратегии и миссии Компании	30
Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года	30
Функциональные стратегии	31
IV. Краткие итоги работы Компании	34
Влияние мирового финансового кризиса	34
Производственные достижения и основные операционные показатели	34
Государственная поддержка ОАО «РЖД» и компенсации из бюджетов	37
Совершенствование системы управления	37
V. Обзор основных корпоративных событий	40
Обзор основных корпоративных событий за период с 2003 года	40
Обзор основных корпоративных событий за 2008 год	42

Обзор международной деятельности ОАО «РЖД» с 2003 года	44
Основные направления и проекты международной деятельности в 2008 году	47
<b>VI. Положение Общества в отрасли</b>	52
Основные рынки Компании	52
Грузовые перевозки	54
Совершенствование системы маркетинга и сбыта грузовых перевозок	59
Повышение эффективности эксплуатационной работы	60
Реформирование системы фирменного транспортного обслуживания, маркетинга и сбыта грузовых перевозок	62
Пассажирские перевозки	62
Работа независимых перевозчиков в пассажирских перевозках	63
Повышение качества перевозок, модернизация парка подвижного состава и развитие инфраструктуры пассажирских перевозок	64
Характеристика инфраструктуры Компании	66
Верхнее строение пути	66
Электрификация	68
Автоматика и телемеханика	69
Характеристика подвижного состава	69
Локомотивы	69
Грузовые вагоны	71
Моторвагонный парк и пассажирские вагоны	72
<b>VII. Приоритетные направления деятельности</b>	74
Основные итоги инвестиционной деятельности	74
Локомотивы	77
Грузовые вагоны	77
Пассажирские вагоны	77
Поставка моторвагонного подвижного состава	78
Эффективность инвестиционной программы ОАО «РЖД»	79
Незавершенное строительство	79
Инновационное развитие ОАО «РЖД»	80
Путевое хозяйство	81
Высокоскоростное движение	82
Ресурсосбережение	83
Научно-техническое развитие	84
Менеджмент качества	84
Техническое регулирование	85
Внешнеэкономическая деятельность	86
Участие ОАО «РЖД» в международных проектах строительства железнодорожной инфраструктуры	86
Услуги по перевозкам иностранным железным дорогам в международном сообщении	87
Реформирование и участие ОАО «РЖД» в дочерних и зависимых обществах	87
Результаты реформирования железнодорожного транспорта в 2008 году	87
Приобретение пакетов акций обществ	89
Ликвидация дочерних и зависимых обществ	89
Прекращение участия в дочерних и зависимых обществах	90
Анализ деятельности ДЗО	90
Управление имуществом ОАО «РЖД»	95
Деятельность по управлению персоналом	98
Обеспечение человеческими ресурсами	98
Развитие персонала	98
Совершенствование мотивации и оплаты труда	99
Награждение работников наградами, медалями и иными почетными знаками	100
Социальная сфера	101
Реализация жилищной программы	102

Здравоохранение	103
Молодежная политика ОАО «РЖД»	103
Забота о ветеранах и корпоративная пенсионная система	104
Спонсорская и благотворительная деятельность, культура и спорт	106
Безопасность движения	106
Безопасность деятельности	108
Безопасность труда	108
Охрана окружающей среды	110
<b>VIII. Финансово-экономические результаты</b>	114
Финансово-экономические достижения Компании	114
Управление финансами	115
Финансовые результаты	116
Основные макроэкономические факторы	116
Доходы по всем видам деятельности	117
Тарифная политика	117
Прочие виды деятельности	120
Расходы по всем видам деятельности	120
Система управления затратами ОАО «РЖД»	120
Расходы по перевозкам	122
Прочие доходы и расходы	125
Управление оборотным капиталом	125
Управление материальными запасами	126
Основные тенденции в управлении ликвидностью и построение системы управления денежными средствами в 2003–2008 гг.	126
Об оптимизации условий расчетов и источниках хозяйственной деятельности	128
Дебиторская задолженность по итогам 2008 года	129
Кредиторская задолженность по итогам 2008 года	130
Управление займами и кредитами («Программа заимствований»)	132
Размещение временно свободных денежных средств	134
Лизинг	134
Рейтинги	136
Управление финансовыми рисками	136
Страхование	137
Налоговая нагрузка	138
<b>IX. Информация о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность</b>	140
<b>X. Информация о крупных сделках</b>	142
<b>XI. Отчет о выплате объявленных дивидендов</b>	144
<b>XII. Проект распределения чистой прибыли Общества, полученной по итогам 2008 г.</b>	148
<b>XIII. Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества</b>	152
Информация о неоконченных судебных разбирательствах, в которых Общество выступает в качестве ответчика по иску о взыскании задолженности с указанием общей суммы предъявленных претензий	152
Информация о неоконченных судебных разбирательствах, в которых Общество выступает в качестве истца по иску о взыскании задолженности с указанием общей суммы заявленных претензий	152
<b>XIV. Перспективы развития</b>	154
Основные направления развития	154
Перспективы развития макроэкономической ситуации	155
Антикризисные мероприятия	155
Возможные направления развития с учетом тенденций рынка и потенциала организации	157
Планируемые к реализации инвестиционные проекты	158
<b>XV. Справочная информация</b>	161
<b>XVI. Аудиторское заключение</b>	165
<b>XVII. Приложения</b>	170



## Приветственное слово

Президента ОАО «РЖД»

В.И. Якунина

Уважаемые акционеры, партнеры, коллеги!

В 2008 году произошло немало ярких и важных для ОАО «РЖД» событий.

Год начался с высоких, а во многом рекордных за последние 15 лет показателей. Однако из-за влияния глобального финансового кризиса к концу года произошел резкий спад предъявляемых к отправке грузов. Этот фактор поставил Компанию перед новыми вызовами и испытаниями.

Несмотря на негативное влияние мирового финансового кризиса, Компания обеспечила устойчивую и рентабельную работу, а также улучшение большинства производственных и финансовых качественных показателей. Так, в целом по итогам года «Российские железные дороги» впервые в истории преодолели триллионный рубеж по доходам от основной деятельности.

В то время как в кризисных условиях многие компании пошли на массовые сокращения работников, ОАО «РЖД» в 2008 году выполнило все обязательства по Коллективному договору. Более того, Компания продолжила индексацию заработной платы и этим еще раз подтвердила свою высокую социальную ответственность.

В 2008 году Компания продолжила активную работу по структурному реформированию отрасли. За пять лет ОАО «РЖД» создано 57 дочерних обществ, в том числе 10 – в 2008 году.

Вывод на рынок акций дочерних обществ позволил ОАО «РЖД» ощутить реальный финансовый эффект от проводимых реформ, обеспечив формирование дополнительного инвестиционного ресурса. Это позволило, например, значительно обновить подвижной состав – только в 2008 году Холдинг закупил свыше 21 тыс. грузовых вагонов.

Перемены почувствовали на себе и пассажиры. Ярким примером модернизации вокзальных комплексов стал Курский вокзал столицы, который в 2008 году обрел новый современный облик. Продолжилась модернизация и региональных вокзалов. В 2008 году была утверждена «Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года».

Мы сделали прорыв в развитии высокоскоростного пассажирского движения в России. В Санкт-Петербурге был представлен поезд нового поколения «Сапсан», способный развивать скорость до 250 км в час.

Активное участие Компания принимает в международных проектах. Зарубежные партнеры все чаще доверяют нам строительство железнодорожной инфраструктуры. Это проекты в Ливии, Иране, Алжире, КНДР.

В 2008 году ОАО «РЖД» победило в тендере на концессионное управление Армянской железной дорогой. Подписано соглашение о сотрудничестве с Улан-Баторской железной дорогой.

Кроме того, ОАО «РЖД» ведет активную работу и в рамках «Стратегического партнерства 1520», развивая отношения с железными дорогами государств, объединенных единым стандартом колеи. Компания считает своими приоритетными задачами реализацию эффективных антикризисных мер на основании систематического мониторинга финансового состояния и постоянного взаимодействия с органами государственной власти и управления, а также сохранение достигнутых высоких темпов развития.

Президент ОАО «РЖД»

В.И. Якунин



---

## Приветственное слово

Председателя совета директоров  
ОАО «РЖД» А.Д. Жукова



Уважаемые господа!

В 2008 году мы подвели итоги 10 лет реформирования железнодорожной отрасли. Это сравнительно небольшой исторический срок, но уже очевидно, что железнодорожный транспорт стал органичной составляющей рыночной экономики, выбрал инновационный путь развития, обеспечивающий социально-экономические потребности общества.

В 2008 году ОАО «Российские железные дороги» исполнилось 5 лет. За это время кардинально изменились подходы к управлению крупнейшей Компанией, произошли существенные улучшения в организации транспортных услуг, обеспечен значительный мультипликативный эффект для экономики страны.

Активная инвестиционная политика ОАО «РЖД» стимулирует многоплановый процесс возрождения российского транспортного машиностроения и создания железнодорожной техники нового поколения.

Так, спрос со стороны железнодорожной отрасли стал одним из катализаторов роста для целого комплекса высокотехнологичных производств и отраслей экономики (электротехнической, металлургической, химической промышленности, строительного комплекса), способствовал ускоренному развитию железнодорожного машиностроения. За последние 8 лет существенно возросли темпы роста объемов производства железнодорожного подвижного состава: объем производства грузовых вагонов вырос более чем в 10 раз, локомотивов – более чем в 5 раз, а пассажирских вагонов всех видов тяги – более чем вдвое.

В 2008 году за счет Инвестиционного фонда РФ начались работы по таким крупным проектам, как

«Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Бусловская» и «Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань».

Компания принимает активное участие в общегосударственных проектах. В 2008 году началось строительство железнодорожной инфраструктуры в рамках подготовки к зимним Олимпийским играм 2014 года в Сочи.

Необходимо отметить, что, несмотря на кризисные явления в экономике и резкое падение загрузки во втором полугодии, по итоговым результатам 2008 года ОАО «РЖД» превысило триллионный рубеж выручки по основным видам деятельности и обеспечило положительный финансовый результат, выполнив при этом 42,7% грузооборота и 39,1% пассажиро-оборота страны.

В масштабах государства ОАО «РЖД» остается одним из главных работодателей и налогоплательщиков страны. В 2008 году в бюджеты всех уровней перечислено 184,5 млрд. рублей.

Приоритетом для ОАО «РЖД» традиционно остается социальное благополучие ее работников. Компания выполняет все социальные обязательства перед трудовым коллективом.

Желаю всем партнерам, клиентам и сотрудникам ОАО «РЖД» удачи во всех начинаниях и делах, максимального использования имеющегося потенциала и новых возможностей для повышения эффективности деятельности и уровня жизни!

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

---

---

## Раскрытие информации и заявления прогнозного характера

Раскрытие информации в годовом отчете ОАО «РЖД» за 2008 г. осуществлено в целях предоставления акционеру в лице Правительства Российской Федерации, государственным органам, потенциальным и реальным инвесторам, грузоотправителям, пассажирам и прочим заинтересованным сторонам и пользователям информации наиболее полных и существенных данных о деятельности ОАО «Российские железные дороги» в 2008 г. с отражением динамики происходящих в Компании процессов.

Настоящий отчет удовлетворяет требованиям следующих стандартов и нормативных документов:

- Федеральный закон «Об акционерных обществах»;
- Приказ Росимущества от 26.07.2005 г. № 228 «Об упорядочении деятельности Федерального агентства по управлению федеральным имуществом в сфере корпоративного управления» (с рекомендациями для формирования позиции Российской Федерации по вопросу утверждения годового отчета Открытого акционерного общества, акции которого находятся в собственности Российской Федерации);
- Постановление ФКЦБ от 31.05.2002 г. № 17/пс «Об утверждении положения о дополнительных требованиях к порядку подготовки, созыва и проведения Общего собрания акционеров»;
- Распоряжение ФКЦБ от 04.04.2002 г. № 421/р «О рекомендации к применению кодекса корпоративного поведения».

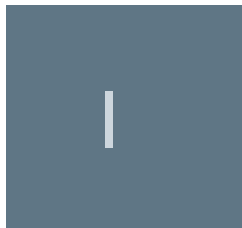
Данный отчет представляет собой обзор состояния и результатов деятельности ОАО «РЖД» за год, закончившийся 31 декабря 2008 г., и период 2004–2008 гг., а также важнейших тенденций, которые могут влиять на будущие результаты его деятельности. В контексте настоящего документа слова «Общество», «Компания», местоимение «мы» и его различные формы означают ОАО «РЖД».

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

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

---

**Общие сведения  
об открытом акционерном обществе  
«Российские железные дороги»**



**ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ОТКРЫТОМ  
АКЦИОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»**

**Общеправовая характеристика**

Суммы раздела приведены в тысячах руб.

**Полное наименование Открытого акционерного общества:**

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

**Наименование на английском языке:**

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

**Свидетельство о государственной регистрации** серия 77 № 007105126, выдано 23 сентября 2003 г.

**Субъект Российской Федерации:**

г. Москва

**Юридический адрес:**

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

**Почтовый адрес:**

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

**Виды деятельности:**

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в дальнем следовании;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- предоставление услуг 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.

**Информация о включении в перечень**

**стратегических акционерных обществ:**

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 04.08.2004 г. № 1009 «Об утверждении перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ» ОАО «РЖД» включено в перечень открытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности и участие Российской Федерации в управлении которыми обеспечивает стратегические интересы, обороноспособность и безопасность государства, защиту нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

**Полное наименование и адрес**

**реестродержателя:**

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Общество само ведет реестр акционеров; решение о передаче функций по ведению реестра акционеров специализированному регистратору не принималось.

**Размер уставного капитала, тыс. руб.:**

1 583 197 819

**Количество обыкновенных акций:**

1 583 197 819

**Номинальная стоимость обыкновенных акций, руб.:**

1 000

**Государственный регистрационный номер выпуска обыкновенных акций и дата государственной регистрации:**

1-01-65045-D от 02.12.2003 г.

**Привилегированные акции отсутствуют**

**Основные акционеры общества:**

Российская Федерация

**Сумма вклада Российской Федерации, тыс. руб.:**

1 583 197 819

**Доля Российской Федерации в уставном капитале, %**

100

**Доля Российской Федерации по обыкновенным акциям, %**

100

**Полное наименование и адрес аудитора общества:**

Закрытое акционерное общество «БДО Юникон» (по российским стандартам)

Адрес: Российская Федерация, 117545, г. Москва, Варшавское шоссе, г. 125, стр. 1, секция 11

Общество с ограниченной ответственностью «Эрнст энд Янг» (по МСФО)

Адрес: Российская Федерация, 115035, г. Москва, Садовническая наб., 77, стр. 1

**Лицензирование деятельности общества:**

Компания в полном объеме обеспечена лицензиями на осуществление основных видов деятельности в области железнодорожного транспорта.

Всего ОАО «РЖД» получено 2054 лицензии на 54 лицензируемых вида деятельности.

Лицензии на перевозки грузов железнодорожным транспортом и погрузочно-разгрузочную деятельность на железнодорожном транспорте были предоставлены ОАО «РЖД» Министерством путей сообщения России 30 сентября 2003 г. на 5 лет (до 30 сентября 2008 г.) и переоформлению не подлежали. 28 августа 2008 г. Федеральной службой по надзору в сфере транспорта Приказами № ВЧ-990 фс и № ВЧ-991 фс были приняты Решения о предоставлении ОАО «РЖД» лицензий на осуществление перевозки железнодорожным транспортом грузов и погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте на 5 лет (до 28 августа 2013 г.).

## Изменения в уставной деятельности в 2008 году

Размер уставного капитала Общества по состоянию на 01.01.2008 г. составлял 1 541 697 819 тыс. руб. Постановлением Правительства Российской Федерации от 16.12.2008 г. № 1877-р «Об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД» в 2008 году» принято Решение об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД» на 41,5 млрд. руб. (сорок один миллиард пятьсот миллионов) руб. путем размещения 41 500 000 (сорок один миллион пятьсот тысяч) дополнительных обыкновенных именных бездокументарных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая. На конец отчетного периода уставный капитал Общества составляет 1 583 197 819 тыс. руб.

## Перечень аффилированных лиц

Аффилированными лицами Общества являются:

- члены Совета директоров (см. раздел «Состав Совета директоров»);
- Президент Общества (см. раздел «Президент ОАО «РЖД»);
- члены Правления Общества (см. раздел «Правление»);
- юридические лица, в которых Общество имеет право распоряжаться более чем 20% общего количества голосов, приходящихся на голосующие акции либо составляющие уставный или складочный капитал вклады, доли Общества (см. раздел «Реформирование и участие в дочерних и зависимых обществах»).

## Структура Холдинга

Организационная структура Холдинга состоит из материнской Компании ОАО «РЖД», его дочерних и зависимых обществ.

Организационная структура акционерного Общества на 31 декабря 2008 г. состояла из филиалов, выполняющих определенные виды деятельности:

### Филиалы – железные дороги:

Октябрьская железная дорога  
Калининградская железная дорога  
Московская железная дорога  
Горьковская железная дорога  
Северная железная дорога  
Северо-Кавказская железная дорога  
Юго-Восточная железная дорога  
Приволжская железная дорога  
Куйбышевская железная дорога

Свердловская железная дорога  
Южно-Уральская железная дорога  
Западно-Сибирская железная дорога  
Красноярская железная дорога  
Восточно-Сибирская железная дорога  
Забайкальская железная дорога  
Дальневосточная железная дорога  
Сахалинская железная дорога

### Функциональные филиалы:

филиалы в области перевозок (4)  
филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения (7)  
филиалы в области капитального строительства (2)  
филиалы в области ремонта подвижного состава (18)  
филиалы в области путевого хозяйства (7)  
филиалы в области информатизации и связи (3)  
филиалы в области социальной сферы (1)  
филиалы – проектные бюро (12)  
иные филиалы (6)

**Представительства** расположены в городах: Пекин, Варшава, Прага, Хельсинки, Берлин, Будапешт, Таллинн, Киев, Тегеран, Братислава.

В отчетном году в соответствии с решениями Совета директоров:

- **открыты филиалы** ОАО «РЖД» в Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии (Протокол от 01.08.2008 г.), в Алжирской Народной Демократической Республике (Протокол от 01.08.2008 г.);
- создан Центр инновационного развития – филиал ОАО «РЖД» (Протокол от 15.02.2008 г. № 3);
- открыто Представительство в Словацкой Республике (Протокол от 01.08.2008 г.);
- принято Решение о закрытии Представительства ОАО «РЖД» в Республике Армения в связи с образованием ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (Протокол от 18.12.2008 г. № 23).

В отчетном году **прекратили хозяйственную деятельность** филиалы ОАО «РЖД», на базе имущества которых созданы дочерние общества:

- в области капитального строительства – 2 (Протокол от 02.05.2007 г. № 9);
- в области путевого хозяйства – 9 (Приказ ОАО «РЖД» от 31.07.2006 г. № 202);
- в области ремонта подвижного состава – 1 Грязи-Орловский МВРЗ (Приказ ОАО «РЖД» от 13.06.2006 г. № 155)

В соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2005 г. № 2179р «О Концепции развития здравоохранения Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на период до 2010 года» и Приказом ОАО «РЖД» от 24 апреля 2008 г. № 51 с 1 июля 2008 г. произошло объединение (реформирование) филиалов – Дирекции медицинских

учреждений, Дирекции оздоровительных учреждений и Дирекции медико-технического и фармацевтического обеспечения в Дирекцию медицинского обеспечения.

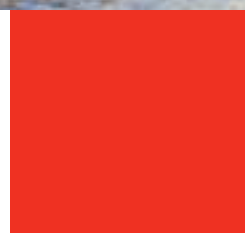
Во исполнение Приказа ОАО «РЖД» от 20 сентября 2007 г. № 120 с 1 января 2008 г. начали свою хозяйственную деятельность в составе Росжелдорснаба Дирекции материально-технического обеспечения, выделившиеся из состава железных дорог.

Согласно Приказу ОАО «РЖД» от 28 ноября 2007 г. № 150 создана с 1 января 2008 г. в составе Центральной станции связи выделившаяся из состава железных дорог вертикально интегрированная структура в области развития средств связи и с 1 июля 2008 г. начал хозяйственную деятельность филиал Компании – Центральная дирекция по ремонту пути (выписка о создании Дирекции, Протокол расширенного итогового заседания Правления ОАО «РЖД» от 18–19 декабря 2007 г. п. 4.6.4.).

По состоянию на 31.12.2008 г. ОАО «РЖД» имеет вложения в уставный капитал 127 дочерних и зависимых компаний и обществ, из них 65 компаний являются дочерними (с долей участия от 50%), а остальные 62 – зависимыми (с долей участия от 20% до 50%). Сумма вкладов в уставные капиталы дочерних и зависимых обществ составляет 12,3% от величины уставного капитала ОАО «РЖД».

Вложения в дочерние и зависимые общества увеличились к концу 2008 года за счет вкладов в уставные капиталы: ОАО «Желдорреммаш» (15 162 764), The Breakers Investments (9 310 000), «Первая нерудная компания» (6 268 917), ОАО «Вагонреммаш» (4 073 726), ОАО «БэтЭлТранс» (3 769 700), ОАО «Новосибирский стрелочный завод» (1 950 197), ОАО «ТрансВугСервис» (1 944 938), ОАО Black Sea Ferries Limited (635 269), ЗАО «ЮКЖД» (550 639), ОАО «Ишимский механический завод» (216 195).

**Характеристика деятельности  
органов управления и контроля ОАО «РЖД»**



## ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ ОАО «РЖД»

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

- Общее собрание акционеров;
- Совет директоров;
- Президент;
- Правление.

Органом контроля над финансово-хозяйственной деятельностью Компании является Ревизионная комиссия.

Исполнительным органом Общества является Правление во главе с Президентом ОАО «РЖД».

### Общее собрание акционеров

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является Общее собрание акционеров. Единственным акционером Общества является Российская Федерация. 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.

Решения годового Общего собрания акционеров ОАО «РЖД» в 2008 г. утверждены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2008 г. № 951-р.

В 2008 г. также состоялись три внеочередных Общих собрания акционеров ОАО «РЖД» по вопросам о внесении изменений в Устав ОАО «РЖД» и об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД», Решения которых утверждены Постановлениями Правительства Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 675, от 16 декабря 2008 г. № 958 и Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2008 г. № 1877-р.

### 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 г. № 585 (с учетом изменений и дополнений), и Положением о Совете директоров ОАО «РЖД», утвержденным Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

### Состав Совета директоров

**Состав Совета директоров ОАО «РЖД», избранный в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2007 г. № 864-р, был утвержден в количестве 12 человек (должности указаны на момент избрания):**

Ампилогов В.Н.	заместитель директора Департамента Правительства Российской Федерации
Белов В.С.	директор Департамента Минфина России
Дементьев А.В.	заместитель Министра промышленности и энергетики Российской Федерации
Жуков А.Д.	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
Костин А.Л.	Президент – председатель Правления Открытого акционерного общества «Банк ВТБ»
Левитин И.Е.	Министр транспорта Российской Федерации
Мишарин А.С.	заместитель Министра транспорта Российской Федерации
Назаров В.Л.	руководитель Росимущества
Попова А.В.	директор Департамента Минэкономразвития России
Фадеев Г.М.	помощник Председателя Правительства Российской Федерации
Шувалов И.И.	помощник Президента Российской Федерации
Якунин В.И.	Президент Открытого акционерного общества «Российские железные дороги»





**В период с 01.07.2008 г. по 31.12.2008 г.**

	№ 10	№ 11	№ 12	№ 13	№ 14	№ 15	№ 16	№ 17	№ 18	№ 19	№ 20	№ 21	№ 22	№ 23
Гусаков В.А.	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Жуков А.Д.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Комиссаров Д.Г.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Косов Н.Н.	+	+	+	+	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+
Костин А.Л.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+
Рязанов А.Н.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Шаронов А.В.	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Шохин А.Н.	+	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Якунин В.И.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

**Заседания Совета директоров ОАО «РЖД»**

В 2008 г. состоялось 23 заседания Совета директоров ОАО «РЖД», было рассмотрено 137 вопросов. Все решения Совета директоров выполнены или сроки их исполнения перенесены по Решению Совета директоров на первое полугодие 2009 г.

В период с 01.01.2008 г. по 30.06.2008 г. Совет директоров провел 9 заседаний, на которых было рассмотрено 53 вопроса.

В период с 01.07.2008 г. по 31.12.2008 г. Совет директоров провел 14 заседаний, на которых рассмотрено 84 вопроса.

**Вопросы, рассмотренные на заседаниях Совета директоров ОАО «РЖД» за 2008 год****от 21 января 2008 г. № 1**

1. Об одобрении сделок, связанных с отчуждением акций ОАО «Трансконтейнер».

**от 4 февраля 2008 г. № 2**

1. О сроках и способах продажи акций ОАО «РЖД-строй».
2. О сроках и способах продажи акций ОАО «Московский ОЗПМ «Ремпутьмаш».
3. О сроках и способах продажи акций ОАО «ВНИКТИ».
4. О сроках и способах продажи акций ОАО «ЭЛТЭЗА».
5. О ликвидации филиалов ОАО «РЖД», на базе имущества которых созданы дочерние открытые акционерные общества в сфере капитального ремонта, строительства новой путевой техники и производства запасных частей.

**от 15 февраля 2008 г. № 3**

1. Об основных задачах и мероприятиях по привлечению ОАО «РЖД» заемных средств в 2008–2010 гг., осуществляемых в рамках реализации финансового плана ОАО «РЖД» на 2008–2010 гг.
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «РейлТрансАвто» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «РейлТрансАвто» на 2008 год».
3. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере капитального ремонта пассажирских вагонов (на базе имущества Воронежского ВРЗ, Новороссийского ВРЗ и Тамбовского ВРЗ).
4. О создании дочернего общества на базе имущества Новосибирского стрелочного завода.
5. О создании дочернего общества на базе имущества подразделений ОАО «РЖД» по производству железобетонных шпал.
6. О создании дочернего общества на базе имущества подразделений ОАО «РЖД» по пропитке деревянных шпал.
7. О создании дочернего общества на базе имущества подразделений ОАО «РЖД» по производству щебня.
8. Об одобрении Договора поставки тепловозов ТЭМ18ДМ как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
9. Об утверждении перечня дочерних и зависимых обществ, по которым Совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с Уставом ОАО «РЖД».
10. О создании Центра инновационного развития – филиала ОАО «РЖД».
11. Разное.

11.1. О позиции членов Совета директоров ОАО «РЖД» по отдельным вопросам правового обеспечения деятельности железнодорожного транспорта.

**от 6 марта 2008 г. № 4**

1. О вступлении Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в Некоммерческое партнерство «Рельсовая комиссия».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня Общего собрания акционеров и заседания Совета директоров ОАО «РЖДстрой».
3. О внесении изменений в состав ключевых показателей эффективности деятельности членов Правления ОАО «РЖД».
4. О премировании Президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за IV квартал 2007 г.

**от 15 апреля 2008 г. № 5**

1. Об итогах деятельности «Федеральной пассажирской дирекции – филиала ОАО «РЖД» за 2007 г.
2. О проекте программы развития пассажирских перевозок в дальнем следовании до 2015 г., включающей в себя подпрограмму обновления пассажирского подвижного состава.
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «Рефсервис» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Рефсервис» на 2008 год».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «Трансконтейнер» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Трансконтейнер» на 2008 год».
5. О статусе комплекса электрических сетей и объектов электросетевого хозяйства ОАО «РЖД» как неотъемлемой части технологического комплекса инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.
6. О проекте Постановления Правительства Российской Федерации «Об Основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками».
7. О внедрении практики заключения долгосрочных договоров на срок свыше 5 лет с производителями на поставку продукции транспортного машиностроения, включающих разработку новой продукции, ее производство и обслуживание в течение жизненного цикла.
8. О корпоративном стиле ОАО «РЖД».
9. Разное.
- 9.1. 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 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».

9.2. Об одобрении заключения между ОАО «РЖД» и НО «Фонд Жилсоципотека» Договора аренды земельного участка, расположенного по адресу: г. Москва, проезд Черепановых, владение 56А, как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

9.3. О ликвидации негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 20 ОАО «РЖД».

9.4. О ликвидации филиалов ОАО «РЖД», на базе имущества которых созданы дочерние открытые акционерные общества в сфере капитального ремонта, строительства новой путевой техники и производства запасных частей к ней.

9.5. О назначении представителей ОАО «РЖД» для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ.

10. О согласовании совмещения Президентом ОАО «РЖД» должности в ЗАО «ЮКЖД».

11. О создании с участием ОАО «РЖД» Закрытого акционерного общества «Русская Медь».

**от 28 апреля 2008 г. № 6**

1. О размещении рублевых облигаций ОАО «РЖД» и утверждении эмиссионных документов – решений о выпуске ценных бумаг и проспекте ценных бумаг.

**от 15 мая 2008 г. № 7**

1. О заключении аудитора ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2007 г.
2. О заключении Ревизионной комиссии по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2007 г.
3. О предварительном утверждении Советом директоров годового отчета ОАО «РЖД» за 2007 г.
4. Об утверждении годовой бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за 2007 г., в том числе отчетов о прибылях и убытках ОАО «РЖД» за 2007 г.
5. О рекомендациях по максимальному размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для годового Общего собрания акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности общества за 2007 г. и распределению чистой прибыли по результатам финансового года.
6. О подведении итогов конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.

**от 22 мая 2008 г. № 8**

1. Об участии ОАО «РЖД» в уставном капитале Санкт-Петербургской Международной Товарно-сырьевой Биржи (ЗАО).
2. О передаче объектов недвижимого имущества, находящихся в уставном капитале ОАО «РЖД» и используемых государственными учреждениями образования, подведомственными Федеральному агентству железнодорожного транспорта, для организации учебного процесса, в федеральную собственность с последующим закреплением за учреждениями на праве оперативного управления.
3. О ликвидации Дирекции медицинских учреждений и Дирекции оздоровительных учреждений – филиалов ОАО «РЖД».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на внеочередном Общем собрании акционеров Открытого акционерного общества «Первая грузовая компания» по вопросу «Об участии Открытого акционерного общества «Первая грузовая компания» в НО «Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта».
5. О премировании Президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам за I квартал 2008 г.
6. Об освобождении и назначении членов Правления ОАО «РЖД».

**от 4 июня 2008 г. № 9**

1. О согласовании совмещения членами Правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления других организаций.
2. О ликвидации негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 148 ОАО «РЖД».
3. О годовом премировании членов Правления ОАО «РЖД» и определении обобщенной качественной оценки деятельности Правления и ОАО «РЖД» в целом за 2007 г.
4. Об утверждении оценок выполнения ключевых показателей эффективности деятельности Президента ОАО «РЖД» за 2007 г.

**от 1 августа 2008 г. № 10**

1. Об избрании председательствующего на заседании Совета директоров ОАО «РЖД».
2. Об избрании Председателя Совета директоров ОАО «РЖД».
3. Об итогах деятельности Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» за 2007 г. и деятельности филиала по управлению вокзальными комплексами.
4. Отчет о результатах деятельности пригородных пассажирских компаний, учрежденных с участием ОАО «РЖД».

5. О результатах деятельности ОАО «Скоростные магистрали» за I квартал 2008 г.
6. О предварительном одобрении сделок с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте.
  - 6.1. Предварительное одобрение сделки (или нескольких взаимосвязанных сделок) по продаже принадлежащих ОАО «РЖД» акций ОАО «Трансконтейнер», составляющих не более 20% уставного капитала.
  - 6.2. Предварительное одобрение сделки (или нескольких взаимосвязанных сделок) по продаже принадлежащих ОАО «РЖД» акций ОАО «РЖДстрой», составляющих 50% уставного капитала минус 2 акции.
  - 6.3. Предварительное одобрение сделки по продаже принадлежащих ОАО «РЖД» акций ОАО «ВНИКТИ», составляющих 50% уставного капитала минус 2 акции.
  - 6.4. Предварительное одобрение сделки по продаже принадлежащих ОАО «РЖД» акций ОАО «ЭЛТЕЗА», составляющих 25% уставного капитала плюс 1 акция.
7. Вопросы, связанные с деятельностью ОАО «ПГК».
  - 7.1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу «Об участии ОАО «ПГК» в ЗАО «Русагротранс».
  - 7.2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу «Об участии ОАО «ПГК» в ООО «ПГК-Лизинг».
8. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» на базе имущества Ишимского механического завода – филиала ОАО «РЖД».
9. О создании совместного предприятия по ремонту грузовых вагонов на базе вагоноремонтного депо Грязи Юго-Восточной железной дороги.
10. Об открытии филиала ОАО «РЖД» в Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии.
11. Об открытии филиала ОАО «РЖД» в Алжирской Народной Демократической Республике.
12. Об открытии Представительства ОАО «РЖД» в Словацкой Республике.
13. Об утверждении плана работы Совета директоров ОАО «РЖД» на второе полугодие 2008 г.

**от 7 августа 2008 г. № 11**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «Трансконтейнер» по вопросу «Об участии ОАО «Трансконтейнер» в ТОО «ТрансЕвразия».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «Трансконтейнер» по вопросу «Об участии ОАО «Трансконтейнер» в Координационном транс-

портном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств».

3. О создании проектно-конструкторско-технологического бюро по нормированию материально-технических ресурсов – филиала ОАО «РЖД».

4. Об одобрении Договора купли-продажи недвижимого имущества ОАО «РЖД» с ОАО «ВНИИЖТ» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность в соответствии со статьей 83 Федерального закона «Об акционерных обществах».

#### **от 25 августа 2008 г. № 12**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «Трансконтейнер» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «Трансконтейнер» за 2007 год».

2. О ликвидации негосударственного специального (коррекционного) образовательного учреждения для обучающихся, воспитанников с отклонениями в развитии «Специальная (коррекционная) общеобразовательная школа-интернат № 32 ОАО «РЖД».

3. О премировании Президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за II квартал 2008 г.

#### **от 2 сентября 2008 г. № 13**

1. О разработке программы энергосбережения ОАО «РЖД».

2. Об одобрении Сделки – Договора поручительства между Сбербанком России и ОАО «РЖД» в целях обеспечения исполнения ОАО «УСК МОСТ» своих обязательств по Договору об открытии невозобновляемой кредитной линии.

3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «ЖТК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ЖТК» на 2008 год».

4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2008 год».

5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «Рефсервис» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «Рефсервис» за 2007 год».

6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «Первая грузовая компания» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Первая грузовая компания» на 2008 год».

7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета дирек-

торов ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «РЖДстрой» за 2007 год».

8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2008 год».

9. О создании комитетов Совета директоров ОАО «РЖД» (Комитета по стратегическому планированию, Комитета по аудиту, Комитета по кадрам и вознаграждениям) и об утверждении председателями комитетов независимых членов Совета директоров ОАО «РЖД».

10. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».

11. О предоставлении льготного проезда на железнодорожном транспорте пригородного сообщения студентам образовательных учреждений в сентябре 2008 года.

#### **от 10 сентября 2008 г. № 14**

1. Об утверждении инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2008 г. и на плановый период 2009 и 2010 гг.

2. Об одобрении совершения сделки (совокупности взаимосвязанных сделок) по привлечению финансирования на общую сумму не более 7 000 000 000 (семи миллиардов) долларов США (или эквивалента данной суммы в иной валюте).

3. О численности и персональном составе Комитета по стратегическому планированию Совета директоров ОАО «РЖД».

4. О численности и персональном составе Комитета по аудиту и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД».

5. О предварительном одобрении сделки по продаже принадлежащих ОАО «РЖД» акций ОАО «Рефсервис», составляющих 25% уставного капитала плюс 1 акция.

6. Об освобождении и назначении членов Правления ОАО «РЖД».

#### **от 29 сентября 2008 г. № 15**

1. О создании Центральной дирекции административных зданий – филиала ОАО «РЖД».

2. Об освобождении члена Правления ОАО «РЖД».

#### **от 27 октября 2008 г. № 16**

1. О ходе реализации ОАО «РЖД» в 2008 г. мероприятий третьего этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте.

2. О проектах инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2009 г. и плановый период 2010 и 2011 гг.

3. О проекте концепции реформирования пассажирского комплекса гальневого следования.
4. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
5. О приобретении ОАО «РЖД» облигаций по требованию их владельцев.
6. О предоставлении поручительства за ОАО «УСК МОСТ».
7. Об одобрении заключения между ОАО «РЖД» и Российской Федерацией Договора гарения ограниченных в обороте объектов недвижимости: буны 70-71 км/1953 км/1954 км ПК 4+75; буны 70-71 км/1953 км/1954 км ПК 6+20; буны 70-71 км/1953 км/1954 км ПК 8+20.
8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «ВНИИЖТ» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ВНИИЖТ» на 2008 год».
9. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании Совета директоров ОАО «РейлТрансАвто» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «РейлТрансАвто» за 2007 год».
10. О внесении изменений в ключевые показатели эффективности деятельности членов Правления ОАО «РЖД» для оценки деятельности за 2008 г.
11. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ПГК» в Международной ассоциации «Координационный Совет по транссибирским перевозкам».
12. Об одобрении сделки по привлечению кредитных средств Государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» для рефинансирования обязательств, возникших по синдицированному кредиту от 19 октября 2005 г. № 852, как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

**от 7 ноября 2008 г. № 17**

1. О внесении изменений в систему мотивации труда для членов Правления ОАО «РЖД».

**от 12 ноября 2008 г. № 18**

1. Об одобрении заключения Договора о предоставлении Сбербанком России банковской контргарантии от имени ОАО «РЖД» в адрес Sahara Bank, Триполи, Ливия и в пользу Управления по организации и реализации железнодорожных проектов Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии.

**от 21 ноября 2008 г. № 19**

1. О ликвидации Грязи-Орловского моторовозоремонтного завода-филиала ОАО «РЖД», на базе имущества которого создано Дочернее открытое акционерное общество «Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер».
2. О премировании Президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за III квартал 2008 г.
3. О создании Представительства ОАО «РЖД» в Монголии.
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания Совета директоров ОАО «ЖТК» «Об избрании Генерального директора ОАО «ЖТК».

**от 27 ноября 2008 г. № 20**

1. Об избрании председателствующего на заседании Совета директоров ОАО «РЖД».
2. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере капитального ремонта локомотивов на базе имущества Екатеринбургского ЭРЗ, Ростовского ЭРЗ, Новосибирского ЭРЗ, Челябинского ЭРЗ, Улан-Удэнского ЭРЗ, Ярославского ЭРЗ, Астраханского ТРЗ, Воронежского ТРЗ, Оренбургского ЛРЗ, Уссурийского ЛРЗ и Проектно-конструкторско-технологического бюро по локомотивам, а также о сроках и способах продажи акций этого общества.
3. Об участии ОАО «РЖД» в ОАО «Зарубежстройтехнология».
4. О сроках и способах продажи акций дочернего общества ОАО «РЖД» – ОАО «Ишимский механический завод».
5. Об одобрении договоров между ОАО «РЖД» и членами Совета директоров ОАО «РЖД».
6. О внесении изменений в состав Комитета по аудиту и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД».
7. Об одобрении Концепции реформирования комплекса санаторно-курортных и оздоровительных учреждений и подразделений ОАО «РЖД».
8. О применении предложений Минэкономразвития России при регламентации процедур закупок, в том числе об установлении преференций для поставщиков российских товаров.

**от 12 декабря 2008 г. № 21**

1. О ликвидации Калужского завода «Ремпутьмаш» – филиала ОАО «РЖД», на базе которого создано дочернее открытое акционерное общество по производству и капитальному ремонту путевой техники и вагонных замедлителей.
2. О ликвидации филиалов ОАО «РЖД», на базе имущества которых созданы дочерние открытые акционерные общества в сфере капитального ремон-

та пассажирских вагонов и производства запасных частей для них.

3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу «Об участии ОАО «ТрансКредитБанк» в Ассоциации кредитных организаций Республики Башкортостан».

**от 16 декабря 2008 г. № 22**

1. О предоставлении льготного проезда на железнодорожном транспорте студентам и учащимся образовательных учреждений в 2009 г.
2. Об утверждении инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2009 г. и на плановый период 2010 и 2011 гг.
3. Об утверждении документов по созданию частной компании с ограниченной ответственностью «Блэк Си Феррис Лимитед» на территории Республики Мальта.
4. О результатах деятельности ОАО «Скоростные магистрали» за II квартал 2008 г.
5. О выпуске дополнительных акций ОАО «РЖД».
6. О размещении рублевых облигаций ОАО «РЖД» и утверждении эмиссионных документов – проспекта эмиссии и решений о выпуске облигаций.

7. Об одобрении сделки по привлечению кредита Сбербанка России для рефинансирования обязательств, возникших по Кредитным договорам № 1166, 1167 и 1168 от 3 июля 2008 г.

8. Об утверждении плана работы Совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2009 г.

**от 18 декабря 2008 г. № 23**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «Вагонреммаш» по вопросу «Об участии ОАО «Вагонреммаш» в НО «Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (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».
3. О ликвидации Представительства ОАО «РЖД» в Республике Армения.
4. О ликвидации Дорожных центров рабочего снабжения – филиалов ОАО «РЖД».

**Комитеты Совета директоров ОАО «РЖД»**

В соответствии с Решением Совета директоров ОАО «РЖД» от 2 сентября 2008 г. № 13 образованы Комитет по стратегическому планированию и Комитет по аудиту и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД».

**Состав Комитета по стратегическому планированию Совета директоров ОАО «РЖД»:**

Шаронов А.В.	Председатель Комитета, член Совета директоров ОАО «РЖД»
Андреев Ф.Б.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Воскресенский С.С.	заместитель Министра экономического развития Российской Федерации
Голополосов Д.В.	начальник отдела ФАС России
Евдокименко В.М.	заместитель руководителя ФСТ России
Комиссаров Д.Г.	член Совета директоров ОАО «РЖД»
Лапигус Б.М.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Недосеков А.Н.	заместитель Министра транспорта Российской Федерации
Николаев И.А.	директор Департамента ООО «ФБК»
Рязанов А.Н.	член Совета директоров ОАО «РЖД»
Хмельницкий А.А.	Генеральный директор ЗАО «ЭРТА-консалт»

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

В 2008 г. состоялось 4 заседания Комитета, из них 1 совместное заседание с Комитетом по аудиту и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД», рассмотрено 10 вопросов.

К компетенции Комитета по аудиту и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД» относятся вопросы анализа исполнения финансово-хозяйственного плана Общества, его дочерних и зависимых обществ, включенных в специальный Перечень, эффективности работы системы внутреннего контроля, взаимодействия с Ревизионной комиссией и аудитором Общества, разработка предложений Совету директоров Общества по вопросам политики в области вознаграждений.

В 2008 г. состоялось 4 заседания Комитета по аудиту и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД», из них 1 совместное заседание с Комитетом по стратегическому планированию Совета директоров ОАО «РЖД», рассмотрено 10 вопросов.

### Краткие автобиографические сведения о членах Совета директоров ОАО «РЖД»

#### Председатель Совета директоров – Жуков А.Д.

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

С 2000 по 2003 г. – 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 г. занимал должность депутата Государственной Думы Российской Федерации четвертого созыва, Первого заместителя Председателя Государственной Думы. С 2004 г. – Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, член Совета директоров, Председатель Совета директоров ОАО «РЖД».

#### Гусаков Владимир Анатольевич

Родился 21 ноября 1960 г. В 1984 г. окончил Университет дружбы народов по специальности «Математика». В 1989 г. окончил аспирантуру Университета дружбы народов. Кандидат физико-математических наук, доцент. В 2003 г. окончил Российскую экономическую академию им. Г.В. Плеханова по специальности «Финансы и кредит». В 2008 г. – Российская академия государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «Юриспруденция». В 1999 г. получил Квалификационный аттестат ФКЦБ России № 011387 и в 2003 г. – Квалификационный аттестат ФКЦБ России № 030521.

#### Состав Комитета по аудиту и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД»:

Комиссаров Д.Г.	Председатель Комитета, член Совета директоров ОАО «РЖД»
Гусаков В.А.	член Совета директоров ОАО «РЖД»
Косов Н.Н.	член Совета директоров ОАО «РЖД»
Крафт Г.В.	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Костенец И.А.	начальник Департамента по организационно-штатным вопросам ОАО «РЖД»
Курбатов М.Ю.	директор Департамента Минэкономразвития России
Липа К.В.	Управляющий директор ЗАО «Юникредит Атон»
Петров Д.В.	начальник Департамента управления имуществом ОАО «РЖД»
Рутгайзер В.М.	Президент СРО Ассоциации российских магистров оценки
Токарев В.А.	заместитель Министра регионального развития Российской Федерации
Трубникова Е.А.	Управляющий партнер АКГ «Финэкспертиза»
Целуев А.В.	начальник Управления Росимущества



С 2001 г. – Заместитель Председателя ФГУП «Государственная инвестиционная корпорация».

С 2003 г. – Советник Председателя Правления ОАО КБ «Московское ипотечное агентство».

С 2003 г. – Заместитель генерального директора ЗАО «Московская межбанковская валютная биржа».

С 2004 г. – Заместитель руководителя Федеральной службы по финансовым рынкам.

С 2007 г. – Президент ООО «ЦентрИнвест Секьюритис».

С 2008 г. – Президент ЗАО «Группа ЦентрИнвест» (с 27.10.2008 г. переименовано в ЗАО «Группа SIG»).

С 2008 г. – Член Наблюдательного совета ОАО «АИЖК».

С 2008 г. – Член Совета директоров ОАО «Российские железные дороги».

#### **Комиссаров Дмитрий Георгиевич**

Родился 22 сентября 1970 г. В 1992 г. окончил Московский финансовый институт (Финансовая академия при Правительстве РФ). Специальность «Международные валютные и кредитные отношения».

Июнь 2007 г. – настоящее время – ОАО «Технологическая Компания». Председатель Совета директоров.

С 2003 г. – Председатель Совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг».

С 2002 г. – Генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг».

С 2008 г. – Член Совета директоров ОАО «РЖД», председатель Комитета СД ОАО «РЖД» по аудиту и вознаграждениям.

С 2008 г. – Член Совета директоров ОАО «Внешнеэкономическое объединение «Технопромэкспорт».

С 2007 г. – Член бюро Союза машиностроителей Российской Федерации.

Председатель Комиссии по технологическому развитию, защите внутреннего рынка и развитию кооперации при Бюро Центрального совета Союза машиностроителей России.

С 2006 г. – Член Правления Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), председатель Комиссии по развитию машиностроения.

#### **Шаронов Андрей Владимирович**

1964 г. рождения, образование высшее, кандидат социологических наук.

В 1986 г. окончил Уфимский авиационный институт, в 1996 г. – Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации.

С 2003 г. занимал должность Первого заместителя Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

С 2005 г. назначен статс-секретарем – заместителем Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

С 2007 г. А.В. Шаронов работает Управляющим директором Группы компаний «Тройка Диалог»: под его управлением проходят подготовка и проведение сделок в сфере инвестиционно-банковской деятельности, участие в управлении фондами прямых и венчурных инвестиций, участие в работе советов директоров портфельных компаний фонда, работа с государственными органами Российской Федерации в части формирования механизмов регулирования фондовых рынков.

#### **Рязанов Александр Николаевич**

Родился 13 октября 1953 г. В 1979 г. окончил Московский институт нефтехимической и газовой промышленности им. И.М. Губкина по специальности «Автоматика и телемеханика».

С 2001 г. – Заместитель Председателя Правления Открытого акционерного общества «Газпром».

С 2007 г. – Председатель Совета директоров Закрытого акционерного общества «Русская Холдинговая Компания».

С 2008 г. – Член Совета директоров ОАО «РЖД».

#### **Косов Николай Николаевич**

Родился 30 июня 1955 г. в Москве. В 1977 г. окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международные отношения». В 2000 г. окончил Финансовую академию при Правительстве РФ по специальности «Мировая экономика».

В 1998–2007 гг. – Первый заместитель Председателя Внешэкономбанка СССР.

С июня 2007 г. – Член Правления Государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» – Первый заместитель Председателя Внешэкономбанка.

За большой вклад в развитие финансово-банковской системы РФ, многолетнюю и добросовестную работу награжден Оргеном Почета, медалями ордена «За заслуги перед Отечеством» I и II степени, неоднократно отмечен Благодарностью Президента РФ, награжден Почетным знаком «Лидер российской экономики», Почетным нагрудным знаком Ассоциации российских банков «За заслуги перед банковским сообществом», нагрудным знаком «Отличник Внешэкономбанка»; его имя занесено в Книгу Почета Внешэкономбанка.

С 2004 г. – Председатель Совета директоров ЗАО «Росэксимбанк».

С 2006 г. – Член Совета ОАО «Национальный торговый банк».

С 2008 г. – Член Совета директоров ОАО «РЖД».

**Костин Андрей Леонидович**

Родился в 1956 г. В 1979 г. с отличием окончил экономический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова по специальности «Экономист-международник». Кандидат экономических наук.

10 июня 2002 г. назначен на должность Президента – председателя Правления ВТБ.

4 апреля 2007 г. Наблюдательный совет ВТБ принял решение о продлении полномочий А.Л. Костина в качестве Президента – председателя Правления ОАО «Банк ВТБ» до 2012 г. Является членом Совета директоров ОАО «НК «Роснефть», членом Совета директоров ОАО «Российские железные дороги», членом Совета директоров ОАО «Совкомфлот», членом Совета директоров ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», Президентом Федерации спортивной гимнастики России.

**Шохин Александр Николаевич**

Родился 25 декабря 1951 г. в Архангельской области.

В 1974 г. окончил экономический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова

С 2002 г. – Председатель Наблюдательного совета ИГ «Ренессанс Капитал».

С 2005 г. – Президент РСПП.

В 2005–2008 гг. возглавлял Комиссию Общественной палаты РФ по вопросам конкурентоспособности, экономического развития и предпринимательства.

В настоящее время:

Президент Российского союза промышленников и предпринимателей.

Входит в состав ряда совещательных органов при Президенте РФ и Правительстве РФ:

член Совета по конкурентоспособности и предпринимательству при Председателе Правительства РФ, Комиссии Правительства РФ по административной реформе, член Комиссии при Президенте РФ по формированию и подготовке резерва управленческих кадров.

Член Совета директоров ряда компании, в т.ч. ОАО «Лукойл», ОАО «ТМК», ОАО «ТНК-ВР».

Президент Государственного университета – Высшей школы экономики.

Доктор экономических наук, профессор.

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

Родился 30 июня 1948 г. в городе Меленки Владимирской области.

В 1972 г. Владимир Якунин окончил Ленинградский механический институт.

Трудовую деятельность начал младшим научным сотрудником Государственного института прикладной химии. После окончания службы в Советской Армии работал инженером, старшим инженером Управления Государственного комитета Совета Министров СССР по внешнеэкономическим связям, начальником отдела Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе АН СССР.

С 1985 г. – на дипломатической работе (второй, затем Первый секретарь Постоянного представительства СССР при ООН).

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

С 2000 г. – Заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

С 2002 г. – Первый заместитель Министра путей сообщения.

С 2003 г. – Первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги».

Распоряжением Правительства РФ № 786-р от 14 июня 2005 г. назначен Президентом ОАО «РЖД». Владимир Якунин является Председателем Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.

С 2006 г. является научным руководителем и Председателем Попечительского Совета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООН РАН.

В октябре 2007 г. за огромный вклад в реализацию мероприятий по реформированию железнодорожного транспорта, разработку стратегии развития российских железных дорог, обеспечение конструктивной социальной политики, эффективное взаимодействие с органами государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также с зарубежными железнодорожными администрациями и международными организациями награжден знаком «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги».

Распоряжением Правительства РФ № 843-р от 12 июня 2008 г. назначен Президентом ОАО «РЖД».

## Правление

### Председатель Правления ОАО «РЖД»:

Якунин В.И. Президент ОАО «РЖД»

### Состав Правления ОАО «РЖД» по состоянию на 31.12.2008 г.:

Морозов В.Н.	первый вице-президент	Гнедкова О.Э.	начальник Департамента корпоративных финансов
Андреев Ф.Б.	старший вице-президент	Ивашкин А.Г.	начальник Департамента управления делами
Гапанович В.А.	старший вице-президент	Михайлов С.В.	начальник Департамента корпоративных коммуникаций
Лапидус Б.М.	старший вице-президент	Старостенко В.И.	начальник Московской железной дороги
Крафт Г.В.	главный бухгалтер	Целько А.В.	начальник Западно-Сибирской железной дороги
Акулов М.П.	вице-президент		
Атьков О.Ю.	вице-президент		
Бобрешов А.С.	вице-президент		
Воробьев В.Б.	вице-президент		
Воротилкин А.В.	вице-президент		
Корнилов Г.В.	вице-президент		
Лемешко В.Г.	вице-президент		
Решетников В.И.	вице-президент		
Тишанин А.Г.	вице-президент		
Тони О.В.	вице-президент		
Бынков В.И.	статс-секретарь – начальник Правового департамента		

В структуре управления ОАО «РЖД» действует 221 совещательный орган по всем аспектам управления и всем видам деятельности Компании, в том числе 37 советов, 87 комиссий и комитетов и 82 рабочие группы.

## Краткие автобиографические сведения о членах Правления ОАО «РЖД»



### **Якунин Владимир Иванович**

*Президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1948 г. В 1972 г. окончил Ленинградский механический институт, доктор политических наук. С октября 2000 г. – Заместитель Министра транспорта Российской Федерации; с февраля 2002 г. – Первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с октября 2003 г. – Первый вице-президент ОАО «РЖД»; с июня 2005 г. – Президент ОАО «РЖД». Председатель Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.



### **Морозов Вадим Николаевич**

*Первый вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1954 г. В 1977 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте с 1971 г. С 2002 г. – Первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с ноября 2003 г. – Министр путей сообщения Российской Федерации; с 2005 г. – Первый вице-президент ОАО «РЖД».



### **Андреев Федор Борисович**

*Старший вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1966 г. В 1989 г. окончил Ленинградский государственный университет по специальности «Политическая экономия». С 1999 г. – Председатель Правления ОАО (КБ) «БалтонэксимБанк»; с 2002 г. – Первый вице-президент ЗАО АК «АЛРОСА»; с 2003 г. – Вице-президент ОАО «РЖД»; с 2005 г. – Старший вице-президент ОАО «РЖД».



### **Гапанович Валентин Александрович**

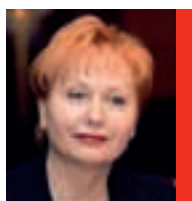
*Старший вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1955 г. В 1992 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте». На железнодорожном транспорте работает с 1974 г. С 1998 г. – Заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги; с 2000 г. – Главный инженер Октябрьской железной дороги; с 2003 г. – Вице-президент ОАО «РЖД»; с 2008 г. – Старший вице-президент ОАО «РЖД».


**Лапидус Борис Моисеевич**

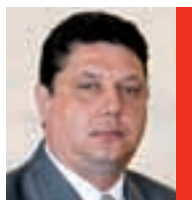
*Старший вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1947 г. В 1973 г. и 1984 г. окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям «Электрификация железнодорожного транспорта», «Экономика и организация железнодорожного транспорта». Профессор, доктор экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1967 г. С 1997 г. – Начальник Департамента экономики МПС России; с 2003 г. – Вице-президент ОАО «РЖД»; с 2005 г. – Старший вице-президент ОАО «РЖД».


**Крафт Галина Васильевна**

*Главный бухгалтер ОАО «РЖД»*

Родилась в 1950 г. В 1973 г. и 1983 г. окончила Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте» и «Экономика и организация железнодорожного транспорта», доктор экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1973 г. С 2003 г. – Вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Департамента инвестиционной деятельности; с 2005 г. – Вице-президент ОАО «РЖД»; с 2005 г. – Главный бухгалтер ОАО «РЖД».


**Акулов Михаил Павлович**

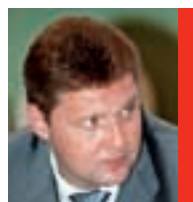
*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1960 г. В 1982 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта». На железнодорожном транспорте работает с 1982 г. С 2000 г. – Начальник Юго-Восточной железной дороги; с 2002 г. – Заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с 2003 г. – Первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с 2004 г. – Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации; с 2005 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».


**Атьков Олег Юрьевич**

*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1949 г. В 1973 г. окончил Московский медицинский институт им. И.М. Сеченова по специальности «Лечебное дело», доктор медицинских наук, профессор, Герой Советского Союза. С 2002 г. – Руководитель Департамента здравоохранения МПС России; с 2003 г. – Начальник Департамента медицинского обеспечения ОАО «РЖД»; с 2005 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».


**Бобрешов  
Александр Сергеевич**

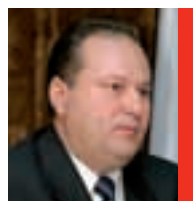
*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1965 г. В 1988 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «Приборостроение». С 2004 г. – Начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»; с 2005 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».


**Воробьев  
Владимир Борисович**

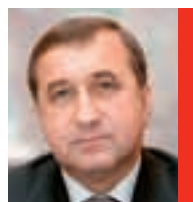
*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1949 г. В 1978 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». На железнодорожном транспорте работает с 1969 г. С 2002 г. – Начальник Северо-Кавказской железной дороги; с 2006 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».


**Воротилкин  
Алексей Валерьевич**

*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1961 г. В 1988 г. окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1978 г. С 2005 г. – Начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с 2008 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».


**Корнилов Георгий Викторович**

*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1953 г. В 1976 г. окончил Одесский институт инженеров морского флота по специальности «Судовые машины и механизмы», в 1981 г. – высшие курсы КГБ СССР. С 1981 г. – служба на руководящих должностях в органах КГБ СССР, ФСК, ФСБ России; с 2004 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».


**Лемешко  
Вячеслав Григорьевич**

*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1946 г. В 1970 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог». На железнодорожном транспорте работает с 1970 г. С 2003 г. – Начальник Куйбышевской железной дороги. С 2007 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».



**Решетников Валерий Ильич**

*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1952 г. В 1975 г. окончил Ленинградский электротехнический институт по специальности «Автоматизированные системы управления». С 2003 г. – Начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»; с 2005 г. – Советник Президента ОАО «РЖД»; с 2007 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».



**Тишанин Александр Георгиевич**

*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1966 г. В 1993 г. окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте» и в 1999 г. – Уральский государственный университет путей сообщения по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)». На железнодорожном транспорте работает с 1984 г. С 2004 г. – Начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с 2005 г. – Губернатор Иркутской области; с 2008 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».



**Тони Олег Вильямсович**

*Вице-президент ОАО «РЖД»*

Родился в 1964 г. В 1986 г. окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «Промышленное и гражданское строительство» и в 2003 г. – Северо-Западную академию государственной службы по специальности «Государственное и муниципальное управление», кандидат экономических наук. С 2004 г. – Начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД»; с 2006 г. – Вице-президент ОАО «РЖД».



**Бынков Вадим Иванович**

*Статс-секретарь – начальник  
Правового департамента ОАО «РЖД»*

Родился в 1962 г. В 1985 г. окончил Калининский государственный университет по специальности «Правоведение». С 2005 г. – Начальник Правового департамента ОАО «РЖД»; с 2007 г. – Статс-секретарь – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».



**Гнезкова Ольга Эдуардовна**

*Начальник Департамента  
корпоративных финансов ОАО «РЖД»*

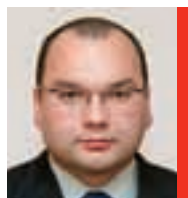
Родилась в 1960 г. В 1981 г. окончила Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Бухгалтерский учет», кандидат экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1981 г. С 2002 г. – Начальник финансовой службы Московской железной дороги; с 2003 г. – Заместитель начальника Московской железной дороги по экономике и финансам; с 2004 г. – Начальник Департамента управления финансами; с 2005 г. – Начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД».



**Ивашкин Алексей Георгиевич**

*Начальник Департамента  
управления делами ОАО «РЖД»*

Родился в 1956 г. В 1978 г. окончил Ташкентский политехнический институт, кандидат психологических наук. С 1995 г. – Заместитель Главы администрации Чиланзарского района г. Ташкента; с 2001 г. – Заместитель, Первый заместитель главы г. Сочи; с 2005 г. – Начальник Департамента управления делами ОАО «РЖД».



**Михайлов Сергей Владимирович**

*Начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»*

Родился в 1971 г. В 1993 г. окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международная журналистика», член Союза журналистов Российской Федерации. С 2004 г. – Советник Президента ОАО «РЖД»; с 2005 г. – Начальник Департамента по связям с общественностью; с 2006 г. – Начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД».



**Старостенко Владимир Иванович**

*Начальник Московской железной  
дороги – филиала ОАО «РЖД»*

Родился в 1948 г. В 1975 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог». На железнодорожном транспорте работает с 1966 г. С 1999 г. – Начальник Западно-Сибирской железной дороги; с 2002 г. – Начальник Московской железной дороги.



### **Целько Александр Витальевич**

*Начальник Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»*

Родился в 1956 г. В 1978 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог».

На железнодорожном транспорте работает с 1978 г. С 2000 г. – Первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с 2002 г. – Начальник Западно-Сибирской железной дороги.

### **Ревизионная комиссия**

Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Общества и действует на основе норм, определенных законодательством Российской Федерации, Уставом ОАО «РЖД», утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585 (с учетом изменений и дополнений) и Положением о Ревизионной комиссии ОАО «РЖД», утвержденным Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

В 2008 г. ревизионной комиссией ОАО «РЖД» подготовлено Заключение (от 25 апреля 2008 г.) по результатам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» в 2007 г.

**Состав Ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2007 г. № 864-р, был утвержден в количестве 9 человек (должности указаны на момент избрания):**

Винтер М.Р.	начальник Управления Росжелдора
Казутин А.В.	начальник отдела Департамента Минтранса России
Михайлов Е.Ф.	заместитель директора Департамента Минэкономразвития России
Несветаилова С.В.	начальник отдела Департамента Минэкономразвития России
Никитин Г.С.	начальник Управления Росимущества
Оселедько В.В.	начальник отдела Департамента Минпромэнерго России
Поляков Е.Н.	начальник Управления Росимущества
Тугаринов С.Л.	заместитель директора Департамента Минтранса России
Федюшкина О.В.	консультант отдела Росимущества

**Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2008 г. № 951-р определен состав Ревизионной комиссии в количестве 7 человек (должности указаны на момент избрания):**

Зеленцова И.А.	заместитель начальника Управления Росимущества
Казутин А.В.	заместитель директора Департамента Минтранса России
Курбатов М.Ю.	директор Департамента Минэкономразвития России
Никитин Г.С.	заместитель Руководителя Росимущества
Оселедько В.В.	заместитель директора Департамента Минпромторга России
Поляков Е.Н.	начальник Управления Росимущества
Федюшкина О.В.	консультант отдела Росимущества

Описание стратегии  
и миссии Компании



## ОПИСАНИЕ СТРАТЕГИИ И МИССИИ КОМПАНИИ

Являясь крупнейшей национальной транспортной компанией, ОАО «РЖД» видит свое предназначение в создании инфраструктурных условий для обеспечения инновационного развития экономики, транспортного единства страны, повышении глобальной конкурентоспособности транспортной системы России, качественном удовлетворении спроса государства и общества на транспортные услуги.

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

**В соответствии с Решением итогового Правления ОАО «РЖД» 22–23 декабря 2008 г. на 2009 г. определены следующие важнейшие задачи:**

▶ Обеспечение устойчивости и финансовой сбалансированности работы, реализации мер по сокращению издержек, максимального привлечения доходной базы и эффективного использования финансовых ресурсов.

▶ Обеспечение рационального использования трудовых ресурсов в условиях снижения объемов перевозок за счет внедрения новых технологий, повышения качества производственных процессов и приведения численности персонала в соответствие с объемами перевозок.

▶ Повышение качества обслуживания грузовладельцев и пассажиров, в т.ч. за счет развития логистики, внедрения инновационных технологий транспортного обслуживания, повышения квалификации и ответственности исполнителей.

▶ Максимальная диверсификация деятельности ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок на основе

активизации маркетинговой политики и вывода на рынок комплексных транспортных продуктов и расширения сегмента контейнерных перевозок.

▶ Концентрация инвестиционных ресурсов на реализации пусковых объектов, проектов с участием государства и внешних инвесторов, а также направленных на повышение эффективности перевозочного процесса и программ ресурсосбережения.

▶ Реализация мероприятий третьего этапа структурной реформы, обеспечение создания «Федеральной пассажирской компании» и других дочерних и зависимых обществ, минимизация перекрестного субсидирования за счет формирования субъектами Российской Федерации заказа на пассажирские перевозки в пригородном сообщении, разработка нормативно-правовой базы, обеспечивающей равные условия участия Холдинга «РЖД» на рынке предоставления вагонов для грузовых перевозок.

▶ Переход на управление эксплуатационной работой, основанное на экономических критериях и принципах постоянного улучшения, обеспечивает достижение максимальной эффективности перевозочного процесса.

▶ Обеспечение эффективного взаимодействия с поставщиками материальных ресурсов для ОАО «РЖД», способствующего как устойчивости объемов их производства, так и снижению цен на продукцию.

▶ Совершенствование системы социальных гарантий железнодорожников на основе принципа соответствия реальному вкладу работника в корпоративный результат.

▶ Реализация прорывных технологических решений.

## Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

17 июня 2008 г. Правительством Российской Федерации утверждены Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., которая направлена на формирование гоступной и устойчивой транспортной системы страны, укрепление национального суверенитета, безопасности и обороноспособности страны, снижение совокупных транспортных издержек и повышение конкурентоспособности экономики на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транс-



порта, гармонично увязанного с развитием грузовых отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны, и план первоочередных мероприятий по ее реализации на 2008–2015 гг.

Стратегия-2030 определяет приоритетные направления эффективного развития железнодорожной отрасли, повышения конкурентоспособности российских железных дорог на внутрисоссийском и международном рынках на основе реализации глобальных инфраструктурных проектов, внедрения инноваций в сферу грузовых и пассажирских перевозок.

В Стратегии выделены два этапа развития отрасли:

- этап модернизации железнодорожного транспорта (до 2015 г.);
- этап динамичного расширения сети железных дорог (2016–2030 гг.).

Стратегия устанавливает основные направления и механизмы участия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, организаций железнодорожного транспорта, в первую очередь ОАО «РЖД», и других заинтересованных инвесторов в финансировании затрат по развитию отрасли.

Реализация Стратегии обеспечит решение государственных задач в области железнодорожного транспорта. Будет полностью сформирован инфраструктурный базис для обеспечения территориальной целостности и обороноспособности страны, созданы транспортные условия для ускорения роста российской экономики.

В соответствии с целевым (максимальным) вариантом Стратегии до 2030 г. запланировано построить свыше 20,7 тыс. км новых железнодорожных линий.

Плотность железнодорожной сети к 2030 г. при этом будет увеличена на 24% при полной ликвидации ограничений пропускной и провозной способности.

Будет сформирован полигон тяжеловесного движения протяженностью свыше 13,8 тыс. км, связывающий порты Дальнего Востока, Северо-Запада и Юга России, а также сухопутные пограничные пункты на западной границе страны. Одним из важнейших элементов этого полигона станет Байкало-Амурская магистраль, что позволит специализировать Транссиб для пропуска пассажирских и транзитных контейнерных поездов.

Будут существенно улучшены качественные показатели грузовых и пассажирских перевозок.

Скорость доставки грузов в среднем возрастет более чем на 23%; при этом по контейнерным отправкам, требующим ускоренной доставки, – в 3,5 раза. В установленные сроки будет доставляться 97% отправок. Объем перевозок транзитных грузов возрастет более чем в 2,8 раза.

Маршрутная скорость пассажирских поездов в гальнем следовании возрастет более чем на 16%. Полигон

скоростного пассажирского движения (скорость до 160 км/час и выше) будет увеличен в 17 раз и составит свыше 10,9 тыс. км, а высокоскоростного (скорость до 350 км/час) превысит 1,5 тыс. км.

В соответствии с целевым вариантом Стратегии до 2030 г. запланировано обновить около 23,4 тыс. локомотивов, 996 тыс. грузовых вагонов, более 29,5 тыс. пассажирских вагонов и около 24,5 тыс. ед. моторвагонного подвижного состава.

В рамках реализации Стратегии в 2008 г. в области инновационного развития ОАО «РЖД» проведены комплексные работы, включающие в себя, в том числе: формирование требований к новому подвижному составу, техническим средствам, системам управления и информационно-управляющим системам; подготовку предложений по совершенствованию нормативных документов, направленных на обеспечение транспортной безопасности и охраны окружающей среды на железнодорожном транспорте.

В целях повышения инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД» представлены предложения по внесению изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», направленные на прекращение ценового регулирования при возникновении конкуренции на определенном товарном рынке, установление экономически обоснованных тарифов с учетом нормативной прибыли и локальных тарифов на вновь построенных железнодорожных линиях.

В соответствии с планом мероприятий по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте проводится работа по созданию ОАО «Вторая грузовая компания», ОАО «Федеральная пассажирская компания» и дочерних обществ в сфере ремонта и сервисного обслуживания подвижного состава. Совместно с субъектами Российской Федерации осуществлялась работа по созданию пригородных пассажирских компаний.

Для повышения конкурентоспособности Компании на международном рынке осуществлялись мероприятия по развитию международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России, и созданию логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию зарубежных стран.

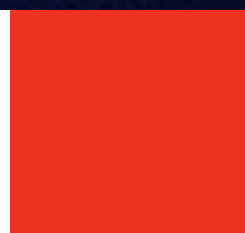
## Функциональные стратегии

В ОАО «РЖД» в настоящее время ведется активная работа по разработке и реализации функциональных стратегий развития Компании и других долгосрочных программ, направленных на формирование стратегических приоритетов развития Холдинга «РЖД» в долгосрочной перспективе.

Реализуются утвержденные функциональные стратегии: развития кадрового потенциала ОАО «РЖД»; управления качеством; обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в ОАО «РЖД»; управления финансами; управления рисками; эффективного обеспечения потребностей ОАО «РЖД» в материальных ресурсах и технических средствах; развития пропускных способностей на направлениях, обеспечивающих растущий спрос на грузовые перевозки и увеличение доходов ОАО «РЖД». В ближайшее время Компания приступит к реализации функциональной Стратегии построения единой системы внутреннего аудита и контроля в ОАО «РЖД». В завершающей стадии согласования находится функциональная Стратегия управления недвижимым имуществом.

Активно идет работа по формированию проектов «Стратегия грузового бизнеса» и «Повышение рентабельности перевозок». Разрабатывается Стратегия развития Холдинга «РЖД» на период до 2015 г. и основные направления его развития на период до 2030 г., направленная на определение рыночных механизмов развития Холдинга «РЖД».

В целях повышения эффективности работы пассажирского комплекса в 2008 г. утверждены Программа развития пригородного пассажирского комплекса ОАО «РЖД» до 2015 г. и Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» до 2015 г., подготовлена Концепция реформирования пассажирского комплекса дальнего следования до 2015 г.



## КРАТКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ КОМПАНИИ

В 2008 г. ОАО «РЖД» обеспечило 42,7% грузооборота и 39,1% пассажирооборота всей транспортной системы страны.

Последовательно снижается транспортная составляющая в конечной цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

В 2008 г. транспортная составляющая в конечной цене продукции (в части железнодорожного транспорта) снижена в среднем более чем на 14% к уровню 2007 г. По нефтяным грузам она уменьшена на 18%, по черным металлам – на 19%, углю – на 36%, коксу – на 35%, руде – почти на 11%. В целом за 5 лет деятельности ОАО «РЖД» транспортная составляющая снижена по коксу и руде – в 2,4 раза, по удобрениям – в 2,1 раза, по углю – в 1,9 раза, по нефтяным грузам – в 1,8 раза и черным металлам – в 1,7 раза. Спрос со стороны железнодорожной отрасли стал одним из катализаторов роста для целого комплекса высокотехнологичных производств и отраслей экономики (электротехнической, металлургической, химической промышленности, строительного комплекса), способствовал ускоренному развитию железнодорожного машиностроения.

За последние 8 лет существенно возросли темпы роста объемов производства железнодорожного подвижного состава: объем производства грузовых вагонов вырос более чем в 10 раз, локомотивов – более чем в 5 раз, а пассажирских вагонов всех видов тяги – более чем вдвое.

Относительный прирост объемов производства железнодорожной техники в 2008 г., по сравнению с уровнем 2007 г., составил:

- магистральных электропоездов – 60%;
- тепловозов маневровых и промышленных – 16%;
- грузовых вагонов – 13%;
- пассажирских вагонов локомотивной тяги – 20%;
- вагонов электропоездов – 8%.

Практически все свои потребности в поставках продукции металлургического комплекса и железнодорожного машиностроения ОАО «РЖД» удовлетворяет за счет поставок с отечественных предприятий, что в условиях мирового финансово-экономического кризиса является существенной поддержкой для смежных отраслей экономики.

Гарантированный спрос со стороны компаний Холдинга «РЖД» позволяет предприятиям металлургического комплекса и отечественного машиностроения создавать запас устойчивости, сохранять набранные темпы инновационного развития, оптимизировать сбытовую и закупочную стратегию сторон, планирование производства и инвестиций, развивать новые технологии и, в конечном итоге, снижать производственные издержки и повышать качество продукции.

## Влияние мирового финансового кризиса

В течение 2008 г. ОАО «Российские железные дороги» работало в условиях более низкой динамики экономического роста в стране в сравнении с 2007 г. Так, ВВП увеличен на 5,6% против 8,1% в 2007 г., а промышленное производство – на 2,1% (против 6,3% в 2007 г.).

Последствия мирового финансового кризиса отразились на экономике Российской Федерации, и прежде всего в ее реальном секторе. В октябре 2008 г. Российские железные дороги в полной мере ощутили происходящие негативные процессы через снижение объемов погрузки, нарастающие отказы грузоотправителей от заявок на перевозки грузов, ухудшение ситуации на финансовом рынке.

Динамика погрузки грузов на сети железных дорог, при высоком уровне показателей в начале 2008 г., на протяжении последних месяцев 2008 г. резко замедлилась. Тогда как увеличение в I и II кварталах 2008 г. к аналогичным периодам 2007 г. составило 5,3% и 0,7% соответственно; в III квартале погрузка снизилась на 0,3%, а в IV квартале – на 16,9% к 2007 г.

## Производственные достижения и основные операционные показатели

Погрузка грузов в 2008 г. выполнена в объеме 1 303,7 млн. тонн. Железные дороги погрузили различных грузов на 40,5 млн. тонн, или на 3,0% меньше, чем в 2007 г., и меньше задания на 4,9% (в результате отказов грузоотправителей от заявок на перевозки грузов).

Грузооборот в целом за 2008 г. с учетом порожнего пробега вагонов иных собственников увеличен до 2 423,8 млрд. т-км, что выше уровня 2007 г. на 4,8%. Грузооборот нетто возрос лишь на 1,2% и составил 2 116,2 млрд. т-км.

Объем международных перевозок в 2008 г. (отчет ЦО-12) составил 514,1 млн. тонн, что на 0,9 млн. тонн, или на 0,2%, ниже уровня 2007 г. Доходы от международных перевозок составили 323,5 млрд. руб., что на 16,9 млрд. руб., или на 5,5%, выше уровня 2007 г.

За период 2003–2008 гг. услугами железнодорожного транспорта воспользовалось более 7,5 млрд. пассажиров, из них в дальнем следовании – 0,8 млрд. пассажиров, в пригородном сообщении – более 6,7 млрд. пассажиров. По итогам работы в 2008 г. отправлено 1,3 млрд. пассажиров (101% к 2007 г.).

Объем пассажирооборота по инфраструктуре ОАО «РЖД» за 2008 г. составил 175,9 млрд. пасс-км (99,5% к плану и 101% к 2007 г.). В дальнем следова-

## Ключевые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2004–2008 гг.

Объем перевозок	ед. измерен.	2004	2005	2006	2007	2008
Погрузка	млн. т	1 220,9	1 273,1	1 310,4	1 344,2	1 303,7
Грузооборот, в т.ч.	млрд. т-км	1 972,7	2 044,2	2 148	2 312,6	2 423,8
• без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд. т-км	1 801,6	1 858,1	1 950,9	2 090,3	2 116,2
• вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд. т-км	171,1	186,1	197,1	222,3	307,5
Пассажирооборот	млрд. п/км	150,9	170,9	177,8	174,1	175,9
<b>Показатели операционной эффективности</b>						
Участковая скорость	км/ч	39,6	40,2	40,3	40,3	40,6
Производительность локомотива	тыс. т-км брутто	1 615	1 672	1 706	1 710	1 736
Оборот грузового вагона	часов	8,06	7,75	7,73	7,7	7,59
Средний вес грузового поезда	тонн	3 670	3 716	3 747	3 778	3 815
Производительность вагона	т-км нетто	9 997	10 386	10 614	11 071	11 583
Темп роста производительности труда	%	–	107,0	108,7	108,9	108,0
<b>Финансовые результаты</b>						
<b>Доходы, всего</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>659,6</b>	<b>748,8</b>	<b>848,9</b>	<b>975,6</b>	<b>1 101,7</b>
Доходы от перевозок	млрд. руб.	597,5	676,2	772	884,4	1 014,5
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	68	90,5	114	129,4	150,4
• в дальнем следовании	млрд. руб.	60,6	72,8	92	109,4	130,7
• в пригородном сообщении	млрд. руб.	7,4	17,7	22	20,1	19,7
От грузовых перевозок	млрд. руб.	529,5	585,7	658	754,9	847
Доходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	62,1	72,6	76,9	91,2	87,2
<b>Расходы, всего</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>502,9</b>	<b>681,5</b>	<b>778,2</b>	<b>899</b>	<b>1 035,3</b>
Расходы от перевозок	млрд. руб.	552,7	618,3	709,8	819,4	952,1
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	126,3	138	157,1	180	216,9
• в дальнем следовании	млрд. руб.	91,9	100	113,2	132,2	162,4
• в пригородном сообщении	млрд. руб.	34,4	38	43,9	47,8	54,5
От грузовых перевозок	млрд. руб.	426,4	480,5	552,7	639,4	722,7
Расходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	49,8	63	68,3	79,6	83,2
<b>Прибыль по перевозкам</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>44,8</b>	<b>57,9</b>	<b>62,1</b>	<b>65</b>	<b>62,4</b>
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	-58,3	-47,5	-43,1	-50,5	-66,5
• в дальнем следовании	млрд. руб.	-31,3	-27,1	-21,2	-22,8	-31,7
• в пригородном сообщении	млрд. руб.	-27	-20,4	-21,9	-27,7	-34,8
От грузовых перевозок	млрд. руб.	103,1	105,2	105,3	115,5	124,3
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд. руб.	9,9	6,6	8,7	11,6	4
Результат от прочих доходов и расходов	млрд. руб.	12,3	9,6	-11,6	52,4	-11,6
ЕВИТДА	млрд. руб.	142,8	163,0	205,7	291,7	243,2
Прибыль (убыток) до налогообложения	млрд. руб.	54,7	64,4	59,2	129,0	54,9
<b>Чистая прибыль</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>8,8</b>	<b>9,8</b>	<b>26,4</b>	<b>84,5</b>	<b>13,4</b>
Рентабельность	%	1,3%	1,3%	3,1%	8,7%	1,2%
<b>Движение денежных средств и состояние расчетов</b>						
Чистый денежный поток по операционной деятельности	млрд. руб.	28,0	40,0	85,9	242,7	216,1
Чистый денежный поток по инвестиционной деятельности	млрд. руб.	-47,0	-71,1	-65,6	-234,9	-390,4
Чистый денежный поток по финансовой деятельности	млрд. руб.	15,6	32,4	-21,6	11,4	195,9
Дебиторская задолженность	млрд. руб.	36,5	35,6	40,5	64,6	100,2
Кредиторская задолженность	млрд. руб.	93,0	92,0	116,2	163,2	209,5
<b>Собственные средства, активы и обязательства</b>						
Валюта баланса	млрд. руб.	2 088,2	2 403,8	2 705,6	3 171,4	3 505,2
Внеоборотные активы	млрд. руб.	1 950,6	2 252,0	2 559,7	3 012,2	3 242,0
Оборотные активы	млрд. руб.	137,6	151,8	145,8	159,2	263,2
Капитал и резервы	млрд. руб.	1 938,2	2 214,1	2 495,9	2 885,7	3 240,3
Долгосрочные обязательства	млрд. руб.	35,3	78,6	74,8	79,5	185,7
Краткосрочные обязательства	млрд. руб.	114,6	111,0	134,8	206,1	379,2
Стоимость чистых активов	млрд. руб.	1 938,2	2 214,1	2 491,5	2 581,5	2 945,2
<b>Инвестиции</b>						
Расходы по инвестиционной деятельности	млрд. руб.	127,6	151,1	172,4	255,5	381,7

нии пассажирооборот составил 129,1 млрд. пас-км, что на 0,8% выше уровня 2007 г. и на 1,3% ниже плана. В пригородном сообщении пассажирооборот составил 46,7 млрд. пасс-км, или 101,6%, к прошлому году и 101,8% – к плану.

Открыты десятки новых маршрутов движения как пассажирских, так и грузовых поездов. При этом в целом с 2003 г. по 2008 г. грузооборот нетто увеличен на 26,8%, а пассажирооборот – на 11,6%.

Средняя грузонапряженность по сравнению с 2003 г. возросла с 29,1 млн. т-км бр/км год до 33,0 млн. т-км бр/км год за 2007 г. На конец 2008 г. ожидаемая грузонапряженность составила 33,4 млн. т-км бр/км год. При росте грузооборота и увеличении грузонапряженности за период с начала 2004 г. и до 2009 г. достигнуто улучшение основных показателей технического состояния верхнего строения пути.

В 2008 г. удалось улучшить качественные показатели использования подвижного состава. Так, оборот грузового вагона ускорен к 2007 г. на 1,4%, или 2,64 часа. Участковая скорость выполнена на уровне 40,6 км/час, что выше задания на 0,4 км/час, или 1,0%, и 2007 г. на 0,3 км/час, или 0,7%.

В целом по сети вес грузового поезда повышен к плану на 25 тонн, или на 0,7%, и к 2007 г. на 37 тонн, или 1,0%; производительность локомотива возросла на 15 тыс. т-км брутто, или на 0,9%, относительно задания и на 26 тыс. т-км брутто, или 1,5%, к 2007 г.

При этом в целом за 2003–2008 гг. оборот грузового вагона ускорен на 18,2 часа, вес грузового поезда повышен на 207 тонн, производительность локомотива увеличена на 171 тыс. т-км брутто, участковая скорость возросла на 1,6 км/час.

Средневзвешенные скорости по сети пассажирских поездов составляли в графике 2003 г. 85,7 км/ч, грузовых – 70,4 км/ч; в графике 2008 г. соответственно 89,1 км/ч и 72,0 км/ч, т.е. средневзвешенная скорость пассажирских поездов увеличится на 3,4 км/ч, грузовых – на 1,6 км/ч.

Активно внедряются новые проекты в части ж.д. перевозок на основе Интернет-технологий.

За последние 5 лет значительно обновлен подвижной состав. С учетом дочерних компаний в 2008 г. Холдинг закупил свыше 21 тыс. грузовых вагонов (в 2007 г. – 15,4 тыс. ед.). В 2008 г. на железные дороги поставлено 455 локомотивов (в 2007 г. – 313 ед.), 1042 пассажирских вагона (в 2007 г. – 950 ед.), 809 вагонов электропоездов (в 2007 г. – 762 ед.).

В 2008 г. осуществлен ввод 114,6 км вторых и 169,5 км станционных путей, 8,2 км новой линии, 187,1 км электрификации и грузовых объектов. За счет инвестиционных средств реконструировано 2 723,6 км верхнего строения пути, а также выполнены работы по комплексной реконструкции 326 км пути.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров как в дальнем, так и в пригородном сообщении проведен значительный объем работы по капитальному ремонту объектов пассажирского хозяйства, на выполнение которого в 2008 г. направлено 4,3 млрд. руб.

В целом по Компании расходы на капитальный ремонт основных средств по итогам 2008 г. составили более 143 млрд. руб.

В 2008 г. отремонтировано 3632 пассажирских вагона, 590 электросекций, почти 13 тыс. грузовых вагонов, 1341 электровоз и 1608 секций тепловозов.

В 2008 г. оздоровлено посредством капитального ремонта и реконструкции почти 15,4 тыс. км пути. Это позволило улучшить, по сравнению с прошлым годом, балловую оценку состояния главного пути на 4 балла, которая по состоянию на 1 января 2009 г. составила 35 баллов. С помощью капитального ремонта оздоровлено искусственных сооружений на 7,1 млрд. руб., земляного полотна – на 4,2 млрд. руб.

Инвестиционный бюджет 2008 г. вырос по сравнению с предыдущим годом в 1,5 раза и составил 381,7 млрд. руб.

В 2008 г. снижение уровня аварийности на железных дорогах составило 12,8%, а в целом по Компании – на 8,5%.

Общее количество нарушений безопасности движения в расчете на 1 млрд. выполненной тоннокилометровой работы снижено на железных дорогах на 13,8%, а в целом по Компании с учетом функциональных филиалов – на 9,5%.

Ежегодно на выполнение мероприятий по охране труда Компанией расходуется в среднем более 6 млрд. руб. В 2008 г. в ОАО «РЖД» на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по всем источникам финансирования израсходовано 8,6 млрд. руб., что в пересчете на каждого работника ОАО «РЖД» составляет 7,6 тыс. руб.

ОАО «РЖД» осуществляется активная работа по внедрению корпоративной интегрированной системы менеджмента качества.

Компании удалось удержать рост себестоимости перевозок к 2007 г. на 11,2% при индексе роста потребительских цен в стране на 13,3%. Против планового значения себестоимость перевозок снижена на 4,3%.

В 2008 г. сохранена положительная динамика производительности труда, которая выполнена с ростом к 2007 г. на 8,0%.

Построено порядка 1 млн. кв. м жилья, модернизировано значительное количество объектов здравоохранения и образования, построен ряд спортивных сооружений и др.

*См. также Приложение № 7.*

Категории граждан	оплаченная сумма в 2008 году, млрд. руб.	Правовые основания	Заказчик
Субсидии на компенсацию потерь, возникающих от выравнивания тарифов в сообщении Россия – Калининград	0,2	Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.07 г. № 916	Росжелдор
Субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах)	19,4	Постановление Правительства Российской Федерации от 07.04.07 г. № 207	Росжелдор

## Государственная поддержка ОАО «РЖД» и компенсации из бюджетов

### Строительство олимпийских объектов

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2008 г. № 1877-р «Об увеличении уставного капитала Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и Решением Совета директоров Компании от 16 декабря 2008 г. был зарегистрирован дополнительный выпуск обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД», размещаемых путем закрытой подписки, в количестве 41,5 млн. штук, целью чего являлось создание необходимых источников для строительства объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 г. в городе Сочи. Номинальная стоимость каждой ценной бумаги дополнительного выпуска – 1 тыс. руб.

Оплата акций единственным акционером компании – Российской Федерацией – была предусмотрена законами о бюджете Российской Федерации на 2008 г. и на 2009 г. в объемах 24 575 млрд. руб. и 16 925 млрд. руб. соответственно. Распорядителем выделенных бюджетных средств является Федеральное агентство железнодорожного транспорта.

### Пассажирские перевозки в дальнем следовании

В целях компенсации выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в общих и плацкартных вагонах начиная с 2007 г. было предусмотрено выделение бюджетных средств. Дотации были поэтапно доведены до полной компенсации. При этом в 2007 г. процент компенсации составил 40% от необходимого уровня, что составляет 10,9 млрд. руб.; в 2008 г. процент компенсации составил 60%, или 19,4 млрд. руб.

Вместе с тем остается нерешенным вопрос компенсации выпадающих доходов от проведения государственного регулирования тарифов на перевозку багажа и грузобагажа, убытки по которым составляют более 10 млрд. руб. в год.

### Совершенствование системы управления

Следуя за развитием транспортного рынка и изменениями хозяйственной и корпоративной структуры Холдинга, ОАО «РЖД» ускоренно внедряет современные технологии и инструменты управления.

В Компании реализуется важнейший проект «Построение системы управления ОАО «РЖД» в условиях реформирования». Он направлен на повышение эффективности управления, приведение действующей системы управления ОАО «РЖД» в соответствие с моделью рынка железнодорожных транспортных услуг и результатами структурной реформы отрасли, внедрение элементов, обеспечивающих возможность непрерывного улучшения качества управления в условиях дальнейшей диверсификации и увеличения масштаба деятельности Холдинга.

В 2008 г. работы данного проекта получили существенное ускорение благодаря тому, что была одобрена «Концепция системы управления компании холдингового типа, образуемой в результате реформирования ОАО «РЖД», а Ассамблеей начальников железных дорог и Правлением ОАО «РЖД» принят ряд важнейших решений в ее развитие. В частности, были одобрены предложения по организационному разделению в ОАО «РЖД» управления Холдингом «Российские железные дороги» и бизнесом железнодорожных перевозок. Также поддержан переход от строго территориальной модели управления бизнесом железнодорожных перевозок к вертикально-функциональной, что соответствует требованиям Постановления Правительства РФ от 18 мая 2001 г.

№ 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте».

Меры по совершенствованию системы управления направлены на создание инструментов повышения внутренней эффективности ОАО «РЖД», обеспечение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности Компании в целом, ее отдельных филиалов, дочерних и зависимых обществ, увеличение гибкости в вопросах взаимодействия ОАО «РЖД» как перевозчика с владельцами и операторами подвижного состава.

Новые подходы к управлению, основанные на принципах Концепции, должны обеспечить универсальность управления бизнес-единицами как в составе ОАО «РЖД», так и в форме дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» за счет единой корпоративной системы целей и задач, выраженной через соответствующие ключевые показатели эффективности для каждой бизнес-единицы.

Для повышения эффективности управления железнодорожными перевозками предусмотрено объединение всех подразделений и филиалов, совместно выполняющих задачи сбыта, организации, обеспечения и осуществления железнодорожных перевозок, в единый производственный блок. Под его оперативным управлением будут также находиться те дочерние предприятия ОАО «РЖД», которые обеспечивают перевозочный процесс или участвуют в нем

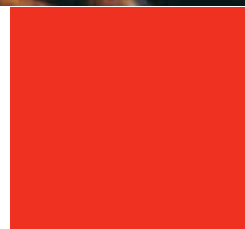
в качестве операторов подвижного состава. Блок будет состоять из вертикально-интегрированных дирекций, которые формируются на принципах специализации и будут отвечать за конкретные сферы деятельности, являющиеся ключевыми элементами перевозочного процесса, – сбыт услуг железнодорожных перевозок, управление движением и тягой, эксплуатация инфраструктуры.

Модернизация системы управления создает условия для построения системы мотивации персонала, эффективно стимулирующей руководителей на реализацию мероприятий в области повышения производительности труда, развитие кадрового потенциала. Новая система управления должна обеспечить более сбалансированное распределение ответственности, полномочий и ресурсов внутри ОАО «РЖД», а также построение системы контрольных показателей и показателей эффективности, обеспечивающих большую прозрачность операционной деятельности и контроль затрат.

Таким образом, реализация Концепции направлена на создание дополнительных возможностей для повышения внутренней эффективности ОАО «РЖД» через повышение качества управления, не ущемляет прав потребителей и поставщиков, не ограничивает конкуренцию и не создает монопольных преимуществ ОАО «РЖД» и его дочерним и зависимым обществам.



Обзор основных  
корпоративных событий



## ОБЗОР ОСНОВНЫХ КОРПОРАТИВНЫХ СОБЫТИЙ

### Обзор основных корпоративных событий за период с 2003 года

За последние 5 лет Компания реализовала ряд успешных проектов, которые позволили вывести пассажирские и грузовые перевозки, а также машиностроение в России на новый качественный уровень развития и тем самым активизировать процесс интеграции железнодорожного транспорта РФ в Евроазиатскую транспортную систему.

▶ В 2003 г. было завершено создание электропоезда нового поколения ЭМ4 «Спутник». В ходе реализации этого проекта нашли практическое применение свыше 200 новейших разработок и запатентованных технологий отечественных научно-исследовательских институтов. Это принципиально новый вид подвижного состава повышенной вместимости вагона для решения транспортных проблем крупных городов. Сегодня «Спутники» курсируют из Москвы в Мытищи, Раменское, Пушкино. Проекты ускоренного сообщения между крупными городами и пригородом тиражируются по всей сети.

▶ 21 января 2004 г. ОАО «РЖД» представило новый пассажирский вагон класса «люкс». В вагоне 4 купе, оборудованные туалетными комнатами и душевыми кабинами. Интерьер разработан с учетом современных требований дизайна и эргономики. Для внутренней отделки использованы экологически чистые материалы. Стол, дверные блоки, оконные рамы, подоконники выполнены из ценных пород дерева. Вагон оснащен современными системами вентиляции, кондиционирования, освещения, обогрева, пожаротушения, имеет автономную систему электрооборудования. Вагонами этого класса укомплектованы поезда «Татарстан» (Казань – Москва) и «Красная стрела» (Санкт-Петербург – Москва), поезд «Экспресс» (Санкт-Петербург – Москва) и др. Вагоны с такими купе курсируют в первом частном поезде Гранд-Экспресс (Москва – Санкт-Петербург). Пассажиры всех поездов дальнего следования ОАО «РЖД» могут выбрать билет в мужское, женское или смешанное купе, а также купить билет через Интернет, оплатив его по банковской карте.

▶ 7 декабря 2007 г. с Белорусского вокзала г. Москвы отправилась первая пассажирская вагонетка в Амстердам и Мюнхен, а 11 декабря – в Париж (этот маршрут возобновлен после тринадцатилетнего перерыва).

▶ Все аэропорты и центр Москвы связали аэроэкспрессы: Киевский вокзал – аэропорт Внуково, Павелецкий вокзал – аэропорт Домодедово и Савеловский вокзал – аэропорт Шереметьево. Это быстрый и комфортный транспорт. На вокзалах авиапассажиры могут пройти регистрацию на рейс и сдать багаж. Аналогичные проекты будут реализованы и в других регионах РФ. Уже открыто сообщение между центром города и аэропортом в Самаре и Екатеринбурге. К Олимпиаде 2014 г. будут пущены аэроэкспрессы по маршруту Сочи – аэропорт.

*Одна из приоритетных задач ОАО «РЖД» – организация в России скоростных и высокоскоростных железных дорог со скоростью движения поездов до 250–300 км/час. В настоящий момент разрабатываются два маршрута: Москва – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Хельсинки. В качестве последующих перспективных направлений рассматриваются Москва – Сочи, Москва – Нижний Новгород, Москва – Самара, Москва – Екатеринбург, а также скоростное сообщение между городами-миллионниками: Омском и Новосибирском, Новосибирском и Красноярском и т.д.*

▶ 26 декабря 2008 г. в Санкт-Петербурге ОАО «Российские железные дороги» провело презентацию первого высокоскоростного поезда «Сапсан». Это высокоскоростной электропоезд серии Velaro RUS производства компании «Сименс Транспортные Системы», способный развивать максимальную скорость 250 км/ч.

Поезд получил свое название в честь самой быстрой птицы на планете. Сапсан, или настоящий сокол, относится к семейству соколиных и способен развивать скорость свыше 322 км/ч, или 90 м/с.

Контракт на поставку 8 поездов серии Velaro RUS был подписан между ОАО «РЖД» и Департаментом Транспортные системы компании «Сименс АГ» в мае 2006 г. Стоимость контракта – 276 млн. евро. В апреле 2007 г. был подписан Договор технического обслуживания поездов в течение 30 лет на сумму 354,1 млн. евро.

С вводом в эксплуатацию поезда «Сапсан» время в пути из Москвы до Санкт-Петербурга составит 3 часа 45 минут против 4 часов 30 минут в настоящее время. При этом среднее время курсирования пассажирских поездов составляет 8 часов.

В течение 2010 г. будут поставлены остальные составы. Они будут курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом со скоростью до 250 км/ч и преодолевать расстояние за 3 часа 45 минут (сейчас ЭР-200 преодолевают этот путь за 4 часа 30 минут).

Открытие скоростного движения на маршруте Санкт-Петербург – Хельсинки запланировано также на 2009 г. На этой линии будут курсировать высокоскоростные поезда типа «Пенголино». Время в пути сократится до 3–3,5 часа (сегодня 5,5 часа).

▶ 1 июля 2006 г. начала свою самостоятельную финансово-хозяйственную деятельность Федеральная пассажирская дирекция (ФПД) – филиал ОАО «РЖД». 27 августа 2008 г. Правление ОАО «РЖД» одобрило «Проект концепции создания пассажирской компании – дочернего общества ОАО «РЖД» по предоставлению услуг пассажирских перевозок в дальнем следовании». Планируется, что Федеральная пассажирская компания будет создана к 2010 г. на базе имущества Федеральной пассажирской дирекции. В ФПК будут сосредоточены следующие виды деятельности: дальние перевозки, питание в пути, багажные и почтовые услуги, ремонт подвижного состава. В ФПК планируется передать весь парк пассажирских вагонов, вагоноремонтные депо, управленческие и административные здания и сооружения, кассы и терминалы в крупнейших вокзалах и точках продаж.

С 1 апреля 2007 г. начала свою хозяйственную деятельность Дирекция железнодорожных вокзалов – филиал ОАО «РЖД». Профильная специализация Дирекции – оказание услуг пассажирам и продажа услуг вокзальной инфраструктуры перевозчикам пассажиров, багажа и грузобагажа. В ее состав входят 16 региональных дирекций железнодорожных вокзалов (РДЖВ). В составе Дирекции железнодорожных вокзалов 324 вокзальных комплекса собственности ОАО «РЖД».

В августе текущего года Правлением ОАО «РЖД» одобрен проект «Концепции эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года», согласно которой на развитие вокзальных комплексов ОАО «РЖД» планирует направить 30 млрд. руб.

▶ Организовано курсирование контейнерных поездов по ускоренному графику и с упрощенным таможенным оформлением.

Из Дальневосточного региона до европейских границ России компания «Трансконтейнер» – дочернее предприятие ОАО «РЖД» – доставляет грузы контейнерными поездами за 11 суток!

В настоящее время поезда курсируют по маршрутам: Москва – Новосибирск, Санкт-Петербург – Свердловск, Находка Восточная – Шушары, Москва – Хабаровск – Первая Речка, Калининград – Находка Восточная, Москва – Пекин, Москва – Будапешт («Чардаш»), Москва – Берлин («Восточный ветер»), Москва – Буловская («Северное сияние»), Москва – Одесса («Одесса») и др.

▶ 26 июля 2007 г. зарегистрировано ОАО «Первая Грузовая Компания». Предварительная оценка стоимости Компании на момент основания составляет не менее 5 млрд. долл. США.

Целями создания ОАО «Первая Грузовая Компания» являются обновление подвижного состава, укрепление рыночных позиций РЖД, создание капитализированной стоимости и возможность привлечения финансовых ресурсов с рынка акционерного капитала для решения актуальных инвестиционных задач. «Первая Грузовая Компания» получила 200 тыс. вагонов, в основном специализированных (цистерны, цементовозы, минераловозы, гозаторы, 75 тыс. универсальных полувагонов).

В среднесрочной перспективе предусматривается размещение части акций Компании на фондовом рынке путем проведения первоначального публичного размещения (IPO).

Согласно прогнозной финансовой модели Компании, планируемые темпы обновления вагонного парка позволят существенно сократить уровень его износа. Предполагаемое выбытие вагонов в период до 2012 г. составит 69,4 тыс. единиц, приобретение – 71,8 тыс. вагонов с потребными капиталовложениями на уровне 105,1 млрд. руб.

---

*За прошедший период созданы и успешно работают на рынке железнодорожных грузовых перевозок дочерние предприятия ОАО «РЖД» – «Русская тройка», «Трансконтейнер», РейлТрансАвто, Рефсервис. Создается еще одна дочерняя компания – ЗАО «Русагротранс», которая будет перевозить зерновые грузы, а также обеспечивать приемку/подготовку/отгрузку зерна на собственных терминалах-элеваторах. Рассматривается вопрос о создании «Второй Грузовой Компании».*

---

▶ 25 мая 2007 г. в Сочи в рамках II Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и Председатель Совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг» Дмитрий Комиссаров подписали контракт на разработку и поставку до 2015 г. 806 локомотивов четырех принципиально новых модификаций.

Впервые в российской практике компания «Российские железные дороги» переходит на подписание долгосрочных контрактов на разработку и поставку локомотивов.

Ориентировочная цена одного нового пассажирского электровагона ЭП 20 составит не более 4 млн. евро (средняя стоимость зарубежных аналогов составляет порядка 4,5 млн. евро).

▶ 19 сентября 2007 г. в Щербинке в рамках Международного салона железнодорожной техники и технологий ЭКСПО 1520 ОАО «РЖД» и ФГУП «ПО «Уралвагонзавод» подписали трехлетний Контракт на поставку до 2010 г. 40 тыс. грузовых вагонов стоимостью 68 млрд. руб.

▶ 19 сентября 2007 г. в Щербинке в рамках Международного салона железнодорожной техники ЭКСПО 1520 между ОАО «РЖД» и ЗАО «Трансмашхолдинг» подписаны контракты на производство и поставку в 2007–2009 гг. 212 единиц новых магистральных электровагонов моделей Э5К и ЭП2К.

Магистральный электровагон Э5К является продолжением семейства электровагонов серии «Ермак» и должен заменить выработавшие срок службы электровагоны серии ВЛ60К. В 2007 г. на линию поступит 10 электровагонов, а в течение 3-х лет – 109 единиц.

Новый отечественный электровагон ЭП2К должен прийти на замену выработавших свой срок службы чехословацких электровагонов ЧС2. В разработке и изготовлении нового пассажирского электровагона принимали участие более 30 российских предприятий. В 2007 г. на железные дороги России поступит 12 таких электровагонов, а к 2010 г. – 103 электровагона.

### Обзор основных корпоративных событий за 2008 год

▶ 26 февраля 2008 г. ОАО «РЖД» и ОАО «Мечел» подписали Соглашение о сотрудничестве.

В период с 2010 по 2030 гг. ОАО «Мечел» будет поставлять ОАО «РЖД» рельсы в объеме не менее 400 тыс. тонн в год.

По соглашению ОАО «Мечел» в период с 2008 по 2010 гг. построит современный рельсобалочный стан на Челябинском металлургическом комбинате (ОАО «ЧМК»), на котором, в частности, будут производиться рельсы железнодорожные высококачественные длиной до 100 метров.

ОАО «РЖД» после юридического оформления земельных отношений с ОАО «ЧМК» в 2008 г. осуществит строительство комплекса рельсосварочного поезда

(РСП) и подъездных путей на площадке ОАО «ЧМК» с вводом в эксплуатацию в 2010 г.

Для обеспечения ритмичного производственного процесса на предприятиях ОАО «Мечел» железнодорожная Компания обязуется осуществлять бесперебойную подачу подвижного состава для отгрузки готовой продукции, в том числе собственными рельсовыми платформами.

*ОАО «РЖД» привлекло синдицированный кредит на 1,1 млрд. долл. США.*

▶ 26 марта 2008 г. ОАО «РЖД» завершило сделку по привлечению синдицированного кредита международных банков на сумму 1,1 млрд. долл. США. Организаторами кредита выступили: BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A.; THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD; BARCLAYS CAPITAL; BNP PARIBAS; ING BANK N.V.; BANK AUSTRIA CREDITANSTALT AG; WESTLB AG, LONDON BRANCH.

Церемония подписания Соглашения состоялась в Лондоне. Со стороны ОАО «РЖД» в подписании приняли участие Президент Компании Владимир Якунин и старший вице-президент Федор Андреев.

Синдицированный кредит привлечен двумя равными траншами по 550 млн. долл. США каждый со сроками погашения 3 года и 5 лет и ставками LIBOR+0,55% и LIBOR+0,75% соответственно. Всего в сделке приняли участие 14 банков.

В ходе успешной синдикации объем заявок был увеличен с 1 млрд. долл. США до 1,1 млрд. долл. США.

Компания планирует направить средства на финансирование общих корпоративных целей в рамках утвержденного бюджета и финансового плана.

▶ 9 апреля 2008 г. в Москве между Общероссийским отраслевым объединением работодателей железнодорожного транспорта и Российским профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей подписано отраслевое Соглашение на 2008 г.

В отраслевом Соглашении установлены общие принципы регулирования социально-трудовых отношений, которые касаются 1,5 млн. работников отрасли.

▶ 21–22 мая 2008 г. в Сочи прошел III Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520». В работе форума приняли участие около 900 делегатов из 24 стран мира.

Участники обсудили пути ускоренного развития «пространства 1520», возможности интеграции железных дорог «широкой» колеи в Евразийскую транс-

портную систему. Во время форума был подписан ряд соглашений и международных контрактов.

- ОАО «Российские железные дороги» и Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии подписали Соглашение о взаимодействии по вопросам технического регулирования и стандартизации. Соглашение позволит специалистам ОАО «РЖД» принимать участие в выработке не только национальной нормативно-правовой базы в области техрегулирования, но и участвовать в разработке международных железнодорожных стандартов.
- ОАО «РЖД» подписало Соглашение с ЗАО «Трансмашхолдинг» о поставке 100 магистральных тепловозов 2ТЭ25А «Витязь», разработанных на Брянском машиностроительном заводе.
- Дочерняя компания ОАО «РЖД» – ОАО «Трансконтейнер» и ООО «Трансгрупп АС» подписали Соглашение о намерениях по строительству контейнерного терминала в порту Зарубино (Приморский край). Совместное предприятие, созданное на паритетных началах, как ожидается, будет перерабатывать 400 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU) в год. Срок реализации строительства – 5 лет, инвестиции в проект – около 100 млн. долл. США.

В рамках форума состоялся показ моделей новой форменной одежды для железнодорожников.

▶ 4 июля 2008 г. отечественный газотурбовоз ГТ1-001 впервые провел грузовой состав.

В рамках испытаний газотурбовоз ГТ1-001 провел грузовой состав весом 3 тыс. тонн на участке Кинель – Жигулевское море Куйбышевской железной дороги.

Первый в мире газотурбовоз мощностью 8300 кВт, работающий на сжиженном природном газе и созданный с использованием конверсионной продукции (газотурбинные двигатели), разработан совместно со специалистами Самарского научно-технического комплекса имени Н.Д. Кузнецова (СНТК).

Газотурбовоз работает на сжиженном природном газе и предназначен для эксплуатации на неэлектрифицированных участках железных дорог. Он состоит из двух секций. В одной размещаются турбина и силовой блок, в другой – емкость для топлива объемом 17 тонн. Одной заправки хватает на 750 км. Суммарная (максимальная) мощность газотурбовоза – 8300 кВт, общий вес – 300 тонн. Газотурбовоз оснащен самыми современными приборами управления и устройствами, отвечающими за безопасность движения.

Планируется, что первые газотурбовозы будут эксплуатироваться в районах Сибири, где имеются большие запасы природного газа.

▶ 17 июля 2008 г. Правительством РФ утверждена «Стратегия развития железнодорожного транспорта в России до 2030 года».

Железнодорожным транспортом общего пользования будут обслуживаться 83 из 86 субъектов Российской Федерации. Плотность железнодорожной сети к 2030 г. будет увеличена на 23,8% при полной ликвидации ограничений пропускной и провозной способности.

К 2030 г. предполагается ввести более 20 тыс. км новых железнодорожных линий и электрифицировать около 7,5 тыс. км путей. Реализация Стратегии позволит организовать транспортное обеспечение 18 перспективных месторождений полезных ископаемых и промышленных зон.

Протяженность линий, обеспечивающих движение пассажирских поездов со скоростью до 350 км/ч, к 2030 г. составит 1528 км.

К 2030 г. планируется закупить более 23 тыс. единиц локомотивов, более 900 тыс. единиц грузовых вагонов и около 29,5 тыс. единиц пассажирских вагонов.

Объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта РФ до 2030 г. составит более 13 трлн. руб. (в ценах 2007 г.). Для реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» планируется активно использовать механизм государственно-частного партнерства.

▶ 11 сентября 2008 г. Президент ОАО «Российские железные дороги» В.И. Якунин и мэр Москвы Ю.М. Лужков подписали Соглашение о совместной реализации инвестиционного проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги» с целью организации городских пассажирских перевозок. Проект рассчитан на срок до 2015 г. К этому времени в эксплуатацию будут сданы 30 остановочных пунктов и 19 транспортно-пересадочных узлов. Будут курсировать до 100 пар пассажирских электропоездов в сутки с сохранением грузового сообщения. Стоимость проезда по Малому кольцу будет соотносима со стоимостью проезда в Московском метрополитене.

В рамках реализации Соглашения ОАО «РЖД» и Правительство Москвы создадут совместное предприятие – ОАО «Московская кольцевая железная дорога» (ОАО «МКЖД»).

▶ 11 сентября 2008 г. в Москве состоялась торжественная презентация Курского вокзала после его реконструкции и модернизации. На вокзале внедрены новая информационная система, система навигации, современные средства безопасности. Оборудованы новые зоны торговли, детский игровой центр и бизнес-центр, установлены удобные лифты и эскала-

торы, в том числе для людей с ограниченными возможностями. Для удобства пассажиров на Курском вокзале появились специальные тележки для багажа, обновлены кассы, табло прибытия и отправления, размещены дополнительные информационные дисплеи, тач-скрины и информационные центры. Значительно расширен сервис, предоставляемый вокзалом: теперь здесь можно осуществить гелевые переводы в любую точку мира, заказать гостиницу. В реконструкцию вокзального комплекса вложено более 700 млн. руб.

Курский вокзал – пилотный проект принятой в ОАО «РЖД» «Концепции эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов России до 2015 года». В течение этого периода на развитие вокзальных комплексов ОАО «РЖД» планирует направить 30 млрд. руб. В ближайшее время начнется модернизация вокзалов Владимира и Нижнего Новгорода.

▶ В период июня – октября 2008 г. проведены открытые торги по продаже имущественных комплексов вагоноремонтных депо. Их вывод на рынок осуществлялся в соответствии с Программой структурной реформы на ж/д транспорте и Решением Совета директоров ОАО «РЖД» в целях развития конкуренции на рынке ремонта грузовых вагонов и привлечения масштабных инвестиций в данный сегмент. По результатам торгов продано 15 депо на общую сумму в 3,083 млрд. руб., существенно превышающую начальную цену указанных депо. По некоторым лотам на указанных торгах было сделано более 50 шагов.

### Обзор международной деятельности ОАО «РЖД» с 2003 года

Развитие международных связей и международное сотрудничество приобретают исключительное значение в современных условиях. Они выступают в качестве важного элемента долгосрочной экономической стратегии Компании, направленной на решение задач модернизации, успешного структурного реформирования и повышения конкурентоспособности на международных рынках.

ОАО «РЖД» придает огромную важность развитию и укреплению двусторонних и многосторонних отношений со своими ближайшими соседями. С 2003 г. проведено двенадцать заседаний Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, два из которых (юбилейные 40 и 45 заседания) были организованы в Москве.

Расширение присутствия ОАО «РЖД» в странах Центральной Азии является долгосрочным при-

оритетом деятельности Общества. Этому способствовали проведенные в 2008 г. Совещание руководителей железных дорог Центральной Азии и России на тему «Стратегия развития железных дорог в сфере международных перевозок» (Киргизия), 5-й Форум руководителей приграничных регионов России и Казахстана (Казахстан).

Развивая железнодорожно-паромное сообщение на «пространстве 1520», ОАО «РЖД» подписало ряд соответствующих документов: в 2006 г. – Соглашение об организации перевозок грузов, эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и взаиморасчетов за пользование ими в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Крым (Украина) и 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-паромном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Потти (Грузия) с мая 2006 г.

В Сочи ежегодно проводится Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», а также региональные форумы, целью которых является дальнейшее развитие взаимодействия ОАО «РЖД» с железными дорогами стран СНГ и Балтии, основанного на работе с единым вагонным парком, по единым технологиям и стандартам, и реализация совместных проектов в области логистики и модернизации инфраструктуры.

Активная интеграция в Европейскую транспортную систему является одним из приоритетов Компании. 5 сентября 2005 г. в Санкт-Петербурге состоялась 5-я Конференция генеральных директоров европейских железных дорог, на которой был придан новый импульс развитию партнерства ОАО «РЖД» с железнодорожными администрациями Европы.

В качестве ключевого партнера в Европе ОАО «РЖД» рассматривает АО «Немецкая железная дорога».

▶ 20 ноября 2005 г. в Москве подписано Совместное заявление о сотрудничестве в области грузовых перевозок, на основании которого проводится работа по созданию ряда совместных предприятий с участием ОАО «РЖД» и железных дорог Германии, а также Белоруссии и Польши.

▶ 18 июня 2007 г. в Москве подписано Заявление о создании совместного предприятия ЗАО «Евразия Рейл Логистик» (ЗАО «ЕРЛ») с участием железных дорог России, Германии, Польши и Белоруссии. В мае 2008 г. это СП зарегистрировано в Москве в форме ЗАО.

Ведется активное взаимодействие с железными дорогами Финляндии.

В апреле 2007 г. проведен пропуск демонстрационного контейнерного поезда Коуволла – Москва с целью отработки возможностей финских и российских железных дорог по предоставлению высококачественного сервиса.

Большое внимание уделяется сотрудничеству с иностранными партнерами в высокотехнологичных областях с целью интеграции России в пул стран, эксплуатирующих высокоскоростные поезда на своих территориях. В 2006 г. подписан Контракт с немецкой компанией «Сименс» (Германия) на поставку 8 электропоездов Velaro RUS («Сапсан») для курсирования по маршруту Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород.

Реализуются важные договоренности с компаниями «Кнорр-Бремзе», «Альстом», «Бомбардье», «Финмеханика» в области создания и использования новейших разработок в области подвижного состава. При этом ОАО «РЖД» исходит из необходимости обеспечения максимально возможной совместимости российских технологий железнодорожной системы с европейскими аналогами.

▶ 5 сентября 2007 г. заключен Договор на поставку скоростного подвижного состава компании «Альстом» (Франция). В соответствии с Договором совместной компании Karelian Trains будут поставлены четыре скоростных электропоезда типа SM3 Pendolino «Аллегро» для организации скоростного движения Санкт-Петербург – Хельсинки.

▶ 14 марта 2007 г. в Бари (Италия) подписано Соглашение о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и корпорацией «Финмеханика С.п.А.» в области совместной разработки и производства электропоезда со скоростью движения до 160 км/час, применения спутниковых технологий на железнодорожном транспорте и в других областях.

▶ 21 марта 2007 г. в г. Дели подписано Соглашение о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта между ОАО «РЖД» и Национальным обществом железных дорог Франции (СНЦФ).

Развитие паромных перевозок на маршруте Усть-Луга – Балтийск – Засниц осуществляется на основании Распоряжения Правительства РФ от 05.09.02 г. № 1233-р «О строительстве комбинированного многоцелевого грузопассажирского автомобильно-железнодорожного паромного комплекса «Усть-Луга – Балтийск – порты Германии». С октября 2007 г. открыто регулярное железнодорожно-паромное сообщение между Германией и Россией на линии Засниц – Балтийск, где работает паром «Вильнюс», оперируемый судоходной компанией DFDS Lisco.

В целях привлечения дополнительных объемов перевозок на российские железные дороги ОАО «РЖД» совместно с грузоотправителями и перевозчиками соседних стран проводило работу по организации контейнерных поездов. В период с 2005 г. организовано курсирование контейнерных поездов «Меркурий» (Калининград/Клайпеда – Москва), «Северное сияние» (Финляндия – Москва – Финляндия), «Восточный ветер» (Берлин – Варшава – Минск – Москва) и «Монгольский вектор» (Китай, Монголия, Россия, Белоруссия, Польша, Германия).

В 2006–2008 гг. проведена масштабная работа по развитию сотрудничества с Китайскими железными дорогами и подписан ряд основополагающих меморандумов и соглашений в области развития контейнерных перевозок. 25–26 марта 2007 г. было подписано Соглашение между ОАО «РЖД» и Министерством железных дорог КНР об укреплении сотрудничества в области перевозки нефти железнодорожным транспортом. Отгрузка сырой нефти в Китай в 2008 г. осуществляется со станций Зуи, Суховская Восточно-Сибирской железной дороги через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия.

Осуществляется также сотрудничество по реализации Соглашения между ОАО «РЖД» и МЖД КНР от 2006 г. об электронном обмене данными при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении.

Реализуется подписанное 31 октября 2006 г. в г. Москве Соглашение о взаимном использовании и совместном управлении крупнотоннажными контейнерами с префиксами TBJU и RZDU между Компанией с ограниченной ответственностью по контейнерным перевозкам КЖД и ОАО «Трансконтейнер». Российскими железными дорогами за 8 месяцев 2008 г. перевезено в экспортном, импортном и транзитном сообщении с КНР 185,6 тыс. крупнотоннажных контейнеров в ДФЭ, что на 38% выше аналогичного периода прошлого года. Большое внимание уделено направлению Забайкальск – Маньчжурия, учитывая необходимость освоения возрастающих объемов перевозки грузов из Китая в Россию, а также перевозки нефти из России в Китай.

Принимая во внимание сложившуюся ситуацию в условиях экономического кризиса, сопровождаемого снижением объемов контейнерных перевозок железнодорожным транспортом, и учитывая жесткую конкуренцию с морскими перевозчиками, особое внимание уделяется взаимодействию с железными дорогами и операторами по созданию конкурентоспособного транспортного продукта в области организации транзитных контейнерных перевозок в составе контейнерных поездов в сообщении Китай – Евразия – Китай. В рамках совместной работы группы железных дорог России, Китая и Германии

прорабатываются вопросы организации евроазиатских грузовых перевозок в сообщении Китай – Европа. В 2008 г. организованы пропуски двух демонстрационных контейнерных поездов Пекин – Гамбург с участием железных дорог Китая, Монголии, России, Белоруссии, Польши и Германии. Эти пробеги продемонстрировали возможности, которыми располагают сегодня железные дороги, и показали способность всех участников слаженно работать над совместными проектами. К настоящему моменту в рамках проводимой работы по созданию сухопутного моста Китай – Европа организовано 6 контейнерных поездов.

Проработан вопрос организации транзитных перевозок грузов в контейнерах из северо-восточных провинций Китая через погранпереход Гродеково – Суифэньхе и Дальневосточные порты РФ на юг Китая. В 2008 г. была также осуществлена перевозка контейнеров в составе опытного контейнерного поезда из г. Шенжень (Китай) через погранпереход Достык-Алашанькоу в Европу. Сроки доставки контейнеров составили в среднем от 17 до 20 суток.

Достигнуты важные договоренности о расширении сотрудничества между ОАО «РЖД» и Улан-Баторской железной дорогой. Их реализация призвана способствовать планируемая передача в доверительное управление ОАО «РЖД» принадлежащего Российской Федерации 50%-го пакета акций российско-монгольского АО «УБЖД».

В последние годы активизировалось взаимодействие ОАО «РЖД» с японскими грузоотправителями. Интерес к перевозкам по Транссибу проявляют концерны Nissan, Honda, Toyota, Matsushita Electric Industrial (Panasonic), Sony, Mitsubishi, а также торговый дом Mitsui и экспедиторская компания Nissin. С 2006 г. проведено несколько опытных перевозок «Toyota Motor». В ходе четвертой перевозки (февраль – март 2008 г.) были достигнуты ожидаемые положительные результаты – обеспечена 100%-я сохранность комплектующих. Руководство компании «Toyota Motor» рассматривает возможности организации регулярных железнодорожных перевозок из Японии в Россию на завод компании «Toyota» в Санкт-Петербурге в перспективе в зависимости от экономической конъюнктуры.

Японские компании также проявляют интерес к сотрудничеству с ОАО «РЖД» в развитии высокоскоростного движения в России. В 2007 г. в России и Японии проведены две совместные конференции на эту тему.

В целях привлечения грузопотоков на Транссиб ежегодно проводятся заседания Международного Координационного Совета по Транссибирским перевозкам с участием заинтересованных железнодорожных администраций, экспедиторских компаний и фузовладельцев из стран Европы, России, СНГ и Азии.

За истекший период большое внимание уделено развитию международных транспортных коридоров (МТК) и реализации инфраструктурных проектов за рубежом. Данное направление сегодня является одним из основных механизмов повышения конкурентоспособности Компании.

В поле постоянного внимания Компании находится МТК «Север – Юг», который призван обеспечить развитие транзитных евроазиатских перевозок по российским транспортным коммуникациям с выходом на Индию и страны Персидского залива. В целях повышения коммерческой эффективности этого маршрута совместно с партнерами в Азербайджане и Иране ОАО «РЖД» решает вопрос о налаживании прямого сухопутного сообщения по западному побережью Каспийского моря со строительством новой линии Казвин – Решт – Астара на территории Ирана и Азербайджана.

Одновременно с Туркменистаном и Ираном решается вопрос о возможном участии ОАО «РЖД» в строительстве новой железнодорожной линии Узень – Берекет – Этрек – Горган, соединяющей Казахстан, Туркменистан и Иран, как составной части МТК «Север – Юг».

Значительный потенциал для увеличения объемов транзитных перевозок открывает проект восстановления Транскорейской железной дороги. В марте 2006 г. ОАО «РЖД» была организована демонстрационная поездка по Транссибу с участием руководства железнодорожных администраций Германии, Польши, Финляндии, Южной и Северной Кореи, Белоруссии, в ходе которой 17 марта 2006 г. во Владивостоке состоялись трехсторонние переговоры глав ОАО «РЖД», МЖД КНДР и «Корейл» и было принято решение начать реализацию проекта с восстановления участка железной дороги Хасан – Раджин.

С 2007 г. ОАО «РЖД» совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины прорабатывает проект продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы и Вены, для создания международного логистического центра.

Развитие сотрудничества в рамках специализированных международных транспортных организаций является ключевым направлением интеграции ОАО «РЖД» в мировой рынок транспортных услуг, повышения эффективности взаимодействия с иностранными железными дорогами.

В этом контексте особую важность приобретает развитие сотрудничества с Международным союзом железных дорог (МСЖД).

Многогранный характер деятельности Союза позволяет Компании получить новые возможности для реализации своего транзитного потенциала –



строительства моста, связывающего европейские и азиатские железные дороги.

На 68-й сессии Генеральной ассамблеи МСЖД в Монреале 12 июня 2006 г. было одобрено вступление ОАО «РЖД» в МСЖД в качестве полноправного члена. С декабря 2006 г. Президент ОАО «РЖД» является членом Исполнительного совета МСЖД. В марте 2007 г. Компания стала членом Азиатской региональной ассамблеи МСЖД, а в июне 2007 г. вошла в состав Европейской региональной ассамблеи МСЖД. Таким образом, ОАО «РЖД» является членом трех ключевых руководящих органов МСЖД. В 2007 г. в Москве была успешно организована и проведена юбилейная 70-я сессия Генеральной ассамблеи МСЖД.

За Компанией закреплено курирование таких принципиально важных вопросов, как развитие международных транспортных коридоров и формирование стандартов качества и сертификации. Все это предоставляет возможность вносить заметный вклад в формирование международного транспортного пространства с учетом интересов Российских железных дорог.

С момента создания ОАО «РЖД» была проведена большая работа по наделению Компании полномочиями члена Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), т.е. руководство и участие в трех важнейших Комиссиях ОСЖД: по грузовым перевозкам, пассажирским перевозкам, инфраструктуре и подвижному составу. В настоящее время ОСЖД объединяет 27 государств Европы и Азии; Российские железные дороги играют в этом объединении ведущую роль.

В последние годы при активной поддержке Компании совместными усилиями ОСЖД и Международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ) введена в действие унифицированная накладная ЦИМ/СМГС, которая используется при перевозке грузов в страны, применяющие разное международное транспортное право (ЦИМ и СМГС).

ОАО «РЖД» активно сотрудничает с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН по созданию интегрированной Трансазиатской транспортной системы. Компания принимала участие в подготовке Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД), подписанного странами – участниками ЭСКАТО в ноябре 2006 г. в Пусане (Р. Корея).

Важное значение имеет участие ОАО «РЖД» в деятельности Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), которое позволяет оказывать влияние на формирование европейской транспортной политики, а также иметь доступ к нормативным и инфор-

мационным данным и использовать их в интересах Российских железных дорог.

В 2005 г. в рамках сотрудничества с Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) подготовлен «Обзор ЕКМТЮЭСР по реформированию железных дорог Российской Федерации», который был утвержден на 89-й сессии ЕКМТ в Москве 24–25 мая 2005 г. Впервые в Обзоре, подготовленном для ОЭСР и ЕКМТ иностранными экспертами высокого уровня, был отмечен впечатляющий прогресс реформ на железнодорожном транспорте России.

Компания уделяет большое значение развитию международного пассажирского сообщения. За последние годы увеличено число международных поездов, и сегодня ОАО «РЖД» осуществляет перевозки в 19 стран Европы и Азии: Германию, Польшу, Австрию, Словакию, Чехию, Венгрию, Китай, Монголию, Северную Корею, Францию, Голландию и др.

После 13-летнего перерыва 12 декабря 2007 г. с Белорусского вокзала в первый рейс отправился беспересадочный вагон Москва – Париж.

Вагон, вошедший в состав поезда № 13/14 Москва – Берлин, формирования Немецких железных дорог. В 2006–2007 гг. открыто ускоренное движение пассажирских поездов в сообщении Москва – Минск и Москва – Киев. В целом поезда и беспересадочные вагоны ОАО «РЖД» курсируют по 56 международным маршрутам.

### Основные направления и проекты международной деятельности в 2008 году

Приоритетом является повышение эффективности взаимодействия с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм – нашими ближайшими соседями и ведущими партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению. ОАО «РЖД» играет роль основного связующего звена на «пространстве 1520» как в рамках «производственного» Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, так и в формате делового форума «Стратегическое партнерство – 1520». В 2008 г. состоялись мероприятия «1520» в Риге (февраль), Сочи (май) и Астане (декабрь) и 2 заседания Совета СНГ: 48-ое в Киргизии (май) и 49-ое в Киеве (ноябрь). В 2008 г. с Казахстаном и нашими партнерами в странах Центральной Азии достигнуты важные договоренности о согласовании стратегических вопросов развития железнодорожной сети, в том числе в области реформирования и обеспечения транзитных перевозок. При этом одной из главнейших оперативных задач остается улучшение координации в использовании подвижного состава.

*На межгосударственном уровне одобрено предложение ОАО «РЖД» об урегулировании имущественных отношений между Россией и Казахстаном в части российских железнодорожных линий, проходящих по территории Казахстана. Правительства России и Казахстана утвердили проект межгосударственного Соглашения, согласно которому Российская Федерация приобретет в собственность 6 железнодорожных участков, проходящих по территории Казахстана, включая 2 участка, относящихся к Транссибирской магистрали*

► В 2008 г. ОАО «РЖД» победило в тендере на концессионное управление армянской железной дорогой (АЖД).

Правительство Армении объявило конкурс на выбор будущего концессионера АЖД в сентябре 2007 г. Приглашения были направлены железнодорожным компаниям 40 стран. Техническое и финансовое предложения ОАО «РЖД» получили высокую оценку армянской стороны. Российская компания была объявлена победителем тендера. Срок концессионного управления составит 30 лет с правом пролонгации еще на 20 лет после первых 20 лет работы. Функция управления армянской железной дорогой возложена на ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» – специально созданное в Армении 100%-ное дочернее общество ОАО «РЖД». С 1 июня 2008 г. оно начало работу.

По предварительному инвестиционному плану за 30 лет управления АЖД Компания обязуется вложить в развитие инфраструктуры железной дороги Армении около 400 млн. долл.

ОАО «РЖД» активно взаимодействует с российскими государственными органами, чтобы использовать все имеющиеся политические возможности для преодоления транспортной изолированности Армении как одного из сдерживающих факторов в торговле между нашими странами и развитии экономики этой страны.

*Проводится последовательная работа по улучшению условий для привлечения транзитных грузов в евроазиатский коридор «Запад – Восток», включающий Транссибирскую магистраль. В 2008 г. начало деятельность совместное предприятие ОАО «РЖД» и «ДБ АГ» «Транс-Евразия Лоджистикс ГмбХ». Цель компании – способствовать увеличению объемов железнодорожных перевозок в сообщении Европа – Россия/страны СНГ на основе внедрения современных транспортно-логистических технологий, а также формирования и предоставления конкурентоспособного сервиса «от двери до двери». Предприятие зарегистрировано в Германии. В России планируется открытие офиса в форме дочернего общества.*

Кроме того, в мае 2008 г. в Москве зарегистрировано Закрытое акционерное общество с участием железных дорог России, Германии, Польши и Белоруссии – «Евразия Рейл Логистикс». Основной целью создания данного СП является формирование инструментов, обеспечивающих оптимизацию перевозочного процесса и увеличение объемов перевозимых грузов в международном транспортном коридоре № 2.

► В 2008 г. ОАО «РЖД» вплотную занялось с Немецкими железными дорогами проработкой совместных проектов в области логистической деятельности (создание терминала в Белом Расте Московской области) и подготовки высококвалифицированных кадров (Центр международной логистики на базе СПбГУ).

► ОАО «РЖД» и Холдинг Ports & Free Zone World FZE, в состав которого входит портовый оператор DP World, подписали Соглашение о сотрудничестве.

В конце января в городе Дубаи (Объединенные Арабские Эмираты) Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и Президент Группы Ports & Free Zone World FZE г-н Джамал Магжид Бин Таньях (Jamal Majid Bin Thaniah) обсудили возможные направления сотрудничества.

По итогам переговоров было подписано Соглашение о сотрудничестве. Стороны договорились создать совместную рабочую группу для изучения возможностей развития портовых контейнерных терминалов и железнодорожной инфраструктуры в России и других странах с целью предоставления высокоэффективных логистических услуг и увеличения грузопотоков.

► Дальнейшее развитие получили паромные перевозки на маршруте Усть-Луга – Балтийск – Засниц, которые осуществляются с октября 2007 г. Разработанная на сегодняшний день нормативно-правовая база паромного сообщения Засниц – Мукран – Балтийск является практической основой для дальнейшей организации перевозок грузов через паромную переправу Засниц – Усть-Луга.

Для эффективной работы железнодорожно-паромной линии Усть-Луга – Балтийск – Засниц в августе 2008 г. создан Совет комбинированной автомобильно-железнодорожной грузопассажирской паромной линии Усть-Луга – Балтийск – Засниц под председательством старшего вице-президента ОАО «РЖД» Лапугуса Б.М. Большое внимание в ходе заседаний Совета уделено вопросам вступления Российской Федерации в Межправительственную организацию по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и присоединения Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках

(КОТИФ) участками железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» от причалов паромных комплексов портов Балтийск и Усть-Луга до припортовых станций Балтийск и Лужская. По инициативе ОАО «РЖД» данный вопрос решается государственными органами Российской Федерации. Присоединение Российской Федерации к КОТИФ будет способствовать росту клиентской базы паромного сообщения; это даст возможность привлечь дополнительные грузопотоки из стран СНГ на железнодорожно-паромное сообщение.

*Активно развивается сотрудничество в рамках междуна-  
родных организаций. В рамках Международного союза  
железных дорог в 2008 г. ОАО «РЖД» принимало участие  
в 72-й (Сеул, май) и 73-й (Париж, декабрь) Генассамблеях  
МСЖД. Активная работа проводилась также по линии  
Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД),  
а также ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, в контактах с органами  
ЕС. Достигнутые договоренности и реализуемые про-  
екты призваны оптимизировать перевозочный процесс  
и увеличить объемы перевозимых ОАО «РЖД» грузов  
на евроазиатском направлении.*

▶ 14–15 февраля 2008 г. в Риге прошел Между-  
народный бизнес-форум «Стратегическое партнер-  
ство 1520: Балтийский регион».

«Балтийский регион занимает выгодное геогра-  
фическое положение в Евразийской транспортной  
системе и располагает высокоразвитой транс-  
портной инфраструктурой. Через него проходят  
важнейшие международные транспортные коридоры  
«Восток – Запад» и «Север – Юг». Общая ширина  
колеи, единство технических и технологических  
стандартов, традиции тесного сотрудничества  
дают нам уникальные конкурентные преимущества  
на мировом транспортном рынке, – сказал на от-  
крытии Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. –  
Мы рассматриваем железные дороги стран Балтии  
в качестве своих стратегических партнеров и убе-  
ждены, что наше сотрудничество внесет ощутимый  
вклад в развитие грузевских отношений между на-  
шими странами».

▶ 4 апреля 2008 г. в Вене (Австрия) и 17 июля 2008 г.  
в г. Братиславе (Словакия) ОАО «РЖД», железные го-  
роги Австрии, Словакии и Украины подписали Про-  
токолы в целях перехода к предпроектной стадии  
исследовательских работ по продлению ширококо-  
лейной железной дороги в Центральную Европу.

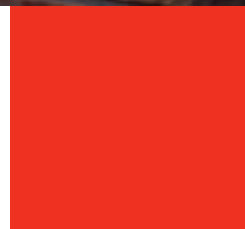
Для увеличения транзитного грузопотока на этом  
направлении и формирования доходной части проекта  
принято решение развивать новый для ОАО «РЖД»  
контейнерный маршрут в рамках МТК-5 из портов  
Северной Агриатики через Восточную Европу. В этих  
целях ОАО «Трансконтейнер» взяло в долгосрочную  
аренду перегрузочный терминал в Восточной Сло-  
вакии (с. Добра).

В подписанных в 2008 г. совместных документах  
отражены общие цели четырех сторон по привлече-  
нию грузопотока на маршрут Азия – Россия – Цен-  
тральная Европа и повышению конкурентоспособ-  
ности железнодорожных перевозок по сравнению  
с перевозками морским путем или автомобильным  
транспортом.

В целом в 2008 г. международная деятельность  
ОАО «РЖД» была нацелена на решение стратеги-  
ческой задачи укрепления позиций Российских желе-  
зных дорог на евроазиатском рынке транспортных  
услуг. Эта работа проходит в условиях нарастаю-  
щей глобальной конкуренции как со стороны других  
видов транспорта, так и иностранных железных го-  
рог. При этом в условиях глобального финансового  
кризиса первой задачей для ОАО «РЖД» как хо-  
зяйствующего субъекта является обеспечение эконо-  
мической эффективности конкретных проектов  
и окупаемости инвестируемых средств.

▶ 17 апреля 2008 г. в Триполи ОАО «РЖД» и Управ-  
лением по реализации железнодорожных проектов  
Великой Социалистической Народной Ливийской  
Арабской Джамахирии в присутствии глав России  
и Ливии – Владимира Путина и Муамара Каддафи –  
подписан контракт на строительство железного-  
дорожного участка Сирт – Бенгази протяженностью  
554 км стоимостью около 2,2 млрд. евро. Новая ли-  
ния пройдет вдоль побережья Средиземного моря  
и соединит крупные города Ливии. Срок строитель-  
ства участка – 4 года.





## ПОЛОЖЕНИЕ ОБЩЕСТВА В ОТРАСЛИ

### Основные рынки Компании

Доля железнодорожного транспорта в общем объеме грузооборота транспортной системы страны возросла с 42,5% в 2007 г. до 42,7% в 2008 г., а доля пассажирооборота снизилась с 40,3% в 2007 г. до 39,1% в 2008 г.

Значима роль Российских железных дорог и в мировой транспортной системе. Отечественная железнодорожная сеть занимает первое место в мире по протяженности электрифицированных линий, второе – по эксплуатационной длине, третье – по грузообороту и объемам грузовых перевозок, четвертое – по пассажирообороту и объемам пассажирских перевозок.

На рынке существуют операторские компании, организованные крупнейшими сырьевыми и производственными финансово-промышленными группами (ФПГ) и холдингами, а также независимые операторские компании, созданные частными инвесторами. Из первой группы наиболее крупные компании – «ЛУКОЙЛ-Транс», «ММК-Транс», «Управляющая транспортная компания» и «Центр рудных перевозок» («Металлоинвест»), «Финтранс» («Илим Палп»), «Спеццистерны» (АК «Сибур»), «Уралкалий».

Среди крупнейших компаний второй группы – «GlobalTrans» («Н-Транс» (бывшая «Северстальтранс»),

в которую также входят «Новая перевозочная компания» и «Севтехнотранс»), «Фирма ТрансГарант» (входит в Группу «FESCO»), «Евросиб СПб», «Дальневосточная Транспортная Группа».

#### Globaltrans Investment PLC

*Omirou 20, Agios Nikolaos, P.C.3095, Limassol, Cyprus*  
Группа компаний «GlobalTrans» («Н-Транс», бывшая «Северстальтранс») – частный оператор на рынке транспортных услуг России, стран СНГ и Балтии. Группа объединяет более 20 компаний (в том числе «Новая перевозочная компания», «Севтехнотранс», эстонские компании «Spacesom» и «Intorex Trans»), работающих в различных секторах транспортного бизнеса. В состав Группы входят стивидорные компании в Восточном, Санкт-Петербургском и других портах, железнодорожные операторы, фрахтовые, экспедиторские компании. Компании Группы предоставляют полный комплекс транспортно-экспедиторских услуг в сфере международных и внутрироссийских перевозок железнодорожным, морским, речным, автомобильным транспортом. Специализируется на организации мультимодальных перевозок. Оперирует парком свыше 21 тыс. грузовых вагонов.

#### Фирма «ТрансГарант»

*105005, г. Москва, ул. Радио, д. 24, корп. 1*  
«Фирма «ТрансГарант» – один из лидеров российского транспортного рынка, входит в транспортную

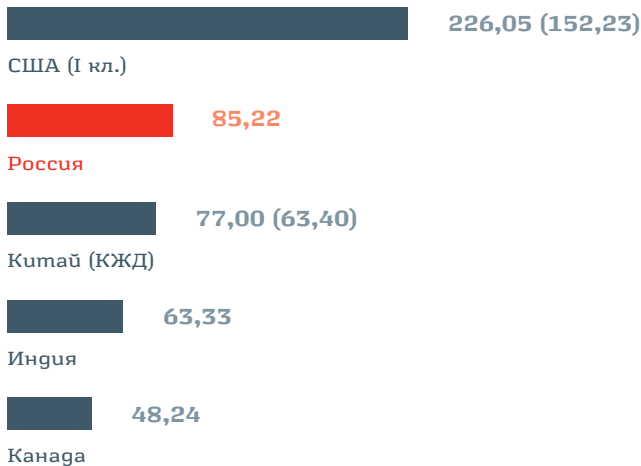
### Изменение структуры грузооборота и пассажирооборота по видам транспорта за 2007–2008 гг. (% по данным Росстата)

Наименование	2007	2008	Изменение доли, п.п.
<b>Грузооборот по видам транспорта</b>			
железнодорожный	42,5	42,7	+0,2
автомобильный	4,2	4,4	+0,2
морской	1,3	1,7	+0,4
внутренний водный	1,7	1,3	-0,4
воздушный (транспортная авиация)	0,1	0,1	0
трубопроводный	50,2	49,8	-0,4
<b>Пассажирооборот по видам транспорта*</b>			
железнодорожный	40,3	39,1	-1,2
автомобильный (автобусный)	34,1	33,5	-0,6
воздушный (транспортная авиация)	25,6	27,2	+1,6

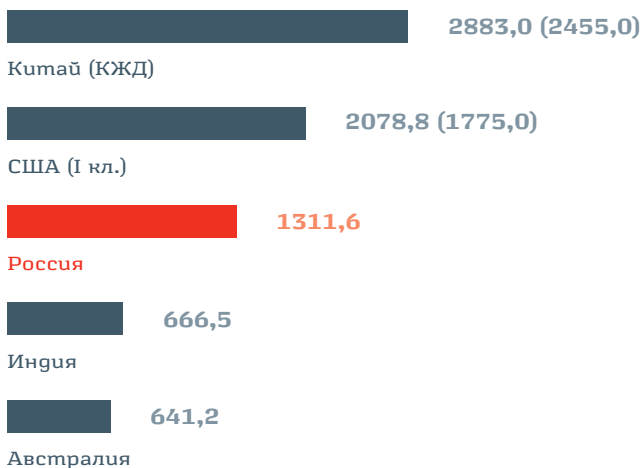
\* – без учета пассажирооборота городского, внутреннего водного и морского транспорта

## Железные дороги России в мировой транспортной системе

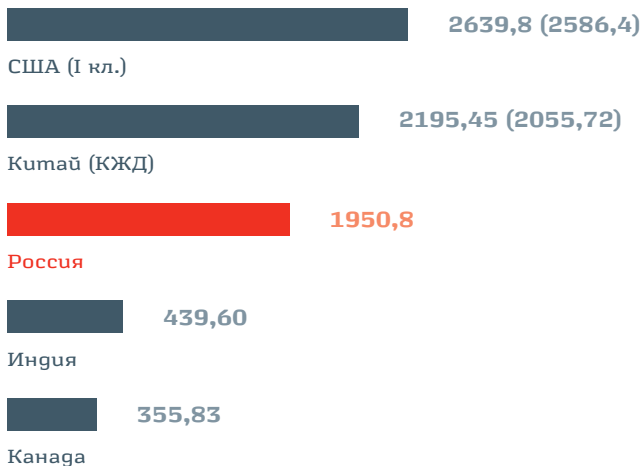
### По эксплуатационной длине (тыс. км)



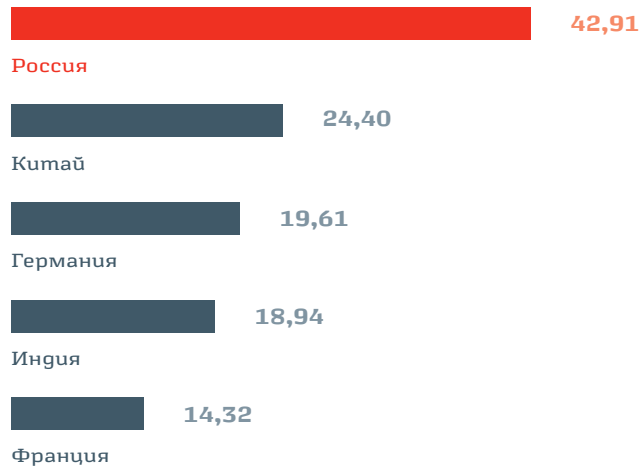
### По перевозкам грузов (млн. т)



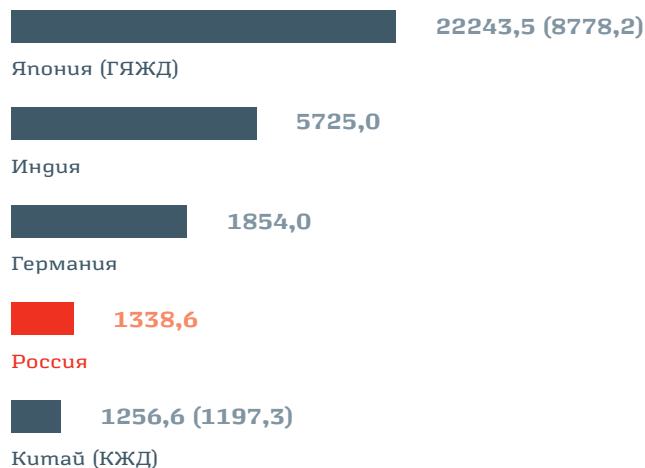
### По грузообороту (млрд. т-км)



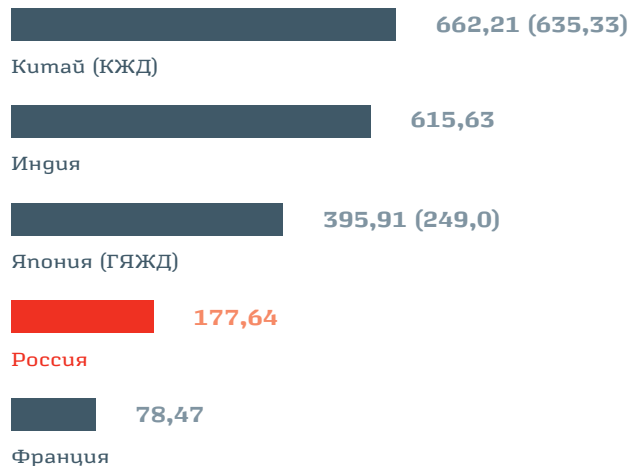
### По протяженности электролиний (тыс. км)



### По перевозкам пассажиров (млн. чел.)



### По пассажирообороту (млрд. пасс-км)



Группу FESCO. Оказывает услуги по перевозке железнодорожным транспортом грузов промышленного назначения. Компания эксплуатирует свыше 16,5 тыс. грузовых вагонов.

#### Дальневосточная Транспортная Группа

107045, г. Москва, Последний пер., 11, строение 1

В состав Группы, основанной в 2003 г., входят более десятка компаний в России, Казахстане, Узбекистане. В их число входят «Дальлестранс», «Востоктранскомпани», «Дальнефететранс», «Востоктрансфрайт» и др. Компании Группы оперируют парком более 13 тыс. грузовых вагонов и 10 тыс. контейнеров.

#### Евросиб СПб

197046, г. Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, д. 4

Основана в 1992 г. Транспортный бизнес Группы «Евросиб СПб» состоит из трех взаимно сотрудничающих компаний: «Евросиб-Логистика», «Евросиб СПб-транспортные системы», «Евросиб-Терминал». «Евросиб СПб» производит гоставку, обработку, перевалку генеральных грузов (в том числе негабаритных и тяжеловесных); навалочных грузов (в том числе минерально-химических и грузов металлургической промышленности); перевозку автокомплектов и автокомпонентов; бумаги и картона; контейнеризированных грузов. Кроме того, Компания управляет парком из 11,8 тыс. вагонов, в который входят

крытые вагоны, минераловозы, полувагоны, лесные платформы, цистерны, щеповозы и фитинговые платформы. Принадлежащий Компании подвижной состав так и составляет 6,9 тыс. вагонов.

#### ММК-Транс

129019, г. Москва, Нащокинский пер., д. 14

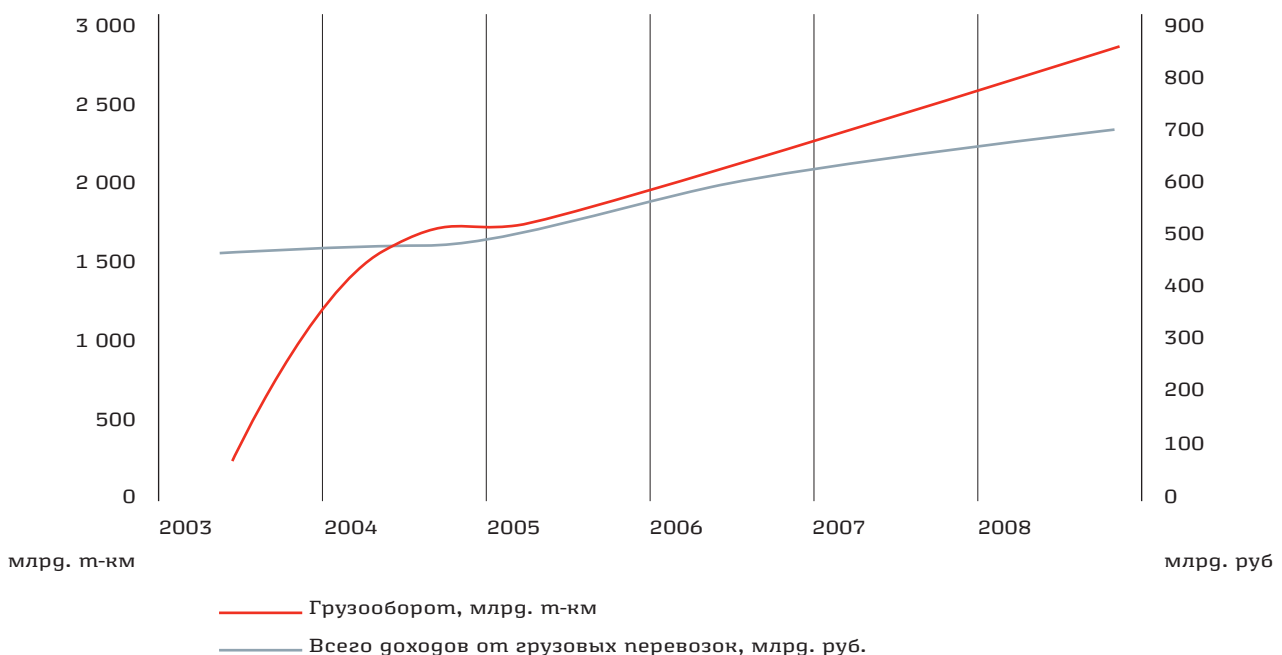
«ММК-Транс» была создана в ноябре 1999 г. в целях комплексного транспортного обслуживания Магнитогорского металлургического комбината. В 2008 г. «ММК-Транс» перевезла практически всю экспортную металлопродукцию «ММК», обеспечила перевозки более трети от всего объема железорудного сырья, поступающего на Магнитогорский металлургический комбинат. Парк Компании составляет 3,5 тыс. вагонов.

#### Грузовые перевозки

В настоящее время ОАО «РЖД» не занимает доминирующего положения в сфере оперирования подвижным составом.

Принятые государственные меры в области реализации тарифной политики на железнодорожном транспорте дали мощный стимул к развитию внутриотраслевой конкуренции. В настоящее время парк грузовых вагонов независимых от ОАО «РЖД» компаний операторов превысил 386 тыс. единиц.

#### Динамика грузооборота и доходов от грузовых перевозок за 2004–2008 гг.





**Объемы перевозок грузов в вагонах частных собственников по ряду типов подвижного состава  
в % от общего объема перевозок**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
цистерны	58,8	65,0	67,1	67	70,7	88,7
думпкары	43,9	74,3	74,1	78	82,8	80,8
окатышевозы	71,3	91,3	95,9	93	89,5	73,9
платформы	43,1	43,4	52,5	57	62,4	66,5

Коэффициент рыночной концентрации (процентное отношение грузооборота, выполненного в подвижном составе трех крупнейших компаний-собственников, к общему объему грузооборота сети железных дорог) в 2008 г. составил 59,2%, снизившись в 1,3 раза по сравнению с 2003 г.

Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (сумма квадратов долей, занимаемых в грузообороте всеми действующими на рынке перевозок субъектами) за период 2003–2008 гг. сократился почти в 3 раза. В 2008 г. его значение составило 1939, т.е. менее 2000, что говорит о наличии возможностей для конкурентной борьбы в сфере оперирования подвижным составом.

В целом произошло снижение концентрации рынка железнодорожных грузовых перевозок за рассматри-

ваемый период до умеренного уровня и развитие конкурентной среды на этом рынке.

Объемы перевозок грузов в частных и арендованных вагонах в 2008 году составили 41% от всего объема перевозок по Российским железным дорогам.

За 5 прошедших лет доля перевозок в частных вагонах увеличена на 9,5 п.п., с 31,5% до 41%.

ОАО «РЖД» в процессе проведения структурных преобразований железнодорожного транспорта обеспечивает устойчивую работу транспортного комплекса, доступность, безопасность и качество предоставляемых услуг, что способствует динамичному развитию отечественной экономики.

В процессе реализации структурного реформирования железнодорожного транспорта на рынке предоставления грузовых вагонов для перевозки грузов происходил рост перевозок грузов в вагонах частных собственников.

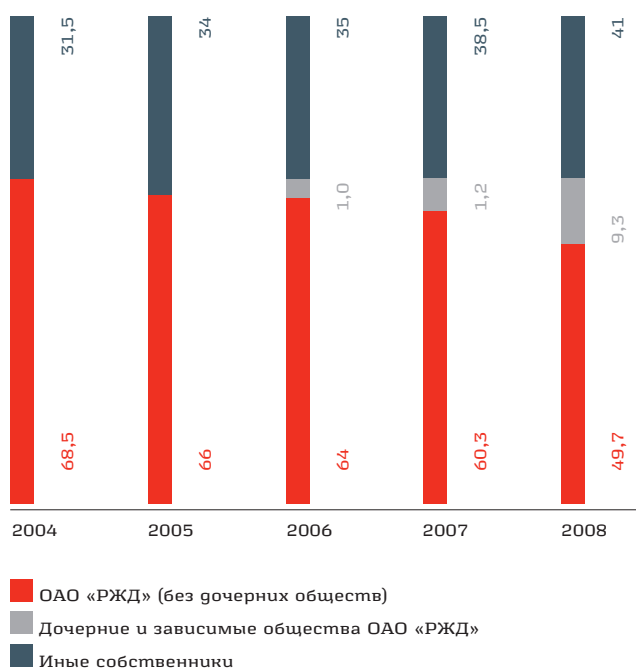
Интенсивный рост удельного веса перевозок в вагонах частных собственников в 2008 году (по объемам перевозок – 17,1 процентных пункта, по грузообороту – 11,1 процентных пункта) обусловлен созданием ОАО «Первая Грузовая Компания».

К настоящему времени широкое развитие получила внутриотраслевая конкуренция по предоставлению вагонов под перевозку различных грузов. Например, в вагонах частных собственников в 2008 году перевезено: нефти и нефтепродуктов – 86,6%; химических и минеральных удобрений – 79,5%; руд всяких – 57,3%, лесных грузов – 48,0%.

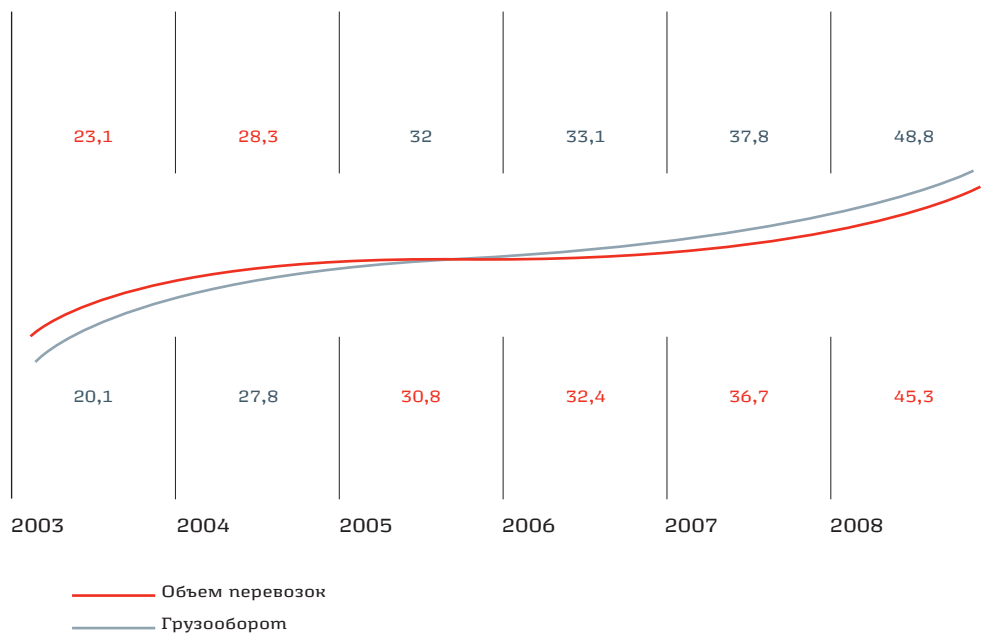
В разрезе видов сообщений происходили следующие изменения в структуре перевозок грузов по принадлежности вагонов.

В 2003–2004-х гг. экспортеры (импортеры) продукции, используя низкие тарифы, стали переключаться с сухопутных погранпереходов на морские порты. Экспортные грузы стали перевозиться на дальние и сверхдальние расстояния. В итоге это негативно отразилось на экономике Российской Федерации; ОАО «РЖД» понесло невосполнимые потери в доходах. Экспортно-ориентированные отрасли промышленности, осуществляющие поставки продукции через

**Доля перевозок в частных вагонах  
за 2004–2008 гг. (%)**



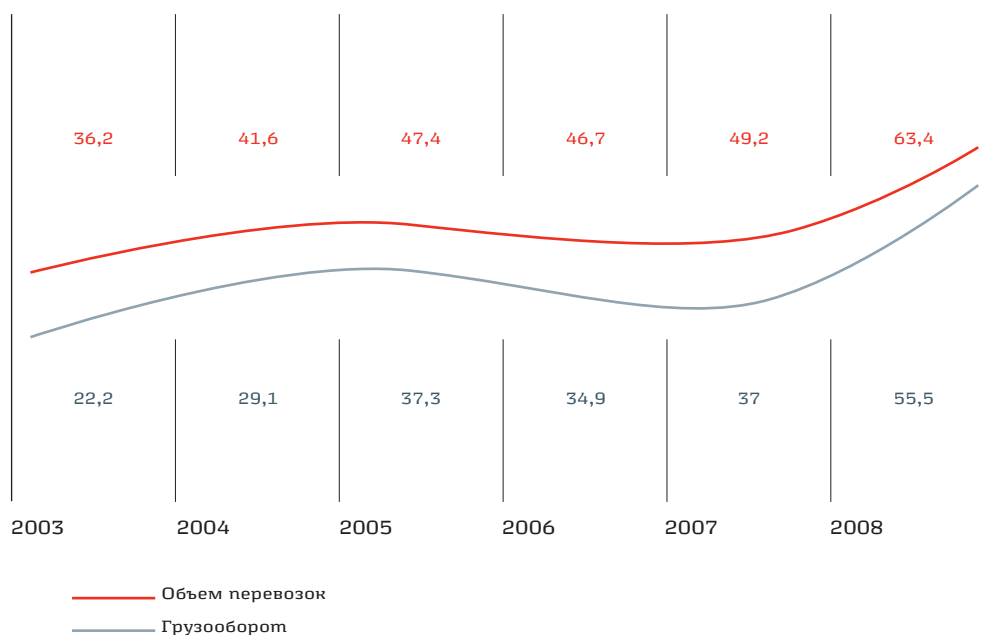
**Удельный вес грузооборота и объемов перевозок в вагонах частных собственников во внутригосударственном сообщении (%)**



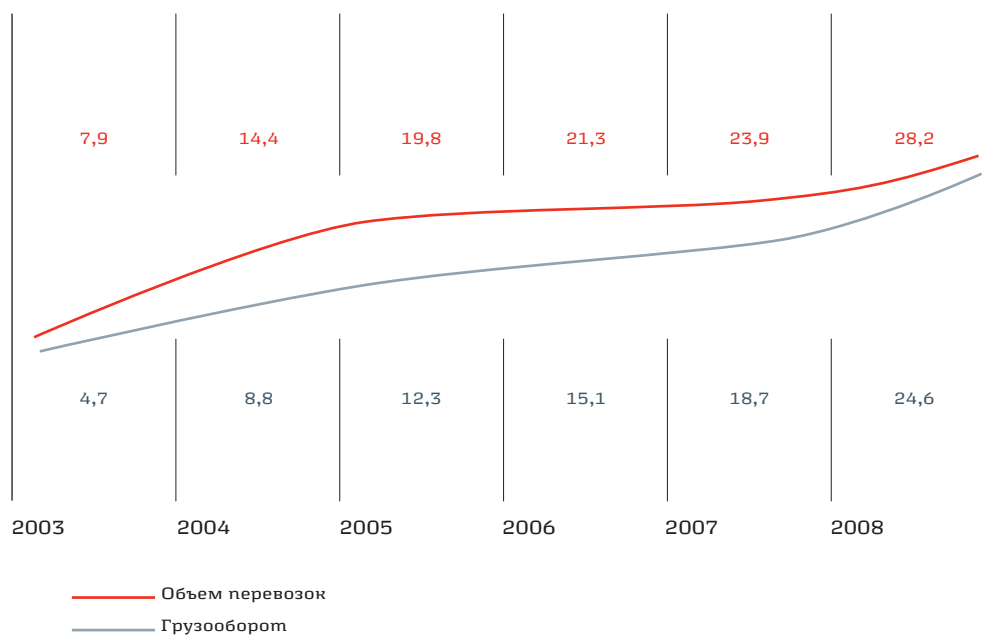
железнодорожные погранпереходы, получили значительные выгоды, не связанные с их хозяйственной деятельностью, а отечественные товаропроизводители, поставляющие продукцию на внутренний рынок, – дополнительную тарифную нагрузку. При этом

выгоды, полученные экспортно-ориентированными отраслями промышленности, в значительной мере изымались посредническими компаниями, грузими транспортными организациями, в том числе в иностранных государствах.

**Удельный вес грузооборота и объемов перевозок в вагонах частных собственников через российские порты (%)**



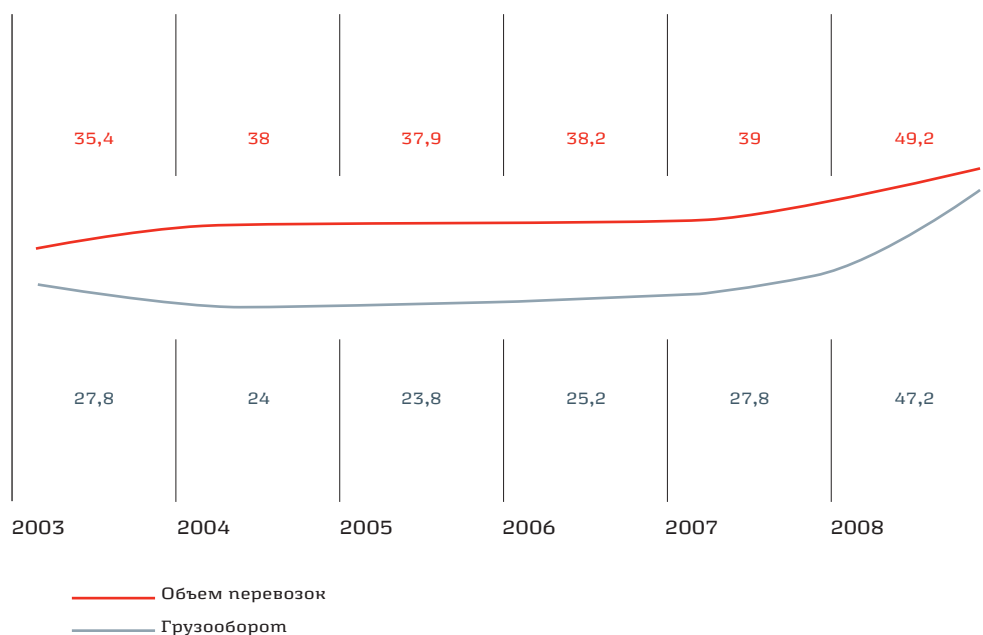
**Удельный вес грузооборота и объемов перевозок в вагонах частных собственников в транзитных перевозках (%)**



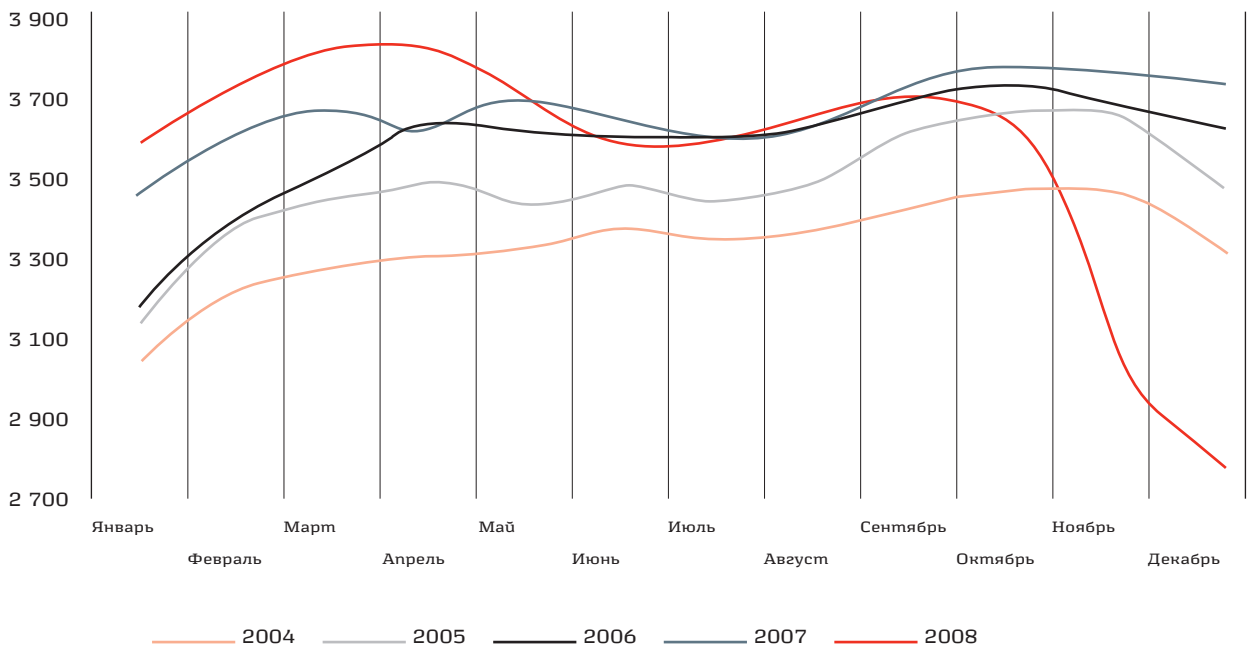
Реализуемые с 2005 г. мероприятия по выравниванию и унификации грузовых железнодорожных тарифов позволили значительно сблизить уровень тарифов, применяемых во внутригосударственном и международном сообщениях, что способствовало снижению

потерь доходов ОАО «РЖД». В 2006 г. удельный вес перевозок грузов через российские порты сократился (при соответствующем росте перевозок грузов через пограничные передаточные станции) и практически вышел на уровень 2003 г.

**Удельный вес грузооборота и объемов перевозок в вагонах частных собственников через погранпереходы (%)**



## Динамика объемов среднесуточной погрузки за 2004–2008 гг. (тыс. т)



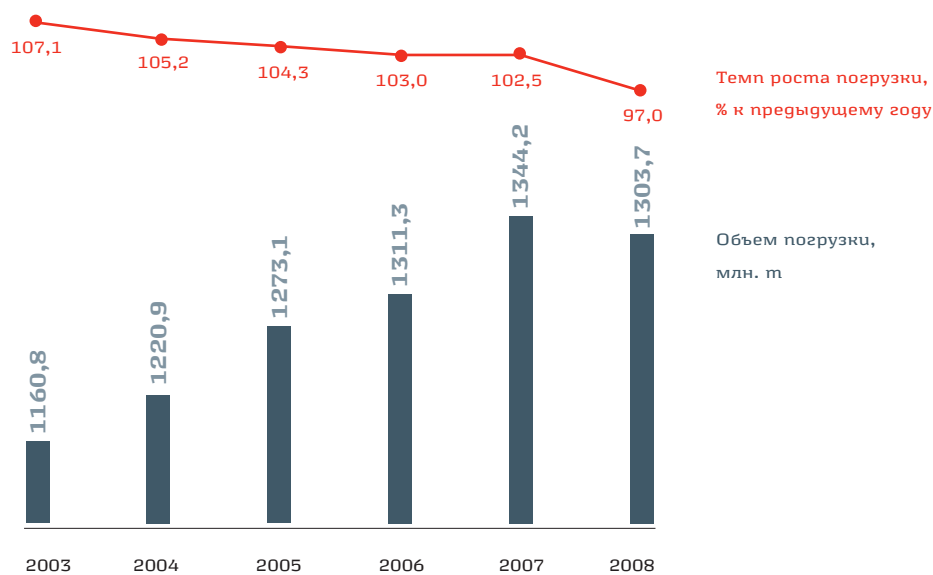
В 2008 году на сети железных дорог было погружено 1 млрд. 304 млн. тонн грузов, что на 3% ниже, чем в 2007 году. В целом по сравнению с 2003 г. объем погрузки был увеличен на 12,3%.

Структура погрузки в 2008 году ухудшилась относительно 2007 г. При сохранении доли высокоходного

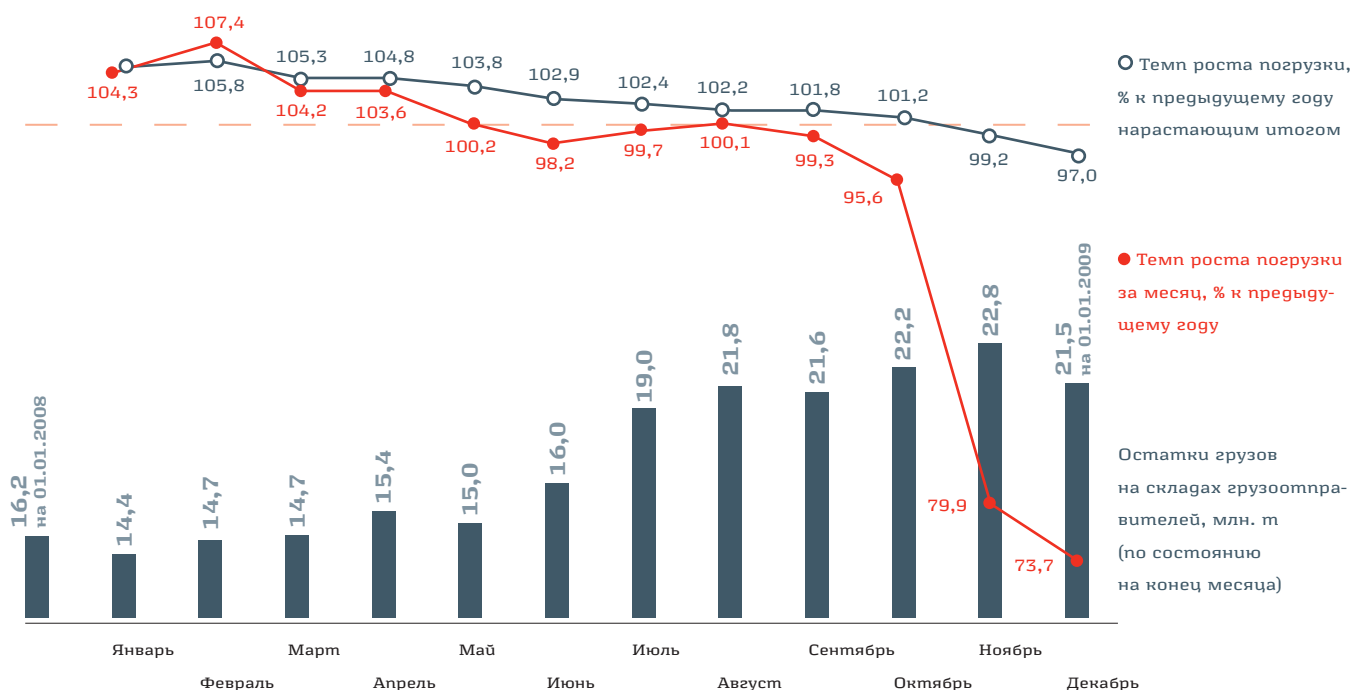
сегмента на уровне 32,4% и сокращении среднегоходного с 8,4% до 7,6% увеличена доля низкоходных грузов в погрузке преимущественно за счет значительного роста доли каменного угля.

Среднесуточная погрузка в 2008 г. составила 3 562 тыс. тонн.

## Динамика изменения объемов погрузки в 2003–2008 гг.



**Динамика погрузки грузов в 2008 г.**



В I полугодии обеспечивался достаточно динамичный рост погрузки (в I квартале – +5,3%, по итогам I полугодия – +2,9%). Однако во второй половине года, вследствие активного проявления кризисных явлений на рынке, динамика ухудшилась, погрузка осуществлялась лишь на уровне 2007 года и ниже его. Максимальное воздействие кризиса на работу железнодорожного транспорта проявилось в IV квартале года, когда кризис активнее распространился на реальный сектор экономики и сократилось производство в ряде отраслей. Потери погрузки в IV квартале (–16,9%) нивелировали положительный рост с начала года. Несмотря на экономическую ситуацию, в целом по году был обеспечен динамичный прирост погрузки: каменного угля (+3,6%, или +10,2 млн. тонн); импортных грузов (+8,6%, или +1,2 млн. тонн); мяса и масла животного (+6,6%); картофеля, овощей и фруктов (+7,4%); машин и оборудования (+5,3%). Важным является сохранение положительной динамики погрузки грузов в контейнерах (+0,5%).

По доходности грузов структура перевозок в вагонах парка ОАО «РЖД» существенно отличается от структуры перевозок в вагонах независимых частных компаний. При доле высокодоходных грузов при перевозках грузов в вагонах парка ОАО «РЖД» в 2008 г. в размере 18,7% в частных вагонах она достигает 44,2%. При этом вагоны парка ОАО «РЖД» в основном задействованы на перевозке низкодоходных грузов, доля которых составляет 71,2%.

**Совершенствование системы маркетинга и сбыта грузовых перевозок**

**Совершенствование системы маркетинга и сбыта грузов**

В 2008 г. ОАО «РЖД» были изменены принципы и подходы по ведению маркетинговой деятельности. Основными направлениями работы определены: мониторинг воздействия внешней и внутренней среды, сегментирование рынка с выделением ключевых производственных отраслей и предприятий, крупных клиентов, взаимодействующих с ОАО «РЖД». Такое решение позволило не только понимать масштабы влияния на производственную деятельность ОАО «РЖД» вследствие изменений конъюнктуры рынка, технологических цепочек между производителями и поставщиками сырья, структуры крупных холдингов и корпораций, но и гало основу формирования сбытовой структуры ОАО «РЖД» и позиционированию ее как клиентоориентированной Компании.

**Рыночные механизмы управления заказами**

В 2008 г. ОАО «РЖД» разработана Концепция управления заказами клиентов на основе инфраструктурных ограничений. Основная цель заключается в эффективном использовании пропускных способностей инфраструктуры ОАО «РЖД» при полном удовлетворении заказов со стороны пользователей услуг железнодорожного транспорта. Уникальность этой

технологии заключается в том, что ее внедрение позволит в режиме «он-лайн», на основе объективной оценки совокупности всех инфраструктурных ограничений, лимитирующих пропускную способность, рассматривать заказы клиентов и принимать решения, направленные на удовлетворение заказа или его перераспределения. Несомненными результатами внедрения данной технологии станет как повышение качества обслуживания клиентов, так и увеличение объема перевозок и сокращения расходов, связанных с затруднениями по перемещению грузов по инфраструктуре ОАО «РЖД».

#### **Внедрение технологии ведения Единоного лицевого счета**

В IV квартале 2007 г. были организованы работы по реализации Проекта «Разработка Системы ведения Единоного лицевого счета плательщика (ЕЛС) в ЕК АСУФР».

В ноябре 2007 г. проведена эксплуатация ведения ЕЛС на выделенном полигоне, включающем в себя ряд экспедиторских организаций, имеющих Договор на организацию расчетов с ЦФТО ОАО «РЖД».

21 декабря 2007 года Комиссией ОАО «РЖД» проведены испытания системы «Ведения Единоного лицевого счета плательщика в ЕК АСУФР», по результатам которых программное обеспечение принято в промышленную эксплуатацию.

Целями внедрения Единоного лицевого счета плательщика (ЕЛС) являются:

- объединение информации о финансовых потоках поступлений от грузоперевозок;
- предоставление принципиально нового уровня качества обслуживания клиентам ОАО «РЖД»;
- обеспечение консолидированного учета расчетов с клиентами подразделений СФТО.

Автоматизированное ведение учетного регистра ЕЛС плательщика в режиме реального времени по каждому клиенту позволяет отображать поступления денежных средств в оплату за оказываемые услуги, операции по начислению провозных и иных платежей, оперативно определять сальдо по расчетам с клиентами.

Основными преимуществами ведения ЕЛС плательщика является заключение им единственного Договора с ОАО «РЖД» в выбранном пункте ведения ЕЛС (одна из 17 дорог, ЦФТО), а также концентрация финансовых потоков плательщика по месту ведения ЕЛС.

В январе 2008 г. осуществлен единовременный переход на технологию ведения расчетов с использованием ЕЛС по 170 экспедиторским организациям, заключившим Договор с ЦФТО ОАО «РЖД» на организацию расчетов и оплату провозных платежей за перевозки грузов на сети железных дорог.

#### **Внедрение электронной цифровой подписи**

В 2008 г. была продолжена работа по внедрению электронного документооборота с клиентами в части оформления документов на перевозки грузов с использованием электронной цифровой подписи во исполнение Распоряжения В.И. Якунина от 28.10.2004 г. № 3485р.

Так, в целях выполнения Распоряжения ОАО «РЖД» от 11.08.2006 г. № 1688р в 2008 году была продолжена работа по внедрению электронного документооборота с использованием ЭЦП при оформлении заявок на перевозку грузов ф. ГУ-12.

По состоянию на 31.12.2008 г. более 30% заявок на перевозку грузов оформляется клиентами с использованием АС ЭТРАН и около 13% из них оформлены непосредственно из офисов клиентов с использованием ЭЦП.

За период с 01.01.2008 г. по 31.12.2008 г. на железных дорогах заключено 772 соглашения об электронном обмене данными и, кроме того, 116 соглашений в ЦФТО.

В соответствии с заключенным с ЗАО «Компания ТрансТелеКом» Договором 5 декабря 2008 г. завершена работа по 100% оснащению ЭЦП всех сотрудников системы ФТО на железных дорогах.

На настоящий момент все станции сети оснащены средствами электронной цифровой подписи, завершена разработка программного обеспечения АС ЭТРАН в части оформления перевозочных документов на перевозки во внутригосударственном сообщении.

#### **Повышение эффективности эксплуатационной работы**

В 2008 году в Компании была продолжена работа по развитию технологий, направленных на повышение качества обслуживания пользователей услуг железнодорожного транспорта. Это прежде всего развитие электронного документооборота с клиентами Компании, который позволяет грузоотправителям непосредственно из своего офиса подавать и корректировать заявки на перевозку грузов, получать согласование ОАО «РЖД» по этим заявкам, оформлять перевозочные документы – оперативно осуществлять полный цикл документооборота в электронном виде между грузоотправителем и ОАО «РЖД» при организации процесса транспортного обслуживания. Было заключено 800 соглашений с крупнейшими предприятиями. В настоящее время более 30% заявок на перевозку грузов подается в электронном виде.

Проводится дальнейшее распространение технологии управления тягой по опыту направления Рыбное – Челябинск, которая охватит 6 новых больших полигонов на сети железных дорог общей протяженностью 12 тыс. 230 км и позволит, по предварительным

оценкам, сэкономить эксплуатационные расходы Компании не менее чем на 980 млн. руб. в год.

Проводится работа по удлинению гарантийных плеч безопасного проследования грузовых вагонов. В 2008 г. пересмотрено 36 плеч обслуживания, что позволило увеличить их на 100 км и довести среднюю длину до 1018 км. Удлинение гарантийных плеч гало экономию эксплуатационных расходов за счет сокращения простоя поездов на технических станциях в размере 86,1 млн. руб.

Учитывая значительный экономический эффект от сокращения стоянок для смены локомотивных бригад, пересматриваются в сторону увеличения локомотивные плечи, снижается накладное время при смене локомотивных бригад, совершенствуется система учета использования поездных локомотивов. В 2008 г. средняя протяженность локомотивных плеч увеличена на 30 км и составила 230 км. В то же время на отдельных полигонах протяженность локомотивных плеч обслуживания составляет более 350 км с рабочим временем локомотивных бригад до 9–10 часов.

В целях укрепления конкурентоспособности Компании на рынке транзитных перевозок решаются вопросы по пересмотру гарантийных участков безопасного проследования контейнерных поездов. В 2008 г. установлено 4 новых плеча технического обслуживания, и их средняя протяженность составила более 1100 км. За счет оптимизации технологии работы, сокращения количества стоянок контейнерных поездов и продолжительности технического осмотра, изменения технологии обслуживания локомотивами удалось сократить время следования поездов с 11,2 суток до 10,8 суток. На 2009 г. поставлена задача уменьшить время следования до 9,2 суток. Для этого в графике на 2009/2010 гг. планируется увеличить маршрутную скорость контейнерных поездов в среднем до уровня 840 км/сутки (2008 г. – 825 км/сутки).

Проводимые мероприятия позволили увеличить средневзвешенные скорости грузовых поездов по сети в графике 2008 г. до 72 км/ч, или на 1,6 км/ч по сравнению с 2003 г.

В свете реализации антикризисной программы бюджет продолжена работа по развитию тяжеловесного движения грузовых поездов. В 2008 г. проведено 92 тыс. тяжеловесных поездов, что выше уровня 2007 г. на 58%. Проведенная работа по организации тяжеловесного движения позволила увеличить средний вес грузового поезда на 23 тонны, сэкономить более 500 локомотивных бригад и сократить эксплуатационные расходы на 250 млн. руб.

На ряде железных дорог была расширена практика вождения соединенных грузовых поездов. Лучшими в данном вопросе являются: Горьковская железная

дорога, где проведено 2200 поездов; Южно-Уральская – 2000 поездов; Западно-Сибирская – 700 поездов, а всего по сети сформировано 8,5 тыс. соединенных поездов (2007 г. – 1800 поездов), что существенно повлияло на повышение пропускных способностей на указанных железных дорогах.

В целях экономии эксплуатационных расходов практикуется переключение части транзитных вагонопотоков с направлений, обслуживаемых тепловозной тягой, на электрифицированные направления. По трем направлениям уже приняты решения: Хани – Тынга – Комсомольск; Сольвычегодск – Сусоловка – Лянгасово; Иваново – Новки – Ковров. В декабре 2008 г. отклонено более 6,5 тыс. вагонов и получен реальный экономический эффект от сокращения эксплуатационных расходов в размере 16,5 млн. руб.

В целях успешного проведения работ по ремонту инфраструктуры кардинально усилена роль директивного плана-графика путевых работ на 2009 год, предусматривающего оптимизацию количества, продолжительности, размещения и очередности предоставления «окон» на полигонах сети с отклонением направления вагонопотоков.

Продолжается реализация работ по развитию и автоматизации сортировочных станций. В 2008 году автоматизирована горка на станции Челябинск-Главный. В 2009 году планируется завершить автоматизацию сортировочной горки на станции Орехово-Зуево и продолжить работы по станциям Свердловск-сортировочный и Инская. Также запланированы проектные работы по станциям Черняховск и Усть-Луга с применением новейших малолюдных технологий. Осуществлен переход в полном объеме на безбумажную технологию ведения графика исполненного движения в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» на всех диспетчерских участках, оборудованных системами диспетчерской централизации и диспетчерского контроля (ДЦ/ДК), и оснащение необорудованных диспетчерских участков устройствами низовой автоматизации. На сегодня из 319 диспетчерских участков, оборудованных системой ГИД «Урал», на 214 используется технология безбумажного ведения автоматизированного графика исполненного движения.

Проводится работа по выделению ветвей управления перевозочной деятельностью и созданию Дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД», что позволит решить задачи укрепления вертикали управления, технологичности в организации перевозочного процесса и обеспечения их экстерриториальности.

### Реформирование системы фирменного транспортного обслуживания, маркетинга и сбыта грузовых перевозок

В целях реализации Концепции системы управления Компании холдингового типа, образуемой в результате реформирования ОАО «РЖД», утвержденной Распоряжением ОАО «РЖД» от 19 февраля 2008 г. № 330р, принято Решение о создании Дирекции сбыта (СФТО) – филиала ОАО «РЖД».

В 2008 году в целях подготовки к вынесению вопроса о создании Дирекции сбыта (СФТО) – филиала ОАО «РЖД» на Совет директоров ОАО «РЖД» Компанией проработаны следующие вопросы:

- текущее состояние функционирования Системы фирменного транспортного обслуживания (далее – СФТО);
- перспективы и преимущества формирования бизнес-единицы по сбыту железнодорожных транспортных услуг ОАО «РЖД» посредством организационного обособления блока подразделений, ответственных за сбыт услуг в сфере грузовых перевозок, с образованием на базе ЦФТО ОАО «РЖД» Дирекции сбыта (СФТО) в качестве филиала ОАО «РЖД»;
- взаимодействие Дирекции сбыта (СФТО) с другими бизнес-единицами, создаваемыми в результате реформирования ОАО «РЖД».

По итогам проведенной работы подготовлен пакет документов, необходимых для вынесения вопроса о создании Дирекции сбыта (СФТО) на Совет директоров ОАО «РЖД».

### Пассажирские перевозки

См. также Приложения №№ 23–25.

За период 2003–2008 гг. услугами железнодорожного транспорта воспользовались более 7,5 млрд. пассажиров, из них в дальнем следовании – 0,8 млрд. пассажиров, в пригородном сообщении – более 6,7 млрд. пассажиров.

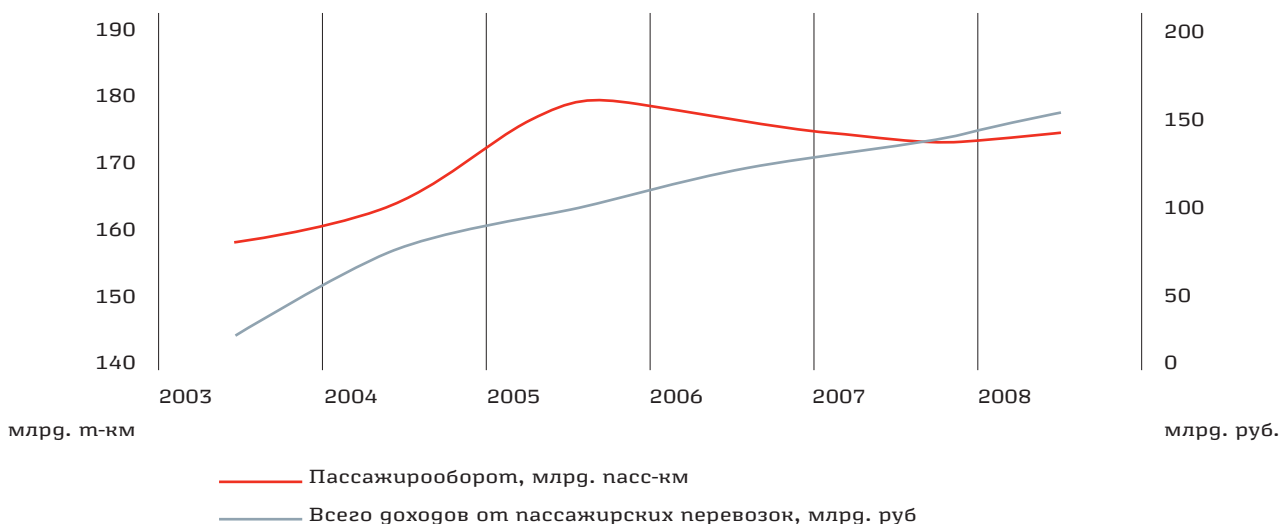
По итогам работы в 2008 г. отправлено 1,3 млрд. пассажиров (101% к 2007 г.).

Средневзвешенные скорости по сети пассажирских поездов составляли в графике 2003 г. 85,7 км/ч; в графике 2008 г. соответственно 89,1 км/ч, т.е. средневзвешенная скорость пассажирских поездов увеличилась на 3,4 км/ч.

В период летней пассажирской кампании 2008 г. поездами Федеральной пассажирской дирекции перевезено более 38,8 млн. человек, что на 4,6% выше уровня прошлого года. Доходные поступления возросли на 23,3% и составили 49,8 млрд. руб. За счет эффективного управления вагонным парком использование вместимости достигло 78,2%.

Пик перевозок, как и в прошлом году, пришелся на 1-ю декаду августа. В этот период среднесуточный пассажиропоток поездов дальнего следования «остановился» на отметке 547 тыс. пассажиров, увеличившись к уровню 2007 года на 2%. Традиционно в летние месяцы наиболее востребованными направлениями остаются Черноморские курорты России и Крыма. За летний период на Черноморское побережье Крыма отправлено более 760 тыс. человек. Общий рост пассажиропотока составил 107%,

### Динамика пассажирооборота и доходов от пассажирских перевозок за 2004–2008 гг.





в том числе на Симферополь (+5%), Севастополь (+13%), Евпаторию (+8%), Феодосию (+12%).

Количество отправленных пассажиров в направлении Черноморского побережья Кавказа сократилось на 1,9%, что, главным образом, обусловлено проведением работ по подготовке инфраструктуры предстоящей Олимпиады 2014 г. в г. Сочи. При этом в направлении на Анапу и Новороссийск отмечен рост пассажиропотока на 12% и 3% соответственно.

В последние годы на рынке транспортных услуг появилась потребность в перевозках вагонами повышенного класса. В 2008 г. география курсирования вагонов подобного типа расширена, включены вагоны в регулярные поезда на направлениях Москва – Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Воронеж, Ростов, Новгород Великий, Адлер, Кисловодск. Охвачено 12 различных маршрутов, в том числе два международных (Берлин и Хельсинки). Услугами таких вагонов воспользовались более 60 тыс. человек, и общий объем рынка перевозок возрос в 2,4 раза. Планируется дальнейшее расширение географии курсирования вагонов класса «люкс».

В 2008 г. с 1 июля введена 20%-я скидка на проезд в купейных вагонах и вагонах СВ поездов 400-й и 500-й нумерации (81 млн. руб. дополнительных доходов, 4%-й рост пассажиропотока в данном сегменте). Расширена с 18 по 28 августа география применения 20%-х скидок на купейные вагоны по ряду поездов, следующих на направлении Черноморского побережья Северного Кавказа на Адлер, Анапу, Новороссийск, Ейск. Получен 25%-й прирост объема продажи проездных документов в целевой группе поездов в период проведения акции. Проведение таких акций стимулирует потребительский спрос на купейные вагоны и вагоны СВ.

Всего в 2008 г. отправлено в пригородном пассажирском сообщении 1 159,9 млн. пассажиров, что выше уровня прошлого года на 14,6 млн. чел. (1,3%).

Пригородное сообщение железнодорожным транспортом осуществляется в 73 субъектах Российской Федерации.

В 2007–2008 гг. графики прибытия и проследования пассажирских поездов выполнены в среднем на 99%. В рамках реализации Федерального закона «О государственной социальной помощи» ОАО «РЖД» с 2005 г. предоставляет отдельным категориям граждан социальную услугу в виде бесплатного проезда на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении без ограничения числа поездок и маршрутов следования. Возмещение потерь доходов ОАО «РЖД» в период 2005 г. – I полугодие 2008 г. предусматривалось в Договоре с Росздравом и со II полугодия 2008 г. – в Договоре с Минздравом России.

На конец 2008 г. ОАО «РЖД» подписало соглашения с 30 регионами, которые предусматривают

поэтапный переход к полному возмещению потерь в доходах от госрегулирования тарифов в пригородных перевозках и переход на заказ объемов выполняемой работы с заключением соответствующих договоров. В 2009 г. должны быть охвачены все субъекты РФ (в настоящее время подписано 40 документов).

Всего на финансирование выпадающих доходов от регулирования тарифов по пригородным пассажирским перевозкам (с учетом пригородных компаний) из бюджетов субъектов Федерации в 2008 году направлено 2,6 млрд. руб.

Параллельно шел процесс создания совместно с субъектами пригородных пассажирских компаний. В настоящее время созданы 11 пригородных компаний с участием субъектов Федерации. Работа по созданию пригородных пассажирских компаний продолжается еще более чем в 30 регионах России.

#### **Работа независимых перевозчиков в пассажирских перевозках**

В дальнем сообщении организовано движение на маршруте Москва – Санкт-Петербург двумя независимыми перевозчиками: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс».

Заключен Договор с ООО ТПК «Арсенал» на осуществление перевозок пассажиров по маршруту Челябинск – Кисловодск. Планируемое начало перевозочной деятельности – апрель 2009 г.

Всего за 2008 г. частными перевозчиками перевезено 473,0 тыс. чел., или 0,4% от общего отправления в дальнем следовании.

Создание дочерних пригородных компаний – это одно из направлений Программы структурной реформы железнодорожного транспорта, позволяющее сократить убыточность пригородного пассажирского комплекса и улучшить качество обслуживания пассажиров.

В условиях отсутствия правового механизма и достаточной законодательной базы для компенсации убытков ОАО «РЖД» от перевозки пассажиров в пригородном сообщении Компанией производится готирование данного вида бизнеса за счет прибыли от грузовых перевозок и незначительных дотаций из региональных бюджетов. Это не способствует улучшению качества обслуживания пассажиров в пригородном сообщении.

Создание компаний позволит решить вышеперечисленные проблемы. Законченный баланс предприятия, самостоятельное распоряжение выручкой от продажи билетов, направление ее на развитие комплекса с максимальной эффективностью – вот основополагающие факторы успешного, динамичного развития производственной и коммерческой деятельности предприятия.

Самостоятельность компании в выборе и найме персонала позволит повысить качество обслуживания пассажиров, улучшить сервис пригородных перевозок, получить большую отдачу от системы контроля безбилетного проезда пассажиров и, как следствие, значительно повысить доходы.

В пригородном сообщении на сегодняшний момент пригородные пассажирские перевозки на территории России осуществляют семь компаний–перевозчиков, учрежденных с участием ОАО «РЖД»:

- ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» на Московской ж/г;
- ОАО «Экспресс-пригород» на Западно-Сибирской ж/г;
- ОАО «Омск-пригород» на Западно-Сибирской ж/г;
- ОАО «Кузбасс-пригород» на Западно-Сибирской ж/г;
- ОАО «Алтай-пригород» на Западно-Сибирской ж/г;
- ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» на Октябрьской ж/г;
- ОАО «Краспригород» на Красноярской ж/г.

По итогам 2008 г. компаниями-перевозчиками получены следующие производственные показатели: отправлено пассажиров – 157 670 тыс. пасс (13,6% от общего объема отправления по сети); пассажирооборот – 6 894 млн. пасс-км (14,8% от общего объема перевозок по сети).

### **Повышение качества перевозок, модернизация парка подвижного состава и развитие инфраструктуры пассажирских перевозок**

Наряду с количественными показателями обеспечения пассажирских перевозок во главу угла ставятся их качественные характеристики – это прежде всего улучшение комфорта проезда пассажиров и расширение спектра предоставляемых услуг.

Привлекательность железнодорожных пассажирских перевозок для населения, их конкурентная способность по отношению к другим видам транспорта в целом зависят от технического, комфортного состояния и структуры парка пассажирского подвижного состава.

В 2004–2008 гг. проводилась работа по выработке новых решений в целях обеспечения пассажирских перевозок и обеспечения высокого уровня комфорта. Велась работа по созданию вагонов нового поколения.

Проведен полный цикл разработки и испытаний и начата поставка вагонов на сеть вагонов серии 61-44XX, созданной в соответствии с техническими требованиями к пассажирским вагонам локомотивной тяги на базе унифицированных платформ; определен

завод-изготовитель таких вагонов – ОАО «ТВЗ». Разработаны технические требования к двухэтажным пассажирским вагонам локомотивной тяги. Проведен конкурс по выбору партнера на разработку, поставку и локализацию производства двухэтажных вагонов. Наилучшими признаны предложения компании «Альстомтранспорт».

Подготавливается проект Договора на изготовление и поставку модельного ряда двухэтажных вагонов с поэтапной локализацией их производства на территории Российской Федерации. Разработаны технические требования на новые пассажирские вагоны габарита РИЦ для сообщения между железными дорогами колеи 1520 мм и 1435 мм. В настоящее время разрабатывается проект Технического задания и подготовлен проект Контракта на поставку данных вагонов для ОАО «РЖД», проводится выбор поставщика.

В 2008 г. поставлено в работу 126 вагонов модели 61-4440 (купейный), 22 вагона модели 61-4454 (купейный штабной), 7 вагонов модели 61-4447 (плацкартный). Изготовлен опытный образец вагона модели 61-44XX с шестиместными купе. Оформлено Техническое задание на конструкцию пассажирских вагонов локомотивной тяги для составов постоянного формирования моделей 61-4462 (купейный) и 61-4463 (купейный штабной), также на вагон-ресторан для поездов постоянного формирования и вагон-ресторан вагона локомотивной тяги.

В 2008 г. приобретено 1042 новых пассажирских вагона, что на 92 вагона больше, чем в 2007 г. В качественно лучшую сторону меняется структура парка пассажирских вагонов – по сравнению с 2007 г. парк купейных вагонов увеличился на 261 вагон (3%), парк вагонов СВ увеличился на 37 вагонов (3%).

Продолжается работа по введению дополнительных маршрутов курсирования спальных вагонов повышенной комфортности класса «люкс», современный дизайн и оборудование которых обеспечивают на сегодняшний день максимально возможный уровень сервиса и комфорта в пути следования. На сети ж/г эксплуатируются 106 фирменных поездов и 42 вагона класса «люкс».

В приписном парке Компании насчитывается почти 4,5 тыс. вагонов, оборудованных экологически чистыми туалетными комплексами (18% от парка) и более 10 тыс. вагонов, оборудованных установками кондиционирования воздуха (40% парка).

За последние годы проведены реконструкция и капитальный ремонт пассажирских вагонных депо и пассажирских обустройств. Ввод мощностей за 2008 г. составляет 6 997 млн. руб. Наиболее значимые объекты – пассажирское вагонное депо «ВЧД-1» (строительство ВМЦ, РЭД, реконструкция технических парков Москва-Пассажирская Октябрьская) на сумму

3 089 млн. руб.; пассажирское вагонное депо «ВЧД-8» (реконструкция с расширением вагонного депо) на сумму 2 590 млн. руб.

В августе 2008 г. введена в эксплуатацию линия тактового движения пригородных электропоездов на участке Москва-Курская пассажирская – Железнодорожная, для чего произведена закупка пяти одиннадцативагонных электропоездов с улучшенным интерьером салонов. Это позволило обеспечить наиболее благоприятные условия проезда на Горьковском направлении пригородного движения электропоездов Московского узла.

За последние годы был открыт ряд новых, более современных и технологичных, вокзалов, проведены реконструкция и капитальный ремонт пассажирских вагонных депо и пассажирских устройств. В 2007 г. открыты новые вокзалы Светлогорск-2 на Калининградской железной дороге и Челябинск Южно-Уральской железной дороги.

Расширяется перечень услуг, предоставляемых пассажирам на вокзалах и в поездах.

Пользователям услугами железнодорожного транспорта предложен новый вид сервиса – оформление проездных документов (билетов) на пассажирские поезда дальнего следования с оплатой их стоимости по банковским картам через корпоративный web-портал ОАО «РЖД». Анализ продажи проездных документов, оплаченных через Интернет, показал, что объем продажи проездных документов, оплаченных через корпоративный web-портал ОАО «РЖД» в 2008 году, на 57% выше объема продажи предыдущего года. ОАО «РЖД» особое внимание уделяет внедрению переговорных средств и методов во всех областях организации пассажирских перевозок, включая продажу электронных билетов.

На смену традиционному проездному документу (билету) на бумажном носителе приходят новые, более гибкие, технологии продажи электронных билетов через Интернет, через транзакционный терминал самообслуживания, через платежный терминал и т.д. Внедрение современной цифровой техники обеспечивает каждому клиенту возможность широкого выбора способа приобретения проездного документа (билета), право самостоятельно оформить свою поездку.

В 2008 г. внедрены транзакционные терминалы самообслуживания для оформления проездных документов в поездах дальнего следования.

В целях развития сотрудничества с авиаперевозчиками разработана технология предоставления услуг по заказу и оплате стоимости проездных документов в агентствах ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата» (далее – ЗАО «ТКП»). В агентствах ТКП возможно одновременно оформить перевозку и железнодорожным и воздушным транспортом. Оформление

заказанных в ЗАО «ТКП» проездных документов возможно в любой билетной кассе ОАО «РЖД».

Все новые проекты разрабатываются на основе Интернет-технологий. В настоящее время разрабатывается проект «Электронной регистрации пассажиров». Внедрение данного проекта позволит производить посадку в поезд пассажиров по электронным проездным документам без обращения в билетную кассу.

В соответствии с Планом мероприятий по созданию Интегрированной информационно-транзакционной системы оплаты проезда и услуг с использованием электронных пластиковых карт 29 апреля 2008 г. ОАО «РЖД» и российской платежной системой «Сберкарт» запущен пилотный проект на направлении Москва-Ярославская – Мытищи. Применение банковских платежных карт является промежуточным этапом к переходу обслуживания пассажиров по технологии «Touch & Travel», проработки которой в ОАО «РЖД» уже начаты в сотрудничестве с технологическими партнерами ЗАО «ТрансТелеКом» и ОАО «ТрансКредитБанк».

6 мая 2008 г. подписано Постановление Правительства Российской Федерации № 369, снимающее сложившееся ранее противоречие в нормативно-законодательной базе в части утверждения форм бланков строгой отчетности. Принятое решение позволит значительно ускорить завершение реализуемых сегодня мероприятий по внедрению новых технологий по продаже проездных документов.

Ежегодно Компания приобретает современные, комфортабельные пассажирские вагоны и расширяет спектр предоставляемых услуг. Это организация детских комнат, библиотек, возможность заказа такси, бронирование мест в гостиницах, заказ и продажа железнодорожных билетов, видеопрограммы и т.д.

Для обеспечения безопасности пассажиров вагоны оборудуются системами видеонаблюдения, которые позволяют проводнику из служебного купе контролировать обстановку в вагоне.

Пассажирам предложена новая услуга выбора мужского, женского или смешанного купе.

Для улучшения качества обслуживания пассажиров на Ленинградском вокзале в г. Москве и Московском в г. Санкт-Петербурге реализуется пилотный проект по организации предоставления информационно-государственных мультимедийных услуг пассажирам. В 2008 г. в пассажирских поездах формирования Северо-Западной и Московской региональных дирекций по обслуживанию пассажиров, в том числе на международных маршрутах Москва – Берлин и Москва – Париж успешно реализуется новая услуга по прокату DVD-плееров. Количество прокатов возросло в 7 раз; согласован Перечень поездов,

существенно расширяющий географию предоставления данного сервиса (на 22 поездах Северо-Западной, Северной, Горьковской и Московской региональных дирекций, в том числе на международном маршруте Москва – Хельсинки).

С 15 мая 2008 г. в залах повышенной комфортности на 28 внеклассных и первого класса вокзалах (21 внеклассный и 7 – первого класса) организовано обслуживание пассажиров, имеющих проездные документы в вагоны поездов гальневого следования класса «люкс» и «бизнес», без взимания платы.

В настоящее время начата реализация пилотных проектов по реновации вокзальных комплексов, в ходе которых планируется отработать комплексную процессно-технологическую модель их развития.

Разрабатываются стандарты и технологии предоставления услуг пассажирам и посетителям вокзалов (в том числе с ограниченными возможностями), а также технология реализации сетевого проекта по размещению на вокзалах систем быстрого питания, магазинов, аптек преимущественно известных брендов.

Проведены работы по реновации Курского вокзала г. Москвы, включающие в себя ремонт помещений, оборудование зданий вокзала современными системами безопасности, информации, навигации, создание обновленных и эффективных зон торговли, установку лифтов и эскалаторов для создания условий передвижения лиц с ограниченными возможностями. Начаты работы по реновации вокзала г. Владимира.

Заканчивается работа по разработке Концепции развития вокзалов, предусматривающей создание многофункциональных пассажирских транспортно-пересадочных узлов и общественно-деловых центров, ключевым элементом которых является железнодорожный вокзал.

С 10 июня 2008 г. реализуется один из этапов проекта создания интермогальных перевозок в сообщении с аэропортом Шереметьево. Перевозка пассажиров на участке Савеловский вокзал – аэропорт Шереметьево осуществляется в новом подвижном составе серии ЭД4МКМ-АЭРО. Функции перевозчика взяла на себя компания ООО «Аэроэкспресс», в уставном капитале которого 50% принадлежит ОАО «РЖД». В дальнейшем полигон интермогальных пассажирских перевозок будет значительно расширен в рамках единой транспортной увязки столичных вокзалов и аэропортов.

В последние годы достигнута положительная динамика выделения инвестиций в развитие пассажирского комплекса. Благодаря чему удалось значительно снизить процент износа основных фондов, оптимизировать технологические процессы работы хозяйства и выйти на новый этап развития пассажир-

ских перевозок, включая повышение комфортности и увеличение скорости движения пассажирских поездов.

Сегодня пассажирский комплекс Компании имеет все механизмы и рычаги, позволяющие и в третий год активных структурных реформ обеспечить стабильную и конкурентоспособную деятельность.

## Характеристика инфраструктуры Компании

### Верхнее строение пути

По состоянию на 01.01.2009 г. эксплуатационная длина главных путей сети составляла 85,194 тыс. км, развернутая длина всех путей – 184,304 тыс. км, в том числе:

- главных – 124,030 тыс. км;
- станционных – 50,429 тыс. км;
- подъездных – 9,845 тыс. км.

На начало 2008 г. при росте грузооборота и увеличении грузонапряженности повысилась мощность верхнего строения пути за счет увеличения доли рельсов типа Р65 и сокращения полигона сети с рельсами легких типов. В настоящее время протяженность главных путей с рельсами типа Р65 и Р75 составляет 119,67 тыс. км (96,5%). Протяженность главных путей с термоупрочненными рельсами составила 110,58 тыс. км, или 89,2% от развернутой длины главных путей.

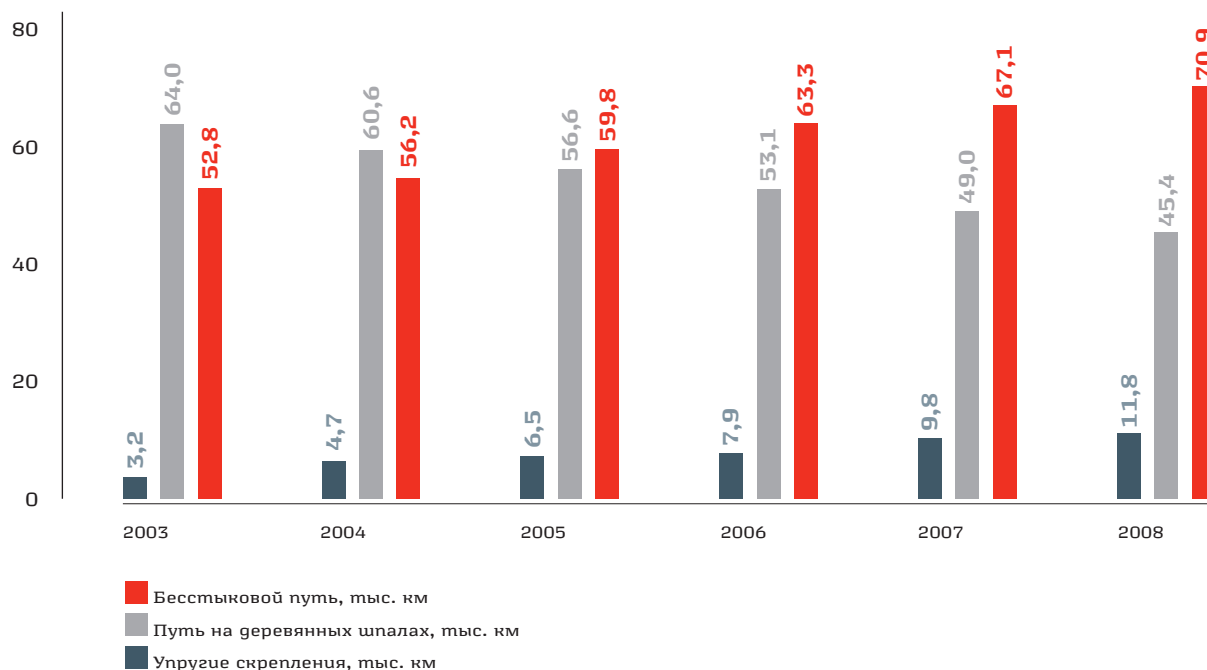
Средняя грузонапряженность по сравнению с 2003 г. возросла с 29,1 млн. т-км бр/км год до 33,0 млн. т-км бр/км год за 2007 г. На конец 2008 г. ожидаемая грузонапряженность составила 33,4 млн. т-км бр/км год.

При росте грузооборота и увеличении грузонапряженности за период с начала 2004 г. и до 2009 г. достигнуто улучшение основных показателей технического состояния верхнего строения пути:

- количество дефектных рельсов, лежащих в пути, уменьшилось на 57,1 тыс. шт., и их протяжение на начало 2009 г. составило 0,8% от развернутой длины главных путей;
- за 5 лет снижена дефектность стрелок на главных путях до 1,3%, дефектность деревянных перевозных брусьев в главных путях – до 5,8%;
- уменьшилась протяженность главных путей на деревянных шпалах на 15,8 тыс. км.

На сети горюг ведется работа по расширению объемов укладки бесстыкового пути на железобетонных шпалах, внедрению упругих рельсовых скреплений. Протяжение пути на железобетонных шпалах продолжает расти и за последние 5 лет увеличилось на 16,15 тыс. км и достигло 61,7% от развернутой длины главных путей. Протяжение бесстыкового

**Протяженность бесстыкового пути, в т.ч. с упругими скреплениями  
Протяженность главного пути на деревянных шпалах**



пути по главным путям ежегодно увеличивалось на 3,5–4,0 тыс. км, и на начало 2009 г. его протяженность составила 71,25 тыс. км (57,4% от развернутой глины главных путей).

Бесподкладочные скрепления с пружинными клеммами – ЖБР-65 с болтовым креплением клемм и анкерное безболтовое АРС-4 – начали широко внедрять за последние 5 лет. В главных путях на железобетонных шпалах уложено и эксплуатируется 11,8 тыс. км с упругими скреплениями.

Снижение объемов капитального ремонта на протяженности ряда лет из-за сокращения финансирования путевых работ привело к увеличению протяженности главного пути, просроченного капитальным ремонтом, с 14,05 тыс. км (11,4% от развернутой глины главных путей) на начало 2004 г. до 18,38 тыс. км (14,8%) на начало 2008 г. Благодаря тому, что объемы в 2008 г. превысили в 1,31 раза объемы 2007 г., протяженность главного пути, просроченного капитальным ремонтом, снижена до 17,4 тыс. км (14%).

Средняя балловая оценка состояния пути на сети железных дорог в 2008 г. составила 42 ед., в сравнении с 2003 г. снижена на 47 ед. (2003 г. – 89).

**Протяженность главных путей сети,  
просроченных капитальным ремонтом, км  
(% от развернутой глины главных путей)**



См. также Приложения №№ 13–17.

### Мостовое хозяйство

На железных дорогах России в 2003 г. насчитывалось 82 585 искусственных сооружений, протяженностью 2 420,2 тыс. пог. м, а в 2008 г. – 82 921 сооружение полной длиной 2 454,3 тыс. пог. м.

Изменение количественного состава искусственных сооружений на железных дорогах сети произошло за счет реконструкции и переустройства сооружений, списания или принятия на баланс ОАО «Российские железные дороги» (ранее – МПС России) мостов, путепроводов, труб, уточнения данных в ходе внедрения программы автоматизированной системы управления (АССУ ИССО) в путевом хозяйстве на дорогах сети. В результате проведенных работ по переустройству мостов на трубы и корректировки данных при проведении паспортизации количество мостов, виадуков и путепроводов на железных дорогах составило по состоянию на 01.01.2009 г. 30 949 шт. полной длиной 959,7 тыс. пог. м, из них постоянных сооружений насчитывается 30 679 шт. протяженностью 957,2 тыс. пог. м, временных – 270 шт. полной длиной 2,5 тыс. м, против 300 шт. – в 2003 г.

На дорогах сети в 2008 году эксплуатируется 50 357 шт. труб и поперечных лотков протяженностью 1 409,77 тыс. пог. м против 49 021 шт. труб и лотков протяженностью 1 200,75 тыс. пог. м – в 2003 г. Количественное увеличение труб за рас-

сматриваемый период по сети дорог произошло в результате переустройства малых дефектных мостов на водопропускные трубы, ввода в эксплуатацию новых труб, переустройства труб с недостаточной водопропускной способностью, корректировки данных.

За период с 2003 г. по 2008 г. за счет уточнения данных, переустройства, ввода в эксплуатацию вновь построенных и демонтажа дефектных сооружений в целом по сети дорог количество пешеходных мостов увеличилось на 12 шт. и по состоянию на 01.01.2009 г. составляет 968 шт.

По итогам 2008 г. на балансе сети железных дорог находится 146 железнодорожных тоннелей общей протяженностью 101,59 тыс. пог. м; из них действующих – 136 железнодорожных тоннелей протяженностью 107,71 тыс. пог. м.

На железных дорогах эксплуатируется 124 пешеходных тоннеля протяженностью 10,23 тыс. пог. м.

### Электрификация

На конец 2008 г. протяженность электрифицированных линий составила 43 086 км, или 51% от эксплуатационной длины путей.

31 октября 2008 г. введен в эксплуатацию участок Сызрань – Сенная Куйбышевской и Приволжской железных дорог протяженностью 168,9 км, находящийся в составе транспортного коридора Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел. Электрификация данного участка соединила промышленные центры Урала и Поволжья с районами Предкавказья и Северного Кавказа, а также с морскими портами Азово-Черноморского бассейна, через которые осуществляются перевозки экспортно-импортных грузов. С учетом завершения работ на указанном направлении целесообразно рассмотреть необходимость перевода на переменный ток участка Сызрань – Пенза Куйбышевской железной дороги.

Кроме того, в 2008 г. завершены работы по реализации постоянной схемы при переводе участка Минеральные Воды – Кисловодск Северо-Кавказской железной дороги на переменный ток.

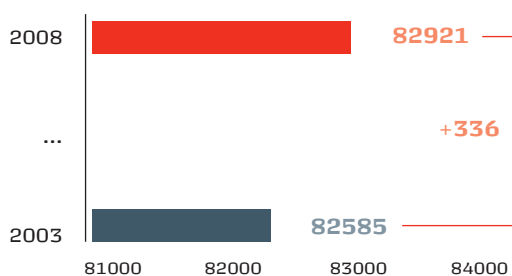
В 2008 г. освоение средств капитального ремонта устройств электроснабжения составило 6 430,3 млн. руб.

Основные работы:

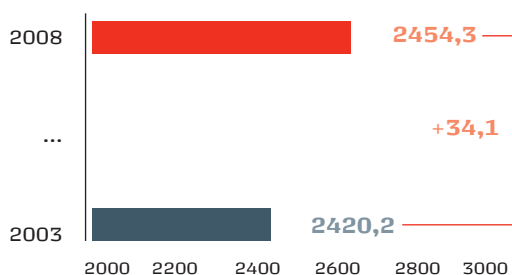
- замена опор контактной сети – 13 118 шт.;
- замена изношенного контактного провода – 633,1 км;
- замена высоковольтных изоляторов на контактной сети – 713,4 тыс. шт.;
- замена проводов ВЛ автоблокировки, продольного электроснабжения и ДПР – 1 371,1 км;
- замена опор ВЛ автоблокировки, продольного электроснабжения и ДПР – 16,2 тыс. шт.

### Искусственные сооружения на железных дорогах России 2003–2008 гг.

Количество искусственных сооружений (объект)



Протяженность искусственных сооружений (тыс. пог. м)



### Автоматика и телемеханика

В результате реализации намеченных мер в период с 2004 по 2008 гг. в хозяйстве автоматики и телемеханики крушений и аварий по вине работников хозяйства автоматики и телемеханики не допущено.

Общее количество нарушений нормальной работы устройств СЦБ в указанный период снижено на 20%.

В соответствии с заданиями по производству и внедрению на железных дорогах технических средств, предусмотренных Программой по повышению безопасности движения и необходимостью приведения технических средств ЖАТ к требованиям ПТЭ, в период с 2004 по 2008 гг. на железных дорогах проведена следующая работа:

- оборудовано путевой аппаратурой САУТ-ЦМ 2 712 км пути;
- внедрено систем контроля свободности перегона с использованием счетчиков осей поезда на 286 перегонах;
- внедрено на железнодорожных переездах светодиодных светофорных головок 19 970 шт., и в 2006 г. было завершено оснащение железнодорожных переездов светооптическими системами;
- на сеть железных дорог поставлено 10 единиц автоматизированного измерительного комплекса вагона-лаборатории «МИКАР» и 30 единиц автоматического измерительного комплекса технологического назначения (ИВК-АЛС) на базе ССПС типа АГС-1Ш и МПТ-6.2Ш.

На сети железных дорог проводится адресная работа, направленная на снижение случаев умышленных порч и краж оборудования и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики. За период с 2004 по 2008 гг. проведена замена медных гроссельных, межгроссельных и электроотяговых соединителей на биметаллические в количестве порядка 196 тыс. штук; установлено более 9,6 тыс. штук защитных кожухов на гроссель-трансформаторах; более 13,9 тыс. релейных шкафов и путевых ящиков дополнено приспособлениями для исключения доступа посторонних лиц в эти устройства; установлено более 1030 кодовых замков. В результате принимаемых мер количество нарушений нормальной работы устройств СЦБ по причине умышленных порч и краж снижено с 2 980 случаев до 1 791 (снижение на 40%); с 1 450 до 675 (на 53%) снижено количество задержанных поездов по этой причине.

Согласно установленным межремонтным срокам основных устройств и оборудования в хозяйстве автоматики и телемеханики ежегодно необходимо производить капитальный ремонт 6 900 км автоблокировки, 16 400 стрелок электрической централизации, 790 вагонных замедлителей, 27 299 км кабельных линий СЦБ.

С 2004 по 2008 гг. ремонтировалось в среднем ежегодно 7 100 км автоблокировки, 11 721 стрелка электрической централизации, 2 190 км кабельных линий СЦБ, 461 вагонный замедлитель на сортировочных горках.

В целом по хозяйству автоматики и телемеханики за период с 2004 по 2008 гг. отремонтировано 35 504,7 км автоблокировки, 53 609 стрелок электрической централизации, 10 941,6 км кабельных линий СЦБ, 2 307 вагонных замедлителей на сортировочных горках.

Выполнение работ по капитальному ремонту устройств СЦБ позволило поддерживать устройства в рабочем состоянии и снизить количество нарушений нормальной работы на 20%.

В 2008 г. на капремонт устройств СЦБ израсходовано 6,17 млрд. руб. (100,4% к плану года). Отремонтировано: 5 868 км автоблокировки (100% к плану года), 9 591 стрелка ЭЦ (100%), 442 вагонных замедлителя (101,1%), 2 705 км кабельных линий СЦБ (100,7%), 70 компрессорных установок, 26 единиц ССПС (100%).

В период с 1 января 2004 г. по 31 декабря 2008 г. по хозяйству автоматики и телемеханики проведена модернизация:

- 10 803 стрелок электрической централизации;
- 4 071 км автоматической блокировки;
- 10 123 км диспетчерской централизации

### Характеристика подвижного состава

#### Локомотивы

В инвентарном парке ОАО «РЖД» содержится 20 003 локомотива, в том числе 2 322 пассажирских электропоезда, 541 пассажирский тепловоз, 7 362 грузовых электропоезда, 3 803 грузовых тепловоза, 5 975 маневровых тепловозов. С просроченным сроком службы в парке находятся 783 пассажирских электропоезда (33,72%), из которых 471 электропоезд постоянного тока (47,9%) и 312 электропоездов переменного тока (23,3%).

В грузовом движении с истекшим сроком службы находятся 449 электропоездов переменного тока (11,3%), 591 магистральный тепловоз (15,5%) и 1 673 маневровых тепловоза (28%). (Поставка локомотивов – см. раздел «Основные итоги инвестиционной деятельности», подраздел «Локомотивы»).

Для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок на железных дорогах в составе локомотивного хозяйства содержится 206 локомотивных депо, из них 10 электропоездных, 55 тепловозных, 141 смешанных.

В целях обеспечения технического обслуживания локомотивов в локомотивном хозяйстве имеются

226 пунктов технического обслуживания локомотивов, из них 47 электровозных, 109 тепловозных и 70 смешанных.

Количество пунктов экипировки составляет 478 шт., из них электровозных – 95 шт., тепловозных – 244 шт., смешанных – 138 шт.

В локомотивном хозяйстве находятся 304 дома отдыха и комнат отдыха локомотивных бригад, в том числе на основных направлениях сети – 109 домов отдыха локомотивных бригад, в которых отдыхают более 65% локомотивных бригад. Общее количество комнат для отдыха локомотивных бригад составляет 6 920 шт. и включает в себя 14 280 спальных мест.

По результатам 2008 г. поставлено 455 ед. тягового подвижного состава.

Сегодня, благодаря совместным усилиям ведущих отраслевых институтов, предприятий железнодорожного машиностроения, целого ряда предприятий – поставщиков комплектующего оборудования, возобновлено производство новых локомотивов на ООО ПК «Новочеркасский электровозостроительный завод», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод», ОАО «Коломенский завод», входящих в состав группы компаний ЗАО «Трансмашхолдинг».

Впервые в России и Советском Союзе разработан пассажирский электровоз постоянного тока ЭП2К, производство которого освоено на ОАО «Коломен-

ский завод». Также впервые в России построен новый производственный комплекс – ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения» в городе Верхняя Пышма Свердловской области, на котором уже освоено производство грузовых двухсекционных восьмиосных электровозов постоянного тока 2ЭС6.

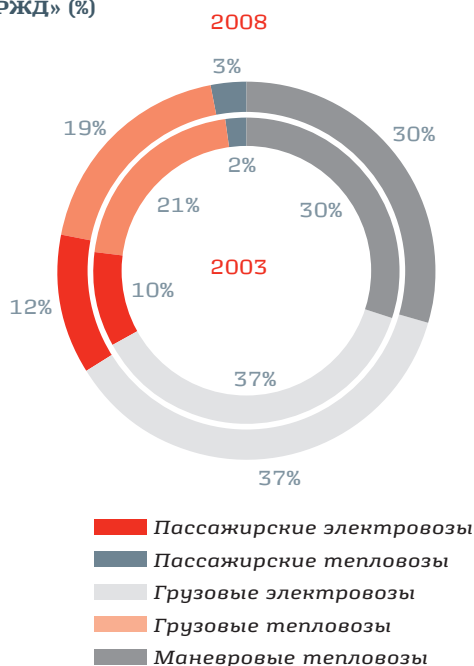
Сегодня на линии железных дорог России поступает новый тяговый подвижной состав:

- пассажирские электровозы ЭП1М, ЭП1П, ЭП2К;
- грузовые электровозы Э5К, 2ЭС5К, 3ЭС5К, 2ЭС4К, 2ЭС6;
- пассажирские тепловозы ТЭП70БС;
- маневровые тепловозы ТЭМ18Д, ТЭМ7А;
- грузовые тепловозы 2ТЭ25К, 2ТЭ116У (приобретаются у Луганского тепловозостроительного завода (Украина)).

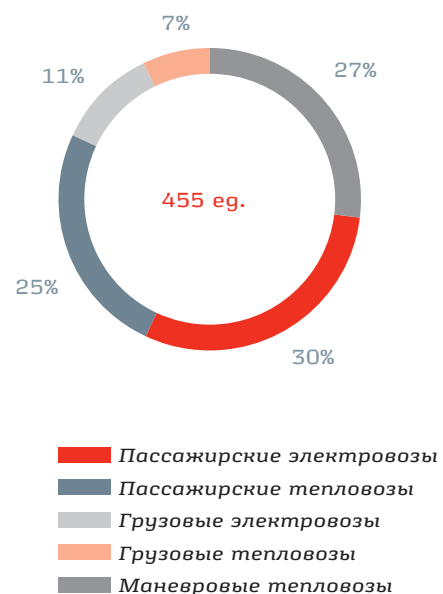
В содружестве с предприятиями авиационного машиностроения создан опытный образец магистрального газотурбовоза.

Магистральный газотурбовоз ГТ1 мощностью 8 300 кВт, расчетной дальностью хода без дозаправки 1000 км использует в качестве топлива сжиженный природный газ. 24 января 2009 г. газотурбовоз ГТ-1 провел поезд рекордного веса – 15 тыс. т, одиной тягой с головы поезда. В настоящее время проводится доработка газотурбовоза ГТ-1 по результатам испытаний.

Структура инвентарного парка локомотивов ОАО «РЖД» (%)



Структура обновления парка тягового подвижного состава в 2008 г. (%)



См. также Приложения №№ 18–20.



**Динамика изменения парка грузовых вагонов собственности РФ за период 2003–2008 гг.**

На конец периода	ВСЕГО по холдингу ОАО «РЖД»	Холдинг ОАО «РЖД»						
		ОАО «РЖД»	ОАО «ПГК» в пользовании ОАО «РЖД»	ОАО «ПГК»	ОАО «Рус-АгроТранс»	ОАО «Транс-контейнер»	ОАО «Реф-сервис»	ОАО «Рейл-ТрансАвто»
2003	634 516	634 516	0	0	0	0	0	0
2004	624 095	624 095	0	0	0	0	0	0
2005	630 734	630 734	0	0	0	0	0	0
2006	618 255	591 208	0	0	0	20 373	6 674	0
2007	623 439	416 468	151 842	25 158	0	21 435	6 840	1 696
2008	617 022	380 892	24 035	172 455	2 837	24 331	10 625	1 847

См. также Приложение № 21.

ОАО «РЖД» принята Программа по созданию электровозов нового поколения с асинхронным тяговым приводом.

В рамках этой Программы в течение 2009–2010 гг. предстоит разработать, изготовить, испытать и освоить производство:

- электровозов двойного питания ЭП20;
- грузовых электровозов постоянного тока 2ЭС8, 2ЭС10;
- грузовых электровозов переменного тока 2ЭС7;
- пассажирских электровозов ЭП2, ЭП3;
- тепловозов 2ТЭ35, ТЭП35.

Отличительная особенность данных локомотивов – широкая унификация комплектующего оборудования, модульный принцип построения, использование новейших мировых достижений в области силовой и микропроцессорной электроники, дизелестроения, материалов. По своим характеристикам эти локомотивы не будут уступать новейшим разработкам крупнейших локомотивостроительных компаний мира.

Базовой моделью для электровозов нового поколения должен стать мультисистемный пассажирский электровоз ЭП20, максимальной скоростью 160 и 200 км/ч, мощностью 7 200 кВт. В настоящее время ОАО «ВЭЛНИИ» ведутся активные работы по разработке проекта данного электровоза.

**Грузовые вагоны**

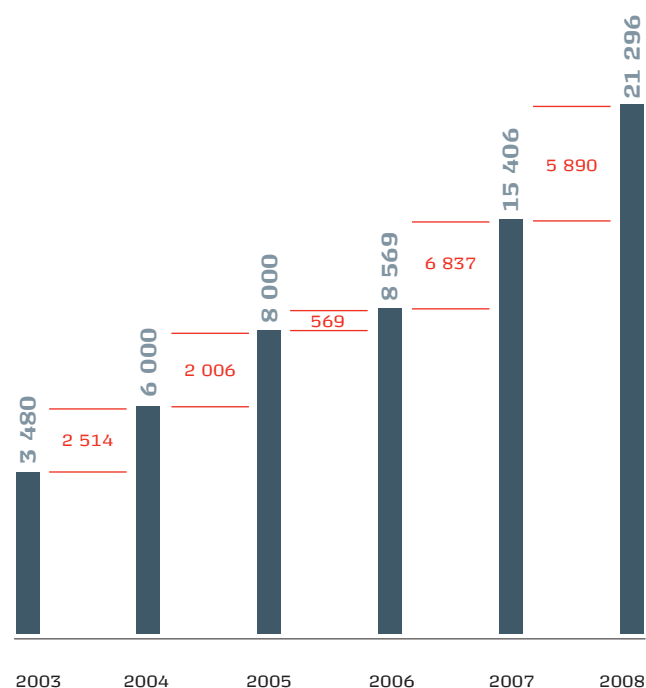
За 12 месяцев 2008 г. при потребной норме 518,5 тыс. вагонов в рабочем парке содержалось 506,6 тыс. вагонов, что составляет 97,7% от нормы и на 19,2 тыс. вагонов ниже аналогичного периода 2007 г. При таком парке план погрузки в вагонах выполнен на уровне 98,4% (96,6% к отчету 2007 г.).

Рабочий парк полувагонов за этот период года со-

ставил 191,8 тыс. вагонов (99,8% нормы), что ниже уровня прошлого года на 27,7 тыс. вагонов. Парк порожних полувагонов содержался ниже нормы на уровне 96,4%), что на 16,3 тыс. п-ваг/сутки ниже уровня 2007 г.

Для обновления парка грузовых вагонов ОАО «РЖД» в период 2003–2008 гг. приобрело 52 564 грузовых вагона (за счет капитальных вложений – 26 557 вагонов, финансовой аренды (лизинга) – 26 007 вагонов).

**Обновление парка грузовых вагонов в 2003–2008 гг. (ег.)**



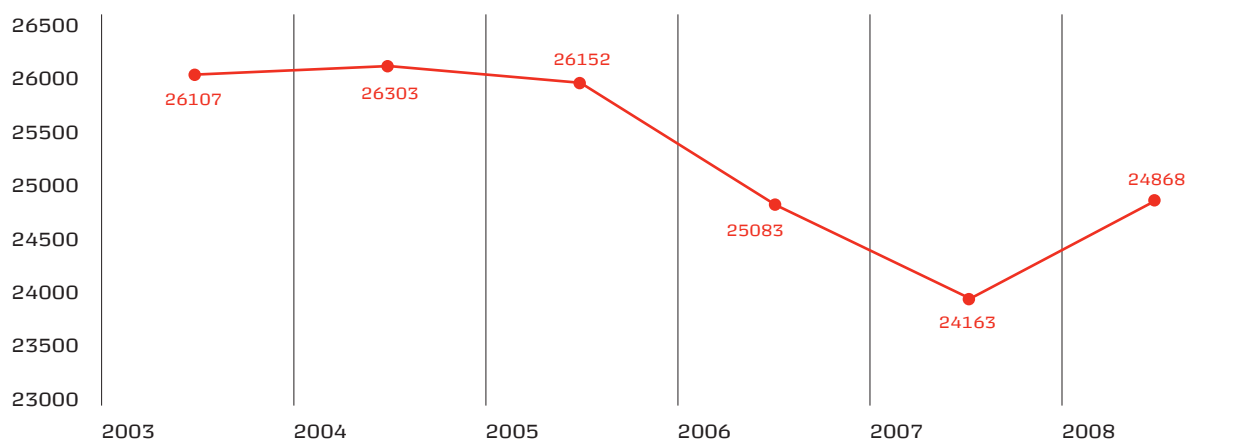
## Моторвагонный парк и пассажирские вагоны

Всего на сети ж/д моторвагонный парк составляет 15 616 шт., со снижением к прошлому году на 260 шт.

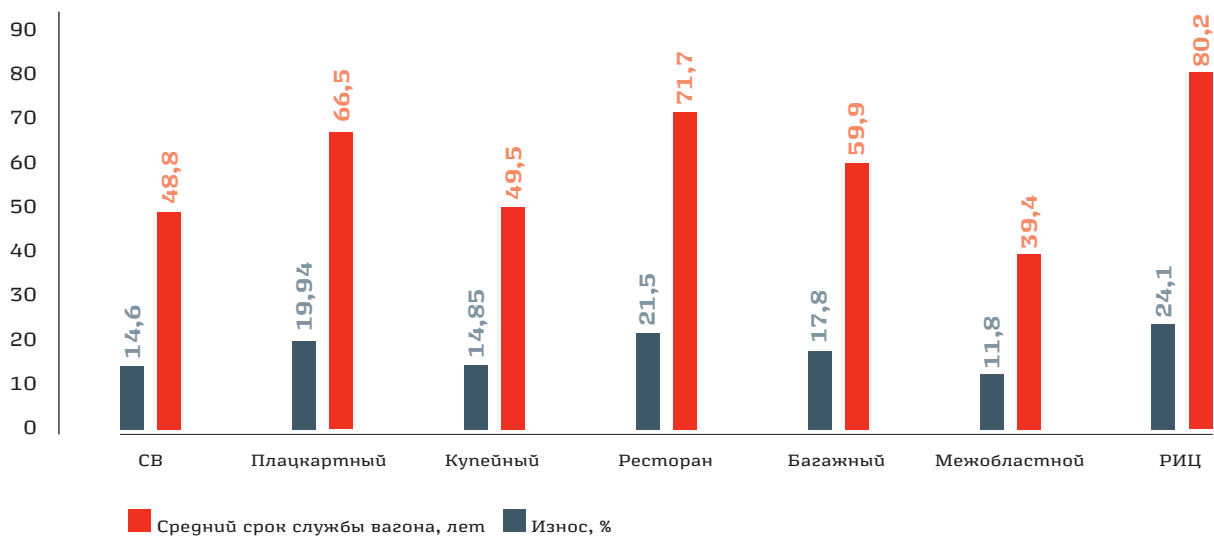
### Инвентарный парк моторвагонного подвижного состава по годам

МВПС и пассажирские вагоны	единица	Инвентарный парк подвижного состава по годам					
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Электропоезда	сек.	7 604	7 623	7 632	7 808	7 678	7 519
Дизель-поезда	сек.	202	187	183	166	148	106
Автомотрисы	сек.	112	112	112	112	110	108
Рельсовые автобусы	сек.	2	2	40	87	108	129

### Динамика изменения парка пассажирских вагонов гальнего следования ОАО «РЖД» (шт.)



### Износ парка пассажирских вагонов гальнего следования ОАО «РЖД» на 31.12.2008 г.





## ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### Основные итоги инвестиционной деятельности

С момента создания Компании инвестиционные расходы ее имеют четко выраженную тенденцию к увеличению как по абсолютной величине, так и по удельному весу в общих расходах. Инвестиционный бюджет 2008 г. в сопоставимых ценах вырос в сравнении с 2004 г. более чем в 2,4 раза.

Приоритетами инвестиционной политики ОАО «РЖД» в этот период являются развитие и обновление инфраструктуры, в первую очередь на основных транзитных и экспортно-ориентированных направлениях. В период с момента образования ОАО «РЖД» 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 860 км новых линий и вторых путей, более 800 км станционных путей, электрифицировано 670 км.

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 – Посаг – Обозерская, направления Сызрань – Сенная.

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

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

Созданы Единые дорожные центры управления пе-

ревозками на Октябрьской, Свердловской, Северо-Кавказской, Дальневосточной железных дорогах, обеспечивающие условия для внедрения новых информационных технологий управления.

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: Лагожский в Санкт-Петербурге, в Ростове-на-Дону, в Омске, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске и многие другие.

Реализован проект организации скоростного движения пригородных поездов на участке Москва – Мытищи. Открыто пригородное тактовое скоростное движение на участке Москва – Люберцы – Раменское Московской железной дороги. Открыто тактовое движение электропоездов на участке Москва-Савеловская – Шереметьево. Организовано скоростное пригородное сообщение на участке Москва – Лосиноостровская – Мытищи – Пушкино.

В инвестиционной программе сделан акцент на решении проблем закупки и модернизации 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 1 300 локомотивов, около 4 тыс. пассажирских вагонов, более 40 тыс. грузовых вагонов, более 3,4 тыс. секций моторвагонного подвижного состава. Кроме того, модернизировано более 1,4 тыс. локомотивов, 40 тыс. грузовых вагонов, более 2 тыс. пассажирских вагонов, более 1,1 тыс. секций электропоездов.

Решая социальные вопросы работников железнодорожного транспорта, построено порядка 1 млн. кв. м жилья, модернизировано значительное количество объектов здравоохранения и образования, построен ряд спортивных сооружений и др.

Вопросы организации реализации Инвестиционной программы постоянно находятся в сфере внимания Правления ОАО «РЖД», руководства всех департаментов, управлений и филиалов и дочерних организаций Компании.

В соответствии с параметрами Инвестиционной программы ОАО «РЖД» и Финансового плана Компании на 2008–2010 гг., одобренными на заседании Правительства Российской Федерации 15 ноября 2007 г., объем инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» на 2008 г. первоначально составлял 401 млрд. руб. Кроме того, объем привлеченных средств прогнозировался в объеме 4 млрд. руб.

В дальнейшем в целях выполнения решений Правительства Российской Федерации (Постановле-

ние от 11 июня 2008 г. № 443) в инвестиционный бюджет Компании были дополнительно включены расходы для финансирования работ по развитию железнодорожной инфраструктуры для подготовки и проведения Олимпийских игр в г. Сочи в 2004 г. в сумме 6,4 млрд. руб. Источником финансирования указанных расходов являются средства, получаемые за счет целевой дополнительной индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Также по результатам работы Компании за I полугодие 2008 г. в инвестиционный бюджет и Инвестиционную программу Компании внесен ряд изменений, которые были утверждены Советом директоров Компании (Протокол № 14 от 10.09.2008 г.).

В итоге общие плановые объемы инвестиционного бюджета 2008 г., с учетом корректировок, составили 411,4 млрд. руб. (в том числе собственные средства – 407,4 млрд. руб., привлеченные средства – 4 млрд. руб.), что превысило фактические аналогичные показатели 2007 г. в абсолютном выражении на 60%. Наибольший рост приходится на раздел «Обновление подвижного состава» – более чем на 134%, а также на раздел «Выделенные инвестиционные проекты» – рост на 74%.

Наряду с ростом объемов существенные изменения произошли и во внутреннем наполнении инвестиционного бюджета Компании, в котором все больший удельный вес занимают стратегические задачи, направленные на решение вопросов повышения качества предоставляемых ОАО «РЖД» услуг: повы-

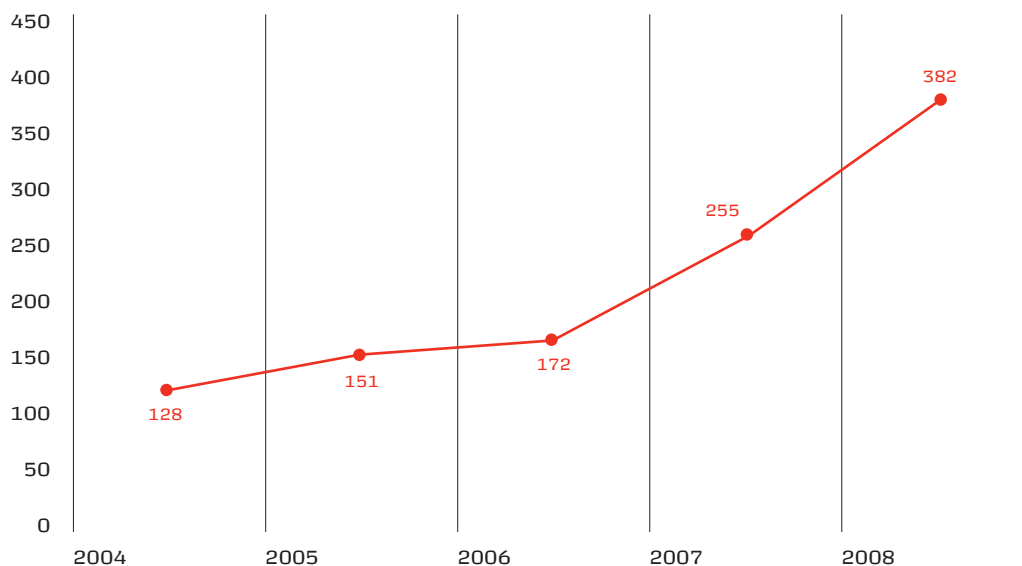
шения скоростей движения при перевозках пассажиров и грузов, гарантии безопасности, внедрения нового подвижного состава и новых управленческих технологий, решения государственных и макроэкономических проблем.

В дальнейшем по результатам работы за 9 месяцев возникла необходимость в финансировании отдельных мероприятий, которые не нашли отражения в корректировке инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» по итогам первого полугодия. Инвестиционным комитетом было одобрено предложение по перераспределению лимитов капитальных вложений между отдельными проектами, утвержденными в составе Инвестиционной программы ОАО «РЖД» в рамках общих параметров инвестиционного бюджета Компании на 2008 г. (Протокол от 20 октября 2008 г. № 18).

С учетом мер, принятых в IV квартале 2008 г. в условиях кризисной ситуации с целью обеспечения эффективного управления финансовыми результатами и ликвидностью Компании, в целом Инвестиционная программа ОАО «РЖД», финансируемая за счет всех источников, в том числе 380,7 млрд. руб. за счет средств ОАО «РЖД», или 93,4%, выполнена в объеме 381,7 млрд. руб., или 92,8% от плана, утвержденного Советом директоров.

За счет внешних источников на Программу капитальных вложений использовано около 1,0 млрд. руб. Привлеченные, и бюджетные средства в первую очередь, использованы на финансирование превентивных мероприятий программы безопасности движения

**Объем инвестиционных затрат ОАО «РЖД» с 2004 по 2008 г. за счет всех источников финансирования (млрд. руб.)**



и расходов по присоединению к путям общего пользования ведомственных подъездных путей.

Стоимость вводимых фондов в прошлом году составила 324 млрд. руб. В 2008 г. осуществлен ввод 114,6 км вторых и 169,5 км станционных путей, 8,2 км новой линии, 187,1 км электрификации и других объектов. За счет инвестиционных средств реконструировано 2 723,6 км верхнего строения пути, а также выполнены работы по комплексной реконструкции 326 км пути.

В 2008 г. на железные дороги поставлено 455 локомотивов (в 2007 г. – 313 шт.), 1042 пассажирских вагона (в 2007 г. – 950 шт.), 21,3 тыс. (с учетом ПГК) грузовых вагонов (в 2007 г. – 15,4 тыс. шт.), 809 вагонов электропоездов (в 2007 г. – 762 шт.). Также проведены работы по модернизации 288 локомотивов, 16,9 тыс. грузовых вагонов с истекшим сроком службы, 158 пассажирских вагонов, 182 вагонов электропоездов.

В соответствии с утвержденной Инвестиционной программой ОАО «РЖД» в 2008 г. завершена реализация следующих инвестиционных проектов: Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел, перевозка нефти на Китай (1 этап), электрификация участка Сызрань – Сенная со строительством второго главного пути.

В 2008 г. продолжалась работа по совершенствованию системы управления инвестиционными проек-

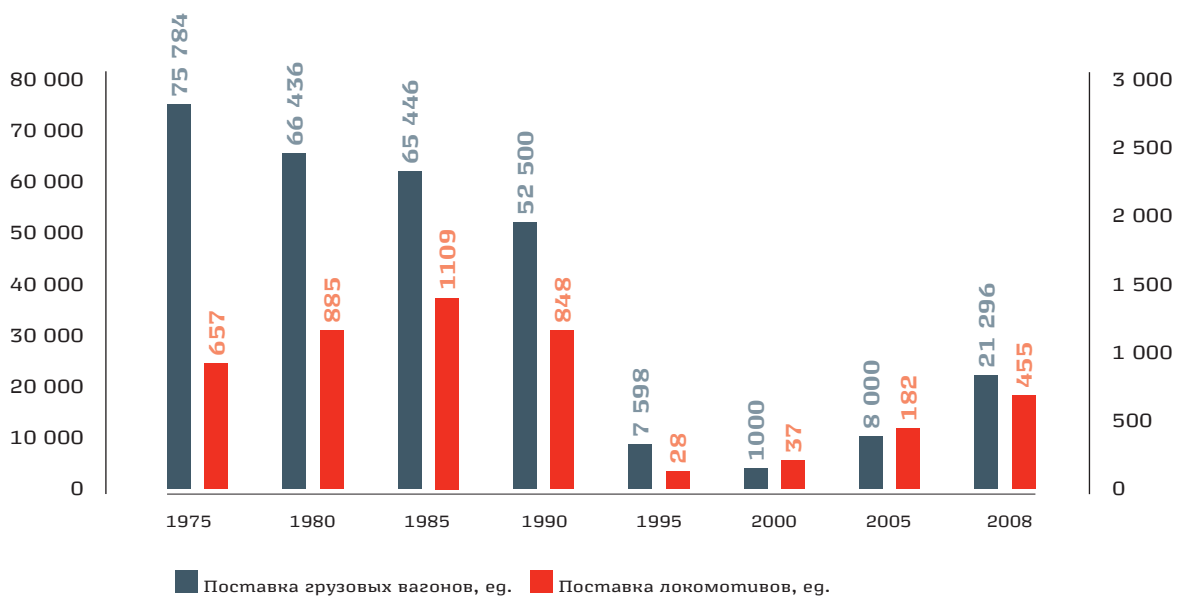
тами, разграничению ответственности основных участников инвестиционного процесса (инвестор, управляющий проектом, заказчик, подрядчик, балансодержатель).

В целях усиления контроля формирования и реализации Инвестиционной программы в 2008 г. Распоряжением ОАО «РЖД» от 24 июля № 1582р утверждён ряд новых документов, регламентирующих инвестиционный процесс в Компании. В системе АСУ-Инвест разработана функциональность, позволяющая осуществлять корректное планирование и последующий контроль расходования генеральных средств по объектам Инвестиционной программы (в т.ч. авансирование под затраты будущих периодов, кредиторская задолженность).

Активно работали Экспертный и Инвестиционный комитеты, основными задачами которых являются:

- контроль соответствия инвестиционных проектов стратегии развития требованиям научно-технической политики ОАО «РЖД»;
- экспертиза технологических и производственных решений, предложенных в составе инвестиционных проектов;
- отбор наиболее технологически эффективных и обоснованных вариантов реализации инвестиционных проектов и вынесение рекомендаций по включению проектов в Инвестиционную программу ОАО «РЖД».

#### Динамика подвижного состава (локомотивы и грузовые вагоны)



См. также Приложения № 13 и № 22.

Итоги реализации Инвестиционной программы 2008 г. в целом подтверждают успешное, в условиях кризиса, выполнение целевой задачи года, направленной на обеспечение предлагаемых экономикой страны объемов перевозок грузов и пассажиров, повышение эффективности использования имеющихся активов Компании, и в первую очередь – подвижного состава, сокращение эксплуатационных расходов, рост производительности труда, дальнейшее развитие организации управления перевозками на основе информационных технологий, внедрение ресурсосберегающих технологий, оснащение российских железных дорог подвижным составом нового поколения.

### Локомотивы

В последние 5 лет сохраняется устойчивая тенденция к увеличению закупок нового тягового подвижного состава.

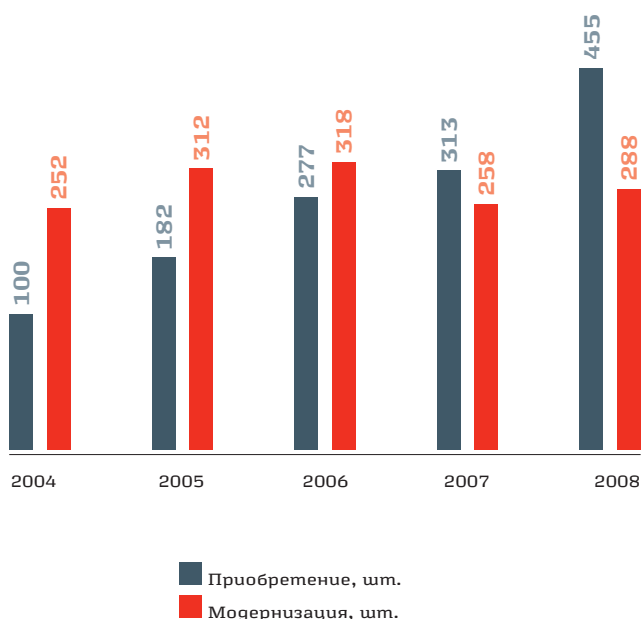
### Грузовые вагоны

В 2008 г. ОАО «РЖД» приобрело 11 109 грузовых вагонов (21 296 с учетом ПГК).

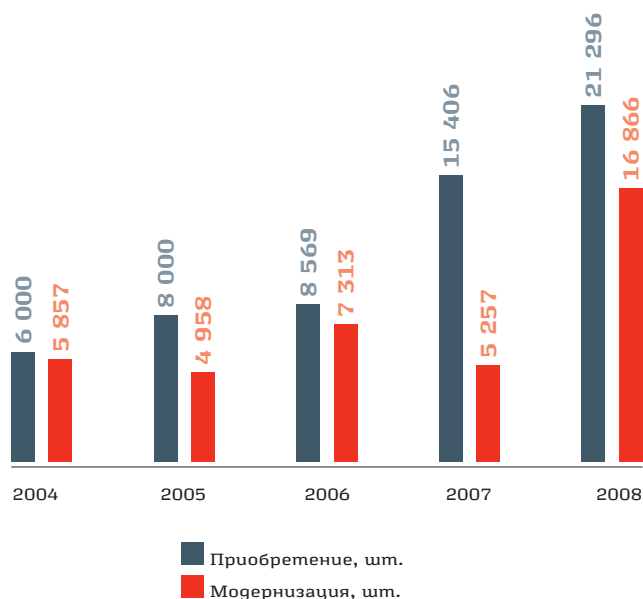
### Пассажирские вагоны

Использование вагонов, не обеспечивающих комфортный проезд, при условии растущих цен за проезд в пассажирских поездах, отрицательно сказывается на имидже пассажирских перевозок ОАО «РЖД». Потребность в обновлении парка пассажирских вагонов

### Локомотивы

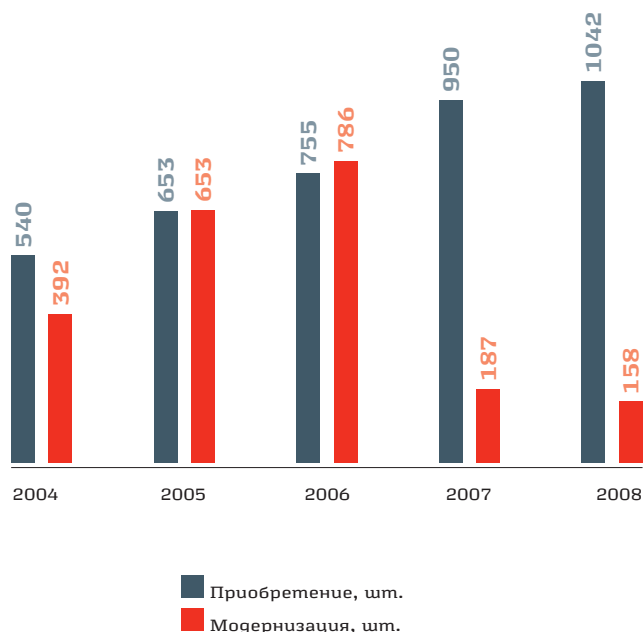


### Грузовые вагоны

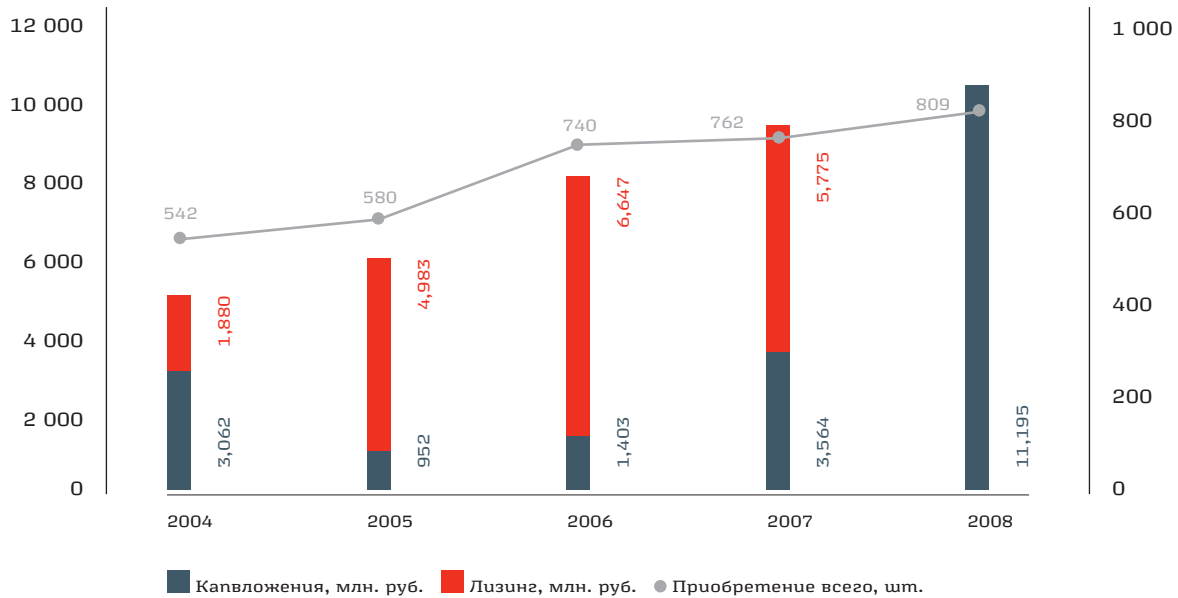


составляет 1 200–1 300 вагонов в год. Фактическая поставка вагонов сократилась с 2 096 вагонов в 1992 г. до 293 вагонов в 2000 г. Однако в последние пять лет поставка пассажирского состава характеризуется положительной тенденцией ее роста, при этом Компания приобретает весь объем производимых в стране пассажирских вагонов.

### Пассажирские вагоны



**Приобретение моторвагонного подвижного состава и объем инвестиций, вложенных в его обновление в период 2003–2008 гг.**



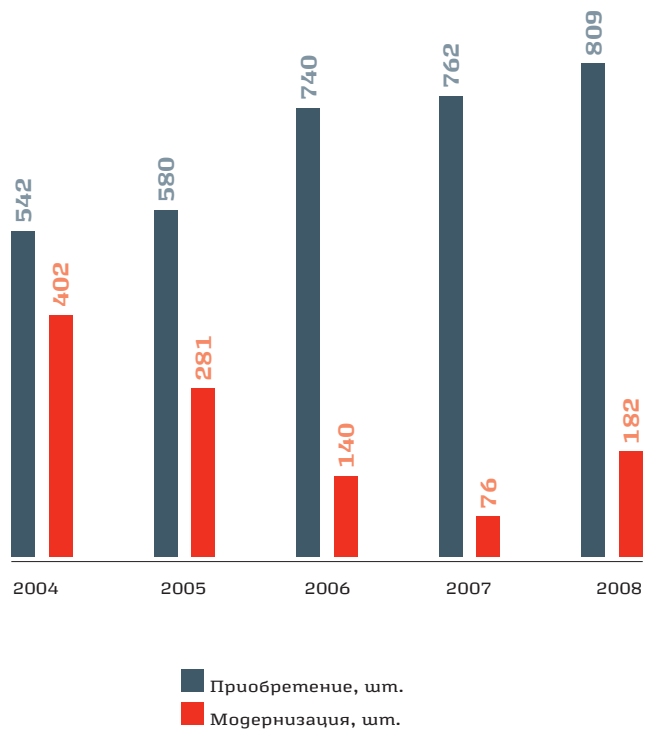
**Поставка моторвагонного подвижного состава**

В целях развития и совершенствования организации пригородных пассажирских перевозок, повышения качества предоставления услуг пассажирам в пригородных поездах, а также улучшения технического состояния моторвагонного подвижного состава производится обновление пригородного подвижного состава.

Поставщиками подвижного состава выступали отечественные предприятия комплекса транспортного машиностроения в соответствии с предъявляемыми ОАО «РЖД» техническими требованиями по конкурентоспособным ценам.

Поставку для железных дорог России электропоездов переменного и постоянного тока серии ЭД9М, ЭД4М всех индексов осуществляло ОАО «Демидовский машиностроительный завод», электропоездов постоянного тока серии ЭТ2М всех индексов – ОАО «Торжокский вагоностроительный завод», рельсовых автобусов РА-1 и РА-2 – ОАО «Метровагонмаш».

**Приобретение и модернизация моторвагонного подвижного состава**





### Эффективность Инвестиционной программы ОАО «РЖД»

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» формируется с учетом Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. и Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД».

На первом этапе стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (2008–2015 гг.) определяющим фактором является модернизация всех его элементов, в результате чего должны быть обеспечены необходимые пропускные способности на основных железнодорожных направлениях, расширенная модернизация существующих объектов инфраструктуры, обновление парка подвижного состава с исключением подвижного состава с истекшими сроками службы; будут разработаны новые технические требования к технике и технологии, начаты проектно-изыскательские работы и строительство новых перспективных железнодорожных линий. Соответственно, главными задачами, решаемыми в рамках Инвестиционной программы и заложенными в ее основу, являются:

- ликвидация «узких мест» в пропускных способностях на основных направлениях сети железных дорог с учетом перспективных объемов перевозок до 2015 г.;
- обеспечение беспрепятственного пропуска грузовых поездов весом 6000–6300 тонн и длиной 71 условный вагон с установленными интервалами по устройствам СЦБ и электроэнергетики;
- осуществление управления планированием развития объектов инфраструктуры с целью минимизации инвестиционных и эксплуатационных затрат при обеспечении потребных объемов перевозок на планируемый инвестиционный период;
- формирование Единой централизованной системы управления перевозочным процессом на базе внедрения автоматизированных систем;
- обновление парка подвижного состава ОАО «РЖД» с целью обеспечения прогнозируемых грузо- и пассажиропотоков.

Для выполнения поставленных задач в Инвестиционной программе ОАО «РЖД» предусмотрен ряд мероприятий, позволяющих освоить перспективные объемы перевозок за счет строительства дополнительных главных путей и двухпутных вставок, развития железнодорожных станций, строительства обходов крупных железнодорожных узлов.

Реализация Инвестиционной программы сказывается на количественных и качественных показателях работы ОАО «РЖД», как правило, только после полного завершения проекта. Основной эффект достигается чаще всего через повышение провозной способности (либо путем ликвидации «узких мест», либо путем

повышения эксплуатационной надежности). В ряде проектов основная цель заключалась в обеспечении инфраструктуры железных дорог новыми эксплуатационными качествами (возможности пропуска пассажирских поездов с более высокими скоростями или обращения подвижного состава с новыми габаритами).

В период до 2008 г., когда наблюдался устойчивый рост объемов перевозок, более 90% проектов были нацелены на ликвидацию «узких мест», повышение эксплуатационных характеристик железнодорожных направлений.

Протяженность «узких мест» по пропускной способности сети на начало 2006 г. составляла 4 520 км. При прогнозируемом росте объемов перевозок на некоторых направлениях без проведения мер по их развитию и усилению к 2010 г., по расчетам института ГИПРОТРАНСТЭИ, появились бы новые «узкие места» протяженностью 15 413,5 км и их общая протяженность могла составить почти 20 тыс. км, 50% из которых находились на основных направлениях сети железных дорог, обеспечивающих около 80% всей грузовой работы ж/г транспорта.

В результате выполнения мероприятий Инвестиционной программы, направленных на развитие пропускных способностей, протяженность «узких мест» на начало 2009 г. была снижена и составила 3 517,6 км.

Реализация Инвестиционной программы позволила удовлетворить спрос на перевозки грузов и пассажиров в полном объеме с высокими качественными показателями, зависящими от реализации инвестиционных проектов. Этот вывод подтверждается динамикой изменения качественных показателей использования подвижного состава на всей сети железных дорог. В 2008 г. обеспечено улучшение большинства качественных показателей эксплуатационной работы (оборот грузового вагона ускорен на 2,6 часа, вес грузового поезда повышен на 37 тонн, производительность локомотива увеличена на 26 тыс. т-км брутто, участковая скорость возросла на 0,3 км/ч).

В целом необходимо отметить, что комплексное выполнение всех мероприятий, запланированных в рамках Инвестиционной программы ОАО «РЖД», позволило полностью освоить объем перевозок 2008 г.

### Незавершенное строительство

С учетом реализации инвестиционных проектов в рамках бюджета Компании 2008 г. объем незавершенного строительства по состоянию на 31 декабря 2008 г. составил 285,8 млрд руб.; рост по отношению к аналогичному периоду прошлого года составил 29,5%, или 65,1 млрд руб.

**Объемы перевозок грузов в вагонах частных собственников по ряду типов подвижного состава  
в % от общего объема перевозок**

Наименование показателя млрд. руб.	31.12.2007	Поступило	Выбыло	31.12.2008	Изменение (+, -)
<b>Незавершенное строительство, всего:</b>	<b>220,7</b>	<b>469,7</b>	<b>404,6</b>	<b>285,8</b>	<b>65,1</b>
в том числе:					
вложения во внеоборотные активы	197,9	383,1	324,9	256,0	58,1
оборудование к установке	5,9	68,3	66,1	8,1	2,2
объекты недвижимости, принятые в эксплуатацию, документы по которым не переданы на государственную регистрацию	16,9	18,3	13,5	21,7	4,8

При этом соотношение объема незавершенного строительства к объему фактических инвестиционных расходов составляет 69,5% против 86,4% на начало 2008 г.

Рост объемов НЗС связан с реализацией капиталоемких инвестиционных проектов, направленных на развитие и обновление инфраструктуры, нормативные сроки строительства которых превышают один год, а именно:

- комплексная реконструкция участка М2а – Гатчина – Веймарн – Ивангород и ж/д подходов к портам на южном берегу Финского залива (с учетом строительства станции Лужская);
- организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская;
- организация скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Н. Новгород;
- строительство и реконструкция искусственных сооружений и др.

### Инновационное развитие ОАО «РЖД»

В условиях усиления конкурентной борьбы между различными видами перевозок грузов и пассажиров лидирующую позицию будут иметь перевозчики, обеспечивающие высокий уровень инновационного развития, основанного на последних достижениях научно-технического прогресса.

Инновационное развитие Компании основывается на необходимости повышения экономической эффективности производственного процесса как главного фактора, влияющего на тарифную политику. В этой связи осуществляется постоянное совершенствование механизма управления инновационной деятельностью. Приоритет отдается инновациям, позволяющим обеспечить наибольший эффект на рубль вложений. На этих принципах в по-

следние годы и формируется Инвестиционная программа Компании.

В ОАО «РЖД» с участием отраслевой науки, институтов Российской академии наук впервые были сформулированы основные направления научно-технической политики Компании в виде системного документа «Стратегические направления научно-технического развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 г. (Белая книга ОАО «РЖД»)», которую следует рассматривать как основу инновационной деятельности Компании на перспективу. Практическая реализация этого программного документа позволит обеспечить достижения концептуальной цели реформирования железнодорожного транспорта – формирование рынка качественных и конкурентоспособных транспортных услуг, полностью удовлетворяющих потребности в грузовых и пассажирских перевозках.

### Моторвагонный подвижной состав

На сегодняшний день парк электропоездов значительно выработал свой ресурс. Электропоезда старых серий не удовлетворяют современным требованиям по большинству показателей, важнейшими из которых являются надежность, готовность и комфорт проезда пассажиров.

В настоящее время значительная часть пассажирских перевозок на неэлектрифицированных линиях выполняется поездами локомотивной тягой (как правило, грузовыми или маневровыми локомотивами с пассажирскими вагонами). Наиболее ощутимы потребности в пассажирских перевозках с использованием дизель-поездов, автомотрис и рельсовых автобусов в Европейской части страны, на Урале и в Алтайском крае. Это связано со значительной плотностью населения, развитой сетью железных дорог и наличием большого количества неэлектрифицированных линий.

Транспортной стратегией Российской Федерации и Стратегией развития ОАО «РЖД» определяются технические параметры подвижного состава из следующих условий:

- непрерывного улучшения потребительских свойств (производительность, скорость, мощность, комфорт, эргономика);
- снижения затрат за жизненный цикл;
- повышения безопасности движения с обеспечением требуемых показателей ресурса и риска;
- повышения надежности и коэффициента готовности;
- уменьшения вредного воздействия на окружающую среду.

За период с 2004 г. ОАО «РЖД» обеспечило разработку и ввод в эксплуатацию следующего высокотехнологичного моторвагонного подвижного состава, обеспечившего существенное повышение показателей производительности и безопасности пассажирских перевозок:

- рельсовые автобусы ОАО «Метровагонмаш»;
- рельсовый автобус РА-1 0004;
- рельсовый автобус РА2;
- электропоезд ЭДб (ОАО «Демиховский машиностроительный завод»);
- электропоезд ЭД4МКМ-Аэро;
- электропоезд ЭД9Э;
- дизель-поезд ДТ1 (ОАО «Торжокский вагоностроительный завод»).

В 2008 г. ОАО «РЖД» совместно с ОАО «ВНИКТИ» и ОАО «ВНИИЖТ» начаты работы по разработке технических требований к системе пассивной безопасности подвижного состава при столкновении с препятствием на железной дороге.

В 2008 г. в ОАО «РЖД» проведены испытания осветительных установок (ОУ) вагонов с различными источниками света. Результаты испытаний подтвердили высокую эргономичность светодоиодной техники, что послужило началом ее внедрения на моторвагонном подвижном составе.

### Путевое хозяйство

Для обеспечения освоения перспективного объема перевозок на железных дорогах России, планомерного внедрения тяжеловесного движения грузовых поездов, перспективного развития скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов необходимо выполнить ряд комплексных технических решений, направленных на создание малообслуживаемого железнодорожного пути с высокой и долговременной стабильностью:

- увеличение сроков верхнего строения пути до 1 млрд. т пропущенного тоннажа;
- применение железобетонного подрельсового основания с упругими скреплениями и укладка рельсовых плетей глиной до перегона;

- усиление основной площадки с укладкой защитного подбалластного слоя из песчано-гравийной смеси с последующим уплотнением;
- применение балластного слоя из кубовидного гранитного щебня с большей несущей способностью.

Усиление конструкции железнодорожного пути требует и нового подхода к организации ремонта пути, его обновлению и содержанию.

В целях обеспечения необходимых пропускных и провозных способностей железнодорожных линий Компанией проведена работа по переводу усиленного капитального ремонта пути на новый вид оздоровления – реконструкцию железнодорожного пути с полным набором работ по восстановлению путевой инфраструктуры.

В части усиления конструкции верхнего строения пути и его надежности Компанией принят ряд организационных и технических решений по внедрению зарубежных материалов и технологий, в т.ч. закуплена партия рельсов в объеме 20,735 тыс. тонн (159,5 км пути) производства японской компании «Ниппон Стил Корпорейшн» для линии Москва – Санкт-Петербург.

С учетом зарубежного опыта и требований Европейского стандарта разработаны технические условия на «Рельсы железнодорожные высококачественные» ТУ 0921-231-01124323-2007. ОАО «РЖД» и ОАО «Мечел» заключили Соглашение, согласно которому в 2009–2010 гг. бюджет реконструирован цех на ОАО «Челябинский металлургический комбинат» под производство рельсов в соответствии с ТУ 0921-231-01124323-2007 и организована поставка рельсов в объеме не менее 400 тыс. тонн в год начиная с 2011 г.

С целью обеспечения железных дорог сети современными рельсовыми скреплениями между ОАО «РЖД» и компанией «Фоссло» заключено Соглашение по созданию совместного предприятия (в форме Акционерного общества) по производству высокоэффективных рельсовых скреплений типа W-30. Одновременно ОАО «БЭТ» решается вопрос по закупке новых или модернизации существующих производственных линий для организации выпуска шпал, совместимых с рельсовым скреплением W-30.

В настоящее время решается задача разработки модельного ряда стрелочных переводов для скоростей движения по основному направлению 250 км/ч. Ряд будет включать в себя стрелочные переводы и съезды с непрерывной поверхностью катания для скоростей движения 250 км/ч по основному пути и 50 км/ч на ответвление.

Рассмотрено и принято предложение немецкой фирмы «Rail.One» по внедрению на железных дорогах России безбалластного пути.

Для обеспечения стабильного состояния земляного полотна на российские железные дороги начата поставка современного высокоэффективного геосинтетического материала «Неовиб» израильской компании «PRS». Российскими специалистами разработан технологический процесс укладки объемных георешеток при проведении работ по реконструкции пути. В 2009 г. будет разработана оптимальная технология укладки и определена эффективность применения геосинтетического материала в различных условиях эксплуатации.

Стабильное состояние пути достигается за счет усиления основной площадки с укладкой защитного подбалластного слоя из песчано-гравийной смеси с последующим уплотнением и применения балластного слоя из кубовидного гранитного щебня с большей несущей способностью.

Применение технологии с укладкой современных пружинных скреплений, рельсовых плетей из высокоскоростных рельсов глиной го перегона, геометрическая точность укладываемого пути и стабильное земляное полотно позволяют пропускать поезда со скоростью до 120 км/ч после ремонта и повышение ее до 250 км/ч после обкатки пути.

Планируется дальнейшая работа по расширению полигонов укладки рельсовых плетей с железобетонными шпалами. При ежегодном приросте бесстыкового пути 3,5 тыс. км его протяженность к 2015 г. составит 91,6 тыс. км, или 74% от развернутой глины главных путей.

### Высокоскоростное движение

18 мая 2006 г. в г. Сочи между ОАО «РЖД» и компанией «Сименс АГ» заключен Договор подряда на разработку, изготовление и поставку высокоскоростных электропоездов № 230, а также предварительный Договор «О заключении договора о техническом обслуживании и ремонте 8 (восьми) высокоскоростных поездов».

Количество заказываемого подвижного состава – 8 высокоскоростных электропоездов. 4 состава постоянного тока и 4 состава двойного питания.

Поезд состоит из 10 вагонов, длина – 250 м. Прегумотрены салоны 1-го и 2-го классов, места для инвалидов. Электропоезд соответствует европейскому уровню комфорта. Стоимость одного односистемного поезда В1 – 32,75 млн. евро, двухсистемного В2 – 34,75 млн. евро. В начале 2008 г. проект успешно миновал стадию эскизного и технического проектирования. В августе 2008 г. завершена сборка первого состава (из восьми).

23 сентября 2008 г. на международной выставке «InnoTrans» прошла презентация высокоскоростного электропоезда Velaro RUS. Прибытие первого поезда в Россию состоялось 22 ноября 2008 г. Поезд принад-

лежит к серии высокоскоростных электропоездов Velaro, успешно эксплуатирующихся долгие годы в Европе. Однако была проведена существенная доработка конструкции для российских условий. В первую очередь это связано с шириной колеи железнодорожного полотна в России. Суровые климатические условия эксплуатации – причина для значительных изменений всех систем электропоезда. Также были соблюдены жесткие требования российских норм по безопасности и гигиене.

Это говорит об огромных объемах работ, которые были проведены разработчиками и изготовителями поезда.

26 декабря 2008 г. состоялась российская презентация поезда в г. Санкт-Петербурге с участием представителей международной общественности, членов Правительств России и Германии. Презентацию посетил Председатель Правительства Российской Федерации Путин В.В. Им были высоко оценены проводимые Компанией работы по организации высокоскоростного движения – приоритетного для государства проекта, имеющего высокую инновационную составляющую.

Срок договорной приемки и ввод в коммерческую эксплуатацию первого поезда – декабрь 2009 г. К февралю 2010 г. в Россию будут поставлены остальные составы.

За 2008 г. перечисления компании «Сименс АГ» составили 82,8 млн. евро (30% от общей стоимости Договора). Платеж был произведен 10 октября 2008 г.

Одновременно была проведена работа по снижению таможенной пошлины на ввозимые поезда – 4 декабря 2008 г. на заседании Правительства РФ было принято положительное решение по данному вопросу. Выгода ОАО «РЖД» составит 19,251 млн. евро.

В соответствии с договоренностями, достигнутыми в сентябре 2001 г. между Президентом Российской Федерации Путиным В.В. и Президентом Финляндской Республики Халоненом Т., начата работа по организации скоростного пассажирского сообщения Санкт-Петербург – Хельсинки.

В мае 2004 г. состоялись переговоры Председателя Правительства Российской Федерации Фрагкова М.Е. с Премьер-министром Финляндии Ванханеном М. и было принято решение об активизации работы над проектом скоростного железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки.

Для организации скоростного международного пассажирского сообщения на участке Санкт-Петербург – Хельсинки ОАО «РЖД» совместно с Финскими железными дорогами в октябре 2006 г. создали совместное предприятие «Ой Карелиан Трейнс Лтд». Целью проекта является приобретение Компанией «Ой Карелиан Трейнс Лтд» подвижного состава, отвечающего современным требованиям скорости, ком-

форта, безопасности, и сдать его в аренду в пользу ОАО «РЖД» и «ВР Лтд».

27 августа 2007 г. Советом директоров компании «Ой Карелиан Трейнс Лтд» утвержден победитель тендера на поставку подвижного состава – компания «Альстом». 28 августа 2007 г. с компанией «Альстом» подписан Контракт на поставку 4 электропоездов двойного питания «Пенголино Sm6» с конструктивной скоростью 220 км/ч и вместимостью 352 посадочных места. Контракт допускает возможность дополнительного изготовления 2 составов. Общая сумма Контракта составляет 110,92 млн. евро. Он будет адаптирован для эксплуатации в климатических условиях региона Хельсинки и Санкт-Петербурга с шириной колеи 1520–1524 мм. Уникальность электропоездов заключается в реализации требований национальных стандартов двух государств и Европейских технических требований.

Все работы проходят согласно графику.

Каких-либо генеральных отчислений в связи с реализацией указанного Контракта ОАО «РЖД» за период 2008 г. не производило.

### Ресурсосбережение

ОАО «РЖД» является крупнейшим корпоративным потребителем энергоресурсов в стране. В 2008 г. Компанией было израсходовано 47,8 млрд. кВт-ч электроэнергии и 3,2 млн. тонн дизельного топлива, что составило соответственно 4,7 % и 9,1% расхода указанных ресурсов в целом по России. В 2008 г. суммарные затраты ОАО «РЖД» на потребление ТЭР составили 142,1 млрд. руб., или 14% всех эксплуатационных расходов Компании.

Учитывая важность работы по энергосбережению, в Компании, в рамках действующей Энергетической стратегии ОАО «РЖД» на период до 2010 г. и перспективу до 2020 г. реализуется Инвестиционный проект «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», который вобрал в себя лучшие результаты научно-исследовательских работ в области энергосбережения и образцы новой ресурсосберегающей техники, представленные на рынке.

Мероприятия данного проекта ежегодно обновляются в соответствии со структурой эксплуатационных расходов Компании, при этом приоритетными являются инновационные мероприятия, направленные на экономию топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов и в стационарной энергетике, снижение материалоемкости технологических процессов и повышение производительности труда, в том числе внедрение светодоющей техники, систем автоведения, развитие спутниковых технологий в сфере управления и контроля дислокации поездов. На реализацию мероприятий Инвестиционного про-

екта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» за период 2004–2008 гг. было инвестировано 17,4 млрд. руб., что позволило за этот же период получить подтвержденный данными статистической отчетности НТО-4 экономический эффект в размере 26,4 млрд. руб.

К примеру, за счет внедрения более 15 тыс. ресурсосберегающих технических средств в рамках Инвестиционного проекта 2008 г. на общую сумму 1,9 млрд. руб. в 2009 г. намечено обеспечить снижение потребления электроэнергии на тягу поездов более чем на 100 млн. кВт-ч и 53 млн. кВт-ч на эксплуатационные нужды. Бюджет снижено потребление дизельного топлива более чем на 5 тыс. тонн, тепла – на 340 тыс. Гкал, уменьшены затраты на материальные ресурсы более чем на 300 млн. руб., снижены трудовые затраты на 1,5 млн. человеко-часов. Все это позволит сэкономить более одного миллиарда руб., а если точнее – 1,168 млрд. руб.

Одним из примеров комплексных проектов, являющихся «точками роста» инновационной политики Компании в области повышения производительности труда, является реализованный проект реконструкции вагоноремонтного депо Магнитогорск, где за счет установки современных роботизированных систем механизации и автоматизации наиболее трудоемких процессов удалось сократить более 90 штатных единиц и на 30% повысить производительность труда на тяжелых видах работ.

В 2008 г. был реализован ряд пилотных проектов по внедрению светодоющей систем освещения, в том числе в моторвагонных депо Санкт-Петербург-Московская Октябрьской железной дороги и Москва-Сортировочная Московской железной дороги, в локомотивном депо Данилов Северной железной дороги. Анализ результатов этих работ показал важную роль светодоющих в экономии электроэнергии, потребление которой на внедряемых объектах снизилось более чем на 40 процентов. Столь явные перспективы финансовой выгоды подтверждают необходимость продолжения работ по дальнейшему внедрению в Компании светодоющей техники.

К наиболее эффективным технологиям среди внедренных в 2008 г. на тепловозах следует отнести систему прогрева тепловоза «Гольфстрим». Она предназначена для подогрева и поддержания в автоматизированном режиме рабочей температуры охлаждающей жидкости и масла двигателей локомотива и подогрева кабины машиниста, а также для оповещения (по GSM связи в виде SMS-сообщений) ответственных лиц о нарушении функционирования системы. Эксплуатация показала, что экономия дизельного топлива маневровым тепловозом, оборудованным такой системой прогрева, может достигать до 14% от его годового потребления.

На станции Артышта Западно-Сибирской железной дороги в 2008 г. впервые в России была запущена в эксплуатацию модульная автоматизированная каталитическая теплофикационная установка мощностью 3 Гкал/час (3,47МВт), в основу которой положены научные достижения Института катализа Сибирского отделения Российской академии наук в области окисления топлива в псевдооживленном слое катализаторов.

Используемая технология сжигания твердого топлива в присутствии катализаторов позволила ликвидировать многие недостатки высокотемпературного сжигания топлива. В основу технологии заложено сочетание трех принципов: применение катализаторов полного окисления веществ; сжигание топлива в псевдооживленном (кипящем) слое частиц катализатора; совмещение тепловыделения и теплоотвода в едином псевдооживленном слое. На внедренной установке достигнуты КПД в пределах 94–95% и низкий уровень предельно допустимых выбросов (ПДВ) токсичных веществ в атмосферу. По сравнению со старой котельной потребление угля новой модульной автоматизированной каталитической теплофикационной установкой сократилось со 190 до 42 тонн в месяц.

### Научно-техническое развитие

19 декабря 2008 г. на участке Рыбное – Петушки был проведен состав массой 10 тыс. тонн с первым отечественным газотурбовозом ГТ-1 в голове и управлением тормозами поезда по радиоканалу.

Завершены сертификационные испытания магистрального тепловоза с асинхронными тяговыми двигателями 2ТЭ25А «Витязь» и дизелем стандарта «EURO 3». С будущего года Компания готова начать его закупку.

На предприятиях ЗАО «Трансмашхолдинг» ведется разработка двухсистемного пассажирского электровоза ЭП20, который является базовой моделью унифицированной платформы электровозов нового поколения.

С учетом мирового опыта на базе серийного тепловоза ЧМЭЗ создан тепловоз с двухдизельной силовой установкой, позволяющей обеспечить экономию топлива по сравнению с серийными тепловозами не менее чем на 6%.

Проходит испытания первый в России полувагон для перевозки угля с осевой нагрузкой 27 тс и грузоподъемностью 83 тонны. Его применение в перевозочном процессе позволит не только увеличить производительность вагона на 18% и снизить себестоимость перевозок до 10%, но и повысить провозную способность на отдельных направлениях сети.

На ключевом полигоне Челябинск – Рыбное внедрена инновационная технология управления тяговы-

ми ресурсами, позволяющая сократить потребный эксплуатируемый парк до 10%. В 2009 г. бюджет предусмотрено ее внедрение на важнейших направлениях сети.

С учетом приоритетов Энергетической стратегии ОАО «РЖД» перерабатывается ключевой документ Компании – Правила тяговых расчетов, учитывающие особенности всех серий эксплуатируемого тягового подвижного состава, в том числе локомотивов новых типов.

В 2008 г. разработана технология спутникового мониторинга работы тяжелой ремонтной техники в «окнах», позволяющая осуществлять в реальном режиме времени управление этим важнейшим и высокозатратным видом работ.

Ведутся работы по созданию полностью автоматизированной системы управления движением поездов на полигоне Москва – Санкт-Петербург, что позволит поднять уровень безопасности и обеспечить принципиально новый уровень обслуживания инфраструктуры.

Особая роль отводится комплексным научно-техническим проектам, выполняемым в рамках Инвестиционной программы Компании. Это, по моему убеждению, наиболее эффективная форма инновационного развития инфраструктуры и систем управления.

С учетом работ, выполненных в 2008 г., с 2010 г. будут готовы к массовому тиражированию конечные результаты Проекта «Создание современных систем управления движением поездов и обеспечения безопасности движения». Этот проект также включает в себя значительный объем работ в области спутниковых технологий, которому в инновационной политике Компании уделяется первостепенное значение.

### Менеджмент качества

Основным документом, в соответствии с которым в ОАО «РЖД» осуществляются работы по внедрению в ОАО «РЖД» корпоративной интегрированной системы менеджмента качества, является Распоряжение ОАО «РЖД» от 15 января 2007 г. № 46р «Об утверждении Функциональной стратегии управления качеством в ОАО «РЖД».

В данной Стратегии определены:

- роль и место Функциональной стратегии управления качеством в системе стратегического управления ОАО «РЖД»;
- целевое состояние системы управления качеством;
- принципы управления качеством;
- план перехода к целевому состоянию.

Основными направлениями работ, по которым ведется внедрение КИ СМК в ОАО «РЖД», являются:

- отработка методологии и практических подходов к внедрению корпоративной системы менеджмента качества на пилотных полигонах Октябрьской, Куйбышевской и Свердловской железных дорог;
- разработка и формирование корпоративной нормативной базы по системе менеджмента качества;
- реализация проекта многоуровневого обучения работников ОАО «РЖД» принципам и методам внедрения системы управления качеством.

В 2008 г. начата работа по проведению аудитов качества на линейных предприятиях с выявлением резервов качества и разработкой рекомендаций по внедрению СМК на линейных предприятиях по отдельным хозяйствам.

Разработаны и утверждены предусмотренные Функциональной стратегией управления качеством «Программа внедрения и развития корпоративной интегрированной системы менеджмента качества «Ступени перехода к новому качеству» в ОАО «РЖД» и «План поэтапного внедрения программы «Ступени перехода к новому качеству» на основе принципов качества на линейных подразделениях ОАО «РЖД».

### Техническое регулирование

Новый этап развития системы технического регулирования в области железнодорожного транспорта начался с введением в действие Федерального закона от 01.05.2005 г. № 65-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом регулировании». В соответствии с изменениями Федерального закона «О техническом регулировании» в редакции от 1 мая 2007 г. № 65-ФЗ система технического регулирования охватывает вопросы правового регулирования отношений в области установления, применения и исполнения обязательных требований к продукции или к связанным с ними процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, а также правовое регулирование отношений в области оценки соответствия.

В основу разработки технических регламентов в сфере железнодорожного транспорта были заложены принципы нового законодательства о техническом регулировании, включая принцип презумпции соответствия. В соответствии с Программой разработки технических регламентов, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2007 г. № 1930, все три технических регламента в области железнодорожного транспорта должны быть приняты постановлениями Правительства Российской Федерации.

В апреле 2008 г. закончена подготовка окончательных редакций проектов технических регламентов «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта», «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и «О безопасности инфраструктуры и подвижного состава высокоскоростного железнодорожного транспорта», разработка которых велась ведущими научными центрами отрасли ОАО «ВНИИЖТ» и ОАО «НИИАС» в соответствии с Программой разработки технических регламентов, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.12.2007 г. № 1930-р. К разработке проектов также были привлечены специалисты департаментов и управлений ОАО «РЖД», ВНИИЖТ, Промтрансинипроект, Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. В соответствии с требованиями Федерального закона «О техническом регулировании» все три технических регламента прошли публичное обсуждение.

По завершении публичного обсуждения совместно с Комитетом РСПП по техническому регулированию, стандартизации и оценке соответствия на базе НП «ОПЖТ» были организованы общественные слушания по проектам технических регламентов с привлечением широкого круга специалистов. В слушаниях приняли участие представители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, производителей и потребителей железнодорожной техники, владельцев железнодорожного подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, а также представители иностранных компаний. Проекты технических регламентов были в целом одобрены участниками слушаний; в то же время были высказаны конкретные конструктивные замечания и предложения, которые впоследствии были учтены при доработке проектов технических регламентов.

В октябре 2008 г. проекты технических регламентов были окончательно доработаны и представлены в Минтранс России для начала процедуры их согласования с федеральными органами исполнительной власти, предусмотренными Правительственной программой разработки технических регламентов. В декабре 2008 г. Минтранс России было получено 13 согласований из 32 необходимых и завершён первый этап согласования, собраны замечания; проекты технических регламентов доработаны и направлены Минтранс России в федеральные органы исполнительной власти для повторного рассмотрения.

В 2008 г. Компанией проводилась активная работа по мониторингу проектов технических регламентов, разрабатываемых в смежных отраслях. В целях выявления технических регламентов, затрагивающих интересы и сферу деятельности ОАО «РЖД»,

Компанией было организовано проведение одним из ведущих институтов Ростехрегулирования – ВНИИНМАШ экспертизы проектов технических регламентов, разрабатываемых как в соответствии с правительственной программой, так и в инициативном порядке.

В течение года Компанией совместно с ВНИИНМАШ было рассмотрено 46 проектов технических регламентов смежных отраслей. В 13 из них были выявлены несоответствия интересам ОАО «РЖД»; они были направлены на рассмотрение в причастные департаменты и управления ОАО «РЖД», а также в отраслевые институты (ВНИИЖТ, НИИАС, ВНИКТИ). По результатам рассмотрения специалистами ОАО «РЖД» и институтов были подготовлены отзывы на проекты технических регламентов и направлены либо разработчикам, либо федеральным органам исполнительной власти, ответственным за разработку технических регламентов, РСПП, а также в Минтранс России или в департаменты, запросившие заключение.

### Внешнеэкономическая деятельность

В соответствии с принятой Стратегией развития ОАО «РЖД» до 2030 г. Компания в 2007–2008 гг. совершила выход на зарубежный рынок в целях реализации масштабных инфраструктурных проектов транспортного назначения, в результате чего подписаны контракты и начата практическая реализация целого ряда проектов.

### Участие ОАО «РЖД» в международных проектах строительства железнодорожной инфраструктуры

#### Исламская Республика Иран

Контракт Тебриз – Педагогический институт (Азаршахр), подписанный 29 марта 2008 г., предусматривает электрификацию 50 км главных и стационарных путей. Стоимость Контракта – 8,85 млн. евро.

В августе 2008 г. в ходе визита делегации Железных дорог Ирана (РАИ) в Москву сторонами был согласован и подписан Контракт на закупку РАИ рельсов типа UIC60.

В соответствии с условиями Меморандума о взаимопонимании от 29 марта 2008 г. с 7 по 9 октября 2008 г. в Баку проведена трехсторонняя встреча рабочих групп железных дорог России, Ирана и Азербайджана по вопросам строительства участка железной дороги Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт – Казвин.

### Великая Социалистическая Народная Ливийская Арабская Джамахирия

17 апреля 2008 г. в г. Триполи Президентом ОАО «Российские железные дороги» Якуниным В.И. и Секретарем Народного Комитета Организации Управления и реализации железнодорожных проектов в Ливии Саудом Рашигом подписан Контракт на строительство участка железной дороги Сирт – Бенгази в Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии стоимостью 2,2 млрд. евро.

Суть проекта Сирт – Бенгази заключается в строительстве современной скоростной (250 км/ч) железнодорожной линии с шириной колеи 1435 мм, которая пройдет вдоль побережья Средиземного моря и соединит крупные города Ливии, а в будущем станет частью международного транспортного коридора на севере Африки.

В рамках проекта планируется построить 30 железнодорожных и 23 автомобильных путепровода, а также 6 крупных вокзалов и 23 станции (пассажирские, грузопассажирские, грузовые и операционные станции). Решением Совета директоров ОАО «РЖД» 1 августа 2008 г. создан филиал ОАО «РЖД» в Ливии.

### Корейская Народно-Демократическая Республика

Проект реконструкции участка железной дороги ст. Хасан (Россия) – ст. Рагжин (КНДР) и развития контейнерного терминала в порту Рагжин.

Проект Хасан – Рагжин реализуется в соответствии с договоренностями руководства России и КНДР и включает в себя реконструкцию железной дороги на участке 54 км от участка государственной границы ст. Туманган (КНДР) до порта Рагжин, строительство контейнерного терминала в порту Рагжин и последующую эксплуатацию этой инфраструктуры. По условиям Соглашения об учреждении, совместное предприятие (СП) «РасонКонТранс» учреждено в особой экономической зоне КНДР «Расон» на срок 49 лет и зарегистрировано Народным комитетом г. Рагжина, КНДР (16 июня 2008 г.). Регистрационный капитал СП составляет 28 млн. евро. ОАО «Торговый дом РЖД» 1 октября 2008 г. внесло в регистрационный капитал СП средства в размере 19,6 млн. евро в рамках своей доли (70%).

6 августа 2008 г. на собрании учредителей в Пхеньяне избран Совет директоров СП, проведено его первое заседание, сформированы руководящие органы СП. Одновременно СП заключило Договор аренды железной дороги на участке Туманган – Рагжин с государственной Железнодорожной транспортной компанией «Тонхе», которой МЖД КНДР передало все права на этот участок железной дороги.

4 октября 2008 г. в КНДР состоялась официальная церемония начала реконструкции и строительства



**Динамика дебиторской задолженности иностранных железных дорог и объема услуг, оказанных ОАО «РЖД» иностранным железным дорогам и полученных ОАО «РЖД» от них, в международном сообщении в 2003–2008 г. (млн. долл. США)**

	2004	2005	2006	2007	2008
Задолженность	60,1	44,4	38,4	28,2	28,8
Объем услуг оказанных	409,1	393,2	492,1	697,6	810,9
Объем услуг полученных	402,4	360,9	409,6	614,2	740,4

с участием руководства ОАО «РЖД», МЖД КНДР, МИД России и КНДР, представителей грузинских и корейских органов власти.

В начале декабря 2008 г. состоялась рабочая поездка совместной делегации представителей ОАО «РЖД» и российского руководства СП «РасонКонТранс» в КНДР для проведения второго заседания Совета директоров.

**Алжирская Народная Демократическая Республика**

ОАО «РЖД» победило в тендере по проекту «Модернизация и строительство транспортного железнодорожного узла Алжир» (Алжир).

Проект предусматривает следующие работы: переустройство и модернизация 14 пригородных станций; демонтаж более 58,5 км существующих железнодорожных путей и укладка около 95 км новых путей; модернизация и строительство 34 искусственных сооружений, в том числе автомобильных путепроводов и мостов; строительство тоннеля длиной более 1 700 м; комплексные работы по электрификации железнодорожного узла Алжир общей протяженностью около 52 км; строительство телекоммуникационных систем на протяжении 38 км; строительство современного Центра Управления Перевозками Алжирских железных дорог. Реализация данного проекта позволит оптимизировать работу крупнейшего железнодорожного узла Алжира и обеспечить качественные пригородные пассажирские перевозки в городе Алжир с населением около 3,5 млн. чел.

Прорабатываются проекты развития инфраструктуры на Кубе, в Венесуэле.

**Услуги по перевозкам иностранным железным дорогам в международном сообщении**

По итогам работы Компании за период 2003–2008 г., объем услуг по перевозкам, оказанных ОАО «РЖД» иностранным железным дорогам в международном сообщении, возрос в 2,2 раза и составил на 31.12.2008 г. 810,9 млн. долл. США.

Несмотря на возросший объем оказываемых услуг по сравнению с 2003 г., достигнуто сокращение в 2,3 раза дебиторской задолженности иностранных железных дорог перед ОАО «РЖД»; по состоянию на 31.12.2008 г. она составила 28,8 млн. долл. США. В целях сокращения дебиторской задолженности с иностранными партнерами приняты решения по ее реструктуризации, определены размеры и сроки погашения. При этом железными дорогами – дебиторами возмещаются проценты за предоставленные отсрочки платежей. За истекший период полностью решены вопросы, связанные с погашением длительной задолженности железных дорог Азербайджана, Молдавии, Грузии, Таджикистана.

Вместе с тем в целях исполнения обязательств по платежам ОАО «РЖД» ежемесячно своевременно оплачивает суммы текущих расчетов в пользу иностранных, не допуская возникновения задолженности и, соответственно, уплаты сумм пени.

**Реформирование и участие ОАО «РЖД» в дочерних и зависимых обществах**

**Результаты реформирования железнодорожного транспорта в 2008 году**

Реформирование железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с Программой структурной реформы, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая № 384, и направлено на повышение эффективности деятельности и устойчивости отрасли при обеспечении баланса интересов государства, пользователей услуг и предприятий железнодорожного транспорта.

К настоящему моменту осуществлены первый и второй этапы реформирования, в активной стадии находится третий этап структурных преобразований. За это время достигнут значительный прогресс во многих сферах повышения эффективности и развития железнодорожного транспорта.

Для эффективной реализации реформы создана нормативная правовая база, которая прошла испытания временем и позволила устойчиво функционировать отрасли на всех этапах преобразований. При этом ведется постоянная работа по актуализации правового поля в соответствии с новыми вызовами реформирования.

Наиболее значимым результатом реформирования является разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности, создание открытого общества «Российские железные дороги». В своей деятельности Компания ориентирована на реализацию государственных целей реформы, повышение глобальной конкурентоспособности и эффективности.

В результате преобразований Российские железные дороги превращаются в мощный транспортный холдинг. В период с 2004 по 2008 гг. Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 57 дочерних и зависимых обществ в различных сферах деятельности.

Все созданные компании работают в рыночной среде, реализуют стратегии повышения эффективности и роста капитализации. Возрастающая роль дочерних обществ в деятельности Компании сопровождается развитием корпоративного управления, финансовой прозрачности, корпоративной культуры, эффективного взаимодействия с другими акционерами. Все это является неотъемлемым элементом реформирования отрасли.

Существенные изменения проведены в организационной структуре ОАО «РЖД». Созданы и успешно работают Центральные дирекции по ремонту грузовых вагонов и ремонту пути, Федеральная пассажирская дирекция, Дирекция железнодорожных вокзалов. Для подразделений работа в качестве дирекции позволяет увеличить степень хозяйственной самостоятельности и ответственности за результаты, консолидировать имущественный комплекс, повысить финансовую прозрачность деятельности.

В целом результаты реформирования железнодорожного транспорта и итоги работы ОАО «РЖД» положительно оценены Президентом, Правительством страны, международными экспертами.

В 2008 г. продолжена реализация третьего этапа структурной реформы в соответствии с Программой и Целевой моделью рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе реформирования, одобренной правительственной Комиссией по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта 16 мая 2007 г.

Продолжается работа по совершенствованию нормативно-правовой базы гальнейшего реформирования отрасли, в том числе по внесению изменений и дополнений в федеральные законы и разработке дру-

гих нормативных актов. В конце июня 2008 г. внесены изменения в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», согласно которому комплекс электрических сетей и иных объектов электросетевого хозяйства железнодорожного транспорта общего пользования не относится к Единой (общероссийской) электрической сети.

В целях построения эффективной холдинговой структуры в 2008 г. Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 10 дочерних и зависимых обществ. Среди них ключевые предприятия отрасли по ремонту локомотивов, пассажирских вагонов, производству материалов верхнего строения пути.

В отчетном году начата реализация проектов по продаже пакетов акций дочерних обществ. В январе 2008 г. реализован 15%-й пакет акций ОАО «Трансконтейнер» стратегическим инвесторам. При номинальной стоимости в 2 млрд. руб. эти акции были проданы более чем за 7,8 млрд. руб. Однако сложившиеся макроэкономические условия не позволили реализовать другие подобные проекты и приводят к необходимости переноса на более поздние периоды сроков продажи акций других дочерних обществ. Тем не менее, после оздоровления экономики и активизации инвестиций данная работа будет продолжена, и средства, полученные от продажи акций дочерних компаний, станут значительным источником для реализации долгосрочной Стратегии развития железнодорожного транспорта.

В целях развития конкуренции на рынке ремонта грузовых вагонов и привлечения масштабных инвестиций в данный сегмент в 2008 г. ОАО «РЖД» проведены мероприятия по продаже имущества 22 вагоноремонтных депо. В результате на аукционных торгах продано 15 депо за общую сумму в 3,083 млрд. руб.

Масштабные мероприятия проведены в 2008 г. по проработке гальнейших путей реформирования и развития комплекса пассажирских перевозок ОАО «РЖД» и формирования соответствующих бизнес-моделей.

В отчетном году разработана Концепция реформирования пассажирского комплекса гальнего следования, которая одобрена Советом директоров ОАО «РЖД» и Межведомственной комиссией по вопросам реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте и представлена в Правительство Российской Федерации. Концепцией предусмотрено: развитие сектора пассажирских перевозок за счет создания Федеральной пассажирской компании – дочернего общества ОАО «РЖД»; повышение эффективности работы Компании за счет ценовой гибкости, роста качества услуг, оптимизации затрат и активное формирование системы государственного зака-

за на перевозки пассажиров; развитие конкуренции «за маршрут» на основе предоставления франшиз частным пассажирским компаниям.

Правлением ОАО «РЖД» одобрен проект Программы развития пригородного пассажирского комплекса до 2015 г., включающий целевую бизнес-модель и концепцию его реформирования. Перед пригородным комплексом поставлены масштабные задачи по выходу на безубыточность и продолжению создания пригородных пассажирских компаний. Для эффективного управления этими процессами создан специальный Центр, функциями которого является выработка единых методов и планов по решению задач утвержденной Программы и обобщение лучшего опыта железных дорог и пригородных компаний по повышению эффективности этого бизнеса.

Кроме того, Правлением Компании утверждена Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 г., в которой определены цели и задачи комплексного развития вокзалов, а также система мероприятий и механизмов их реализации и последовательности этапов. Важнейшим элементом данной Концепции является создание условий для привлечения частных инвестиций в развитие вокзалов и повышение их коммерческого потенциала. При этом в том числе в рамках реализации Концепции в 2008 г. завершено строительство новых зданий вокзалов на станциях Вихоревка и Галич, проведена реконструкция вокзалов в Кургане, Саранске, Ижевске, а также реализован масштабный проект по реновации и модернизации Курского вокзала в Москве.

В целом в 2008 г. ОАО «РЖД» в полном объеме обеспечило решение поставленных перед Компанией задач по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе реформирования. Проведенная работа получила одобрение и позитивные оценки Правительства Российской Федерации.

### Приобретение пакетов акций обществ

#### 1. ОАО «Компания Усть-Луга» (2006)

Приобретено в 2006 г. 8,49% акций по цене 35 тыс. руб. за акцию; общая стоимость пакета составила 184,52 млн. руб.

Основные цели приобретения:

- координация деятельности порта и ОАО «РЖД» по развитию производственных мощностей и соответствующей железнодорожной инфраструктуры (обусловлено тем, что инвестиции ОАО «РЖД» в развитие ближних подходов к порту составляют 36 млрд. руб.);
- развитие мультимодальных перевозок;

- формирование единой тарифной ставки в цепочке железная дорога – порт – море;
- усиление конкурентной позиции в области экспортно-импортных и транзитных перевозок в направлениях Восток – Запад и Север – Юг.

Другие акционеры на момент приобретения:

- ООО «Группа компаний АБСОЛЮТ»;
- Компания «Кветар Консалтэнтс лимитед»;
- Компания «Инвестпорт Холдинг Фундэйшн»;
- ЗАО «Новые ресурсы»;
- Ленинградский областной комитет по управлению государственным имуществом.

#### 2. ЗАО «Трансмашхолдинг» (2007)

Приобретено 25%+1 акция голландской компании «Брейкерс Инвестментс Б.В.», владеющей 100% акций ЗАО «Трансмашхолдинг». Общая стоимость пакета составила 9,31 млрд. руб.

Основные цели приобретения:

- гарантированное удовлетворение потребностей в необходимом подвижном составе;
- ускорение разработки, испытаний, сертификации и поставок подвижного состава;
- сокращение стоимости жизненного цикла подвижного состава и снижение себестоимости перевозок;
- повышение качества, надежности и безопасности перевозок;
- создание условий для заключения долгосрочных контрактов;
- предпосылки для расширения масштабов деятельности и развития сервисного обслуживания производимого подвижного состава.

#### 3. ООО «Аэроэкспресс» (2008)

Приобретенная доля ОАО «РЖД» – 50%. Стоимость доли составила 64,9 млн. руб.

Основные цели приобретения:

- объединение компетенций и опыта с другими акционерами для формирования комплексных услуг по перевозкам пассажиров в аэропорты, соответствующих по качеству европейским стандартам;
- реализация аналогичной технологии перевозок в других аэропортах России (в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Сочи, Красноярске и т.д.).

Другие акционеры:

- ООО «Дельта-Транс-Инвест».

*Создание дочерних и зависимых обществ представлено в Приложениях № 11 и № 12.*

### Ликвидация дочерних и зависимых обществ

Ликвидированные общества:

1. ОАО «Загор» (доля ОАО «РЖД» в уставном капитале 23,75%) ликвидировано 15.11.2004 г. на основании Определения Арбитражного суда Нижегородской об-

ласти от 2 ноября 2004 г. о завершении конкурсного производства.

2. ООО «Центр экономического развития ДВЖД» (51%) ликвидировано 19.05.2005 г. на основании Определения Арбитражного суда Хабаровского края от 26 апреля 2005 г. о завершении конкурсного производства.

3. ООО «Бутурлинский спиртзавод» (55%) ликвидировано 09.09.2005 г. на основании Определения Арбитражного суда Нижегородской области от 30 августа 2005 г. о завершении конкурсного производства.

4. ОАО «Сормовский завод «Лазурь» (27,8%) ликвидировано 25.04.2006 г. на основании Определения Арбитражного суда Нижегородской области от 10 апреля 2006 г. о завершении конкурсного производства.

5. ЗАО СП «Уралтранс» (33,3%) ликвидировано 25.09.2006 г. на основании Определения Арбитражного суда Челябинской области от 12 сентября 2006 г. о завершении конкурсного производства.

6. ЗАО «Ижвелоком» (51%) ликвидировано 21.11.2006 г. на основании Определения Арбитражного суда Удмуртской Республики от 30 октября 2006 г. о завершении конкурсного производства.

7. ООО «Алнашский спиртзавод» (76,03%) ликвидировано 04.12.2006 г. на основании Определения Арбитражного суда Удмуртской Республики от 3 ноября 2006 г. о завершении конкурсного производства.

8. ООО «Асан-спирт» (80%) ликвидировано 20.02.2007 г. на основании Определения Арбитражного суда Удмуртской Республики от 8 декабря 2006 г. о завершении конкурсного производства.

9. ООО «Брат и Сестра» (100%) ликвидировано 06.08.2007 г. по Решению участника Общества.

10. ЗАО «Телерадиокорпорация «Южный Регион ТВ» (31,36%) ликвидировано 25.12.2008 г. на основании Решения годового Общего собрания акционеров Общества от 30.06.2006 г.

Общества, находящиеся в стадии ликвидации:

1. ОАО «Забайкальская горная компания» (34,29%). На годовом Общем собрании акционеров 27.06.2005 г. принято Решение о ликвидации общества.

2. ОАО «ПКБВ «Магистраль» (40,45%) на годовом Общем собрании акционеров Общества 01.07.2008 г. принято Решение о ликвидации общества.

### **Прекращение участия в дочерних и зависимых обществах**

ОАО «РЖД» прекратило участие в следующих обществах:

1. ООО «Информатизация инфраструктуры транспорта» (15%). Заключен Договор купли-продажи доли в уставном капитале от 25 ноября 2005 г. № 955.

2. ООО «Фирма «Геостар» (4,32%). Заявление о выходе из Общества от 27.12.2005 г.

3. ООО «КАПШ-НИИЖА тел» (ООО «Афона – РЖД») (45%). Заявление о выходе из Общества от 20.06.2006 г.

4. ООО «Центр Информационных Технологий на Транспорте» (35%). Заявление о выходе из Общества от 06.10.2006 г.

5. ООО «ЦДС Ком» (26%). Заключен Договор купли-продажи доли в уставном капитале ООО «ЦДС Ком» от 18 октября 2006 г. № 688.

6. ООО «Дербентская торговая компания (ОРС)» (51%). Заявление о выходе из Общества от 19.10.2006 г.

7. ООО «ЛМЗ-КАМАХ» (49%). Заявление о выходе из Общества от 29.12.2006 г.

8. ОАО «Ульяновская Распределительная Компания» (0,25%). Прекращение участия в связи с реорганизацией Общества.

9. ООО «Санкт-Петербургская торговая компания (ОРС)» (99,99%). В соответствии с Решением Совета директоров ОАО «РЖД», состоявшегося 20 апреля 2007 г., участие в Обществе прекращено путем внесения доли в уставный капитал создаваемого ОАО «ЖТК».

10. ОАО «Эльгауголь» (29,49%). Заключен Договор купли-продажи акций от 10 октября 2007 г. № 8-2/3630.

11. ОАО «МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ АКЦИОНЕРНЫЙ БАНК «ЮГО-ВОСТОК» (3,48%). Заключен Договор купли-продажи ценных бумаг от 28 декабря 2007 года № 1348.

12. ЗАО «ТрансКредитКарт» (40%). Заключен Договор купли-продажи ценных бумаг от 28 декабря 2007 г. № 1349.

### **Анализ деятельности ДЗО**

Управление дочерними и зависимыми обществами в ОАО «РЖД» основывается на Регламенте участия ОАО «РЖД» в дочерних и зависимых обществах и корпоративного управления этими обществами, утвержденном Советом директоров ОАО «РЖД» 16 ноября 2006 г.

ОАО «РЖД» управляет дочерними и зависимыми обществами посредством корпоративных методов в рамках действующего законодательства, уставов и внутренних документов дочерних и зависимых обществ, не допуская административного вмешательства в деятельность таких обществ. В целях обеспечения координации работы дочерних и зависимых обществ, достижения положительного синергетического эффекта от их деятельности и повышения эффективности Холдинга в целом в ОАО «РЖД» разрабатываются регламенты и стандарты по важнейшим аспектам деятельности дочерних и зависимых компаний, которые утверждаются органами управления дочерних и зависимых обществ.

Корпоративное управление дочерними и зависимыми обществами осуществляется посредством уча-

ствия представителей ОАО «РЖД» в Общих собраниях акционеров, Советах директоров и Ревизионных комиссиях дочерних и зависимых обществ. При выдвижении представителей в Советы директоров дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» стремится сформировать сбалансированную структуру Совета директоров и активно привлекает специалистов, прошедших обучение в сфере корпоративного управления

Столь значительный рост финансовых вложений ОАО «РЖД» в общества, акциями и долями которых владеет ОАО «РЖД», вызван проводимой структурной реформой на железнодорожном транспорте, вследствие которой созданы крупные дочерние общества на базе филиалов ОАО «РЖД» и сформированы их уставные капиталы. Одновременно при увеличении финансовых вложений растет совокупный объем дивидендных выплат дочерних и зависимых обществ.

По итогам деятельности дочерних и зависимых обществ в 2008 г., ОАО «РЖД» планирует получить дивиденды в размере 1 418,1 млн. руб., включая:

- уже выплаченные дивиденды ОАО «РейлТрансАвто» за I квартал 2008 г. (10,6 млн. руб.) и ЗАО «ЭКЗА» за I полугодие 2008 г. (6,1 млн. руб.);
- промежуточные дивиденды по итогам 9 месяцев 2008 г. в размере 10% от чистой прибыли в размере 950,2 млн. руб. (ОАО «Росжелдорпроект», ОАО «Первая Грузовая Компания», ОАО «Рефсервис», ОАО «ТрансКредитБанк», ОАО «Барнаулский ВРЗ», ОАО «Рославльский ВРЗ»);
- дивидендные выплаты по итогам 2008 г. прочих ДЗО в сумме 451,2 млн. руб.

В результате последствий финансового кризиса, по итогам 2008 г., наблюдается падение или замедление роста объемов грузооборота по компаниям, осуществляющим грузовые перевозки, вызванное уменьшением спроса на соответствующие услуги. По компаниям, доходная база которых формируется за счет заказов ОАО «РЖД», также наблюдается небольшое падение выручки за счет сокращения соответствующих программ ОАО «РЖД» в IV квартале 2008 г.

**Финансовые вложения в ДЗО ОАО «РЖД» с 2003 по 2008 гг. увеличились в 56,3 раза (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Финансовые вложения, в т.ч.	3,4	3,4	10,5	41,8	152,5	194,6
• в новые ДЗО	0	0	6,9	31,3	104,8	33,3
Дивиденды, млн. руб.	31	57	160	430	1 059	1 418
Дивидендная доходность, %	0,90	1,68	1,53	1,03	0,69	0,73

**Показатели деятельности дочерних и зависимых обществ за 2003–2008 гг. представлены в нижеприведенной таблице (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	21,4	28,3	37,9	92,5	463,5	482,3
Чистые активы	8,7	10,1	19,3	53,2	189,1	233,1
Капитал	–	–	19,1	53,1	199,3	240,4
Выручка	22,8	34,0	45,1	92,5	214,0	436,1
Чистая прибыль	0,6	1,1	2,3	5,3	11,0	18,3

**Деятельность ключевых дочерних обществ ОАО «РЖД» за 2003–2008 гг.****ОАО «Первая Грузовая Компания» зарегистрировано 26 июля 2007 г.****Основным видом деятельности является организация перевозок грузов железнодорожным транспортом и их транспортно-экспедиционное обслуживание. Уставный капитал составляет 85 652,4 млн. руб.****Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	–	–	–	–	88,2	104,9
Чистые активы	–	–	–	–	86,8	93,7
Капитал	–	–	–	–	86,8	93,7
Выручка	–	–	–	–	3,5	51,2
Чистая прибыль	–	–	–	–	0,8	7,7
Дивиденды ОАО «РЖД»					0,1	0,7 *

\* – дивиденды ОАО «Первая Грузовая Компания» за 9 месяцев 2008 г.

**ОАО «Трансконтейнер» зарегистрировано 4 марта 2006 г. Основным видом деятельности является организация перевозок грузов во внутреннем и международном сообщении. Уставный капитал составляет 13 894,8 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 85%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	–	–	–	17,2	20,3	26,9
Чистые активы	–	–	–	15,3	16,8	19,1
Капитал	–	–	–	15,3	16,8	19,1
Выручка	–	–	–	5,8	13,4	20,2
Чистая прибыль	–	–	–	1,4	1,5	2,7
Дивиденды				0,1	0,1	–*

\* – Решение будет принято на годовом Общем собрании акционеров ОАО «Трансконтейнер»

**ОАО «Рефсервис» зарегистрировано 17 февраля 2006 г. Основным видом деятельности является организация перевозок грузов. Уставный капитал составляет 3 491,5 млн. руб.****Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	–	–	–	3,9	5,0	5,0
Чистые активы	–	–	–	3,1	3,9	4,1
Капитал	–	–	–	3,1	3,9	4,1
Выручка	–	–	–	1,8	5,4	5,3
Чистая прибыль	–	–	–	–0,4	0,8	0,4
Дивиденды	–	–	–	–	0,1	0,1*

\* – дивиденды ОАО «Рефсервис» за 9 месяцев 2008 г.

**ОАО «РейлТрансАвто» зарегистрировано 2 февраля 2007 г. Основным видом деятельности является организация перевозок грузов железнодорожным транспортом. Уставный капитал составляет 3 265,1 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 51%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	–	–	–	–	4,1	4,8
Чистые активы	–	–	–	–	3,6	3,3
Капитал	–	–	–	–	3,6	3,3
Выручка	–	–	–	–	1,5	2,0
Чистая прибыль	–	–	–	–	0,4	0,0
Дивиденды					0,2	0,01*

\* – дивиденды ОАО «РейлТрансАвто» за I квартал 2008 г.

**ЗАО «Компания ТрансТелеКом» зарегистрировано 21 ноября 2002 г. Основным видом деятельности является создание и эксплуатация сетей связи. Уставный капитал составляет 2 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,95%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	5,5	6,5	7,6	10,2	13,0	16,6
Чистые активы	2,4	2,6	3,8	5,5	6,7	7,4
Капитал	2,4	2,6	3,8	5,5	6,7	7,4
Выручка	5,6	9,0	13,7	16,4	21,3	24,2
Чистая прибыль	-0,4	0,2	1,2	1,8	1,5	1,0
Дивиденды	–	0,02	0,11	0,17	0,18	–*

\* – Решение будет принято на годовом Общем собрании акционеров ЗАО «Компания ТрансТелеКом»

**ОАО «Росжелдорстрой» зарегистрировано 19 января 2006 г. Основным видом деятельности является строительство зданий и сооружений I и II уровня ответственности, выполнение функций заказчика-застройщика. Уставный капитал составляет 9 933,2 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	–	–	–	16,6	20,2	30,3
Чистые активы	–	–	–	10,3	9,5	9,6
Капитал	–	–	–	10,3	9,5	9,6
Выручка	–	–	–	25,8	39,0	65,6
Чистая прибыль	–	–	–	0,0	-0,8	0,3
Дивиденды				–	–	–*

\* – Решение будет принято на годовом Общем собрании акционеров ОАО «Росжелдорстрой»

**ОАО «Железнодорожная торговая компания» зарегистрировано 4 июня 2007 г. Основным видом деятельности является организация и осуществление оптовой и розничной торговли. Уставный капитал составляет 8 077,3 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	–	–	–	–	9,1	9,1
Чистые активы	–	–	–	–	8,1	8,1
Капитал	–	–	–	–	8,1	8,1
Выручка	–	–	–	–	2,0	9,1
Чистая прибыль	–	–	–	–	-0,02	0,03
Дивиденды					–	–*

\* – Решение будет принято на годовом Общем собрании акционеров ОАО «ЖТК»

**ОАО «ВНИИЖТ» зарегистрировано 9 сентября 2007 г. Основным видом деятельности является проведение фундаментальных исследований по определению общей стратегии развития железнодорожного транспорта на основе комплексной оценки его технического уровня и прогнозируемых на перспективу объемов перевозок. Уставный капитал составляет 3 191,5 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%. (млрд. руб.)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Совокупные активы	–	–	–	–	3,2	3,7
Чистые активы	–	–	–	–	3,2	3,2
Капитал	–	–	–	–	3,2	3,2
Выручка	–	–	–	–	0,002	1,5
Чистая прибыль	–	–	–	–	0,03	0,05
Дивиденды					–	–*

\* – Решение будет принято на годовом Общем собрании акционеров ОАО «ВНИИЖТ»

**ОАО «Вагонреммаш» создано 12 мая 2008 г. Основными видами деятельности являются производство пассажирских вагонов, оказание услуг по проведению капитального ремонта пассажирских и грузовых вагонов и по проведению ремонта колесных пар. Уставный капитал составляет 4 073,7 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.**

**ОАО «БетЭлТранс» создано 23 апреля 2008 г. Основным видом деятельности является производство и реализация железобетонных, деревянных шпал; комплектов бруса стрелочных переводов. Уставный капитал составляет 3 769,7 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.**

**ОАО «Первая нерудная компания» создано 29 апреля 2008 г. Основным видом деятельности является добыча нерудных полезных ископаемых; переработка нерудных полезных ископаемых (производство щебня, отсевов от гробления, камня буттового). Уставный капитал составляет 6 268,9 млн. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%. (млрд. руб.)**

Наименование общества	Совокупные активы	Чистые активы	Капитал	Выручка	Чистая прибыль
ОАО «БетЭлТранс»	6,1	4,0	4,0	6,8	0,09
ОАО «Первая нерудная компания»	7,0	6,3	6,3	1,6	0,03
ОАО «Вагонреммаш»	5,2	4,2	4,2	3,2	0,02



### Управление имуществом ОАО «РЖД»

В уставный капитал ОАО «РЖД» внесено 420 200 объектов недвижимости. Также на Компанию при ее создании была возложена обязанность по содержанию 56 000 объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения, оставшихся в федеральной собственности (объекты «в обременении»). Компания в своей деятельности использует более 1 млн. га земельных участков, находящихся в аренде или собственности.

Только прямые доходы от совершения сделок с недвижимостью за период с 2003 по 2008 г. составили 39,1 млрд. руб.

Решением Совета директоров ОАО «РЖД» от 28.11.2007 г. (Протокол № 19) одобрены принимаемые Компанией меры по повышению эффективности управления недвижимостью ОАО «РЖД».

### Основные принципы управления недвижимостью ОАО «РЖД»

За 5 лет существования Компании были выработаны следующие основные принципы распоряжения недвижимостью ОАО «РЖД»:

- приоритет профильного (железнодорожного) использования объекта над иными формами использования недвижимости;
- принцип возмездности: совершение сделок с недвижимым имуществом ОАО «РЖД» осуществляется по общему правилу за плату, при этом цена сделки определяется с учетом отчета независимого оценщика;
- принцип гласности: в случае совершения сделок с недвижимым имуществом ОАО «РЖД» на торгах информация о намерении ОАО «РЖД» совершить сделку должна доводиться до сведения максимального количества потенциальных контрагентов и отвечать требованиям достоверности, полноты и своевременности. В этой связи введен в действие сайт Департамента управления имуществом ([www.property.rzd.ru](http://www.property.rzd.ru)), осуществляются массовые публикации в СМИ по сделкам с имуществом;
- принцип конкурентного распоряжения недвижимым имуществом: совершение сделок с недвижимым имуществом ОАО «РЖД» осуществляется по общему правилу на открытых аукционах, а также с привлечением профессиональных участников рынка недвижимости (в т.ч. фондов имущества), что позволяет максимизировать доходы Компании.

### Внесение имущества в уставные капиталы дочерних обществ

За 5 лет существования Компании было создано более 50 дочерних обществ, в уставные капиталы которых

передано 16,6 тыс. объектов недвижимости. Величина уставных капиталов указанных хозяйственных обществ составила более 70,9 млрд. руб.

Дочерними обществами, получившими наибольший объем недвижимого имущества от ОАО «РЖД», стала компания в сфере рабочего снабжения и торговли (5,3 тыс. объектов ОАО «Железнодорожная Торговая Компания»), в сфере строительства (4 тыс. объектов ОАО «Росжелдорстрой») и в области ремонта подвижного состава (1,4 тыс. объектов ОАО «Желдорремаш»).

### Отчуждение недвижимости ОАО «РЖД»

К настоящему времени по договорам купли-продажи, гарения отчуждено более 2,8 тыс. объектов недвижимости.

Доходы от продажи недвижимости за пятилетний период существования Компании составили 18,6 млрд. руб., в том числе:

- в 2005 г. – 0,24 млрд. руб.;
- в 2006 г. – 0,84 млрд. руб.;
- в 2007 г. – 11,96 млрд. руб. (в том числе средства от продажи производственной базы погребного железнодорожного пути от ст. Зейск к Эльгинскому месторождению углей в размере 9,72 млрд. руб.);
- в 2008 г. – 5,53 млрд. руб. (в том числе средства от продажи имущества производственного комплекса порта Темрюк в размере 1,1 млрд. руб., 15 вагоноремонтных депо в размере 3,6 млрд. руб.).

При создании ОАО «РЖД» в уставный капитал Компании были внесены объекты недвижимости социально-культурного и коммунально-бытового назначения. В этой связи и учитывая, что значительная часть данных объектов являются социально значимыми, ОАО «РЖД» активно ведется работа по их передаче публично-правовым образованиям.

На сегодняшний день в собственность публично-правовых образований было отчуждено 1 560 объектов. В целях исключения убытков ОАО «РЖД» в результате совершения данных сделок Компания перешла к практике продажи таких объектов публично-правовым образованиям.

Продажа объектов недвижимого имущества является не только способом оптимизации активов Компании, но и способом создания конкурентной среды в сферах, в которых ОАО «РЖД» занимает монопольное положение. В частности, во исполнение Распоряжения Правительства Российской Федерации от 20.03.2008 г. № 348-р ОАО «РЖД» в 2008 г. проводились торги по продаже имущества 22 вагоноремонтных депо с обременением в виде сохранения профиля деятельности. В целях максимальной прозрачности проводимых процедур в качестве организатора торгов, открытых по составу участни-

ков и по форме предложений о цене, был привлечен СГУП по продаже имущества города Москвы. По результатам проведенных торгов было продано имущество 15 вагоноремонтных депо. При начальной цене продажи в размере 2 257,7 млн. руб. с учетом НДС имущество было продано на сумму 3 615,9 млн. руб. с учетом НДС.

Ежегодно проводятся мероприятия по инвентаризации имущества Компании с целью выявления непрофильных, неиспользуемых или неэффективно используемых объектов недвижимого имущества. По результатам проведенной в 2008 г. инвентаризации выявлено около 3 400 объектов, многие из которых планируется вовлечь в гражданско-правовой оборот.

В отношении объектов, находящихся у ОАО «РЖД» «в обременении» (т.е. на обслуживании на основании акта Правительства России), проведена работа по передаче их в муниципальную собственность и собственность субъектов Российской Федерации. К настоящему времени все 56 тыс. объектов «в обременении» переданы, кроме 4 котельных и 8 км инженерных сетей.

#### **Передача недвижимости ОАО «РЖД» в пользование**

С 2004 по 2008 гг. Компанией получен доход от сдачи недвижимого имущества в аренду в размере более 20,5 млрд. руб. Кроме того, на арендаторов недвижимого имущества возлагается обязанность по содержанию недвижимого имущества, полученного в аренду: только в 2008 г. сумма возмещения расходов ОАО «РЖД» по содержанию имущества, полученная от арендаторов, составила более 545 млн. руб.

Ежегодно размер арендной платы, взимаемой за объекты ОАО «РЖД», увеличивается примерно на 1 млрд. руб. Так, если в 2004 г. было взыскано 2,8 млрд. руб., то в 2008 г. уже 5,4 млрд. руб.

С 2010 г. запланирован перевод отношений с федеральными органами власти (за исключением МВД России) по использованию имущества ОАО «РЖД» с безвозмездного пользования на арендные. В этих целях проводится работа с федеральными органами власти по планированию соответствующих расходов в федеральном бюджете.

В целях формирования положительного образа Компании и оказания услуг населению на должном уровне 15.11.2006 г. на заседании Правления ОАО «РЖД» было принято Решение (Протокол № 36) о запрете размещения субъектов игровой деятельности на объектах ОАО «РЖД». Кроме того, признано недопустимым продолжение имущественных отношений с лицами, уличенными в реализации на объектах ОАО «РЖД» продукции, не имеющей необходимых лицензий и сертификатов, в том числе контрафактной про-

дукции, а также не имеющей сертификатов медицинской, фармацевтической и пищевой продукции. В целях реализации указанных мероприятий изданы нормативные документы Компании.

#### **Управление земельными ресурсами Компании**

Завершается оформление прав ОАО «РЖД» и Российской Федерации на земельные участки, используемые Компанией. Зарегистрировано право собственности ОАО «РЖД» в отношении 99% земель, право федеральной собственности на 97% федеральных земель, используемых Компанией (около 940 тыс. га).

Оформление прав на земли полосы отвода железных дорог обеспечивает надлежащее развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также позволяет вовлекать в гражданский оборот территории, временно не задействованные в производственной деятельности.

Ежегодно растут доходы от сделок с земельными участками Компании. Так, доходы от субаренды земель полосы отвода в 2007 г. составили 89 млн. руб., в 2008 г. эти доходы увеличились до 327 млн. руб.

#### **Оценка имущества ОАО «РЖД»**

За период 2003–2008 гг. Компанией рассмотрено более 5 000 отчетов об оценке. При этом значительное число отчетов было направлено на повторную оценку с отрицательными экспертными заключениями. Совокупный экономический эффект от правильно определенной величины рыночной стоимости после устранения замечаний (недопущение занижения цены реализации активов Компании и корректировка цены в сторону снижения при покупке активов третьих лиц), выявленных экспертами ОАО «РЖД», за последние 5 лет составил более 6,5 млрд. руб.

Организация процесса оценки рыночной стоимости и экспертиза отчетов об оценке позволяют ОАО «РЖД» нивелировать налоговые риски при управлении имущественным комплексом ОАО «РЖД».

За период 2004–2008 гг. ОАО «РЖД» было заключено более 120 договоров на оказание услуг по оценке имущества. При этом данные услуги оказывают оценочные компании, прошедшие квалификационный отбор оценщиков в ОАО «РЖД». Высокое качество отчетов, выполненных прошедшими квалификационный отбор оценочными компаниями, подтверждается положительными заключениями Росимущества, других федеральных органов исполнительной власти и саморегулируемых оценочных организаций России.

### **Особенности регистрации недвижимости ОАО «РЖД»**

При формировании уставного капитала ОАО «РЖД» 356 800 из 420 200 объектов недвижимости (около 85%) были внесены и зарегистрированы в собственность ОАО «РЖД» в составе 8 622 сооружений – производственно-технологических комплексов (далее – ПТК).

Регистрация объектов недвижимости в составе ПТК препятствует совершению большинства сделок с указанным имуществом, в т.ч. любых сделок по отчуждению, по передаче в долгосрочную аренду. Для совершения указанных сделок с объектами недвижимости, зарегистрированными в составе ПТК, необходимо предварительно расформировать ПТК, для чего нужно обеспечить проведение технической инвентаризации и государственной регистрации всех объектов в ПТК. Данные мероприятия требуют привлечения значительных временных и финансовых ресурсов и зачастую затягивают процесс внесения объектов в уставные капиталы ДЗО, а также процесс вовлечения непрофильных объектов в гражданско-правовой оборот.

В этой связи ОАО «РЖД» 29 июня 2007 г. принято Решение об обеспечении расформирования всех ПТК в плановом режиме. Осуществление расформирования ПТК в плановом режиме началось с 2008 г. Так, если до 31 декабря 2007 г. расформировано 526 ПТК, то только за 2008 г. прекращено существование 712 ПТК, в результате чего пообъектная государственная регистрация прав была проведена на 18 010 объектах.

### **Имущественные аспекты международных проектов**

Компания активно занимается приобретением прав на железнодорожные и иные объекты за рубежом, в частности в Казахстане, Украине, Армении и пр. Так, на межгосударственном уровне одобрено предложение ОАО «РЖД» об урегулировании имущественных отношений между Россией и Казахстаном в части российских железнодорожных линий, проходящих по территории Казахстана.

В целях юридического оформления отношений железных дорог России и Казахстана по использованию таких железнодорожных участков 18 октября 1996 г. между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан было подписано Соглашение об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта. Данный документ предоставлял сторонам достаточно неопределенные права по использованию железнодорожных структур грузом грузом. В результате к настоящему времени указанное межправитель-

ственное соглашение утратило свою актуальность, т.к. не отражает реалии реформирования железнодорожных отраслей России и Казахстана.

В 2008 г. по предложению ОАО «РЖД» Правительства России и Казахстана в целом одобрили проект нового Межгосударственного соглашения, согласно которому Российская Федерация приобретет в собственность 6 железнодорожных участков, проходящих по территории Казахстана, включая 2 участка, относящихся к Транссибирской магистрали. При вступлении в силу данное Соглашение предоставит России четкие и неоспоримые права на соответствующие объекты железнодорожной структуры.

### **Создание нормативной системы управления имуществом**

За 5 лет существования Компании создана эффективная корпоративная система нормативно-правовых актов в области управления недвижимостью ОАО «РЖД».

Так, впервые за последние 90 лет существования железнодорожного транспорта в России приняты правовые акты по порядку вовлечения объектов железнодорожного транспорта в инвестиционные проекты, например: Распоряжение от 26.12.2006 г. № 2552р «О дальнейших мерах по вовлечению непрофильных и неиспользуемых в производственной деятельности объектов недвижимого имущества ОАО «РЖД» в инвестиционные проекты»; Приказ от 17.05.2007 г. № 66 «Об утверждении Регламента подготовки и экспертизы предложений по участию ОАО «РЖД» в инвестиционных проектах строительства (реконструкции) объектов жилого и коммерческого назначения»; Приказ от 04.07.2007 г. № 90 «Об образовании Центральной комиссии ОАО «РЖД» по рассмотрению вопросов определения порядка, способа и условий предоставления инвесторам земельных участков и объектов недвижимости ОАО «РЖД»; Приказ ОАО «РЖД» от 8 декабря 2008 г. № 169 «О порядке привлечения третьих лиц для проведения капитального ремонта, реконструкции и строительства вокзальных комплексов».

Впервые урегулированы вопросы порядка передачи в аренду железнодорожных путей: Приказ ОАО «РЖД» от 10.07.2008 г. № 91 «О порядке предоставления в аренду железнодорожных путей».

Наиболее общим документом, регулирующим базовые подходы и принципы распоряжения недвижимостью Компании, является Приказ ОАО «РЖД» от 07.11.2008 г. № 150 «О порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД», обобщивший в себе 5-летний опыт и специфику вовлечения железнодорожного имущества в гражданско-правовой оборот.

Компания принимает активное участие в создании актов федерального законодательства в области управления имуществом железнодорожным транспортом. Например, Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 апреля 2006 г. № 264 «О порядке пользования земельными участками, являющимися федеральной собственностью и предоставленными Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», подготовленным с участием Компании, установлены условия передачи земельных участков полосы отвода железных дорог в аренду ОАО «РЖД».

В развитие вышеуказанного Постановления были выпущены Приказ Минэкономразвития России от 4 декабря 2006 г. № 396 «Об утверждении ставок арендной платы за земельные участки, являющиеся федеральной собственностью и предоставленные Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», по субъектам Российской Федерации» и Приказ Минэкономразвития России от 22 июля 2006 г. № 197 «Об утверждении примерной формы Договора аренды земельного участка, являющегося федеральной собственностью и предоставленного Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги». Это позволило создать благоприятные финансовые и имущественно-правовые условия при использовании Компанией земель полосы отвода железной дороги (940 тыс. га).

## **Деятельность по управлению персоналом**

Система управления персоналом в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с Функциональной стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» до 2010 г., разработанной и утвержденной Правлением ОАО «РЖД», и Функциональной стратегией управления качеством ОАО «РЖД».

Основные усилия ОАО «РЖД» в 2008 г. в сфере управления персоналом были направлены на: обеспечение укомплектования подразделений профессиональными кадрами в соответствии со штатным расписанием и выполняемым объемом работы; оптимизацию численности персонала; снижение текучести кадров, совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала, в том числе организации системы менеджмента качества; использование механизмов адресной целевой мотивации персонала за инициативу и личные достижения; стимулирование, закрепление профессиональных кадров в регионах с высокой конкуренцией работодателей на рынке труда.

*См. также Приложение № 26.*

## **Обеспечение человеческими ресурсами**

Компания обеспечена человеческими ресурсами на выполняемый объем перевозок.

По состоянию на 31 декабря 2008 г. численность работников ОАО «Российские железные дороги» снижена к уровню 2007 г. на 3,5% и составила 1 млн. 165 тыс. 687 чел., в том числе 321,4 тыс. руководителей и специалистов (27,6% от общей численности). Выросла обеспеченность Компании инженерами на 2%. Кадровыми основными рабочими профессиями Компания в целом на выполняемый объем в 2008 г. была укомплектована. Доля молодых работников Компании в возрасте до 30 лет выросла на 2,1% и составила в 2008 г. 23,2%. Рост числа работников с высшим образованием в 2008 г. составил 1%, а со средне-профессиональным образованием – 1,4%.

Средний возраст работников Компании составляет 40 лет. Количество женщин в Компании ОАО «РЖД», занимающих должности руководителей и специалистов, возросло на 1,8% и составляет 55,4% (2007 г. – 53,6%).

## **Развитие персонала**

В 2008 г. проведены переподготовка и повышение квалификации 72 тыс. руководителей и специалистов, подготовлено рабочих кадров 74 тыс. чел. и повысили квалификацию более 154 тыс. чел.

Все программы повышения квалификации, переподготовки и подготовки руководителей и специалистов приведены в соответствие со стратегией развития Компании. Налажено эффективное взаимодействие с железнодорожными вузами. Помимо этого, Компания начала активно взаимодействовать с другими ведущими российскими вузами с целью подготовки специалистов для блоков: стратегического, инвестиционного, финансового менеджмента, корпоративного управления, юридического, информационных технологий, управления персоналом. Более 1100 руководителей номенклатуры высшего звена и кандидатов на эти должности, состоящих в резерве кадров, прошли обучение по специальным программам в РАПС (МИИТ), АНХ, Академии им. Плеханова, ВШЭ и других высших учебных заведениях. Более 600 руководителей и специалистов Компании прошли стажировку на предприятиях железнодорожного транспорта за рубежом. Одновременно бизнес-образование получают 244 работника Компании (в 2005 г. всего 7 сотрудников).

В 2008 г. в аппарате управления внегруппно краткосрочное обучение на семинарах и бизнес-классах в Международном центре финансового и экономического развития, бизнес-школе «Сколково», МГУ, Эрнст энд Янг и др. Обучение прошли более 450 руководителей и специалистов по лидерству, эффективным управленческим навыкам руководителя, созданию ин-

новационной среды в Компании, командообразованию, мотивации подчиненных, тайм-менеджменту.

В целях подготовки руководителей ОАО «РЖД» в области управления качеством с 2006 г. совместно с консалтинговой компанией ЗАО «Центр «Приоритет» организовано каскадное обучение системе менеджмента качества. Всего в обучении задействовано 4 841 человек. Значительное внимание уделяется совершенствованию обучения руководителей среднего звена. Разработана специальная программа их обучения, которая включает 4 модуля СМК и 5 модулей современного менеджмента (тренингу).

Совместно с Австрийским кадровым агентством в 2007–2008 гг. реализован проект по отбору наших соотечественников, закончивших ведущие мировые бизнес-школы. Четыре человека из указанной категории трудоустроены в структурные подразделения ОАО «РЖД».

С целью системного и качественного обучения ТОП-менеджмента в Компании разработана концепция Корпоративного университета.

Подготовка, переподготовка и повышение квалификации рабочих кадров для ОАО «РЖД» в основном осуществляется на базе технических школ и учебных центров железных дорог (сегодня их 51). В 2008 г. в технических школах и учебных центрах было подготовлено 42,9 тыс. чел., повысили свою квалификацию – 37 тыс. чел., что составляет 57% от общего объема подготовки рабочих для ОАО «РЖД».

Кроме этого, подготовка, переподготовка и повышение квалификации рабочих кадров осуществляется на базе техникумов и колледжей железнодорожного транспорта с заключением соответствующих договоров. В 2008 г. подготовлено 17,5 тыс. рабочих, повысили свою квалификацию 20 тыс. чел., что составляет 27% от общего объема подготовки рабочих для ОАО «РЖД».

В настоящее время идет активная работа по выработке новых подходов к организации работы машинистов локомотивов (МВПС, ССПВ) для работы без помощника. Готовится проект Положения, в котором будут регламентированы все действия машинистов, работающих без помощников, включая вопросы их обучения.

Разрабатываются программы подготовки локомотивных бригад скоростного и высокоскоростного движения на Октябрьской и Горьковской железных дорогах.

ОАО «РЖД» заключило с Федеральным агентством железнодорожного транспорта Росжелдор Соглашение о взаимодействии по целевой подготовке специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, в соответствии с которым Компания сотрудничает с вузами железнодорожного транспорта. Всего их 9, это: МИИТ, ПГУПС, РГУПС, УрГУПС,

СГУПС, ОмГУПС, ДВГУПС, ИргУПС, СамГУПС. В вузах и техникумах железнодорожного транспорта обучается по очной форме 32,3 тыс. чел., по заочной форме – 15,7 тыс. чел., направленных филиалами ОАО «РЖД».

Для привлечения молодых специалистов в Компанию с 2005 г. в ОАО «РЖД» учреждены и ежегодно выплачиваются стипендии и гранты.

Ежегодно на железные дороги и другие филиалы ОАО «РЖД» трудоустраиваются около 9 тыс. выпускников вузов и техникумов, обучавшихся по целевым направлениям. В 2009 г., несмотря на кризисные условия, также будут трудоустроены все выпускники, заключившие с Компанией договоры на целевую подготовку (свыше 8 тыс. чел.).

Департаментами и филиалами ОАО «РЖД» совместно с вузами проводится активная работа по формированию кадрового резерва из числа перспективных студентов старших курсов. Отобранные студенты проходят дополнительную специальную подготовку по системе авторских классов, трудоустраиваются в филиалы Компании, и их профессиональный и карьерный рост также планируется службами управления персоналом.

Распоряжением ОАО «РЖД» утверждено Положение о корпоративном образовательном кредите по поручительству ОАО «РЖД», что дает возможность получить качественное образование в ведущих вузах России и за рубежом. В настоящее время по этой системе обучаются 23 чел., направленных Горьковской железной дорогой в МИИТ и ПГУПС.

### **Совершенствование мотивации и оплаты труда**

В соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 24 февраля 2009 г. № 354 Департамент по организации, оплате и мотивации труда представляет материал для включения в юбилейный отчет ОАО «РЖД» за 2008 г.

За 5 лет работы ОАО «РЖД» среднемесячная заработная плата работников, занятых на перевозках, возросла в 2,87 раза с 7 741 руб. в 2003 г. до 22 239 руб. в 2008 г. Реальная заработная плата возросла на 52,0% при росте производительности труда на 32,1%. В экономике РФ реальная заработная плата за указанный период возросла на 81,4%.

За прошедший период Компанией разработаны и реализованы значительные проекты в сфере оплаты труда.

Компанией разработана и введена в действие с 1 апреля 2007 г. корпоративная система оплаты труда, реализация которой обеспечила средний рост заработной платы работников Компании на 10%.

Корпоративной системой оплаты труда предусмотрены произошедшие в Компании организационные

и технологические преобразования, современные методы мотивации, возможности адресного стимулирования, а также необходимость совершенствования структуры заработной платы.

Характерной особенностью новой системы оплаты труда явилось значительное увеличение гарантированной части заработной платы работников – должностные оклады и тарифные ставки были увеличены в среднем на 57%. Гибкость, комплексность мотивационных возможностей корпоративной системы оплаты труда позволяют руководителям филиалов, с учетом конкретных эксплуатационных условий и требований рынка труда, определять приоритетность производственных групп и обеспечивать их преимущественную мотивацию.

Одним из основных направлений корпоративной системы оплаты труда являлось доведение минимальной оплаты труда в Компании до законодательно утвержденной в Российской Федерации.

На конец 2008 г. размер минимальной оплаты труда составляет в Компании 5 102 руб. и превышает установленный в Российской Федерации более чем в 2 раза (в РФ размер минимальной оплаты труда был увеличен в 2009 г. с 2 300 руб. до 4330 руб.).

Кроме того, в Компании принят порядок, который поддерживает минимальный размер оплаты труда в подразделениях ОАО «РЖД» на уровне установленного в регионе.

В соответствии с Коллективным договором осуществляется ежеквартальная индексация заработной платы на уровне роста цен на потребительские товары и услуги, объявляемых Росстатом. В 2008 г. заработная плата проиндексирована на уровне ИПЦ – на 15,2%.

В Компании обеспечиваются принципы совершенствования мотивации труда, и в первую очередь работников основных производственных групп, непосредственно обеспечивающих перевозочный процесс и его безопасность, за счет более широкого использования возможностей корпоративной системы оплаты труда путем установления стимулирующих доплат и надбавок, повышения размера премирования.

В 2008 г. Компанией осуществлен ряд мер по повышению реальной заработной платы работников ОАО «РЖД», на реализацию которых дополнительно было направлено 32 млрд. руб.

С мая 2008 г. работникам Компании во всех регионах, где заработная плата железнодорожников ниже, чем в промышленности, установлены компенсационные региональные надбавки, размер которых определяется дифференцированно с учетом величины отставания.

Кроме того, с 1 июля в связи с индексацией тарифов на перевозки заработная плата всех работ-

ников Компании проиндексирована сверх инфляции на 10%.

В целях закрепления кадрового состава и стимулирования непрерывной трудовой деятельности работников с 1 июля 2008 г. введено в действие Положение о выплате работникам ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность Компании.

В стаж работы, дающий право на вознаграждение за преданность Компании, включается все время непрерывной работы на предприятиях железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставной капитал ОАО «РЖД», а не только время работы в Компании.

Вознаграждение выплачивается работникам, увольняемым из Компании в связи с выходом на пенсию, по сокращению штата (в этом случае стаж работы должен быть более 3 лет).

Четко определен перечень производственных и дисциплинарных нарушений, при которых вознаграждение работнику не выплачивается. Это допущенные по вине работников случаи аварий, крушений, хищения грузов, появление на работе в нетрезвом виде, прогулы.

Ежегодно в феврале месяце в Компании осуществляется выплата вознаграждения за безаварийную работу тем работникам, которые ежедневным трудом непосредственно обеспечивают перевозки грузов и пассажиров и их безопасность.

Результаты деятельности Компании в сфере оплаты труда значительно улучшили положение ОАО «РЖД» на региональных рынках труда. Согласно данным Росстата, число регионов, в которых заработная плата работников Компании отстает от заработной платы в промышленности, сократилось с 26 регионов (по состоянию за декабрь 2007 г.) до 12 регионов (по данным за декабрь 2008 г.).

Принятые меры по повышению заработной платы работников Компании позволили в 2008 г. обеспечить рост реальной заработной платы на 11,3%, что выше уровня роста заработной платы по РФ (10,3%), а также обеспечить соотношение между заработной платой железнодорожников и в целом по экономике на уровне 2007 г. – 1,3 раза. В среднем по году заработная плата по Компании составила 22 239 руб. с ростом к 2007 г. на 27%.

#### **Награждение работников наградами, медалями и иными памятными знаками**

Ежеквартально Правление Компании подводит итоги сетевого соревнования среди коллективов железных дорог, грузовых филиалов, структурных подразделений и работников ОАО «РЖД».

В 2008 г. 731 коллектив занял призовые места в отраслевом соревновании.

В 2008 г. всеми видами наград отмечено более 8 820 работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД», из них:

- государственных наград удостоено 145 работников;
- наградами Минтранса России отмечены 538 работников;
- 8 137 работников поощрены корпоративными наградами, из них 451 удостоен высшей награды Компании – знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги».

В ОАО «РЖД» за период 2003–2008 гг. всеми видами наград отмечено более 40,5 тыс. работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД», из них:

- государственных наград удостоено 1 325 работников;
- наградами Минтранса России отмечены 1 657 работников;
- 37,5 тыс. работников поощрены корпоративными наградами, из них 2 228 работников удостоены высшей награды Компании – знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги».

## Социальная сфера

Стратегической программой развития ОАО «РЖД» социальная сфера определена Компанией как важная составляющая жизнедеятельности и обеспечения устойчивой работы.

Регулирование социально-трудовых отношений достигается через Коллективный договор, который обеспечивает стабильный морально-психологический климат в трудовых коллективах Компании. Обязательства нового Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008–2010 гг. выполняются в условиях изменившейся социально-экономической ситуации в Российской Федерации, а также финансово-экономической ситуации в ОАО «РЖД».

Основным принципом Договора является взаимная заинтересованность и усиление социальной ответственности между работодателем и работниками за результаты производственно-экономической деятельности Компании и на этой основе – обеспечение роста благосостояния ее работников и уровня их социальной защищенности. Таким образом, уровень социальной защиты и объем социальных гарантий поставлен в прямую зависимость от результативности и эффективности работы Компании.

Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2008–2010 гг. полностью соответствует современным требованиям превращения социальных затрат в инструмент повышения эффективности деятельности Компании и будет способствовать. В целом выполняют-

ся обязательства нового Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008–2010 гг. с учетом изменившихся социально-экономических условий Российской Федерации, а также финансово-экономической ситуации в ОАО «РЖД».

По данным управленческой отчетности, в 2008 г. на реализацию обязательств Коллективного договора ОАО «РЖД», без учета дочерних, зависимых обществ, вышедших из Компании, израсходовано порядка 76,4 млрд. руб.

В среднем объем расходов на социальный пакет по железным дорогам, с учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания, обеспечения бытовым топливом и других социальных гарантий, составил: на работника – 38,8 тыс. руб., на неработающего пенсионера – более 7,0 тыс. руб.

В 2007 г. на реализацию обязательств Коллективного договора, без учета дочерних, зависимых обществ, вышедших из Компании, использовано около 75 млрд. руб., в том числе на железных дорогах – 59,4 млрд. руб. В среднем расходы на социальный пакет (с учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий) составили 34,9 тыс. руб. в год на каждого работника, 6,4 тыс. руб. – для неработающего пенсионера.

В 2008 г. в Компании подготовлен Корпоративный социальный отчет в соответствии со стандартами руководства GRI версии G3 в области нефинансовой отчетности, а также принципами Глобального договора ООН и рекомендациями Российского союза промышленников и предпринимателей. Для оценки деятельности ОАО «РЖД» в области социальной ответственности проведен опрос внутренних и внешних заинтересованных сторон. Экспертное заключение по отчету подготовлено Институтом социальной политики и социально-экономических программ Государственного университета Высшей школы экономики.

Организована работа по проведению социального аудита в ОАО «РЖД», который представляет собой независимую комплексную оценку эффективности реализации социальной политики Компании. В результате повысится конкурентоспособность и укрепится репутация ОАО «РЖД» в российском и международном бизнес-сообществе как социально ориентированной Компании.

В целях позиционирования ОАО «РЖД» на мировом рынке как добросовестного партнера, социально-ответственного корпоративного члена Общества разработан Кодекс корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД», в котором изложена система связанных между собой принципов, приоритетов, требований и ограничений, кото-

рыми Компания руководствуется при применении социально-ответственного подхода к осуществлению хозяйственной деятельности в отношении всех заинтересованных сторон.

В 2008 г. Компания присоединилась к Социальной хартии российского бизнеса – документу, сформированному по инициативе Российского союза промышленников и предпринимателей и определяющему стремление российского бизнеса к открытости и социальной ответственности.

### Реализация жилищной программы

ОАО «Российские железные дороги», как социально ответственная компания, значительное внимание уделяет одному из важнейших направлений социальной политики – решению жилищных вопросов работников ОАО «РЖД».

В целях формирования системного подхода к решению жилищных вопросов в 2005 г. ОАО «РЖД» были утверждены Концепция жилищной политики Компании и пакет нормативных документов, необходимых для ее реализации на 2005–2007 гг. и на период до 2010 г. Принятые документы определяют пути решения двух основных задач: оказание Компанией различных форм финансовой помощи работникам, приобретающим жилые помещения в собственность, и создание специализированного жилищного фонда Компании для технологических потребностей.

ОАО «РЖД» в настоящее время применяет форму оказания корпоративной поддержки в виде субсидиро-

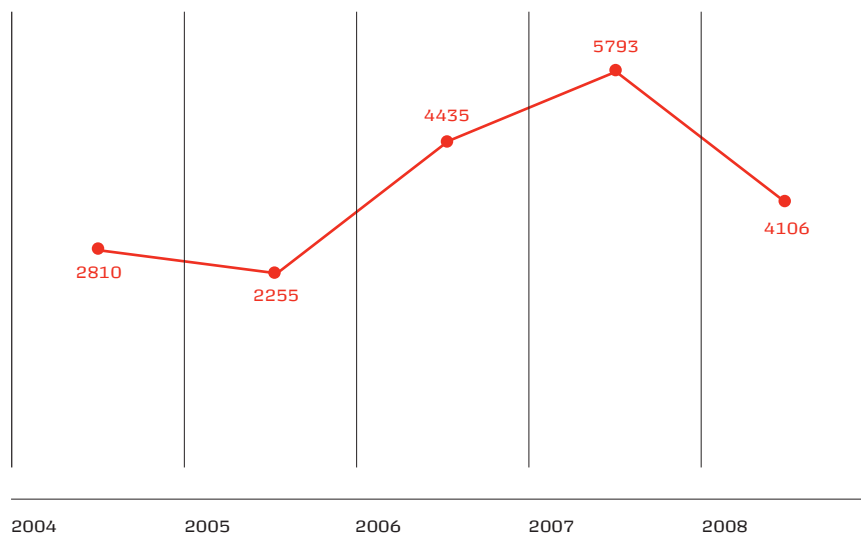
вания части затрат на уплату начисленных процентов по ипотечным кредитам (ипотечная субсидия) при приобретении работниками жилых помещений и другие виды финансовой поддержки работников ОАО «РЖД», нуждающихся в улучшении жилищных условий по основаниям, установленным нормативными документами ОАО «РЖД».

Механизм оказания работникам ОАО «РЖД» корпоративной поддержки в виде ипотечной субсидии позволяет при равных затратах Компании улучшить жилищные условия более чем в 2,5 раза большему количеству работников, чем при продаже жилых помещений в кредит с рассрочкой платежа, применявшимся до 2006 г.

В период 2004–2008 гг. финансовая поддержка для приобретения (строительства) жилых помещений оказана более 19 тыс. работников отрасли. За пять лет деятельности ОАО «РЖД» 19,2 тыс. работников приобрели квартиры в собственность с применением различных видов корпоративной поддержки, в том числе 16,3 тыс. – с использованием ипотечных субсидируемых кредитов.

Другим направлением жилищной политики ОАО «РЖД» является создание жилищного фонда Компании для обеспечения производственно-технологического процесса трудовыми ресурсами. Потребность в жилищном фонде обусловлена производственно-технологическими особенностями железнодорожного транспорта, территориальной разбросанностью инфраструктуры, тесной непрерывной взаимосвязанностью работы структурных подразделений,

### Улучшение жилищных условий работников при финансовой поддержке ОАО «РЖД» (чел.)





высокой ответственностью, возлагаемой на работников, необходимостью проживания работников ряда профессий в непосредственной близости от места работы.

Жилые помещения предоставляются работникам основных профессий и должностей, обеспечивающим технологию перевозочного процесса, эксплуатацию вновь вводимых производственных мощностей, а также приглашенным и перемещенным в рамках ротации кадров руководителям и специалистам.

Наличие необходимого жилищного фонда Компании позволит обеспечить:

- бесперебойное и круглосуточное выполнение технологии перевозочного процесса;
- повышение производственно-технологической устойчивости работы железных дорог;
- снижение рисков нарушения перевозочного процесса (нарушение технологического графика осмотра, несвоевременное прибытие на участок для устранения неисправностей технических устройств, последствий природных явлений и других обстоятельств, необеспечение технологии перевозок трудовыми ресурсами);
- активное позиционирование ОАО «РЖД» на рынке труда.

### Здравоохранение

По состоянию на 31.12.2008 г. в ОАО «РЖД» функционировали 270 негосударственных учреждений здравоохранения, для медицинского обеспечения к которым прикреплено 3,4 млн. чел. (на 31.12.2003 г. –

4,3 млн. чел.), из которых 38,3% – работники ОАО «РЖД». В 2008 г. прошли диспансеризацию 1,062 тыс. работников ОАО «РЖД», что составляет 96,4% от плана.

Работникам, связанным с безопасностью движения поездов, в 2008 г. проведено около 380 тыс. (2003 г. – 330 тыс.) медицинских осмотров. Признаны профнепригодными 3,5 тыс. (2003 г. – 4,6 тыс. чел.).

В системе здравоохранения ОАО «РЖД» функционируют 4 ПКДЦ, созданные на базе железнодорожных вагонов и оснащенные современным медицинским оборудованием и телемедицинскими комплексами, – на Северной, Дальневосточной, Красноярской и Западно-Сибирской железных дорогах. В 2008 г. 4 ПКДЦ совершили 62 выезда на 284 станции железных дорог. Было осмотрено около 42 тыс. чел.

В ОАО «РЖД» создана сеть телемедицинских центров для оперативного проведения плановых и экстренных видеоконсультаций со специалистами ведущих отечественных и зарубежных медицинских клиник. На сегодняшний день комплекс санаторно-курортных и оздоровительных учреждений ОАО «РЖД» включает 14 негосударственных учреждений здравоохранения центрального подчинения общей коечной мощностью 2 831 место. В их числе 9 санаториев на 2 019 мест, 3 санатория-профилактория на 438 мест и 2 пансионата на 374 места.

Указанные санатории располагают суперсовременной лечебно-диагностической базой. Большинство санаторно-курортных и оздоровительных учреждений расположено на территориях уникальных курортов России Черноморского побережья Кавказа и Кавказских Минеральных Вод.

### Молодежная политика ОАО «РЖД»

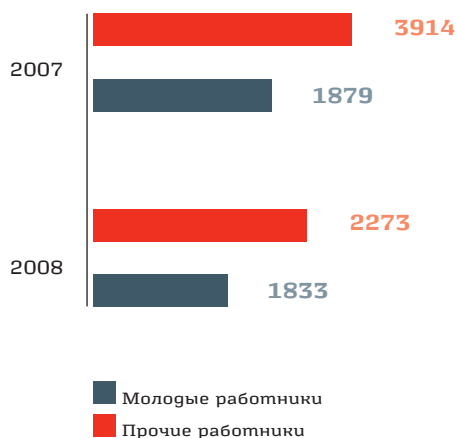
В период реформирования особенно актуальными и даже острыми стали новые управленческие, маркетинговые, финансовые решения для реализации проектов, направленных на стимулирование непрекращающегося процесса рационализаторства и развития Компании.

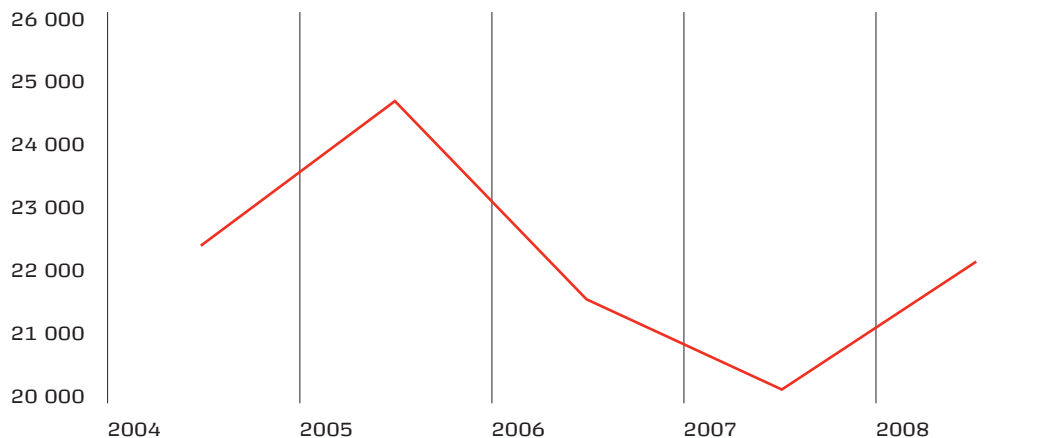
Все социальные программы ОАО «РЖД» разрабатываются в соответствии с основными направлениями государственной политики и идеологически основаны на принципах и положениях приоритетных национальных проектов в сочетании с интересами развития бизнеса.

Ярким примером этому является принятая в Компании целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД» (2006–2010 гг.)», идеологически основанная на принципах и положениях приоритетных национальных проектов «Здоровье», «Образование» и «Доступное и комфортное жилье – гражданам России».

Трансформация активной жизненной позиции молодых работников в производственную инициативу

**Количество работников, которым оказана финансовая поддержка при улучшении ими своих жилищных условий (чел.)**



**Количество оздоровленных работников ОАО «РЖД» в медицинских учреждениях центрального подчинения**

с последующим развитием у них лидерских качеств обеспечивается созданием Совета по делам молодежи при Президенте ОАО «РЖД».

Образованный Центр молодежных проектов ОАО «РЖД» оказывает содействие профессиональному росту, становлению и развитию профессиональных качеств, активной жизненной позиции и производственной инициативы молодых работников ОАО «РЖД» через реализацию единой для всей сети железных дорог информационно-образовательной деятельности.

Примером этому являются общесетевые и региональные слеты молодежи ОАО «РЖД». Основная задача слетов – активизация участия молодежи в стратегическом реформировании железнодорожного транспорта, повышении производственной инициативы и совершенствовании систем финансового менеджмента и маркетинга. Итогом проведенного мероприятия стал старт молодежных проектов внутри Компании. В течение 2008 г. в Красноярске, Хабаровске, Ростове-на-Дону проведены региональные этапы конкурса инновационных проектов «Новое звено» в формате молодежных слетов.

Летом 2008 г. разработана и реализована корпоративная программа отдыха и оздоровления молодежи и подростков «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья».

В 2008 г., объявленном в стране Годом семьи, разработан и реализован специальный проект общегосударственного значения «Семейный альбом».

Для оценки эффективности реализации молодежной программы ежегодно проводится мониторинг удовлетворенности молодых работников ОАО «РЖД» своим экономическим и социальным статусом. В рамках целевой программы «Молодежь ОАО «Рос-

сийские железные дороги» (2006–2010 гг.) реализуется проект «Открытые двери Компании», направленный на работу с подростками.

**Забота о ветеранах и корпоративная пенсионная система**

Уделяя большое значение корпоративному пенсионному обеспечению, ОАО «РЖД» осознает ту социальную ответственность, которую бизнес несет перед своими работниками, в том числе ушедшим на пенсию, так и вышедшими на пенсию после окончания их трудовой деятельности.

Разрабатывая и внедряя Программу корпоративного пенсионного обеспечения (далее – Программа), ОАО «РЖД» ставит перед собой цель разработать действенный элемент своей кадровой политики, способный решать как социальные задачи, так и задачи, непосредственно связанные с эффективностью и производительностью труда, привлечением и обновлением кадров.

Корпоративное пенсионное обеспечение железнодорожников осуществляется в соответствии с Положением о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД», в котором отражены следующие принципы:

- Паритетное (равнодолевое) участие работодателя и работника в финансировании его будущей корпоративной пенсии.
- Установление размера ежемесячного пенсионного взноса работника в зависимости от возраста лица, вступающего в корпоративную пенсионную систему.
- Зависимость размера корпоративной пенсии от уровня заработной платы работника и ста-

### Задачи, решаемые Программой



жа работы в ОАО «РЖД» или страхового стажа уплаты взносов.

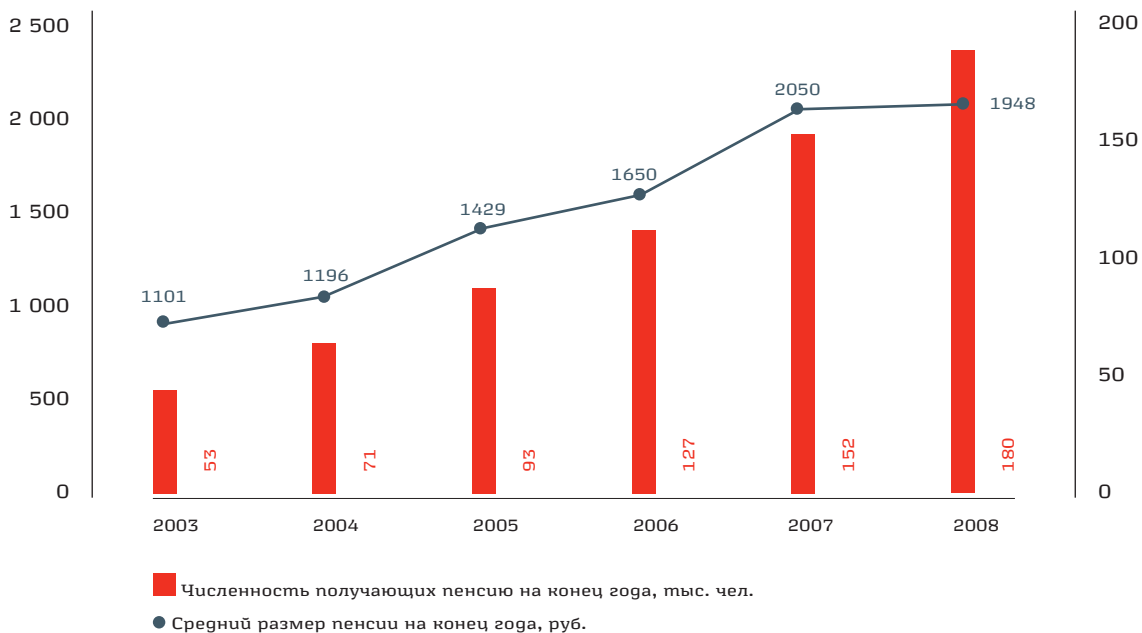
- Полное финансовое обеспечение по выплате назначаемых корпоративных пенсий.
- Пожизненная выплата корпоративной пенсии.

На 1 января 2008 г. корпоративную пенсию получали более 150 тыс. бывших работников ОАО «РЖД». Корпоративную пенсию через НПФ «Благосостояние», по итогам работы, в 2008 г. получили 179,6 тыс. неработающих пенсионеров железнодорожного транс-

порта. Средний размер составил 1 948 руб. За год вновь назначено 25 863 пенсии, средний размер которых – 2 787 руб.

В 2007 г. из средств фонда на выплату ежемесячной материальной помощи 537,4 тыс. чел. израсходовано 2,3 млрд. руб. В 2008 г. свыше 474 тыс. неработающих пенсионеров получили материальную помощь через Благотворительный фонд «Почет», затраты на которую составили свыше 2 млрд. руб.

### Основные показатели пенсионной системы ОАО «РЖД»



### **Спонсорская и благотворительная деятельность, культура и спорт**

Спонсорская деятельность в Открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» является традиционным направлением реализации корпоративной социальной ответственности, начало которой было заложено в 2004 г.

Одним из основных направлений спонсорской деятельности является финансовая поддержка со стороны ОАО «РЖД» профессиональных спортивных клубов, которые культивируют наиболее популярные среди железнодорожников виды спорта.

ОАО «РЖД» осуществляет тесное взаимодействие с общественной организацией «Российское физкультурно-спортивное общество «Локомотив». В 2006 г. заключено Соглашение о сотрудничестве, в рамках которого общественная организация и Компания осуществляют совместную деятельность в области создания условий для максимального вовлечения работников Компании и членов их семей в занятия физической культурой и спортом на постоянной основе, развития детского спорта, улучшения качества предоставляемых услуг на объектах спорта ОАО «РЖД», создания информационно-пропагандистской системы, направленной на формирование здорового образа жизни среди работников. Создаваемые региональные представительства РФСО «Локомотив» позволяют реализовывать данные задачи на всех уровнях.

В 2008 г. организовано и проведено 11 общекорпоративных и международных спортивных мероприятий.

В 2008 г. функционировало 846 объектов социальной сферы. В течение года проведена объективная оптимизация социальных активов с целью сохранения востребованных Компанией объектов и отчуждения неэффективных.

Благодаря утвержденной Концепции развития культурно-просветительской работы в ОАО «РЖД» до 2013 г., которая направлена на приведение социально-культурной сферы в соответствие с современными требованиями Компании, повышение эффективности управления объектами культуры ОАО «РЖД», создание механизмов экономической самостоятельности данных объектов, расширение спектра услуг, предоставляемых объектами культуры как железнодорожникам и членам их семей, так и сторонним потребителям, подлежат вовлечению в гражданско-правовой оборот и перепрофилированию в целях использования в основной деятельности около 150 объектов культуры.

Для сохранения кадровых ресурсов часть объектов культуры, расположенных в небольших населенных пунктах, где компактно проживают работники Компании и отсутствуют альтернативные объекты

других собственников, предусматривается содействовать совместно с муниципальными органами власти либо самостоятельно. На базе 30–40 объектов культуры, которые расположены в крупных городах Российской Федерации, предполагается создать дочернее зависимое общество. Такую работу предполагается осуществлять поэтапно.

### **Безопасность движения**

ОАО «Российские железные дороги» как в 2008 г., так и на протяжении всего периода деятельности Компании приоритетное внимание уделяет обеспечению безопасности перевозок грузов и пассажиров.

В ОАО «РЖД» ежегодно разрабатывается Программа повышения безопасности движения, предусматривающая внедрение во всех хозяйствах отрасли наиболее совершенных и эффективных технических средств, созданных за последнее время и отвечающих возрастающим требованиям в обеспечении безопасности перевозок грузов и пассажиров.

С 2003 г. в реализацию Программы повышения безопасности движения инвестировано более 27 млрд руб., в том числе в 2008 г. в объеме 6,1 млрд руб., в рамках которой введены в эксплуатацию:

- система автоматического управления торможением поезда (САУТ-ЦМ) на 470 локомотивах и 394 км участков пути; микропроцессорные дешифраторы с функциями безопасности движения (КЛУБ-У) на 485 локомотивах;
- 44 стационарных тормозных упора повышенной мощности и 38 колесосбрасывающих башмака с электроприводом;
- 492 регистратора служебных переговоров гежурных по станции, поездных диспетчеров и машинистов поездов;
- 372 системы технической диагностики подвижного состава и локомотивов в пути следования КТСМ-01Д и КТСМ-02;
- 74 заградительных устройства (УЗП) на железнодорожных переездах для исключения несанкционированного выезда автотранспорта и наездов на него подвижного состава;
- 22 комплекта автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов АСКОПВ.

Генеральным направлением деятельности Компании в области безопасности движения является Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса, принятая на заседании Правления ОАО «РЖД» в марте 2007 г.

Реализация Функциональной стратегии позволит преодолеть сложившиеся недостатки современной системы управления безопасностью и перей-

ти на качественно новый уровень развития данной системы.

Данная Стратегия предусматривает переход к новой системе управления безопасностью движения.

Достижение целей гарантированного обеспечения и последовательного повышения уровня безопасности при минимальном объеме ресурсов требует развития системы менеджмента безопасности на основе новых принципов, методов и инструментария.

Ключевой задачей для конкретных исполнителей и для среднего менеджмента на уровне структурных подразделений является обеспечение норм безопасности в эксплуатируемых системах. Именно здесь возникают нарушения требований безопасности, и, как показывают результаты причин аварий, – это нарушения технологических процессов содержания и ремонта технических средств, а также норм организации перевозочного процесса.

В Компании проделана определенная работа по реализации плана мероприятий Функциональной стратегии.

Проведено обучение руководителей и специалистов департаментов в области менеджмента безопасности. Разработана нормативная база по расчету ущерба от транспортных происшествий.

Базовым элементом новой системы обеспечения гарантированной безопасности, на котором сконцентрировано решение задач по получению, последующей обработке данных мониторинга и выработке управленческих решений, является ситуационный центр. Разработанная Концепция ситуационного центра предусматривает создание единого информационного пространства для оперативного получения объективных данных о состоянии технических средств и качестве выполнения технологических процессов. Специалистами ОАО «НИИАС» проводится разработка ряда информационных систем, обеспечивающих контроль качества выполнения отдельных технологических процессов и мониторинг текущего состояния технических средств.

В 2008 г. введена Комплексная автоматизированная система учета, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ).

Система позволила в автоматизированном режиме на основе данных графика исполненного движения собирать информацию по отказам технических средств, задействованных в перевозочном процессе.

На железных дорогах функционирует Автоматизированная система ведения актов комиссионного месячного осмотра (АС КМО). Система в оперативном режиме позволяет аккумулировать и обрабатывать результаты комиссионных месячных осмотров станций, отслеживать количество и ход устранения неисправностей, выявленных при осмотре устройств станции. К системе подключено 49% станций, более 12 тыс. пользователей.

Для ускорения процесса ликвидации последствий крушений, аварий и 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.

Внедрены высокопроизводительные технические средства и в других хозяйствах железных дорог.

Программа повышения безопасности движения направлена на обеспечение высокого уровня безопасности перевозки грузов и пассажиров за счет повышения качества ремонта и технического обслуживания объектов инфраструктуры и подвижного состава, а также внедрения более совершенных технических средств с расширенными функциональными возможностями.

Эти и другие затраты дали положительный эффект. В 2008 г. снижение уровня аварийности на железных дорогах составило 12,8%, а в целом по Компании на 8,5%. Общее количество нарушений безопасности движения в расчете на 1 млрд. выполненной тонно-километровой работы снижено на железных дорогах

#### Показатели безопасности движения по ОАО «РЖД» за 2004–2008 гг.

	2004	2005	2006	2007	2008
Общее количество нарушений безопасности движения, в том числе:	5 313	4 871	4 705	4 795	4 364
Крушения	4	3	2	4	1
Аварии	0	2	1	1	2
Сходы подвижного состава в поездах	59	40	45	71	45
Относительное число нарушений безопасности движения на 1 млрд. выполненной тонно-километровой работы	1,46	1,31	1,26	1,15	1,04

на 13,8%, а в целом по Компании с учетом функциональных филиалов – на 9,5%.

Уменьшилось к уровню 2007 г. количество столкновений подвижного состава при маневрах, взрезывания стрелок, отцепок вагонов от пассажирских поездов в пути следования, отцепок вагонов от поезда из-за нарушения технических условий погрузки груза, саморасцепов автосцепок, неисправностей технических средств с задержкой поезда более 1 часа, неисправностей пути с закрытием движения или ограничением скорости до 15 км/ч, неограждений опасного места работ сигналами остановки.

По вине Компании не допущены такие события, как прием поезда на занятый путь, отправление поезда на занятый перегон, развал груза в пути следования, излом боковой рамы тележки вагона, ложное появление разрешающего показания сигнала вместо запрещающего, обрыв хребтовой балки подвижного состава.

Коллективы 15-ти железных дорог снизили уровень аварийности. Без крушений, аварий, сходов и столкновений с пассажирскими и грузовыми поездами в прошедшем 2008 г. отработали коллективы 40 отделений железных дорог. Всего допущено 42 схода в грузовых поездах (в 2007 г. было 65 сходов).

Сегодня перед руководителями всех коллективов стоит задача не просто закрепить положительную динамику снижения аварийности, а сделать устойчивую безопасную работу, исключив за счет системных корректирующих и предупредительных мер условия, в которых проявляются причины, создающие среду возникновения транспортных происшествий и событий.

## Безопасность деятельности

Анализ обстановки показывает, что объекты железнодорожного транспорта по-прежнему являются предметом повышенного внимания различного рода правонарушителей, криминальных и экстремистских группировок.

Так, за 2008 г. зарегистрирован 2 071 акт незаконного вмешательства в деятельность железных дорог, из них: 1 взрыв на Московской ж/д; 232 случая разоборудования железнодорожных путей; 561 наложение посторонних предметов на железнодорожные пути, а также 114 анонимных сообщений об угрозах совершения террористических актов; 41 посягательство на жизнь работников ОАО «РЖД» в период исполнения служебных обязанностей. На объектах железнодорожного транспорта обнаружено: 3 взрывных устройства, 35 мин, 53 гранаты, а также 582 бесхозных подозрительных предмета. Зарегистрировано 18 случаев обнаружения взрывчатых веществ.

На железных дорогах ОАО «РЖД» с использованием систем телевизионного наблюдения правоохранительными органами выявлено 1 206 и предотвращено 879 преступлений. За административные правонарушения задержано 11 839 человек и 38 – находившихся в розыске, выявлен 291 бесхозный подозрительный предмет.

Сложной остается и криминальная обстановка на объектах железнодорожного транспорта. Целенаправленная работа по усилению борьбы с хищениями на сети железных дорог, введение жесткого контроля принятия мер к лицам, совершившим хищения, позволили сократить количество хищений на сети железных дорог на 14% (с 17 480 случаев в 2007 г. до 15 067 случаев в 2008 г.). Более чем в два раза уменьшились хищения изделий, содержащих цветные металлы (с 4 662 случая до 2 262 случая в 2008 г.).

За совершение хищений задержано более 16,1 тыс. чел., среди которых 1 359 – железнодорожники (в сравнении с 2007 г. количество работников железнодорожного транспорта, задержанных за совершение хищений, уменьшилось на 20%).

По фактам совершенных хищений возбуждено более 5,1 тыс. уголовных дел, около 1,1 тыс. чел. привлечено к уголовной ответственности по приговорам судов.

## Безопасность труда

*См. также Приложение № 27.*

Одной из приоритетных задач ОАО «РЖД» является обеспечение безопасных условий труда, снижение производственного травматизма, сохранение жизни и здоровья работников.

В соответствии со Стратегической программой развития ОАО «РЖД» главной целью в обеспечении охраны труда является минимизация рисков возникновения несчастных случаев на производстве и ориентация подразделений ОАО «РЖД» на максимально безопасные технологические процессы и оборудование.

За многие годы на железнодорожном транспорте сложилась и действует система управления охраной труда, которая, являясь частью системы управления Компанией, обеспечивает комплексный подход и единый порядок организации работ по охране труда на всех уровнях. В системе охраны труда задействовано более 4 тыс. чел.

Ежегодно в ОАО «РЖД» на основе предложений департаментов, управлений, железных дорог и дирекций разрабатывается Программа по улучшению условий и охраны труда. Для внедрения наиболее эффективных технических средств, обеспечивающих

безопасность труда, в Программе предусматриваются централизованные инвестиции. Мероприятия, включающиеся в Программу, направлены на:

- снижение производственного травматизма;
- снижение профессиональных заболеваний за счет улучшения условий труда;
- улучшение санитарно-гигиенических условий.

По Инвестиционной программе для локомотивных, вагонных и пассажирских депо поставляются аппараты для очистки воздуха от вредных веществ, тепловые завесы, что позволяет улучшить условия труда работникам указанных хозяйств и снизить количество случаев заболеваний.

Для этих же хозяйств поставляются машины для химической чистки спецодежды и стиральных машин, что способствует сохранению защитных свойств спецодежды и продлевает срок ее носки.

Для хозяйств электрификации и электроснабжения, автоматики и телемеханики, связи и вычислительной техники планируется поставка комплектов технических средств «Безопасность труда», применение которых снижает вероятность поражения работников электрическим током при работе на устройствах контактной сети, электроснабжения и СЦБ.

Запланированная в Программе поставка газоанализаторов для канализационных колодцев и котельных обеспечивает снижение уровня риска отравления работников хозяйств гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения; связи и вычислительной техники при работах в подземных коммуникациях, колодцах и котельных.

В 2008 г. на реализацию Программы израсходовано 2,0 млрд. руб., в том числе 0,5 млрд. руб. за счет централизованных инвестиций и 1,5 млрд. руб. – за счет бюджетных средств железных дорог.

Ежегодно на выполнение мероприятий по охране труда Компанией расходуется в среднем более 6 млрд. руб.

В 2008 г. в ОАО «РЖД» на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по всем источникам финансирования израсходовано 8,6 млрд. руб., что в пересчете на каждого работника ОАО «РЖД» составляет 7,6 тыс. руб.

При постоянном росте объема перевозок, а значит и интенсивности производства, в результате проводимой на всех уровнях управления ОАО «РЖД» профилактической работы по охране труда в Компании достигается снижение уровня общего производственного травматизма, в т.ч. и со смертельным исходом.

Несмотря на проводимую работу, техническое перевооружение, в Компании имеют место случаи травматизма. В 2008 г. в ОАО «РЖД» травмировано 649 чел., из которых 80 – со смертельным исходом.

Необходимо отметить, что только четыре вида травм – наезд подвижного состава, поражение электрическим током, падение с высоты и движущего подвижного состава, ДТП – составляют около 80% от всех травм со смертельным исходом.

В ОАО «РЖД» проводится работа по снижению этих факторов. Создаются системы оповещения о приближении подвижного состава к бригадам, работающим на путях, разрабатываются новые технологии по ремонту и содержанию железнодорожного пути и устройств электроснабжения, в нормы включены защитные костюмы от термического воздействия электрической дуги и наведенного напряжения и др. технические средства и технологии.

По данным Минздравсоцразвития, уровень производственного травматизма в ОАО «РЖД» ниже, чем в других видах хозяйственной деятельности Российской Федерации.

Ежегодное снижение производственного травматизма позволяет сокращать расходы ОАО «РЖД» по страховым платежам обязательного социального страхования от несчастных случаев на производстве. Страховой тариф на обязательное социальное страхование от несчастных случаев Российским фондом социального страхования снижен с 1,4% от фонда оплаты труда в 2001 г. до 0,4% в 2006 г.

По результатам аттестации рабочих мест на 01.01.2009 г. зарегистрировано 531,7 тыс. рабочих мест, условно аттестовано 240,5 тыс. рабочих мест (45% от общей численности), из них около 193 тыс. – с неустранимыми вредными факторами.

Учитывая сложность и многоступенчатость процесса аттестации, наличие более полумиллиона рабочих мест, расположенных на всем протяжении железных дорог, сформирована система по организации проведения аттестации рабочих мест. Созданы отраслевой центр и на каждой железной дороге базовые центры по охране труда. Эти центры имеют различную форму собственности и подчиненности, чем достигается независимость в области проведения аттестации.

Созданная система проведения аттестации позволяет разрабатывать и реализовывать мероприятия по улучшению и приведению рабочих мест к требуемым нормам. В 2008 г. приведены в соответствие с требованиями норм охраны труда около 11,3 тыс. рабочих мест и улучшены условия труда на 39,7 тыс. рабочих мест.

В системе профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасных условий труда и снижения профессиональных рисков, важное место занимает применение средств индивидуальной защиты. В Компании ежегодно растет объем финансовых средств, выделяемых на приобретение специальной одежды, специальной обуви и других средств

индивидуальной защиты. В 2008 г. на эти цели израсходовано 2,6 млрд. руб.

Обучение руководителей, специалистов и всех работников ОАО «РЖД» вопросам охраны труда и безопасности производства носит многоуровневый и непрерывный характер.

В ОАО «РЖД» разработано Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД», устанавливающее порядок обучения.

Повышение квалификации, переподготовка, обучение по охране труда и проверка знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД» организовано в вузах железнодорожного транспорта и их филиалах, техникумах, учебных центрах, дорожно-технических школах. Обучение работников ОАО «РЖД» проходит в более 80 обучающих организациях. Ежегодно обучение по охране труда проходят более 10 тыс. руководителей и специалистов ОАО «РЖД». В 2008 г. обучение по охране труда прошли 15 тыс. чел. из числа руководителей и специалистов железных дорог и грузовых филиалов ОАО «РЖД». На эти цели израсходовано 42,8 млн. руб.

В целях пропаганды и организации обучения в структурных подразделениях широко используются кабинеты и вагоны охраны труда. Они оснащаются современными обучающими комплексами, тренажерами и демонстрационными средствами. В ОАО «РЖД» функционирует 18 вагонов охраны труда. В 2008 г. на оборудование и оснащение кабинетов и уголков по охране труда израсходовано около 60 млн. руб.

В 2008 г. на железных дорогах было проведено 58 технических советов, 457 школ и семинаров отделенческого и дорожного уровней, организовано 90 выставок и конкурсов, проведено 141 выступление по радио и телевидению, вновь подготовлено 77 телевизионных фильмов и видеороликов, публиковались статьи в центральной и региональной печати.

## Охрана окружающей среды

Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с природоохранным законодательством Российской Федерации, Положением об управлении природоохранной деятельностью в ОАО «РЖД», утвержденным Президентом ОАО «РЖД» Якуниным В.И. 02.12.2007 г. № 1480.

Компания имеет лицензию на деятельность по сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке, размещению опасных отходов от 24.09.2007 г. № ОТ-00-007922 (00). Все структурные подразделения филиалов ОАО «РЖД», осуществляющие забор воды из водных источников, имеют лицензии на во-

допользование. Разработаны и реализуются: Экологическая политика (одобрена Правлением ОАО «РЖД» от 10.10.2008 г. № 34) и Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 г. и на перспективу до 2030 г. (утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 13.02.2009 г. № 293р).

Проводится экологический аудит деятельности ОАО «РЖД» для оценки соответствия природоохранной деятельности требованиям природоохранного законодательства Российской Федерации и системы экологического менеджмента международного стандарта ГОСТ Р ИСО 14001 и последующей сертификации.

Железнодорожный транспорт в мире признан одним из наиболее экологичных видов транспорта, в первую очередь за счет меньшего энергопотребления.

ОАО «РЖД» является одним из основных перевозчиков грузов и пассажиров в стране: на его долю приходится свыше 80% грузооборота (без трубопроводного транспорта) и почти 40% пассажирооборота; при этом доля его негативного воздействия в общем объеме загрязнения окружающей среды в масштабах страны составляет:

- 0,7% по выбросам в атмосферу от стационарных источников;
- 1,0% по выбросам в атмосферу от передвижных источников;
- 0,1% по сбросу загрязненных сточных вод в водоемы;
- 0,1% по образованию отходов производства и потребления.

В России экологические преимущества железнодорожного транспорта обеспечиваются также широким применением электрической тяги, которая исключает выбросы вредных веществ в атмосферный воздух и снижает загрязнение почв тяжелыми металлами. Более 85% грузов и 80% пассажиров перевозится электрической тягой.

С момента создания ОАО «РЖД» (за период 2003–2008 гг.) выбросы вредных веществ в атмосферу снизились на 30,0%, сбросы загрязненных сточных вод в водные объекты сократились на 55,4%, использование воды на производственные нужды уменьшилось на 22,9%, использование и обезвреживание отходов увеличилось на 18%.

Это достигнуто за счет реализации инвестиционных проектов, технического перевооружения отрасли, наличия системы управления природоохранной деятельностью.

В Компании реализуются Инвестиционный проект «Обеспечение экологической безопасности», в рамках которого осуществляются строительство и реконструкция очистных сооружений, приобретение установок и оборудования природоохранного назначения, оснащение экологических лабораторий,



закупка оборудования для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов. В 2008 г. на эти цели израсходовано 716 млн. руб. капитальных вложений. За период 2003–2008 гг. на охрану окружающей среды инвестиционные затраты составили 2,6 млрд. руб., текущие расходы – 13,5 млрд. руб.

В рамках Инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2008 г.:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 13 природоохранных объектов;
- внедрено 136 единиц установок и оборудования по очистке выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, доочистке сточных вод, обезвреживанию отходов;
- поставлено 9 передвижных экологических лабораторий на базе автомобиля «Газель», 339 единиц аналитических приборов и лабораторного оборудования и 21 комплект лабораторной мебели;
- приобретено технических средств для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов в количестве 394 единиц.

Ввод в 2008 г. в эксплуатацию природоохранных объектов, а также внедрение установок и оборудования экологического назначения позволят в 2009 г. сократить выбросы вредных веществ в атмосферный воздух на 76,5 тонн, сократить сброс загрязненных сточных вод в водные объекты и муниципальные канализационные системы на 4,3 млн. м<sup>3</sup>, разместить и утилизировать на площадках структурных подразделений железных дорог 5,4 тыс. тонн отходов производства и обеспечить снижение экологических платежей на сумму 59,7 млн. руб.

Выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных объектов в 2008 г. по сравнению с 2007 г. снизились на 14,7 тыс. тонн и составили 133,4 тыс. тонн. Уловлено и обезврежено 28% вредных веществ, отходящих от всех источников выбросов в атмосферу.

В 2008 г. всего использовано 147,9 млн. м<sup>3</sup> воды, что на 14,8 млн. м<sup>3</sup> меньше, чем в 2007 г. На производственные нужды израсходовано 72 млн. м<sup>3</sup> воды, что на 8,8 млн. м<sup>3</sup> меньше, чем в 2007 г.

Сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в 2008 г. составили 16,9 млн. м<sup>3</sup>, что больше, чем в 2007 г., на 800 тыс. м<sup>3</sup>. Это вызвано повышением требований со стороны природоохранных органов к качеству очистки сточных вод на очистных сооружениях.

В 2008 г. образовалось 2,33 млн. тонн отходов производства и потребления, что на 440 тыс. тонн меньше, чем в 2007 г. Использовано и обезврежено в технологических процессах в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» 540, 7 тыс. тонн, или 22,4% от общего объема их образования.

Экологические платежи за выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду и размещение отходов в 2008 г. составили 270,5 млн. руб., что меньше, чем в 2007 г. на 1,7 млн. руб.

Контроль за выбросами и сбросами в окружающую среду осуществляется:

- от стационарных объектов 56 экологическими лабораториями, а также 9 вагонами-лабораториями и 51 лабораторией на автомобильном ходу;
- от передвижных источников (тепловозов) – 89-м пунктом экологического контроля, где все тепловозы после ремонта проходят тестирование по экологическим показателям.

Природоохранными подразделениями железных дорог в 2008 г. произведено 304 тыс. анализов по воздуху, стокам, почвам, выполнена инвентаризация 35 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду, разработано нормативной экологической документации в количестве 852 томов, продлено в природоохранных органах 3,8 тыс. разрешений на выбросы, сбросы вредных веществ в окружающую среду и размещение отходов.

Разработка обязательных нормативных экологических документов для структурных подразделений железных дорог, получение разрешений на выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду и размещение отходов, осуществление производственного экологического контроля позволили не привлекать для выполнения указанных работ сторонние организации и обеспечить экономию в сумме 288 млн. руб.

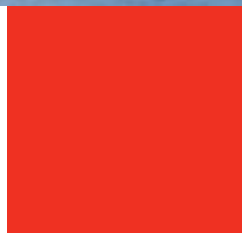
Защита интересов предприятий экологами железных дорог при решении спорных вопросов с территориальными природоохранными органами позволила сэкономить 203 млн. руб.

По результатам замеров выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду инструментальными методами на ряде объектов определено их несоответствие (в меньшую сторону) установленным лимитам, что позволило за счет корректировки экологических платежей, предъявленных территориальными органами Ростехнадзора, снизить данные платежи на 25,2 млн. руб., то есть платить за фактические выбросы.

Все это привело к экономии финансовых средств на сумму 516,2 млн. руб.

Кроме того, экономический эффект от внедрения природоохранных технологий на предприятиях отрасли достиг 69,6 млн. руб.





## ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

### Финансово-экономические достижения Компании

▶ Напряженная работа Компании в течение 2008 г. и реализация антикризисных мероприятий явились ключевым фактором в обеспечении финансовой стабильности и устойчивости в 2008 г., благодаря чему даже в условиях влияния мирового финансового кризиса Компании удалось выйти на рентабельную работу и запланированный объем чистой прибыли.

▶ В целом за 5 лет работы ОАО «РЖД» обеспечено устойчивую работу и положительную динамику основных финансово-экономических показателей:

- по итогам 2008 г., Российские железные дороги впервые в истории преодолели триллионный рубеж по доходам от основной деятельности;
- инвестиционный бюджет 2008 г. в сопоставимых ценах вырос в сравнении с 2004 г. более чем в 2,4 раза, а с 2007 г. – на 49% и составил 382 млн. руб.;
- сумма чистой прибыли составила 142,8 млрд. руб., в т.ч. 13,4 млрд. руб. по итогам 2008 г.

▶ Благодаря активной работе с органами государственной власти, была достигнута договоренность и выработан перечень антикризисных мероприятий по финансовой поддержке ОАО «РЖД» со стороны государства и обеспечению ее стабильной работы.

▶ Было достигнуто укрепление рыночных позиций в неперевозочных видах деятельности. За 2008 г. доходы от ПВД составили 87,2 млрд. руб., а в целом за пять лет – свыше 390 млрд. руб. с одновременным устойчивым ростом прибыли. Ежегодный прирост доходов составил в среднем более 9%.

▶ Компании удалось удержать рост себестоимости перевозок к 2007 г. на 11,2% при индексе роста потребительских цен в стране на 13,3%.

▶ С учетом влияния мирового финансового кризиса был проведен ряд антикризисных мер по оптимизации расходов, в результате чего Компании удалось удержать расходы по перевозкам на уровне 952,1 млрд. руб., экономия составила 57,2 млрд. руб.

▶ Мероприятия по оптимизации численности позволили сократить затраты на оплату труда на 6,4 млрд. руб.

▶ В 2008 г. сохранена положительная динамика производительности труда, которая возросла к 2007 г. на 8,0%.

▶ Эффективное управление оборотным капиталом в условиях глобального дефицита ликвидности позволило сформировать дополнительные источники финансирования:

- средняя продолжительность оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками снизилась за 2003–2008 гг. с 40 до 27 дней и поддерживается на этом уровне;
- период оборота дебиторской задолженности по продажам за 2003–2008 гг. снизился практически в 2 раза, что создало дополнительный денежный поток;
- доля просроченной кредиторской задолженности в общем объеме кредиторской задолженности уменьшилась на порядок: с 6% до 0,5%;

▶ Несмотря на ухудшение финансовой конъюнктуры и угрожание стоимости заемного финансирования, финансовые показатели ОАО «РЖД» находились на безопасном удалении от финансовых ковенант по существующим кредитам, а уровень левериджа находился на уровне, существенно ниже в сравнении с другими российскими корпоративными заемщиками.

▶ За период с момента основания ОАО «РЖД» получило инвестиционные рейтинги от трех крупнейших международных рейтинговых агентств: Standard and Poors, Moody's и Fitch, соответствующие уровню кредитоспособности на уровне государства – Российской Федерации. С учетом устойчивых фундаментальных показателей кредитоспособности Компании ОАО «РЖД» продолжает удерживать стабильно высокий кредитный рейтинг.

▶ Инвестиционный рейтинг ОАО «РЖД» отражает тесную связь ОАО «РЖД» с государством, а также сбалансированность финансовой и общей Стратегии Компании.

▶ В 2008 г. в счет оплаты текущих налогов направлено 184,5 млрд. руб., в том числе в федеральный бюджет – 25,0 млрд. руб., в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований – 85,9 млрд. руб., в фонды обязательного социального страхования – 73,6 млрд. руб.

▶ На протяжении своей хозяйственной деятельности Компанией проводится консервативная политика уплаты дивидендов в размере 10% от размера экономически обоснованной чистой прибыли – об-

щий объем дивидендов составил более 4 млрд. руб. Это обеспечивает приоритетное направление чистой прибыли на производственное развитие Компании.

▶ В целом за 2003–2008 гг. грузовые железнодорожные тарифы выросли в 1,99 раза, при этом цены в промышленности выросли (в целом) в 2,15 раза, в том числе в топливной промышленности – в 2,0 раза, нефтеперерабатывающей – в 2,3 раза, угольной – в 2,75 раза, черной металлургии – в 3,2 раза, таким образом сложилась тенденция снижения средне-взвешенной транспортной составляющей в цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

▶ В результате в 2008 г. транспортная составляющая в конечной цене продукции (в части железнодорожного транспорта) снижена в среднем более чем на 14% к уровню 2007 г. По нефтяным грузам она уменьшена на 18%, по черным металлам – на 19%, углю – на 36%, коксу – на 35%, руде – почти на 11%. В целом за 5 лет деятельности ОАО «РЖД» транспортная составляющая снижена по коксу и руде в 2,4 раза, по удобрениям – в 2,1 раза, по углю – в 1,9 раза, по нефтяным грузам – в 1,8 раза и черным металлам – в 1,7 раза.

## Управление финансами

В целях создания эффективного инструмента перспективного управления финансами в условиях существенных изменений макроэкономической среды, конъюнктуры финансового рынка и связанной с этим неопределенностью и рисками в Компании была разработана и успешно внедрена Функциональная стратегия управления финансами Холдинга «РЖД».

Переход от краткосрочного к среднесрочному планированию: в рамках среднесрочного планирования выстроена многофакторная система формирования финансового плана ОАО «РЖД», которая предусматривает итерационность описываемых процессов на основе множественности вариативных расчетов.

В целях обеспечения выполнения задач, поставленных Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, для эффективного корпоративного управления Компанией внедрена разрабатываемая на протяжении последних нескольких лет Методика ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности (на принципах ABC-costing), основой чему явилась новая номенклатура расходов и доходов ОАО «РЖД» по видам деятельности, укрупненным видам работ и тарифным составляющим.

Наряду с ежегодным формированием отчетности ОАО «РЖД» по МСФО в рамках реализации финансового планирования Холдинга РЖД в 2008 г. был завершен проект по разработке Методики автоматизированного формирования консолидированного финансового плана Холдинга ОАО «РЖД».

В целях эффективного функционирования всех предприятий Холдинга с учетом реализации завершающего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта Компанией проводится систематическая работа по актуализации финансовой модели. Выстроена единая финансовая политика управления денежными средствами на основе стратегической и оперативной системы управления ликвидностью Компании, которая представляет собой систему взаимосвязанных элементов финансового планирования, функционирующих на каждом уровне вертикальной системы управления Компании. Система управления ликвидностью включает: финансовый план; сводные бюджеты филиалов; систему платежных балансов филиалов.

С начала деятельности Компанией ведется целенаправленная и системная работа по развитию системы управления финансами:

- разработаны и введены методы управления денежными средствами в финансовом плане Компании, модернизирована система платежных балансов ОАО «РЖД»;
- определены алгоритмы управления дебиторской и кредиторской задолженности в качестве источника финансирования хозяйственной деятельности через условия расчетов в договорах с контрагентами;
- стандартизированы условия расчетов с контрагентами;
- введен казначейский контроль финансирования расходов в пределах утвержденных лимитов.

В Компании сформирована полноценная система управления финансовыми рисками, предусматривающая анализ, выявление ключевых показателей, разработку модели управления и процедуры мониторинга кредитных рисков, рисков управления ликвидностью, операционных, имущественных и рыночных рисков.

За 5 лет работы сформирован подход по регулярному централизованному страхованию имущества Компании на единых условиях.

## Финансовые результаты

Показатель	Ед. изм.	Отчет 2007 год	2008 год		% отчет к Плану	% отчет к 2007 году
			План СД	Отчет		
Всего доходов	млрд. руб.	975,6	1135,4	1101,7	97,0	112,9
Всего доходов от перевозок	млрд. руб.	884,4	1055,1	1014,5	96,1	114,7
• От пассажирских перевозок	млрд. руб.	129,4	148,3	150,4	101,4	116,1
• из них в дальнем следовании	млрд. руб.	109,4	129,7	130,7	100,8	119,5
• пригородном сообщении	млрд. руб.	20,1	18,6	19,7	105,7	98,0
• От грузовых перевозок	млрд. руб.	754,9	893,4	847	94,8	112,2
Доходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	91,2	80,3	87,2	108,7	95,6
Всего расходов	млрд. руб.	899	1081,5	1035,3	95,7	115,2
Расходы от перевозок	млрд. руб.	819,4	1009,4	952,1	94,3	116,2
• От пассажирских перевозок	млрд. руб.	180	215,8	216,9	100,5	120,5
• из них в дальнем следовании	млрд. руб.	132,2	159,5	162,4	101,8	122,8
• пригородном сообщении	млрд. руб.	47,8	56,3	54,5	96,8	114,0
• От грузовых перевозок	млрд. руб.	639,4	787,7	730,4	92,7	114,2
Расходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	79,6	72,2	83,2	115,2	104,5
Всего прибыль от продаж	млрд. руб.	76,6	53,9	66,5	123,2	86,7
Прибыль по перевозкам	млрд. руб.	65	45,7	62,4	136,5	96,0
• от пассажирских перевозок	млрд. руб.	-50,5	-67,5	-66,5	98,5	131,4
• из них в дальнем следовании	млрд. руб.	-22,8	-29,8	-31,7	106,4	139,0
• В пригородном сообщении	млрд. руб.	-27,7	-37,7	-34,8	92,3	125,6
• От грузовых перевозок	млрд. руб.	115,5	105,7	116,6	110,3	101,0
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд. руб.	11,6	8,1	4	49,4	34,5
Себестоимость перевозок	Коп. на 10 км	329,5	382,7	366,2	95,7	111,2
Результат от прочих и чрезвычайных операций	млрд. руб.	52,4	3,9	-11,6	-297,4	-22,1
Балансовая прибыль	млрд. руб.	129	57,8	54,9	95,0	42,6
Чистая прибыль	млрд. руб.	84,5	11,6	13,4	115,5	15,9

См. также Приложения №№ 1–8.

### Основные макроэкономические факторы

Основными макроэкономическими факторами, влияющими на финансовый результат Компании, являются:

- величина тарифов, по которым определяется стоимость перевозок и которые формируют доходы Компании;

- цена закупок сырья и гр. аналогичных ценностей, получаемых услуг, обслуживания инфраструктуры и подвижного состава и т.д., определяющая расходы Компании;
- налоговая нагрузка;
- изменение обменных курсов иностранных валют.

## Доходы по всем видам деятельности

Доходы от грузовых перевозок (включая услуги локомотивной тяги) сложились за 2008 г. в сумме 857,6 млрд. руб., что ниже плана, утвержденного Советом директоров ОАО «РЖД», на 43,2 млрд. руб. Причинами данного снижения стали:

▶ снижение погрузки грузов к уровню 2007 г. на 3% (-40,5 млн. тонн), а к плану погрузки, утвержденному СД на 2008 г., снижение составило 67,4 млн. тонн. В результате выполнение плана грузооборота, утвержденного СД на 2008 г., составило лишь 98,5%. Снижение объемов обусловлено влиянием последствий мирового финансового кризиса на работу Российских железных дорог. Так, сократили производство и снизили отправление продукции предприятия металлургического комплекса; вслед за этим уменьшился спрос на металлургическое сырье и, соответственно, сократилась погрузка этих грузов. Сложная ситуация в строительном комплексе.

▶ рост средней доходной ставки лишь на 7,5% при изменении уровня грузовых тарифов на 16,3% по следующим объективным причинам:

- продолжающееся перераспределение перевозок между видами сообщений (эффект 2 млрд. руб.);
- рост доли частного парка в объеме перевозок (эффект 10,5 млрд. руб.).

В целом за прошедшую пятилетку на объем доходов ОАО «РЖД» от грузовых перевозок наибольшее влияние оказывали тарифная политика и проводимая структурная реформа в части бизнеса грузовых перевозок.

### Тарифная политика

Параметры индексации грузовых железнодорожных тарифов определены Правительством Российской Федерации исходя из сценарных условий социально-экономического развития Российской Федерации. Действующий Прейскурант № 10-01 на перевозки грузов, который был введен в 2003 г., предусматривает выделение вагонной составляющей тарифа на перевозку грузов в вагонах общего парка в виде твердых ставок без дифференциации по классам грузов, на которую не распространяется действие исключительных тарифов. Для собственников вагонов эта величина является ориентиром, на основании которого объявляется цена за услуги по предоставлению вагонов для перевозки.

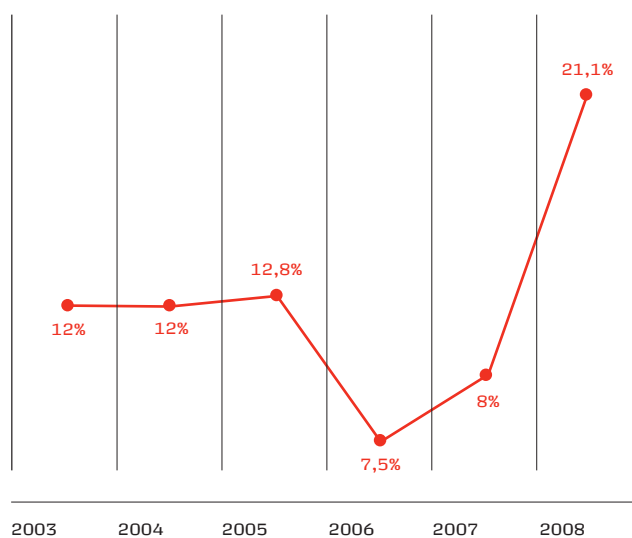
На момент введения указанного прейскуранта методология построения тарифов обеспечивала практически равные тарифные условия для подвижного состава различной принадлежности и специализации при одинаковой организации перевозок независимо

от перевозимого груза, в том числе за счет дифференциации тарифов на порожний пробег собственных вагонов по роду груза, из-под перевозки которого они следуют.

В дальнейшем за счет инфраструктурной составляющей тарифа создавались дополнительные тарифные преимущества для частного вагонного парка путем индексации вагонной составляющей тарифа опережающими темпами по отношению к ежегодным средним индексам, утверждаемым Правительством Российской Федерации.

В 2007 г. в условиях острого дефицита полувагонов в целях стимулирования инвестиций в парк полувагонов приняты Решения по дифференцированной индексации тарифов раздела 2 Прейскуранта № 10-01, направленные на увеличение вагонной составляющей у иных собственников полувагонов (тарифы на перевозки грузов в полувагонах общего парка проиндексированы на 10,9%, а тарифы на перевозки в собственных и арендованных полувагонах дифференцированы по классам грузов: для грузов 1-го класса – на 3,7%; для грузов 2-го класса – на 6,4%; для грузов 3-го класса – на 8,4%). В результате вагонная составляющая для полувагонов иных собственников в абсолютном выражении превысила вагонную составляющую общего парка по первому тарифному классу грузов на 24%, по второму – на 35%, по третьему – на 39%, что

**Средние размеры индексации грузовых железнодорожных тарифов (декабрь к декабрю предыдущего года)**



В целом за 2003–2008 гг. тарифы на грузовые железнодорожные перевозки проиндексированы в 1,99 раза

создало условия для сокращения срока окупаемости полувагонов и повышения привлекательности инвестирования средств в парк полувагонов.

Одновременно, учитывая, что Прейскурантом № 10–01 установлены более высокие тарифы на перевозки сырой нефти, чем на перевозки нефтепродуктов, внесены изменения в Прейскурант, направленные на снижение базового уровня тарифов на перевозку сырой нефти.

Компенсация выпадающих доходов инфраструктуры от снижения тарифов на перевозки сырой нефти и дифференцированной индексации тарифов на перевозки грузов в собственных полувагонах осуществляется за счет дополнительной индексации тарифов на перевозки грузов в цистернах (применение к инфраструктурной составляющей тарифа для цистерн коэффициента 1,13 вместо 1,109).

Правила предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2004 г. № 787 «Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте».

По данным Росстата, в 2003–2008 гг. происходил устойчивый рост цен на продукцию основных отраслей промышленности. При этом темпы роста цен в целом за данный период как в промышленности, так и в отдельных ключевых отраслях экономики превысили параметры индексации тарифов на железнодорожном транспорте.

Так, в 2004 г. рост тарифов на железнодорожном транспорте к 2003 г. составил 1,12 раза; по промышленности в целом – 1,28 раза; в топливной промышленности – 1,7 раза; нефтеперерабатывающей – 1,5 раза; угольной – 1,51 раза; черной металлургии – 1,7.

На протяжении последующих лет данная тенденция сохранялась, достигнув в 2007 г. максимальных значений. В 2007 г. железнодорожные тарифы к уровню 2003 г. увеличились в 1,5 раза, при этом рост цен в промышленности (в целом) составил 2,01 раза, в том числе в топливной промышленности – 3,4 раза; нефтеперерабатывающей – 2,8 раз; угольной – 2,1 раза; черной металлургии – 2,3 раза; химической 1,8 раза; машиностроению – 1,6 раза.

В целом за 2003–2008 гг. грузовые железнодорожные тарифы выросли в 1,99 раза, при этом цены в промышленности (в целом) – в 2,15 раза, в том числе в топливной промышленности – в 2,0 раза; нефтеперерабатывающей – в 2,3 раза; угольной – в 2,75 раза; черной металлургии – в 3,2 раза.

Финансовый кризис внес определенные коррективы в динамику цен (тарифов). Однако разрыв между ди-

намикой цен в промышленности и динамикой железнодорожных тарифов остается значительным.

В целях отражения в тарифах рыночных факторов платежеспособности с августа 1995 г. как антикризисная мера межотраслевого субсидирования (Постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 1995 г. № 706) была введена система тарифов, дифференцированных по классам грузов, которая основана на принципах отнесения:

- сырьевых и грузов массовых грузов с голей транспортной составляющей более 15% к первому тарифному классу (с установлением скидок с тарифов в зависимости от расстояния перевозки);
- готовой продукции с голей транспортной составляющей менее 10% – к третьему тарифному классу с повышением тарифов в целях компенсации потерь доходов;
- остальных грузов с голей транспортной составляющей около 10% и более – ко второму тарифному классу.

В 1995–2008 гг. в связи с опережающим ростом цен в большинстве отраслей промышленности на ростом железнодорожных тарифов сложилась тенденция снижения средневзвешенной транспортной составляющей в цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

В результате к 2007 г. уровень средневзвешенной транспортной составляющей, рассчитанной на средней дальности перевозок 1995 г., снизился к базовому уровню 1995 г. по углю коксующемуся на 11,6%, нефти сырой – на 20,3%, мазуту – на 12,6%, руде железной – на 5,8%, лесу круглому – на 7,4%, цементу – на 16,2%, зерну – на 4,2%.

Несмотря на обвальное снижение цен во второй половине 2008 г. на продукцию основных отраслей промышленности, перевозимую железнодорожным транспортом, вызванное развитием мирового финансово-экономического кризиса, уровень средневзвешенной транспортной составляющей в 2008 г. в целом не превысил базовый уровень 1995 г. При этом в цене коксующегося угля произошло снижение средневзвешенной транспортной составляющей на 14,4 процентных пункта, энергетического угля – на 0,6%, нефти сырой – на 2,9 процентных пункта, цемента – на 13,2%, леса круглого – на 8,2%, мазута – на 1,5%.

#### **Реформирование бизнеса грузовых перевозок**

С момента образования ОАО «РЖД» планомерно и вдумчиво была организована работа по проведению структурной реформы управления железнодорожным транспортом. Для организации работы по выделению обособленных видов бизнеса необходимо было значительно преобразовать существующие формы отчетности, выстроить систему учета



доходов и расходов, позволяющую более детально и качественно произвести оценку результатов работы как Компании в целом, так и отдельных видов деятельности.

В результате данной работы были разработаны и введены Приказом Минтранса России: порядок ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по 10 видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ; новая номенклатура расходов и номенклатура доходов по всем видам деятельности.

Появление на рынке железнодорожных услуг сторонних перевозчиков потребовало выделения **доходов от оказания услуг инфраструктуры**. При этом на базе ведения раздельного учета были сформированы и утверждены тарифы на оплату услуг инфраструктуры для расчетов с перевозчиками, осуществляющими перевозку пассажиров как в гальнем, так и в пригородном сообщениях. По отчету за 2008 г., доходы от данного вида деятельности составили **6,4 млрд. руб.**

Работа локомотивов на путях необщего пользования также была оценена в рамках выполнения договоров на погачу и уборку вагонов. Появление отдельного вида деятельности **по оказанию услуг локомотивной тяги** позволило более качественно оценить данный вид бизнеса и определить ценовую характеристику данных услуг. С момента введения доходы от услуг локомотивной тяги составили **10,6 млрд. руб.**

**Структура доходов от перевозочных видов деятельности в 2008 г.**



Выход «Первой грузовой компании» и передача 50% парка грузовых вагонов в имущественный комплекс ПГК в совокупности с ранее созданными операторскими компаниями в рамках ДЗО («Трансконтейнер», «Рефсервис») значительно изменили соотношения объема перевозок, выполняемого в инвентарном и приватном подвижном составе.

Данное структурное изменение непосредственно нашло свое отражение на доходах ОАО «РЖД». Доля доходов от вагонной составляющей тарифа составляет 11% по отчету за 2008 г., при том, что в полном тарифе за перевозку грузов в вагонах инвентарного парка вагонная составляющая установлена на уровне 16–18% в зависимости от типа вагона.

Тарифной политикой установлена для операторских компаний возможность самостоятельного регулирования вагонной части тарифа за перевозки, что не позволяет ОАО «РЖД» на равных конкурировать на рынке транспортных услуг. В результате наиболее высокодоходные грузы в настоящее время перевозятся собственным или арендованным подвижным составом. При этом перевозки грузов третьего класса только во внутрироссийском сообщении возросли в вагонах собственника с 26,7% в 2004 г. до 30,5% в 2008 г., а грузы второго класса снизились с 47,3% до 37,6%. Доля же перевозок, выполняемых инвентарным парком ОАО «РЖД», возросла по грузам первого класса с 37,9% в 2004 г. до 45,6% в 2008 г. Изменение структуры перевозок за счет увеличения доли перевозок в частных вагонах по различным классам грузов только в 2008 г. по сравнению с 2007 г. привело к потерям доходов Компании в размере около 13 млрд. руб.

**Доходы от пассажирских перевозок** за 2008 г. составили **150,4 млрд. руб.**, что выше утвержденного плана на 2,1 млрд. руб., в т.ч. **доходы от перевозки пассажиров** в поездах **дальнего следования** составили в 2008 г. 130,7 млрд. руб., что выше уровня прошлого года на 21,4 млрд. руб., или на 19,5%.

**Доходы от перевозок пассажиров в пригородном сообщении** составили в 2008 г. **19,7 млрд. руб.** План, утвержденный СД на уровне 18,6 млрд. руб., перевыполнен на 1,1 млрд. руб. (5,7%).

Доходы от всех перевозочных видов деятельности ОАО «РЖД» по итогам 2008 г. составили 1014,5 млрд. руб. Выполнение утвержденного плана СД (1055,1 млрд. руб.) составило 96,1%.

## Прочие виды деятельности

В 2008 г. положительная динамика финансовых показателей по прочим видам деятельности, наблюдавшаяся в течение 5 лет с начала создания Компании, сохранилась и показывает устойчивую тенденцию к росту. За указанный период доходы Компании составили 87,2 млрд. руб., а в целом за пять лет свыше 390 млрд. руб. с одновременным устойчивым ростом прибыли. Ежегодный прирост доходов составил в среднем более 9%.

За прошедший год положительная динамика роста доходов (6,9 млрд. руб. к Плану, утвержденному Советом директоров) сохранилась даже в условиях выделения в дочернее общество филиалов, занимающихся торговой деятельностью. Рост прочих продаж за 2008 г. свидетельствует о качественном росте объемов оказываемых услуг и укреплению рыночных позиций.

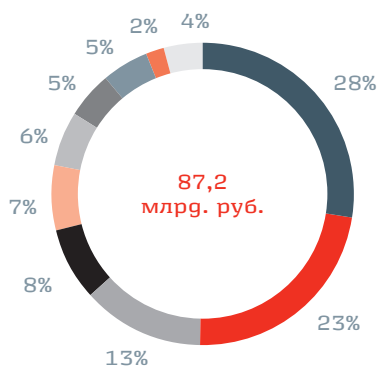
Особенно необходимо отметить внушительный рост показателей по вновь созданным вертикально интегрированным филиалам: например, доходы, полученные от оказания услуг Дирекцией по ремонту грузовых вагонов в 2008 г., в 1,8 раза превышают показатели 2007 г., а доходы, полученные Дирек-

цией железнодорожных вокзалов, в 1,5 раза соответственно.

В настоящее время две трети доходов по прочим видам деятельности (около 58 млрд. руб.) составляют: доходы по ремонту подвижного состава – 20 млрд. руб. (22,8% от общей суммы доходов); услуги по предоставлению имущества в аренду – 11,0 млрд. руб. (12,7%); сервисное обслуживание пассажиров в поездах и на вокзалах, включая пользование постельными принадлежностями, – 6,7 млрд. руб. (7,7%); предоставление услуг социальной сферы – 5,9 млрд. руб. (6,8%); материально-техническое снабжение – 5,6 млрд. руб. (6,4%); услуги по передаче электроэнергии – 4,4 млрд. руб. (5,0%); транспортно-экспедиционные операции – 4,1 млрд. руб. (4,7%).

Менеджмент Компании позитивно оценивает возможности дальнейшего роста прочих продаж. Оптимистичные ожидания связаны с развитием и реконструкцией вокзальных комплексов, принадлежащих Компании на территории всей страны, расширением присутствия Компании на рынке ремонта подвижного состава, диверсификацией дополнительных услуг, предоставляемых при перевозке грузов и пассажиров, формированием вертикально интегрированных подразделений, осуществляющих конкретный вид бизнеса, а также реализацией крупных международных проектов по строительству железнодорожных линий. Также к числу приоритетных задач относится завершение комплекса мероприятий по обеспечению эффективной деятельности социальных и жилищно-коммунальных активов Компании, в том числе путем вовлечения в гражданско-правовой оборот ряда неэффективных объектов, а также совершенствование сбытовой политики Компании в части работы с внешними покупателями и заказчиками услуг.

### Структура доходов по прочим видам деятельности за 2008 год (%)



- Ремонт подвижного состава
- Услуги по предоставлению имущества в аренду
- Сервисное обслуживание пассажиров
- Предоставление услуг социальной сферы
- Материально-техническое снабжение
- Услуги по передаче электроэнергии
- Транспортно-экспедиционные операции
- Платные услуги населению
- Промышленное производство
- Прочие

## Расходы по всем видам деятельности

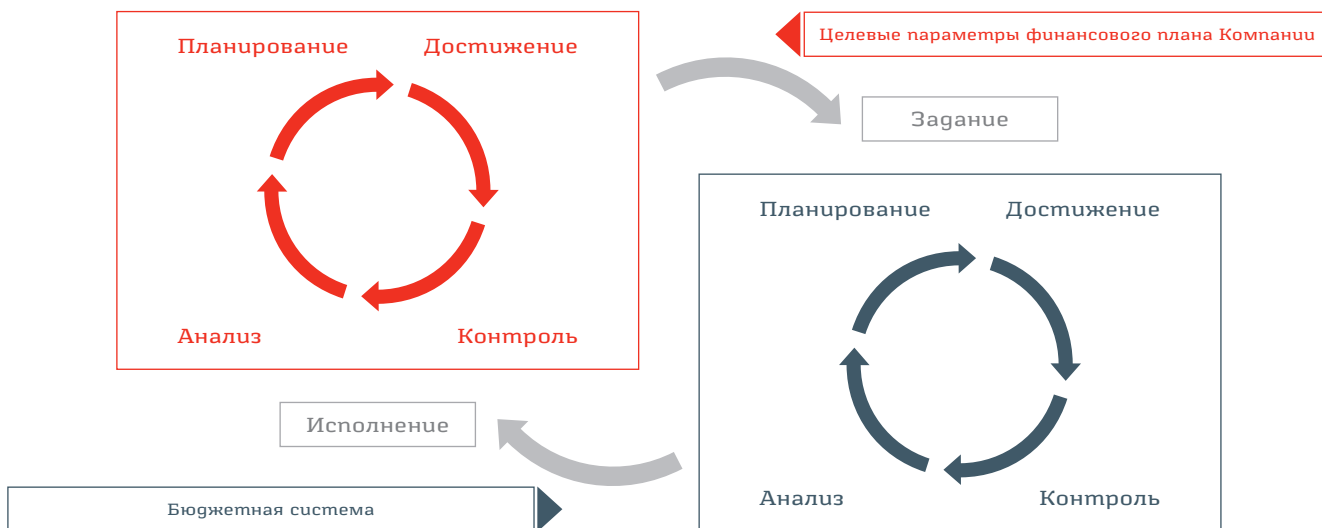
### Система управления затратами ОАО «РЖД»

Система управления затратами ОАО «РЖД» реализуется на основе технологии бюджетирования, предусматривающей взаимосвязь между оперативным и стратегическим управлением.

Бюджетная система обеспечивает достижение контрольных показателей деятельности, установленных финансовым планом Компании и утвержденных Советом директоров, путем планирования оптимального распределения ресурсов между филиалами, координации их деятельности, контроля достижения целей и мотивации ответственных лиц.

Как инструмент управления затратами бюджетная система является ограничителем предельных и статочных уровней расходов филиалов.

**Система управления затратами ОАО «РЖД»**



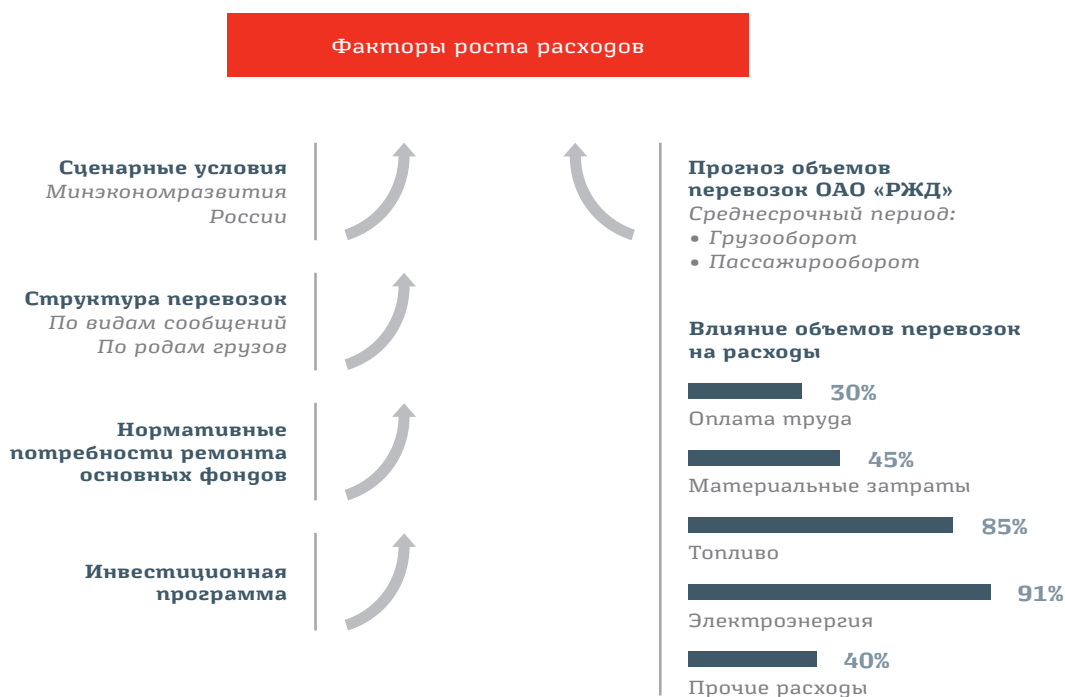
Расходы Компании на год устанавливаются финансовым планом ОАО «РЖД» исходя из стратегических ориентиров развития.

Расчет производится на прогнозный объем перевозок с учетом потребности в инвестиционных ресурсах и ресурсах для проведения капитально-

го ремонта инфраструктуры и подвижного состава.

При определении уровня расходов обязательно учитываются изменение структуры перевозок и прогнозы изменения параметров социально-экономического развития.

**Факторы, определяющие изменение расходов ОАО «РЖД»**



На основании показателей финансового плана формируются в целом по Компании и декомпозируются по отраслевым департаментам и филиалам целевые показатели сводных бюджетов ОАО «РЖД».

Фактическая информация об исполнении бюджетов формируется на основании данных управленческого, бухгалтерского, налогового и статистического учета.

Контроль исполнения установленных целевых параметров осуществляется на каждом из уровней управления.

Бюджетная система нацелена на четкое и своевременное определение и жесткое соблюдение филиалами «обязательств» перед Компанией о достижении намеченных результатов деятельности.

Порядок взаимодействия филиалов и департаментов определен Регламентом формирования и контроля исполнения сводных бюджетов подразделений ОАО «РЖД».

Для рассмотрения предложений филиалов о целевых параметрах и, при необходимости, о целесообразности их корректировки в целях принятия согласованного и сбалансированного решения создан Бюджетный комитет ОАО «РЖД».

Бюджетный комитет является коллегиальным органом, координирующим процесс финансово-экономического управления.

В Компании обеспечена полная сопоставимость

данных управленческого и бухгалтерского учета и отчетности. Учет затрат и формирование отчетности ведутся полностью в автоматизированном режиме, от первичного документа до формирования официальной отчетности.

В Компании осуществляются следующие виды контроля правильности формирования фактической информации о затратах:

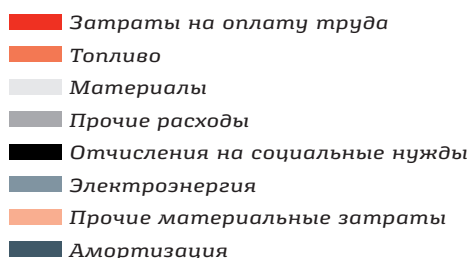
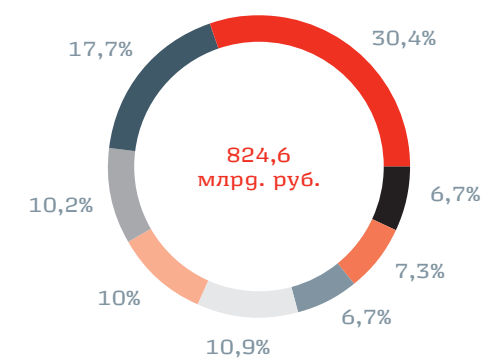
- на уровне первичного документа при присвоении статьи затрат внутрифирменной управленческой отчетности формы 7у;
- контроль правильности определения статьи платежного баланса и соответствия величины выплат установленному лимиту;
- оперативный контроль выполнения плановых показателей;
- контроль правильности формирования отчетности филиалами;
- контроль соблюдения правил ведения учета.

#### Расходы по перевозкам

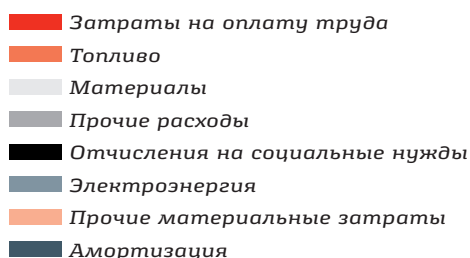
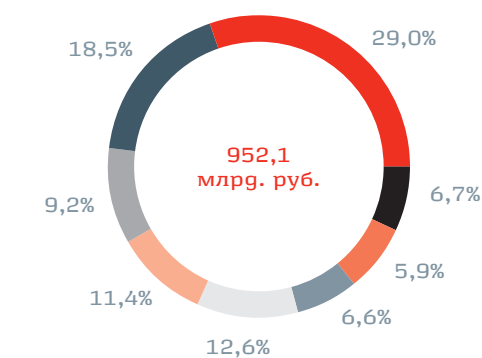
На осуществление перевозочного процесса израсходовано 952,1 млрд. руб. с ростом к предыдущему году на 16,2%. При этом рост себестоимости по Компании составил 11,2%, что ниже темпов роста цен промышленной продукции (2008 г. к 2007 г. – 21,2%).

Наибольший рост по сравнению с 2007 г. произошел по:

2007 год



2008 год



См. также Приложение № 7.

- затратам на оплату труда (51,4 млрд. руб., или 21,6%);
- топливу (21,1 млрд. руб., или 43,6%);
- прочим расходам (21,0 млрд. руб., или 27,9%);
- электроэнергии (10,0 млрд. руб., или 18,6%);
- амортизации (17,6 млрд. руб., или 11,6%).

Затраты на оплату труда возросли за счет ежеквартальной индексации заработной платы на уровне роста цен на потребительские товары и услуги (в 2008 г. заработная плата проиндексирована на 15,2%).

На величину расходов на топливо и электроэнергию оказал влияние рост:

- объемов приведенной работы на 4,5%;
- цен дизельного топлива на 41,0%;
- тарифов на электроэнергию на 19,0%.

Рост прочих затрат обусловлен увеличением налога на имущество на 9,0% и лизинговых платежей на 18,0%.

Амортизационные отчисления возросли за счет переоценки стоимости основных фондов.

В условиях финансового кризиса Компания была вынуждена снизить объемы капитального ремонта основных фондов в физическом выражении, вследствие этого изменилась и структура расходов по элементам затрат.

Так, удельный вес расходов на топливо в общих расходах увеличился с 5,9% в 2007 г. до 7,3% в 2008 г., а материалов снизился с 12,6% в 2007 г. до 10,9% в 2008 г.

#### **Капитальный ремонт основных средств**

В финансовом плане Компании на 2008 г. расходы на капитальный ремонт основных средств определены в размере 143,8 млрд. руб. В этой сумме нашли отражение инфляционный фактор, изменение структуры объемов производства капитальных ремонтов подвижного состава и путевых работ, а также обеспечение финансовой сбалансированности работы ОАО «РЖД».

В целом по Компании расходы на капитальный ремонт основных средств по итогам 2008 г. составили 143,5 млрд. руб.

В 2008 г. отремонтировано 3 632 пассажирских вагона, 590 электросекций, почти 13 тыс. грузовых вагонов, 1 341 электровоз и 1 608 секций тепловозов.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров как в гальнем, так и в пригородном сообщении, проведен значительный объем работы по капитальному ремонту объектов пассажирского хозяйства, на выполнение которого в 2008 г. направлено 4,3 млрд. руб.

Стабильная работа и безопасность движения на железных дорогах в решающей степени зависят от своевременного проведения работ по ремонту

железнодорожного пути, искусственных сооружений и земляного полотна. Всеми видами ремонта в 2008 г. оздоровлено 12,3 тыс. км пути. Кроме того, в результате реконструкции пути, проведение которой впервые начато с 2008 г., восстановлено почти 3,1 тыс. км. Таким образом, в 2008 г. оздоровлено посредством капитального ремонта и реконструкции почти 15,4 тыс. км пути. Это позволило улучшить, по сравнению с прошлым годом, балловую оценку состояния главного пути на 4 балла, которая по состоянию на 1 января 2009 г. составила 35 баллов.

Посредством капитального ремонта оздоровлено искусственных сооружений на 7,1 млрд. руб., земляного полотна – на 4,2 млрд. руб.

#### **Изменение ценового фактора и оптимизация затрат**

Ежегодно в течение 5-летнего периода деятельности ОАО «РЖД» благодаря целенаправленно проводимой экономии затрат фактические расходы Компании за отчетный период оказываются ниже объективной расчетной величины расходов за данный период, сформированной исходя из фактических индексов социального развития Российской Федерации Минэкономразвития, расходов прошлого периода и фактических объемов перевозок.

Так, согласно расчетам в соответствии с фактическими параметрами инфляции и объемов перевозок за 2008 г. расходы по перевозкам оцениваются в 991,9 млрд. руб., но в связи с начавшимся в IV квартале финансово-экономическим кризисом была проведена оптимизация расходов. Компания удержала расходы на уровне 952,1 млрд. руб., сэкономив 39,8 млрд. руб.

Для достижения финансовой сбалансированности в Компании ежегодно разрабатывается и реализуется Программа мероприятий по снижению производственных издержек в хозяйствах ОАО «РЖД».

В рамках Программы реализуются такие направления и мероприятия оптимизации затрат, как:

- совершенствование планирования и нормирования производственных процессов;
- оптимизация использования трудовых ресурсов и повышение производительности труда;
- 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.

Кроме того, Компания планомерно ведет работу по снижению численности работников.

Разработан проект Программы по снижению издержек Компании на перспективу 2008–2010 гг. за счет Инновационного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» и реализации инвестиционных программ.

Для достижения финансовой сбалансированности в 2008 г. Компания сократила расходы по перевозкам на 57,3 млрд. руб.

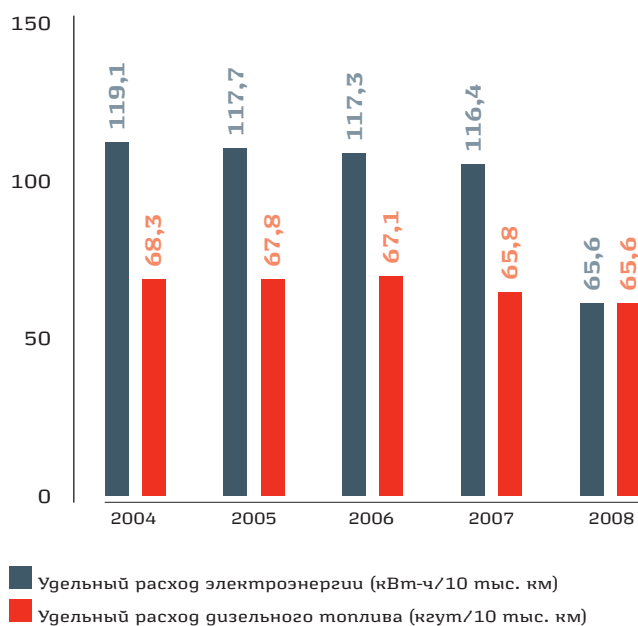
Затраты на оплату труда сокращены за счет снижения объемов перевозок и приведения численности работников к объемам работы (внедрения новых технологий, повышения качества производственных процессов, естественного оттока работников, а также предоставления отпусков без сохранения заработной платы, применения режимов неполного рабочего времени).

Мероприятия по оптимизации численности позволили сократить затраты на оплату труда на 6,4 млрд. руб.

Снижение фонда оплаты труда и влияние регрессивной ставки уменьшило социальные отчисления на 5,4 млрд. руб.

Затраты на капитальному ремонту потребовали принятия мер по их планированию адекватно усло-

#### Снижение удельного расхода потребления топлива и электроэнергии на тягу поездов



виям кризиса. Компания проводит постоянный мониторинг реализации этих планов, оптимизацию объемов закупок, расхода и особенно стоимости потребляемых материально-технических ресурсов и сметных работ по их ремонту.

Выделены приоритеты в части восстановления основных средств: в первоочередном порядке будут ремонтироваться: путь, искусственные сооружения, пассажирские вагоны и электропоезда, линии электропередачи, связи, автоматики и др., т.е. объекты, непосредственно связанные с производственной и перевозочной деятельностью и влияющие на безопасность движения поездов. Активно проводится работа по пересмотру нормативно-технической документации, регламентирующей производство ремонтов и техническое обслуживание основных средств. Пересмотр нормативной базы направлен, прежде всего, на ужесточение норм расхода сырья, материалов и запасных частей не только при производстве ремонтов, но и при текущем содержании и обслуживании.

За счет снижения объемов перевозок и капитально-го ремонта расходы снижены соответственно на 5,3 млрд. руб. и на 6 млрд. руб. (уменьшены расходы по материалам и прочим материальным затратам).

Одним из основных факторов, существенно влияющим на величину эксплуатационных расходов, является ценовой. В Компании активно проводится работа по снижению цен на закупаемые материально-технические ресурсы, снижению стоимости строительных и ремонтных работ.

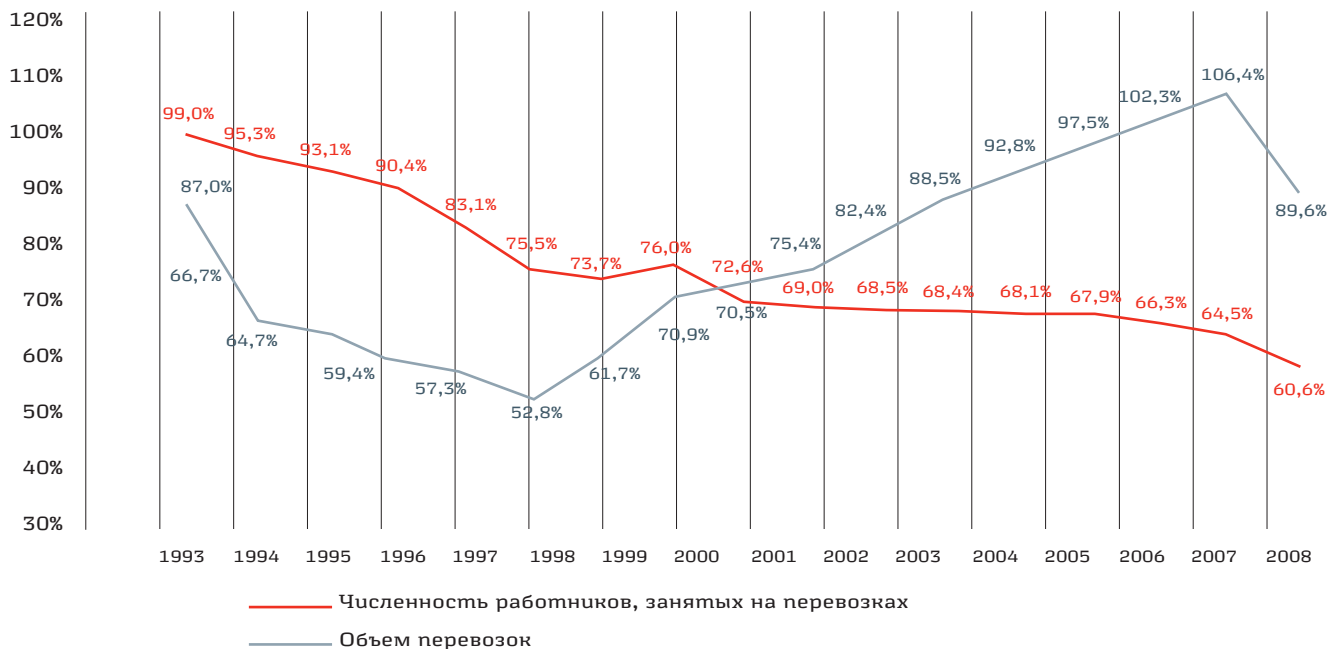
В условиях финансового кризиса второй половины 2008 г. Росжелдорснабом, филиалом ОАО «РЖД», проведена комплексная работа по снижению цен на закупаемую продукцию. С рядом производителей – стратегических партнеров ОАО «РЖД» заключены долгосрочные соглашения. Принципами сотрудничества с данными предприятиями являются взаимовыгодные условия работы, надежность и качество поставляемой продукции. Экономия, полученная в результате снижения цен в 2008 г. по сравнению с плановыми, составила 9,9 млрд. руб.

Сложившаяся во втором полугодии 2008 г. тенденция по снижению цен на дизельное топливо позволила сократить затраты Компании более чем на 6 млрд. руб., и за счет снижения потребления топлива и электроэнергии на прочие производственные нужды удалось дополнительно снизить расходы на 1,5 млрд. руб.

Амортизационные отчисления уменьшены на 11 млрд. руб. за счет:

- уточнения коэффициентов переоценки основных средств;
- переноса сроков ввода оборудования по Инвестиционной программе.

**Динамика объемов перевозок и численности работников, занятых на перевозках,  
за период 1993–2008 гг. к уровню 1992 г.**



За счет оптимизации общехозяйственных и административно-управленческих расходов, уменьшения налога на имущество и снижения затрат по прочим сокращены расходы на 2,5 млрд. руб. В настоящее время основными резервами снижения расходов являются пересмотр технологических процессов производства, внедрение новых технологий, реализация инвестиционных и инновационных проектов Компании.

**Прочие доходы и расходы**

В 2008 г. убыток от прочих доходов и расходов составил 11,6 млрд. руб. По сравнению с сопоставимыми условиями прошлого года убыток сохранился на прежнем уровне, т.к. в 2007 г. на результат прочих доходов и расходов положительное влияние оказало формирование уставного капитала ОАО «ПГК», что, в свою очередь, привело к образованию прибыли в размере 54 млрд. руб. при переоценке вносимого имущества. Кроме того, плавная девальвация национальной валюты во втором полугодии 2008 г., обусловленная кризисом мировых валют, привела к возникновению 25 млрд. руб. прочих расходов при проведении переоценки валютных обязательств Компании. Положительное влияние на динамику прочих доходов оказали факторы, связанные с поступательной реализацией структурной реформы. В частности,

в 2008 г. успешно реализован 15%-ный пакет акций созданного в 2006 г. ОАО «Трансконтейнер» (7,8 млрд. руб.), состоялась продажа имущества 15 вагоноремонтных депо (3,1 млрд. руб.), также реализованы непрофильные активы (0,5 млрд. руб.). Менеджментом Компании проводится систематическая работа по оптимизации прочих расходов. В частности, в 2008 г. полностью завершена работа по передаче муниципальным органам власти объектов жилищно-коммунального назначения, находящегося «в обременении» ОАО «РЖД». В итоге, за пять лет передано в муниципальную собственность 10,2 млн. квадратных метров жилья.

См. также Приложения № 28 и № 29.

**Управление оборотным капиталом**

Компания проводит агрессивную, требующую значительных финансовых средств производственную и инвестиционную деятельность, что приводит к необходимости реализации активной политики управления денежными средствами и оборотным капиталом Компании.

Основными ее элементами являются:

- управление материальными запасами;
- управление взысканием дебиторской задолженности;

**Наличие и движение материально-производственных запасов (млрд. руб.)**

	Остаток на 01.01.08	Поступило в 2008	Выбыло в 2008	Остаток на 31.12.08	Отклонение (+, -)
Запасы всего:	67,6	1656,4	1643,3	80,9	13,2
в том числе:					
сырье, материалы, аналогичные ценности	56,6	336,8	327,0	66,4	9,8
Затраты в незавершенном производстве	1,3	1271,3	1269,9	2,8	1,5
готовая продукция и товары для перепродажи	0,6	13,6	13,8	0,5	-0,1
расходы будущих периодов	9,1	34,7	32,6	11,2	2,0

- управление погашением кредиторской задолженности;
- управление авансированием;
- управление займами и кредитами;
- управление остатками гележных средств.

С позиции ликвидности и платежеспособности Компании решает две основные задачи:

- обеспечение требуемого финансирования, соответствующего динамичным потребностям Компании;
- поддержание способности отвечать по своим обязательствам.

Компания руководствуется принципом необходимости поддержания оборотного капитала на уровне, обеспечивающем развитие бизнеса. Стратегия управления оборотными средствами и их источниками в 2008 г. соответствует потребностям Компании и заключается в максимально возможном снижении финансового цикла в целях скорейшего высвобождения и направления гележных средств на финансирование своей текущей и инвестиционной деятельности.

**Управление материальными запасами**

По итогам 2008 г., запасы МТР составили 66,4 млрд. руб., что соответствует плановому показателю. За период существования ОАО «РЖД» оборачиваемость запасов материально-технических ресурсов выросла на 9% и запасы МТР составили 2,9 месяца потребления (2003 г. – 3,2 месяца). Рост оборачиваемости запасов обеспечен, прежде всего, за счет совершенствования системы бюджетного управления. Планирование финансирования закупок материально-технических ресурсов осуществляется с учетом имеющихся в наличии запасов, поступления запасов из собственного производства, использования старогонных материалов и межфилиального перераспределения. По излишним и длительно неиспользуемым запасам материально-технических

ресурсов определяются плановые задания по их вовлечению в хозяйственный оборот. На фоне инфраструктурных изменений, вывода из Компании отдельных видов деятельности к настоящему времени основную долю запасов (26,5 млрд. руб., или 40%) составляют запасы материалов верхнего строения пути. При этом значительно возросшие объемы работ по реконструкции и капитальному ремонту пути на новых материалах повлекли за собой резкий рост запасов старогонных материалов, которые по итогам 2008 г. составили около 10 млрд. руб. Эта ситуация потребовала новых подходов по работе со старогонными (повторного использования) материалами, поискам путей их вовлечения в хозяйственный оборот. В 2008 г. путем повышенных заданий по реализации металлолома, переработки и реализации материалов сторонним организациям было вовлечено запасов старогонных материалов на сумму около 5 млрд. руб.

**Основные тенденции в управлении ликвидностью и построение системы управления гележными средствами в 2003–2008 гг.**

После создания ОАО «РЖД» на базе имущества федеральных государственных унитарных предприятий Министерства путей сообщения РФ в октябре 2003 г. Общество столкнулось с целым комплексом негативных факторов, связанных с финансовым управлением:

- недостаточным контролем и управлением движением гележных средств;
- значительным объемом просроченной дебиторской и кредиторской задолженности;
- колоссальным объемом претензий и обращений контрагентов об оплате обязательств филиалов по выполненным работам или оказанным услугам;



- отсутствием единых подходов по управлению дебиторской и кредиторской задолженностью в подразделениях Компании.

Указанные недостатки свидетельствовали о необходимости проведения качественно новой финансовой политики.

Начиная с конца 2004 г., в Компании началась целенаправленная и системная работа по построению системы управления денежными средствами, оздоровлению структуры баланса, улучшению работы с дебиторами и кредиторами:

- разработаны и введены методы управления денежными средствами в финансовом плане Компании, модернизирована система платежных балансов ОАО «РЖД»;
- определены алгоритмы управления дебиторской и кредиторской задолженностью, такие, как лимитирование уровня задолженности каждого филиала, разработка механизма погашения кредиторской задолженности прошлых лет в текущих периодах и т.п.;
- стандартизованы условия расчетов с контрагентами;
- введен казначейский контроль финансирования расходов в пределах утвержденных лимитов.

Построение единой финансовой политики управления денежными средствами было осуществлено на основе стратегической и оперативной системы управления ликвидностью Компании, которая представляет собой систему взаимосвязанных элементов финансового планирования, функционирующих на каждом уровне вертикальной системы управления Компании. Система управления ликвидностью включает:

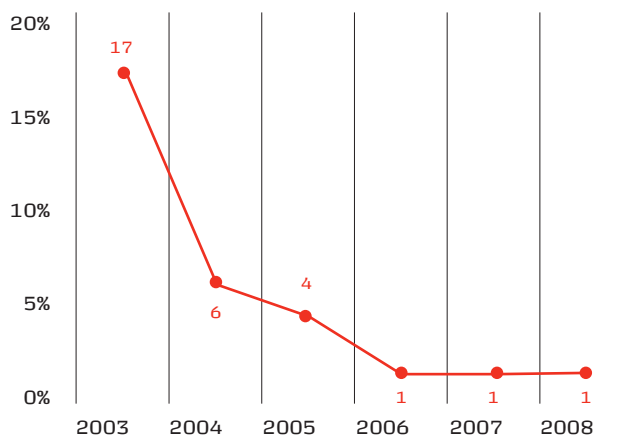
- финансовый план;
- сводные бюджеты филиалов;
- систему платежных балансов филиалов.

Финансовый план ОАО «РЖД» представляет собой финансовый прогноз, определяющий целевые значения стратегических финансовых показателей и финансовые цели ОАО «РЖД» на предстоящие годы или предстоящие периоды текущего года, которые должны достигаться на протяжении интервала среднесрочного и краткосрочного планирования, и определяет необходимый уровень ресурсов для обеспечения объемов перевозок Компании, имеющих платежеспособный спрос, а также необходимые значения показателей элементов оборотного капитала, в том числе уровня дебиторской и кредиторской задолженности, производственных запасов, финансовых вложений, объема заемных средств и т.п. из условия достаточного финансирования всех своих текущих расходов и инвестиционных затрат.

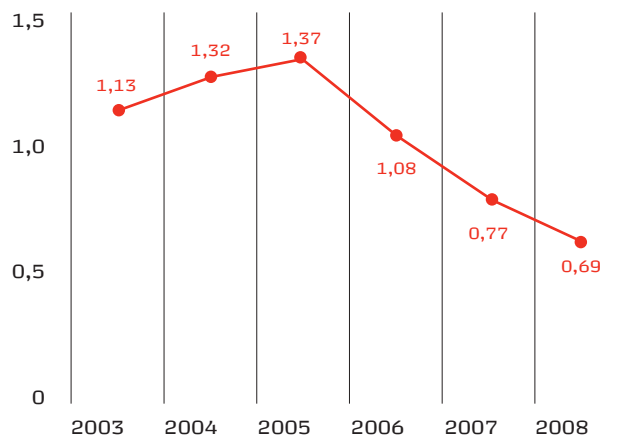
Оперативное управление ликвидностью осуществляется на основе стратегических показателей финансового плана и бюджетов через систему платежных балансов филиалов, которая была существенно модернизирована после создания ОАО «РЖД», в том числе разработаны механизмы управления денежными потоками по видам деятельности, погашения кредиторской задолженности прошлых лет, сбора плановых показателей хозяйственной деятельностью, управления денежными средствами через нормативные уровни дебиторской и кредиторской задолженности филиалов.

В Компании был реализован и реализуется принцип минимизации финансового цикла предприятия,

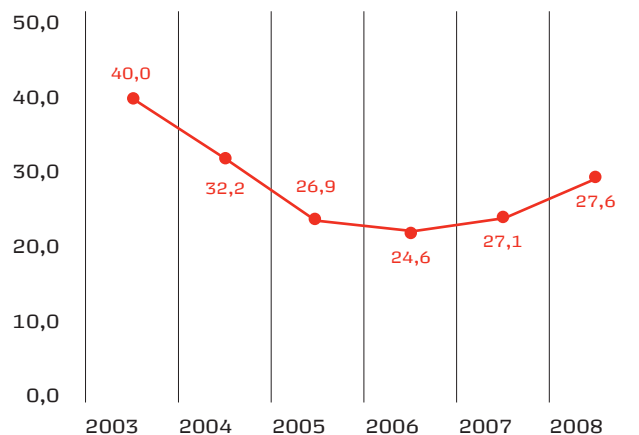
**Доля просроченной кредиторской задолженности в общем объеме задолженности**



**Коэффициент текущей ликвидности**



### Период оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками (дни)



с одной стороны, и поддержания достаточного уровня ликвидности – с другой.

Минимизация финансового цикла в Компании достигается за счет максимально возможного сокращения периода оборота производственных запасов, дебиторской задолженности, оптимизации авансов выданных, максимально возможного увеличения кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками и авансов полученных, а также минимизации денежных средств на текущих расчетных счетах.

Поддержание ликвидности достигается за счет контроля сроков оплаты обязательств и требований, а также потребной программы заимствований с использованием долговых инструментов.

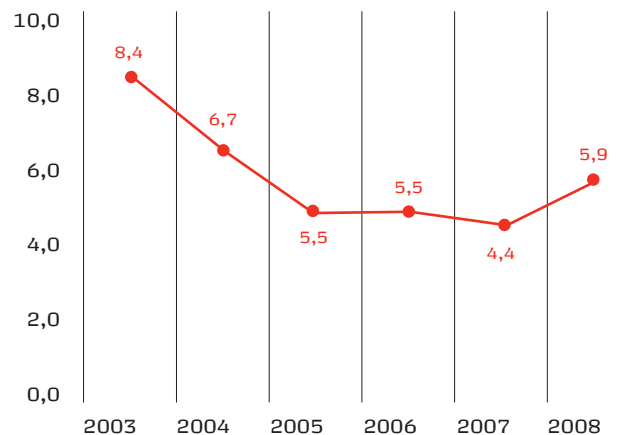
Таким образом, использование кредиторской задолженности в качестве источника хозяйственной деятельности и максимальное вовлечение дебиторской задолженности с минимизацией остатка денежных средств оказывают влияние на динамику ликвидности Компании, т.е. формально показатель ликвидности снижается.

Вместе с тем это не создает каких-либо рисков для Компании, т.к. показатели эффективности расчетов с кредиторами постоянно улучшаются и находятся на одном из лучших (по экономике страны) уровней (отражены на графиках).

Например, за счет нормирования задолженности и разработки механизма по своевременному погашению кредиторской задолженности прошлых лет средняя продолжительность оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками снизилась за 2003–2008 гг. с 40 до 27 дней.

Период оборота дебиторской задолженности по

### Период оборота дебиторской задолженности по продажам (дни)



продажам за 2003–2008 гг. снизился практически в 2 раза.

Доля просроченной кредиторской задолженности в общем объеме кредиторской задолженности уменьшилась в 17 раз.

### Об оптимизации условий расчетов и источниках хозяйственной деятельности

После «очищения» структуры баланса в части дебиторской и кредиторской задолженности, а также разработки механизмов ликвидации и недопущения просроченной задолженности в Компании была реализована эффективная политика управления кредиторской задолженностью (перед поставщиками и подрядчиками и авансами полученными) в качестве источника финансирования хозяйственной деятельности через условия расчетов в договорах с контрагентами. В 2006 г. в ОАО «РЖД» были приняты типовые условия расчетов с контрагентами по договорам, плательщиком по которым является ОАО «РЖД». В течение 2006–2008 гг. управление условиями расчетов в договорах с контрагентами позволило ОАО «РЖД» оптимизировать объемы дебиторской и кредиторской задолженности и привело как к снижению ценовой нагрузки (ввиду управления авансированием контрагентов в зависимости от уровня предоставляемого дисконта), так и долговой нагрузки (в связи с замещением платных заемных средств условно бесплатной кредиторской задолженностью перед поставщиками и подрядчиками). ОАО «РЖД» – не только одна из крупнейших компаний в России, но и мощный источник денежного спроса на продукцию смежных отраслей. Так, в 2008 г. ОАО «РЖД» обеспечено заключение контрактов

### Структура дебиторской задолженности (млрд. руб.)

	2007	2008	+/-	%
Задолженность покупателей и заказчиков	7,3	12,2	4,9	166,7
За перевозку	5,2	20,9	15,7	398,5
Авансы выданные	22,7	25,5	2,8	112,5
Налоги и сборы	7,3	10,4	3,1	141,9
Прочая дебиторская задолженность	22,1	31,2	9,1	141,6
Векселя к получению	0,1	0,1	–	100,0
Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами	0,3	0,3	0,0	97,2
Расчеты по претензиям	0,6	0,6	0,0	100,7
Прочие дебиторы	21,0	30,2	9,2	143,6
<b>ВСЕГО</b>	<b>64,6</b>	<b>100,2</b>	<b>35,6</b>	<b>155,1</b>

и приобретение продукции у внешних поставщиков и подрядчиков по всем видам деятельности почти на 1 трлн. руб. (и это без учета дочерних структур). При этом Компания взяла на себя обязательства по финансированию указанных расходов, в том числе за счет увеличения заемного капитала, в масштабах всей страны.

В 2008 г., особенно ввиду влияния международного финансового кризиса, произошло ужесточение политики расчетов с контрагентами по договорам, плательщиком по которым является ОАО «РЖД», в том числе в части увеличения срока окончательного расчета по своим обязательствам до 30 дней и значительного снижения процента авансирования – вплоть до полной отмены авансов по большинству договоров.

При этом необходимо отметить, что, несмотря на влияние финансового кризиса, уровни дебиторской и кредиторской задолженности не вышли за пределы плановых величин.

### Дебиторская задолженность по итогам 2008 года

Дебиторская задолженность ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2008 г. составила 100,2 млрд. руб., с увеличением к началу года на 35,6 млрд. руб., или на 55,1%, при этом средняя продолжительность одного оборота (период оборота) дебиторской задолженности по продажам (перевозкам и прочей реализации) по сравнению с 2007 г. увеличилась лишь на 1,5 дня и составила 5,9 дня.

Увеличение дебиторской задолженности в 2008 г. произошло за счет роста следующих статей задолженности:

- задолженность покупателей и заказчиков – 4,9 млрд. руб.;
- за перевозку – 15,7 млрд. руб.;
- авансы выданные – 2,8 млрд. руб.;
- по налогам и сборам – 3,1 млрд. руб.;
- прочие дебиторы – 9,1 млрд. руб.

### Структура дебиторской задолженности представлена на рисунке



См. также Приложение № 7.

Дебиторская задолженность за перевозку увеличилась вследствие неполной оплаты Минздравом России затрат Компании по выполненным перевозкам граждан – получателей социальных услуг в 2006–2008 гг. в рамках Федерального закона «О государственной социальной помощи». Законность требований ОАО «РЖД» подтверждена судебной практикой. Так, Высший Арбитражный Суд Российской Федерации определением № 5267/08 от 14 мая 2008 г. оставил в силе решение всех судебных инстанций по удовлетворению исковых требований к Минфину России по возмещению ОАО «РЖД» расходов за такие же перевозки в 2005 г.

Дебиторская задолженность по покупателям и заказчикам неперевозочных видов деятельности составила 12,3 млрд руб. (на уровне плана) и увеличилась по причине реализации переходящих товарно-материальных ценностей дочерним компаниям ОАО «РЖД», находящимся на балансах филиалов, на базе которых они были созданы, с заключением с ними договоров с рассрочкой платежей согласно утвержденным графикам погашения на 5,0 млрд руб.

Что касается авансов выданных, то в целом ужесточение политики авансирования контрагентов, описанное выше, привело к оптимизации предоплаты, о чем в первую очередь свидетельствует благоприятное изменение ее структуры. Доля авансов по капитальным вложениям в приобретение высокотехнологичных основных средств увеличилась с 19,6% в 2007 г. до 40% в 2008 г. Увеличение авансов в балансе предприятия на 2,8 млрд руб. связано, в первую очередь, с отдельными крупными инвестиционными проектами, такими, как модернизация подвижного состава и международные проекты. При этом авансы по текущей деятельности уменьшились более чем на 10%. Следует отметить, что, в связи с изменением политики авансирования лишь в конце 2008 г., более значительный эффект по оптимизации и снижению авансов предполагается достигнуть в 2009 г.

Всего в составе 25,5 млрд руб. авансов выданных находятся:

- переходящие авансы на капитальные вложения – 9,2 млрд руб. (в большей степени заказ импортного подвижного состава и оборудования, в том числе предоплата по поставке высокоскоростных поездов компанией Siemens AG Transportation – 5,6 млрд руб.);
- авансы по договорам лизинга – 9,9 млрд руб. (которые закроются к 2011–2012 гг.);
- переходящая предоплата за топливо и ТМЦ – 2,6 млрд руб.;
- прочие авансы по текущей деятельности (в том числе связанные с международными проектами) – 3,8 млрд руб.

Увеличение прочей дебиторской задолженности на конец отчетного периода произошло в том числе за счет расчетов с учредителями по вкладам в уставный капитал Общества на сумму 16,9 млрд руб. (по постановлению Правительства Российской Федерации от 16.12.08 г. № 1877р).

### Кредиторская задолженность по итогам 2008 года

Кредиторская задолженность ОАО «РЖД» по состоянию на 31.12.2008 г. составила 209,5 млрд руб., с увеличением на 46,3 млрд руб., или на 28,3%. Структура кредиторской задолженности показана на рисунке.

Рост кредиторской задолженности по сравнению с началом года произошел по следующим статьям:

- по поставщикам и подрядчикам – 35,6 млрд руб. (54,5%);
- по авансам полученным – 14,1 млрд руб. (в 4 раза);
- текущей задолженности перед персоналом по оплате труда – 3,1 млрд руб. (на 26,%);
- текущей задолженности перед бюджетом по налогам и сборам – 1,3 млрд руб. (на 15%);
- прочим кредиторам – 7,1 млрд руб. (на 46,3%) (в том числе по взносам в уставные капиталы дочерних обществ – на 6,2 млрд руб.) (на 69,2%).

### Структура кредиторской задолженности



См. также Приложение № 7.

**Структура кредиторской задолженности (млрд. руб.)**

	2007	2008	+/-	%
Задолженность перед поставщиками и подрядчиками	65,3	100,9	35,5	154,4
• материалы верхнего строения пути	1,3	4,3	3,0	337,4
• сырье, материалы и запчасти	12,9	15,9	3,0	122,7
• топливо	3,8	3,0	-0,8	78,5
• расчеты за электроэнергию, предоставленную поставщикам	0,4	0,3	-0,1	70,4
• выполненные работы по ремонту объектов	9,1	10,3	1,2	112,4
• приобретение основных средств	6,3	13,0	6,7	204,3
• выполненные работы по строительству объектов	15,2	38,2	23,0	252,2
• выполненные работы и оказанные услуги	15,0	15,0	0,0	100,2
• приобретенные товары и готовая продукция	0,2	0,3	0,1	124,6
• прочая задолженность	1,1	0,7	-0,4	64,0
Авансы, полученные по прочим операциям	3,5	17,6	14,1	496,6
Предварительная оплата перевозок	55,3	40,5	-14,8	73,2
Прочая кредиторская задолженность	39,1	50,6	11,5	129,4
• задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами	11,6	14,7	3,1	126,0
• задолженность по социальному страхованию и обеспечению	4,3	4,5	0,2	103,9
• задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	7,7	8,8	1,1	115,0
• прочие	15,4	22,6	7,2	146,3
из них: задолженность в уставные капиталы дочерних обществ	8,9	15,1	6,2	169,2
<b>ВСЕГО</b>	<b>163,2</b>	<b>209,6</b>	<b>46,4</b>	<b>128,4</b>

Задолженность перед поставщиками и подрядчиками составила 100,9 млрд. руб. (98,1% от плана). Увеличение задолженности перед поставщиками и подрядчиками за отчетный год в абсолютном значении на 35,6 млрд. руб. является плановым и связано со следующими причинами:

- плановым увеличением в октябре – декабре 2008 г. срока окончательного расчета в договорах с поставщиками и подрядчиками по обязательствам Компании до 30 дней;
- увеличением инвестиционных затрат по сравнению с предыдущим годом на 49,3%;
- увеличением материальных расходов по сравнению с предыдущим годом на 9,3%;
- увеличением прочих расходов, относимых на себестоимость (без учета налога на имущество), по сравнению с предыдущим годом на 35,8%.

Как было указано выше, Компания использует кредиторскую задолженность в качестве одного из источников финансирования хозяйственной деятельности. Основными элементами являются получение авансов под доходы будущего года по перевозкам (предварительная оплата перевозок) и кредиторская задолженность перед контрагентами за выполненные ими работы, услуги, поставки ТМЦ и оборудование.

В связи с влиянием международного финансового кризиса в IV квартале 2008 г. Компанией были получены прогнозы о снижении доходов по перевозочной деятельности, что как следствие должно было привести к снижению авансов, полученных по перевозкам. В связи с чем было принято решение о пересмотре политики расчетов с поставщиками и подрядчиками в части увеличения планового срока окончатель-

ного расчета в договорах по своим обязательствам в целях ликвидации возможного дефицита.

По итогам 2008 г., отрицательные прогнозы о снижении доходов и авансов полученных подтвердились, при этом плановое увеличение срока окончательного расчета в договорах позволило обеспечить:

- замещение одного источника финансирования деятельности в виде предварительной оплаты перевозок грузим – кредиторской задолженностью перед поставщиками и подрядчиками;
- снижение долговой нагрузки;
- страхование риска потери ликвидности в условиях международного финансового кризиса.

Структура кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками в 2008 г. изменилась в сторону увеличения доли задолженности по инвестиционной деятельности на 14%, которая составила 50,8% в общей задолженности перед поставщиками и подрядчиками, или 51,2 млрд. руб. В абсолютном значении рост задолженности по инвестиционной деятельности составил 29,7 млрд. руб., или в 2,4 раза. Это позволило существенно снизить долговую нагрузку, связанную с привлечением заемных средств на финансирование Инвестиционной программы ОАО «РЖД» и проценты к уплате.

При этом, несмотря на рост кредиторской задолженности в абсолютном значении, контроль сроков оплаты обязательств в Компании минимизирует риск появления просроченной задолженности, о чем свидетельствуют показатели оборачиваемости Компании. Так, средняя продолжительность одного оборота (период оборота) кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками в 2008 г. по сравнению с 2007 г. увеличилась лишь на 0,47 дня и составила 27,6 дня (следует отметить, что увеличение срока окончательного расчета до 30 дней не привело к значительному увеличению среднего периода оборота задолженности в 2008 г. ввиду того, что, как указывалось выше, условия расчетов в договорах с контрагентами были пересмотрены в конце года).

Авансы, полученные по перевозкам, составили 40,5 млрд. руб., со снижением к началу отчетного года на 14,0 млрд. руб., или на 26,8%.

Авансы, полученные по неперевозочным видам деятельности, составили 17,6 млн. руб. с увеличением за 2008 г. на 14,0 млрд. руб., или в 5 раз. Рост произошел в связи с Проектом на строительство железнодорожной линии Сирт – Бенгази (Ливия) – 14,4 млрд. руб.

Период оборота авансов полученных составил 17,2 дня с увеличением к прошлому году на 0,4 дня за счет значительных поступлений от зарубежных заказчиков.

### Управление займами и кредитами («Программа заимствований»)

С учетом конъюнктуры, сложившейся на рынках, и структуры валютной выручки ОАО «РЖД» общая стратегия управления долгом ОАО «РЖД» построена на показателях бюджета и финансового плана и призвана:

- укрепить финансовую устойчивость;
- обеспечить необходимыми источниками финансирование инвестиционной деятельности;
- увеличить долю долгосрочных кредитов в структуре портфеля;
- укрепить систему отношений с внешними кредиторами;
- диверсифицировать источники заимствований.

Во второй декаде 2008 г. в связи с ухудшением мировой конъюнктуры Финансовая стратегия ОАО «РЖД» была направлена на поддержание финансовой устойчивости, сокращение доли заимствований в иностранной валюте, поиск новых источников финансирования и развитие сотрудничества с международными организациями.

Задолженность по кредитам ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2008 г. с учетом курсовых разниц составила 297,6 млрд. руб., с увеличением к началу года на 218,6 млрд. руб. Рост задолженности сложился вследствие планового увеличения Инвестиционной программы, а также из-за падения курса рубля к основным мировым валютам и влияния отрицательных курсовых разниц на общий объем портфеля.

В первой половине 2008 г. Компания проводила политику диверсификации источников финансирования и привлекала финансирование как на международном, так и на российском рынке. Заимствование на международном синдицированном рынке позволило установить долгосрочные партнерские взаимоотношения с западными кредиторами, а также снизить стоимость привлечения и обслуживания долга и увеличить сроки по привлекаемым ресурсам. Так, в марте 2008 г. Компания привлекла необеспеченный кредит у консорциума международных банков во главе с Banko Bilbao Vizcaya Argentaria S.A., The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ Ltd, Barclays Capital, BNP Paribas, ING Bank N.V., Bank Austria Creditanstalt AG, Westlb AG, London Branch на сумму 1,1 млрд. голл. США в виде двух траншей, сроком на 3 года (LIBOR + 0,55% годовых) и 5 лет (LIBOR + 0,75% годовых). В 2008 году ОАО «РЖД» остается одним из крупнейших заемщиков на российском облигационном рынке. Так, в рамках одобренной программы выпуска облигаций в июле 2008 г. Компанией были выпущены трехлетние облигации на сумму 20 млрд. руб., по ставке купонного дохода 8,5% годовых. В целом в 2008 г. были привлечены облига-

**Движение кредитных и заемных средств за 2008 г. (млрд. руб.)**

Показатель	01.01.2008	Получено	Погашено	01.01.2009
Краткосрочные обязательства	37,6	446,2	319,0	164,8
в том числе:				
• краткосрочные кредиты	37,6	431,6	318,7	150,5
• облигации серии 05	0	10,6	0,3	10,3
• облигации серии 03	0	4,0	0,0	4,0
• товарный займ	0	0,0	0	0
Долгосрочные обязательства	41,4	113,2	21,8	132,8
в том числе:				
• долгосрочные кредиты	12,0	60,6	6,1	66,4
• облигации серии 03 сроком на 5 лет	4,0	0,3	4,3	0
• облигации серии 05 сроком на 3 года	10,3	0,0	10,3	0
• облигации серии 06 сроком на 5 лет	10,1	0,7	0,7	10,1
• облигации серии 07 сроком на 7 лет	5,0	0,4	0,4	5,1
• облигации серии 08 сроком на 3 года	0	20,8	0	20,8
• облигации серии 09 сроком на 5 лет	0	15,2	0	15,2
• облигации серии 011 сроком на 7 лет	0	15,2	0	15,2
<b>ИТОГО</b>	<b>79,0</b>	<b>559,4</b>	<b>340,8</b>	<b>297,6</b>

См. также Приложение № 7.

ционные займы (серий 08, 09, 11) на общую сумму 50 млрд. руб.

Во второй половине 2008 г. ОАО «РЖД» планировало выйти на долгосрочные международные рынки капиталов и зарегистрировать программу размещения еврооблигаций в размере 7 млрд. долл. США сроком до 30 лет, однако в связи с финансовым кризисом и закрытием данных рынков для российских заемщиков размещение было временно отложено.

По причине резкого удорожания стоимости заемных средств в иностранной валюте и с целью снижения валютных рисков в последнем квартале 2008 г. Компания проводила работу по замещению валютных заимствований на рублевые, а также рефинансированию иностранных кредитов в российских банках. В рамках Федерального закона от 13 октября 2008 г. №173-ФЗ «О дополнительных мерах по поддержке финансовой системы Российской Федерации» ОАО «РЖД» частично рефинансировало обязательства перед иностранными финансовыми институтами в размере 270 млн. долл. США путем привлечения кредита от Внешэкономбанка.

В ноябре 2008 г. Компанией были размещены два дополнительных выпуска пяти- и семилетних облигаций

на сумму 30 млрд. руб. со ставкой купонного дохода 13,5% годовых, которые были направлены на частичное погашение валютных кредитов. На сегодняшний день размещение облигаций на российском рынке является для ОАО «РЖД» наиболее эффективным инструментом долгосрочного финансирования. По состоянию на 31 декабря 2008 г. у Компании в обращении находилось 6 выпусков рублевых облигаций на общую сумму 69 млрд. руб. Облигации ОАО «РЖД» представляют значительный интерес для российских банков, поскольку включены в ломбардный список Центрального Банка России и принимаются в качестве обеспечения по операциям РЕПО.

В ноябре 2008 г. ОАО «РЖД» совместно с ведущими коммерческими банками разработало пакет инициатив для поддержания устойчивого финансирования реального сектора экономики, а также инфраструктурных проектов, являющихся залогом стабильного промышленного роста предприятий Российской Федерации путем улучшения условий рефинансирования кредитов коммерческих банков Центральным Банком России.

В 2008 г. наибольшие суммы долгосрочных кредитов получены в следующих банках: ГК «Внешэкономбанк» –

в сумме 6,3 млрд. руб.; целевое назначение кредита – развитие инфраструктуры транспортного направления Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел (дата возврата – сентябрь 2018 г.); WEST LB – синдицированный кредит в сумме 1,1 млрд. долл. США (дата возврата – 2011–2013 гг.), JP Morgan – в сумме 250 млн. долл. США (дата возврата – июнь 2013 г.), ЗАО «ЮниКредитБанк» – в сумме 4 млрд. руб. (дата возврата – декабрь 2010 г.).

Сумма процентов по кредитам и займам, включенная в состав прочих расходов, в 2008 г. составила 10,7 млрд. руб.

В 2008 г. хеджированы синдицированные кредиты: Dresdner Bank AG – по процентному свопу 600 000 тыс. долл. США (транш А, транш В), по валютному свопу 300 000 тыс. долл. США (транш В), West LB AG – по процентному и валютному свопу 1 100 000 тыс. долл. США (транш А, транш В).

В 2008 г. ОАО «РЖД» проводило работу по унификации пакета разрешенных финансовых коэффициентов по уровню долговой нагрузки, которые составили:

- Чистый Долг/ EBITDA (х) – не более 3,5х.
- EBITDA/Расходы по уплате процентов (х) – не менее 3,5х.

По состоянию на конец 2008 г. коэффициент Чистый Долг/EBITDA составил менее 1,5х, а коэффициент EBITDA/Расходы по уплате процентов составил более 19х. Таким образом, можно сделать вывод, что, несмотря на ухудшение финансовой конъюнктуры в последнем квартале 2008 г. и удорожание стоимости заемного финансирования, финансовые показатели ОАО «РЖД» находились на безопасном удалении от финансовых ковенантов по существующим кредитам, а уровень левериджа находился на уровне, существенно ниже в сравнении с другими российскими корпоративными заемщиками.

### Размещение временно свободных гележных средств

С целью эффективного управления остатками гележных средств Компании ОАО «РЖД» размещает временно свободные гележные средства в депозиты на рыночных условиях. Основная масса (более 95% всех размещаемых средств) осуществляется на срок от 1 до 30 дней. На конец 2008 г. средняя ставка портфеля депозитов составила 9,19%.

В качестве контрагентов Компанией выбираются только надежные банки с государственной поддержкой или аффилированные с ОАО «РЖД». Суммарный размер вложений не превышает утвержденных лимитов финансовых вложений. Регулярно проводятся мониторинг финансового состояния банков и пересмотр лимитной ведомости финансовых вложений по срокам и размерам в разрезе контрагентов.

### Лизинг

Начиная с 2003 г. Компанией активно используется механизм лизинга, позволяющий ускоренными темпами проводить обновление подвижного состава и техники.

ОАО «РЖД» является крупнейшим потребителем продукции отечественных предприятий транспортного машиностроения и, увеличивая объемы закупок основных средств с использованием механизма лизинга, инвестирует значительные средства в поддержку и развитие производственных мощностей отечественных производителей. Реализация программы лизингового финансирования осуществляется в рамках единой Программы заимствований, направленной на комплексное развитие финансовой ресурсной базы Компании и расширение присутствия на российском и международном финансовых рынках. ОАО «РЖД» имеет значительный опыт проведения открытых конкурсных процедур по выбору лизинговых компаний.

### Размещение временно свободных гележных средств (млрд. руб.)

Показатель	Долгосрочные депозиты	Краткосрочные депозиты	Всего
Остаток на 01.01.08	4,4	2,4	6,8
Остаток на 01.01.09	4,1	39,2	43,3
Средний остаток за 2008 г.	4,4	5,0	9,4
Получено доходов	0,4	0,4	0,8
Ср. эффект. ставка, %	9,48%	7,31%	8,33%
Ср. ставка портфеля на 01.01.09	9,89%	9,12%	9,19%



**Стоимость подвижного состава и оборудования, приобретенного по лизинговым контрактам в 2003–2007 гг. (млрд. руб. с НДС)**

Вид подвижного состава	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Итого
Грузовые вагоны	0	8,3	11,6	8,5	12,3	0	40,7
Пассажирские вагоны	5,4	3,8	2,7	13,2	12,0	0	37,1
Тяговый подвижной состав	0,3	1,1	2,1	0	2,9	0	6,4
Моторвагонный подвижной состав	0	2,3	5,9	7,8	6,8	0	22,8
Оборудование	0	0,5	0	0	0	0	0,5
Лизинговая программа, всего	5,7	16,0	22,3	29,5	34,0	0	107,5

**Количество единиц подвижного состава и оборудования, приобретенного в лизинг в 2003–2007 гг. (шт.)**

Вид подвижного состава	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Итого
Грузовые вагоны	0	6 000	6 183	5 946	7 878	0	26 007
Пассажирские вагоны	1 140	236	159	694	602	0	2 831
Тяговый подвижной состав	9	38	51	0	46	0	144
Моторвагонный подвижной состав	0	233	452	619	492	0	1 796
Оборудование	0	17	0	0	0	0	17
Приобретено, всего	1 149	6 524	6 845	7 259	9 018	0	37 795

**Средневзвешенные показатели по программам лизинга 2003–2008 гг.**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Лизинговая программа, всего, млрд. руб.	5,7	16,0	22,3	29,6	34,0	1,6
Средневзвешенный срок лизингового финансирования, лет	7,0	6,6	6,6	6,5	6,5	4,0
Средневзвешенная ставка, %	16,00	13,64	12,43	9,63	7,91	10,94

С 2003 г. выбор контрагентов по лизинговым контрактам осуществляется на конкурсной основе ежегодно.

В период 2003–2008 гг. в качестве источника финансирования программ обновления парка подвижного состава ОАО «РЖД» активно использовался механизм лизинга (объем программ лизинга в указанный период составил 107,5 млрд. руб.).

На заседании Правления ОАО «РЖД» в сентябре 2007 г. было принято решение о снижении в среднесрочной перспективе лизинговых операций, и в 2008 г. приобретение подвижного состава по лизинговым контрактам не производилось.

С точки зрения влияния на расходы Компании, лизинг оказывает значительное влияние на затратную часть бюджета и увеличивает себестоимость перевозок.

По состоянию на 01.01.2008 г. совокупный объем лизинговых обязательств по централизованным договорам лизинга составил 87,4 млрд. руб. с НДС. В погашение лизинговых платежей в 2008 г. направлено 21,86 млрд. руб.

По состоянию на 01.01.2009 г. объем задолженности по централизованным договорам лизинга составил 65,5 млрд. руб.

Основными лизингодателями ОАО «РЖД» являются крупнейшие лизинговые компании России, такие, как ЗАО «РГ Лизинг» (43% в лизинговом портфеле ОАО «РЖД») и ОАО «ВТБ Лизинг» (32% в лизинговом портфеле ОАО «РЖД»).

В 2008 г. с целью ликвидации дефицита шпальной продукции на сети железных дорог Компанией проведено открытое конкурсное право заключения договора лизинга на поставку трех технологических

комплексов для производства предварительно напряженных железобетонных шпал на сумму 1,614 млрд руб. Победителем конкурса стала лизинговая компания ЗАО «РГ Лизинг».

В первом полугодии 2008 г. обеспечена передача прав и обязанностей по договорам лизинга крупнотоннажных контейнеров (к ОАО «Трансконтейнер») и вагонов хопперов (к ОАО «Первая Грузовая Компания»). Сделки позволили обеспечить приток денежных средств в размере 580,3 млн. руб.



## Рейтинги

ОАО «РЖД» по своим производственно-техническим и финансовым параметрам входит в число крупнейших транспортных компаний мира. Учитывая данные факты, а также устойчивые фундаментальные показатели кредитоспособности Компании, ОАО «РЖД» продолжает удерживать стабильно высокий кредитный рейтинг, присвоенный ведущими международными рейтинговыми агентствами (Moody's, Standard & Poor's и Fitch).

Инвестиционный рейтинг ОАО «РЖД» отражает тесную связь ОАО «РЖД» с государством, а также сбалансированность финансовой и общей стратегии Компании. Кроме того, рейтинг характеризует эффективность менеджмента и результативность реформирования российского железнодорожного транспорта, способствующие динамичному развитию отрасли.

Вместе с тем ОАО «РЖД» активно поддерживает связь с рейтинговыми агентствами, кредиторами и инвесторами. В декабре 2008 г. состоялись очередные ежегодные встречи между руководством Компании и представителями рейтинговых агентств.

### Рейтинг по состоянию на 31.12.2008 г.

	Moody's	Baa2
	Standard & Poor's	BBB
	Fitch	BBB+
	Moody's	A3
	Standard & Poor's	BBB+
	Fitch	BBB+

## Управление финансовыми рисками

За 5 лет в Компании сформирована полноценная система управления финансовыми рисками. Основопологающим документом системы управления финансовыми рисками является Концепция управления финансовыми рисками ОАО «РЖД», которая предусматривает анализ, выявление ключевых показателей, разработку модели управления и процедуры мониторинга кредитных рисков, рисков управления ликвидности, операционных, имущественных и рыночных рисков. В рамках реализации управления финансовыми рисками была разработана и внедрена необходимая прочая нормативная база в части страховой защиты (положение о страховой защите, регламенты, методические рекомендации и положения), управления лимитами по работе с финансовыми институтами и предприятиями реального сектора экономики (методики расчета соответствующих лимитов), типовые требования по обеспечению договорных обязательств контрагентами ( типовые условия расчетов и нормативные документы, регулирующие работу с банковскими гарантиями и поручительствами), нормативные документы по управлению ликвидностью Компании.

Применяемые в Компании подходы к риск-менеджменту основаны на принципе диверсификации рисков, в том числе через использование различных инструментов и надежных контрагентов. Политика риск-менеджмента исключает любые спекулятивные инструменты защиты, а также операции с ненадежными контрагентами.

Особое внимание уделено использованию деривативов при управлении рисками. Так, в 2008 г. был хеджирован валютный кредитный портфель Компании от влияния валютного и процентного рисков. Ставка кредитования по валютному кредитному портфелю была переведена с плавающей в валюте на фиксированную в рублях. По всем сделкам хеджирования, по итогам года, рыночная оценка стоимости – положительная.

Проведена работа по оценке возможности хеджирования ценовых рисков, в частности цен дизельного топлива и металлов (по материалам с высокой долей стоимости металлов в себестоимости).

Реализация системы управления рисками ликвидности позволила усовершенствовать механизм качественного и гибкого планирования денежных средств Компании.

Реализация системы управления кредитными рисками позволила установить инструменты управления кредитными рисками по банкам (лимиты финансовых вложений) и кредитными рисками по прочим контрагентам. В частности, при работе с контрагентами для обеспечения защиты от рисков неис-

полнения своих обязательств применяются такие инструменты, как банковские гарантии и поручительства: серьезности намерений, надлежащего исполнения своих обязательств (в т.ч. на гарантийный период для договоров поставки), возврата авансов. Банковские гарантии и поручительства ограничиваются устанавливаемыми лимитами.

В 2008 г. финансовые вложения осуществлялись в рамках, согласованных коллегиальным органом (кредитный комитет Компании) и утвержденных старшим вице-президентом лимитов финансовых вложений.

Во второй половине 2008 г. в контексте влияния мирового финансового кризиса на производственные результаты деятельности Компании особое внимание уделялось риск-менеджменту. Был предпринят ряд антикризисных мер, предполагающих, помимо общепринятого подхода по сокращению издержек, следующие меры риск-менеджмента:

- перенаправлены финансовые потоки внутри холдинга;
- переведены расчеты и РКО в банки с государственной поддержкой и аффилированные Компании банки;
- ужесточены лимиты по работе с финансовыми институтами: лимиты финансовых вложений и операций с банковскими гарантиями установлены на банки с государственной поддержкой и аффилированные Компании банки;
- снижены расходы по страховым премиям;
- валютный кредитный портфель защищен ранее заключенными сделками хеджирования валютного и процентного рисков;
- проводится ежедневный ситуативный анализ ситуации на финансовых рынках и принятие соответствующих оперативных решений по управлению финансовыми ресурсами;
- в целях максимального использования потенциальной грузовой базы, формируемой российскими производителями, обеспечения максимального привлечения грузов к перевозке, расширения спектра предоставляемых ОАО «РЖД» услуг в 2008 г. было утверждено Положение о порядке работы ОАО «РЖД» с банковскими гарантиями, предоставляемыми в обеспечение обязательств по оплате за грузовые перевозки, осуществляемые ОАО «РЖД».

## Страхование

ОАО «РЖД» уделяет большое внимание страховой защите имущества Компании. Первые договора страхования были заключены в 2005 г. За 5 лет работы сформирован подход по регулярному централизованному страхованию имущества Компании на единых условиях. Имущество ОАО «РЖД», представляющее собой сложный технологический комплекс объектов железнодорожного транспорта, имеющих стратегическое значение, ответственность за сохранность которых ОАО «РЖД» несет на себе перед государством, застраховано страховыми компаниями ОАО «СОГАЗ» и ОАО «ЖАСО». Кроме того, ОАО «РЖД» страхует грузовой подвижной состав, парк пассажирских вагонов, локомотивов и электропоездов.

ОАО «РЖД» как источник повышенной опасности страхует гражданскую ответственность перевозчика и владельца инфраструктуры. По данному договору страхования покрываются риски ОАО «РЖД», связанные с причинением ущерба имуществу, жизни и здоровью третьих лиц и окружающей среде при осуществлении основного вида деятельности.

ОАО «РЖД» уделяет большое внимание социальному обеспечению своих сотрудников. Одним из инструментов, улучшающих социальный пакет сотрудника, является страхование от несчастных случаев и болезней на производстве. В случае наступления страхового события сотрудник получает материальную компенсацию.

За период действия договоров решено большое количество спорных вопросов, разработаны методические рекомендации и другие регламентирующие работу документы. В рамках реализации Программы страховой защиты регулярно пересматриваются и оптимизируются условия договоров страхования, расширяется спектр покрываемых рисков, размеры франшиз. Проводится работа с сотрудниками филиалов ОАО «РЖД», отвечающими за процесс урегулирования страховых случаев, для обеспечения скорейшего оформления пакетов документов и возмещения генеральных средств. Автоматизирован процесс учета страховых случаев, что позволяет отслеживать изменение ситуации по страхованию в системе реального времени.

Страховая защита ОАО «РЖД» распространяется на большую часть имущества Компании:

- подвижной состав, являющийся собственностью ОАО «РЖД»;
- подвижной состав, взятый в лизинг;
- недвижимое имущество и оборудование (в том числе арендованное).

Заключен Договор страхования гражданской ответственности ОАО «РЖД» как грузоперевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта.

## Налоговая нагрузка

См. также Приложение № 30.

В соответствии с учетной политикой для целей налогообложения ОАО «РЖД» определяет доходы и расходы по методу начисления.

ОАО «РЖД» определяет в целом по юридическому лицу налоговую базу по налогу на добавленную стоимость и по налогу на прибыль и уплачивает в федеральный бюджет указанные налоги. В отношении других налогов и сборов, а также в отношении налога на прибыль (в части, подлежащей уплате в бюджеты субъектов Российской Федерации) филиалы и другие обособленные подразделения ОАО «РЖД» в установленном порядке исполняют обязанности налогоплательщика по уплате налогов и сборов в региональные и местные бюджеты.

В 2008 г. в счет оплаты текущих налогов направлено 184,5 млрд руб., в том числе в федеральный бюджет – 25,0 млрд руб., в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований – 85,9 млрд руб., в фонды обязательного социального страхования – 73,6 млрд руб.

Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджетную систему Российской Федерации составила 1,84%. Показатель налоговой нагрузки в 2008 г. равен 12,5%, что ниже уровня 2007 г.

Суммы налогов, подлежащих уплате в 2008 г., увеличились по сравнению с размером налоговых платежей, уплаченных в 2007 г., на 5,3 млрд руб., или на 3%.

Суммы налогов, подлежащих уплате в федеральный бюджет в 2008 г., по сравнению с 2007 г., сократились на 16,0 млрд руб., или на 39,0%.

### НДС

В 2008 г. в счет уплаты НДС направлено 15,3 млрд руб. Снижение платежей по НДС 40,7% по сравнению с 2007 г. связано с ростом налоговых вычетов по капитальным вложениям.

### Налог на прибыль

Начисление налога на прибыль организаций, подлежащего уплате в федеральный бюджет и бюджеты субъектов Российской Федерации, в 2008 г. составило 30,4 млрд руб., что на 14,8% меньше, чем в 2007 г. В счет уплаты налога на прибыль организаций в 2008 г. направлено 34,1 млрд руб.

При номинальной ставке налога на прибыль эффективная ставка налога (процентное соотношение текущего налога на прибыль к прибыли до налогообложения) с учетом расходов, не уменьшающих налогооблагаемую прибыль, и необлагаемых доходов составила в 2008 г. 55,5%.

## Региональные налоги

В бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в 2008 г. внесено 85,9 млрд руб. Рост уплаченных налоговых платежей в региональные и местные бюджеты по сравнению с 2006–2007 гг. составил соответственно 14,6% (уплачено 75,0 млрд руб.) и 13,3% (уплачено 75,8 млрд руб.).

В счет уплаты налога на имущество в 2008 г. направлено 18,6 млрд руб., рост на 0,3 млрд руб. произошел за счет ввода в эксплуатацию и модернизацию объектов основных средств.

Перечисление в бюджет земельного налога за 2008 г. составило 1,6 млрд руб. и увеличилось по сравнению с 2006 г. на 55,2%, с 2007 г. – на 13,9% за счет приобретения земельных участков, за счет увеличения ставок по ряду муниципальных образований, а также за счет увеличения кадастровой стоимости земельных участков.

Сумма внесенных платежей в фонды обязательного страхования составила 73,6 млрд руб. и увеличилась по сравнению с 2007 г. на 18,1% за счет роста фонда оплаты труда.

## Реструктурированная задолженность

В соответствии с Федеральным законом от 07.07.2003 г. № 115-ФЗ ОАО «РЖД» является преемником налоговой задолженности организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество и имущественные комплексы которых внесены в уставный капитал ОАО «РЖД». В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.09.2003 г. № 603 ОАО «РЖД» с даты утверждения сводного передаточного акта передано право на реструктуризацию налоговой задолженности.

Общая сумма реструктурированной задолженности по состоянию на 1 января 2005 г. составила 20,6 млрд руб., в том числе пени и штрафы – 20,6 млрд руб. Досрочное погашение реструктурированной задолженности в 2004 г. позволило в 2005–2008 гг. произвести списание реструктурированных пеней и штрафов в федеральный бюджет и бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в сумме 20,0 млрд руб. Так, в 2005 г. была списана реструктурированная задолженность в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в сумме 7,8 млрд руб., в 2006 г. – задолженность в федеральный бюджет в сумме 9,9 млрд руб., в 2007 г. – задолженность в фонды обязательного социального страхования в размере 2,3 млрд руб., в 2008 г. – задолженность по распределяемым между уровнями бюджета налогам в размере 24,9 млн руб.

**Информация о сделках,  
в совершении которых имеется  
заинтересованность**

**IX**



### ИНФОРМАЦИЯ О СДЕЛКАХ, В СОВЕРШЕНИИ КОТОРЫХ ИМЕЕТСЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ

Советом директоров ОАО «РЖД» в 2008 г. были одобрены сделки, признаваемые в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» сделками, в совершении которых имеется заинтересованность:

▶ Договор поставки тепловозов ТЭМ 18ДМ (Протокол от 15.02.2008 г. № 3) на следующих условиях:

- поставщик – ОАО «ТД «РЖД»
- покупатель – ОАО «РЖД»
- предмет сделки – поставка маневровых тепловозов типа ТЭМ 18ДМ в количестве 347 единиц
- цена сделки – 10 317 994 834 руб. 29 коп. с учетом НДС
- срок Договора – с момента подписания по 31 декабря 2010 г.

▶ Договор аренды земельного участка, расположенного по адресу: г. Москва, проезд Черепановых, владение 56А (Протокол от 15.04.2008 г. № 5) на следующих условиях:

- арендодатель – ОАО «РЖД»
- арендатор – «Фонд «Жилсоципотека»
- предмет сделки – передача в аренду земельного участка площадью 12 726 кв. м, кадастровый номер 77:09:03002:053, принадлежащего на праве собственности ОАО «РЖД»
- цена Договора равна выкупной цене земельного участка в размере 89 417 415 руб. (НДС не облагается).

▶ Договор купли-продажи недвижимого имущества (Протокол от 07.08.2008 г. № 11) на следующих условиях:

- продавец – ОАО «РЖД»
- покупатель – ОАО «ВНИИЖТ»
- предмет сделки – земельный участок (кадастровый номер 52:18:03 23:0004) общей площадью 4662,00 кв. м, расположенный по адресу: г. Н. Новгород, ул. Путейская, г. 166
- цена Договора – 17 403 000 руб. (НДС не облагается).

▶ сделка по привлечению кредитных средств для рефинансирования обязательств, возникших по синдицированному кредиту от 19.10.2005 г. № 852, на следующих условиях:

- заемщик – ОАО «РЖД»
- кредитор – Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»
- предмет сделки – привлечение ОАО «РЖД» кредита на сумму 270 000 000 долл. США
- цена сделки – не более 300 000 000 долл. США
- срок сделки – 12 месяцев минус 1 рабочий день
- целевое назначение кредита – осуществление платежей по синдицированному кредиту от 19.10.2005 г. № 852
- процентная ставка – ставка LIBOR по депозитам в долларах США сроком на 12 месяцев + 5% годовых
- комиссия за выдачу кредита – 100 000 долл. США
- комиссия за неиспользованный остаток кредита не взимается

неустойки:

- на сумму просроченной задолженности по основному долгу дополнительно к процентной ставке по Кредитному соглашению с Внешэкономбанком в размере 10% годовых
- на сумму просроченной задолженности по процентам – в размере процентной ставки по Кредитному соглашению с Внешэкономбанком, увеличенной на 10% годовых.

Информация о крупных сделках



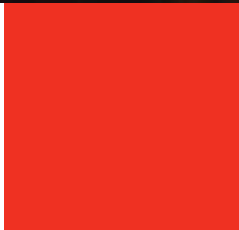
**ИНФОРМАЦИЯ О КРУПНЫХ СДЕЛКАХ**

Крупные сделки (стоимость которых составляет 25 и более % балансовой стоимости активов общества) в отчетный период не совершались.



Отчет о выплате  
объявленных дивидендов

XI



## ОТЧЕТ О ВЫПЛАТЕ ОБЪЯВЛЕННЫХ ДИВИДЕНДОВ

За 5 лет работы ОАО «РЖД» сумма чистой прибыли составила 142,8 млрд. руб., в т.ч. 13,4 млрд. руб. по итогам 2008 г.

Как и в предшествующие годы, часть чистой прибыли 2008 г. явилась результатом планомерной реализации структурной реформы железнодорожного транспорта Российской Федерации. Значительная доля чистой прибыли сложилась в результате превышения стоимости вносимого имущества, согласованной учредителями, в уставный капитал дочерних обществ Компании над его балансовой стоимостью. Так, только по итогам работы за 2008 г., данное превышение составило 13,1 млрд. руб.

С учетом этого Компанией проводится соответствующая политика уплаты дивидендов в размере 10% от размера экономически обоснованной чистой прибыли.

Так, в соответствии с Распоряжениями Правительства Российской Федерации от 29.06.2004 г. № 883-р, от 09.08.2005 г. № 1171-р, от 30.06.2006 г. № 930-р, от 30.06.2007 г. № 864-р, от 30.06.2008 г. № 951-р Компанией было направлено на выплату дивидендов

в денежной форме по итогам работы за 2003–2007 гг. по обыкновенным акциям около 4 млрд. руб.

Снижение объема выплаты дивидендов по итогам 2007 г. было вызвано Решениями, принятыми на совещании у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова (Протокол от 19.12.07 г. № АЖ-П9-52пр), Поручением Правительства Российской Федерации от 27.09.07 г. № ДМ-П9-4679 и пр., в соответствии с которыми ОАО «РЖД» уполномочено было направить средства на финансирование строительства 53-километрового железнодорожного участка Яйва – Соликамск и временной обходной железной дороги на трассе Пермь – Соликамск в размере 800 млн. руб. и 454 млн. руб. соответственно с учетом последующего уменьшения на данные суммы объема дивидендов, планируемого в качестве выплаты в пользу Российской Федерации по итогам 2007 г.

Распределение объема чистой прибыли ОАО «РЖД», полученной по итогам 2007 г., утверждено следующим образом:

(млрд. руб.)

Показатель	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Всего
Чистая прибыль	5,9	8,8	9,8	26,4	84,5	13,4	148,8
Превышение денежной оценки вклада, согласованной учредителями, над балансовой стоимостью имущества, переданного в уставный капитал дочерних обществ			1,5	15,9	66,8	13,1	97,3
Экономически обоснованная чистая прибыль	5,9	8,8	8,3	10,5	17,7	0,3	51,5
Дивиденды	0,6	0,9	1,0	1,0	0,5	0,0	4,0

(млрд. руб.)

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль 2007 г.	84,5	
в т.ч. экономически обоснованная (подкрепленная реальным денежным потоком)	17,7	
10% от экономически обоснованной чистой прибыли	1,8	10%
компенсация строительства 6-км обхода (Березники)	-0,5	
финансирование ж/д участка Яйва – Соликамск – 53 км	-0,8	
выплата дивидендов по размещенным акциям	0,5	

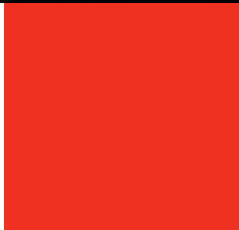
**Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2007 г. (млрд. руб.)**

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	84,5	100
Направление прибыли всего, в т.ч.:	4,7	6
резервный фонд	4,2	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	0,5	1
Накопление прибыли всего, в т.ч.:	79,8	94
компенсация строительства 6-км обхода (Березники)	0,5	
финансирование ж/д участка Яйва – Соликамск – 53 км	0,8	
обновление пассажирского подвижного состава	23,3	
обновление моторвагонного подвижного состава	13,3	
обновление тягового подвижного состава (пассажирские локомотивы)	8,8	
обновление и развитие хозяйства дальних пассажирских перевозок	4,4	
обновление и развитие хозяйства пригородных пассажирских перевозок	5,5	
проект «Модернизация пассажирских вагонов системой контроля безопасности с элементами диагностики и связи пассажирского поезда»	1,7	
проект «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и ж/д подходов к портам на южном берегу Финского залива (с учетом строительства станции Лужская)»	13,7	
проект «Комплексная реконструкция участка Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла»	5,4	
проект «Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская»	2,0	
проект «Восстановление объектов железнодорожного транспорта в Чеченской Республике»	0,5	



Проект распределения  
чистой прибыли Общества,  
полученной по итогам 2008 г.

XII



### ПРОЕКТ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОБЩЕСТВА, ПОЛУЧЕННОЙ ПО ИТОГАМ 2008 г.

На протяжении последних лет работы структура чистой прибыли Компании во многом зависит от планомерной реализации программы структурной реформы железнодорожного транспорта.

Даже в условиях влияния мирового финансового кризиса, высокой волатильности рынка и сложной конъюнкты железнодорожных перевозок в 2008 г. Компания обеспечила положительную динамику завершающего этапа структурной реформы и достижение ключевых структурных задач, что обеспечило формирование чистой прибыли в размере порядка 13 млрд. руб. (за счет превышения денежной оценки вклада, согласованной учредителями, над балансовой

стоимостью имущества, переданного в уставный капитал дочерних обществ).

В итоге за 2008 г. была получена чистая прибыль в размере 13,4 млрд. руб., которая будет направлена на реализацию Инвестиционной программы Компании и формирование резервного фонда.

На протяжении первых лет работы Компания продемонстрировала положительную динамику основных показателей, связанных с дивидендной политикой ОАО «РЖД».

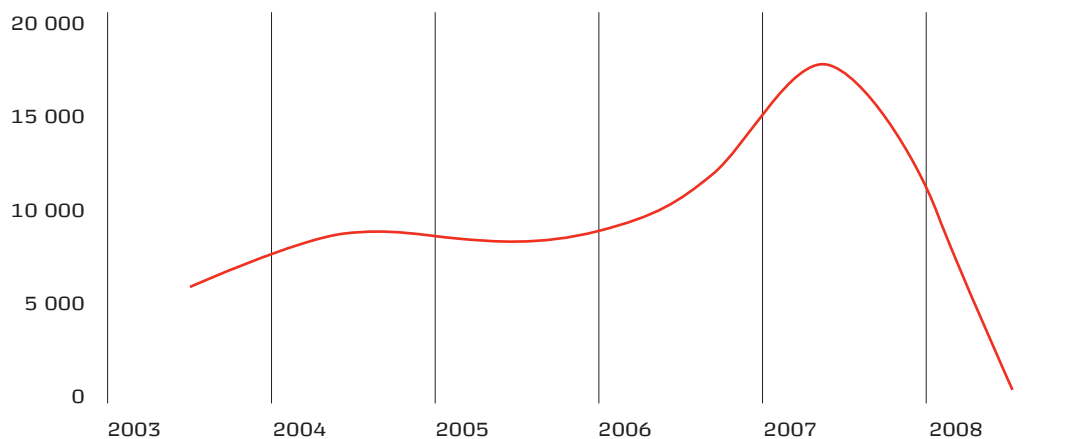
Вместе с тем снижающаяся динамика 2007–2008 гг. говорит не о реальном ухудшении финансовых результатов работы Компании и прямом отказе от выплаты дивидендов, а лишь отражает реализацию политики направления основного объема чистой прибыли на финансирование инвестиций, что, в конечном итоге, выражается в росте благосостояния

#### Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2008 г. (млрд. руб.)

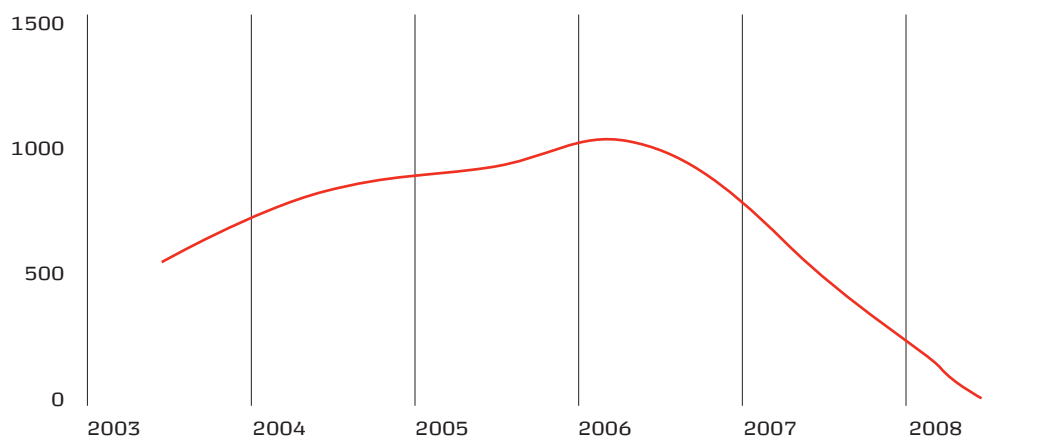
Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	13,4	100
Направление прибыли, всего, в т.ч.:	0,67	6
резервный фонд	0,67	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	0	0
Накопление прибыли, всего, в т.ч.:	12,7	95

#### Динамика экономически обоснованной чистой прибыли и дивидендов за период существования Компании (млн. руб.)

##### Экономически обоснованная чистая прибыль (млн. руб.)



### Дивиденды (млн. руб.)

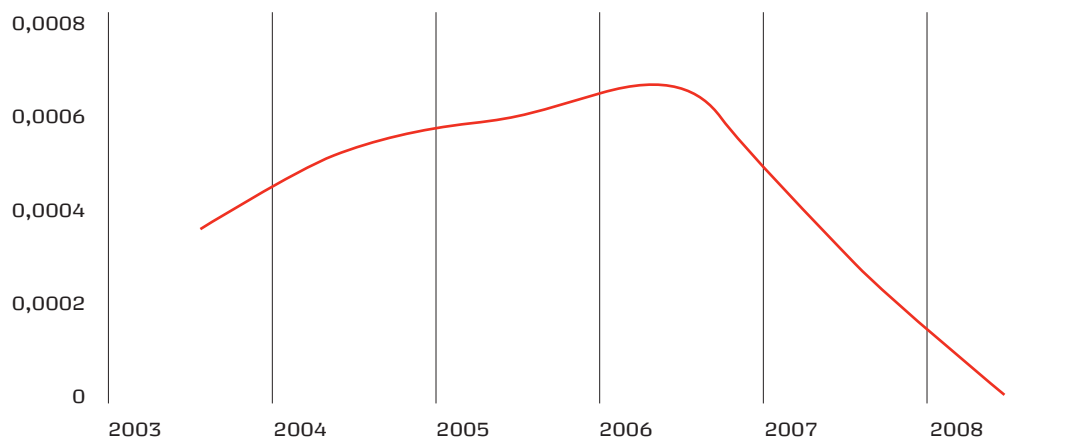


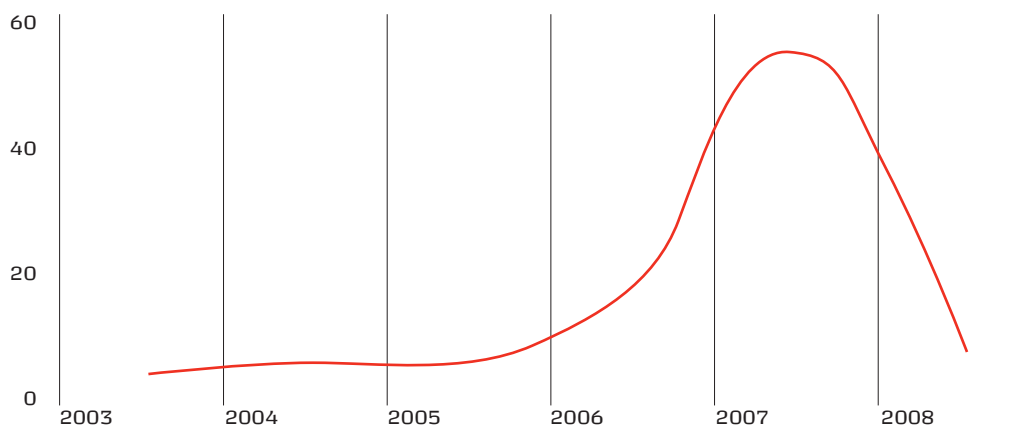
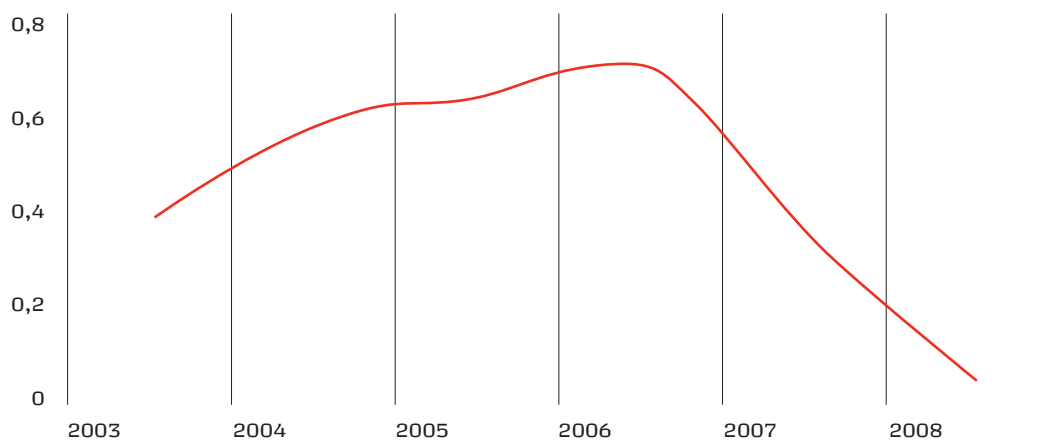
акционера, эквивалентном получению стабильного дивидендного дохода.

По оценкам Компании, в 2009 г. подобная ситуация будет наблюдаться практически по всем акционерным обществам, в т.ч. наиболее заметно по госкомпаниям. Так, в конце 2008 г. в целях снижения влияния финансового кризиса на реальный сектор

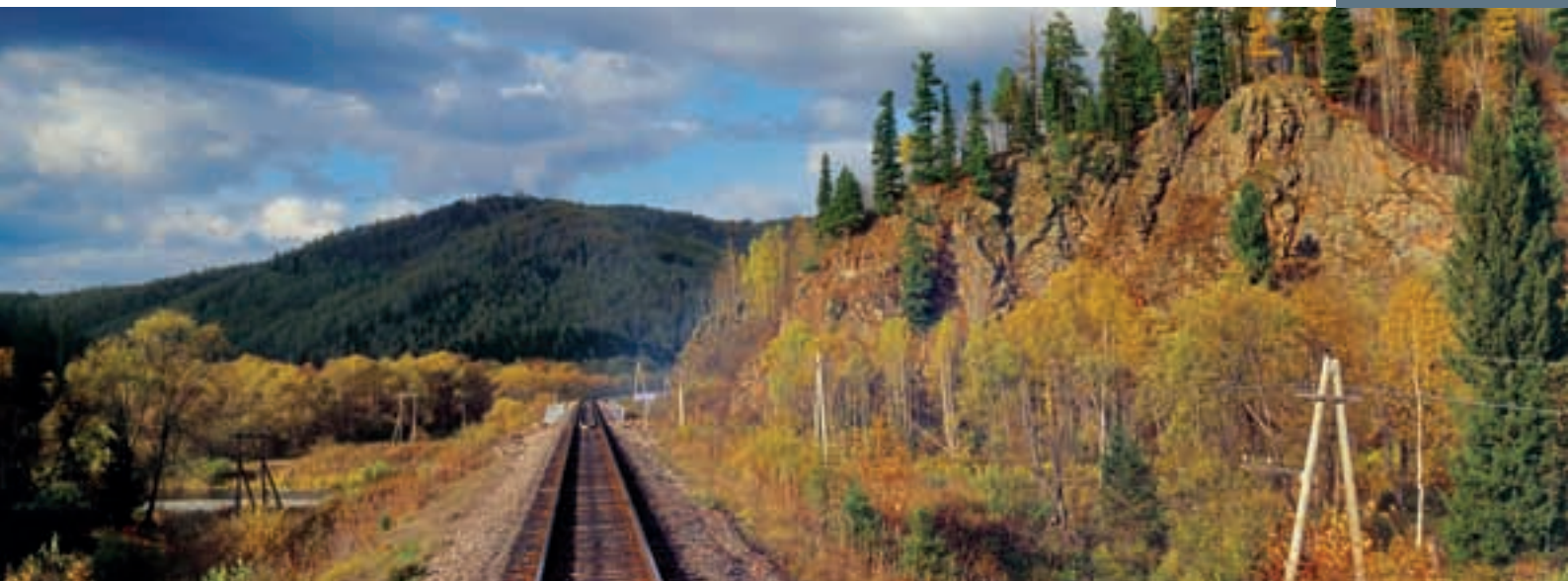
экономики и формирования у последних дополнительных источников для финансирования текущей и инвестиционной деятельности госорганами было предложено пересмотреть политику выплаты дивидендов компаниям с госучастием в сторону снижения или отказа от их выплаты, что соответственно снизит аналогичные тренды по этим обществам.

### Дивидендная доходность (млн. руб.)



**Прибыль на акцию (млн. руб.)****Дивиденды на акцию (млн. руб.)**





**ОПИСАНИЕ ОСНОВНЫХ ФАКТОРОВ РИСКА,  
СВЯЗАННЫХ С ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ОБЩЕСТВА****Информация о неоконченных судебных разбирательствах, в которых Общество выступает в качестве ответчика по иску о взыскании задолженности с указанием общей суммы предъявленных претензий**

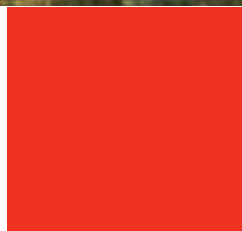
За 2008 г. арбитражными судами рассмотрено 8011 исков, предъявленных к ОАО «РЖД», на общую сумму 5,1 млрд. руб., из которых по 3629 искам на общую сумму 4,1 млрд. руб. в удовлетворении заявленных требований было отказано; по 4382 искам на общую сумму 0,9 млрд. руб. требования к ОАО «РЖД» были удовлетворены.

При этом в арбитражных судах по состоянию на 31 декабря 2008 г. на рассмотрении находилось 3767 исков к ОАО «РЖД» на общую сумму 2,1 млрд. руб.

**Информация о неоконченных судебных разбирательствах, в которых Общество выступает в качестве истца по иску о взыскании задолженности с указанием общей суммы заявленных претензий**

За 2008 г. арбитражными судами рассмотрено 14589 исков, предъявленных ОАО «РЖД», на общую сумму 4,6 млрд. руб., из которых по 1241 иску на общую сумму 1,0 млрд. руб. в удовлетворении заявленных требований было отказано; по 13347 искам на общую сумму 3,6 млрд. руб. требования ОАО «РЖД» были удовлетворены.

При этом в арбитражных судах по состоянию на 31 декабря 2008 г. на рассмотрении находилось 5329 исков ОАО «РЖД» на общую сумму 4,2 млрд. руб.



## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

### Основные направления развития

Генеральным направлением развития Российских железных дорог является формирование высокоэффективного Холдинга, расширение рыночного потенциала и рост его капитализации, повышение инвестиционной привлекательности и усиление конкурентных преимуществ на стратегически значимых рынках как в России, так и за рубежом.

Основным инструментом этого является продуманная диверсификация бизнеса ОАО «РЖД».

Холдинг «РЖД» будет развивать как традиционные для железнодорожного транспорта виды бизнеса (предоставление услуг инфраструктуры, перевозочная деятельность, оперирование подвижным составом), так и новые, перспективные бизнесы, направленные на максимизацию прибыли и капитализации Холдинга «РЖД» (например, туристический бизнес, логистика, рекламные услуги).

При этом ключевой задачей развития Холдинга «РЖД» будет являться развитие железнодорожной инфраструктуры в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.

Стратегически важным направлением работы останется расширение международного сотрудничества, интеграция в Евроазиатскую транспортную систему и укрепление позиций ОАО «РЖД» на международном рынке транспортных услуг.

На рынке грузовых перевозок будет развиваться конкуренция в сфере предоставления грузовых вагонов под перевозку. Основной задачей будет создание Второй грузовой компании – оператора грузовых вагонов и обеспечение перехода к полному дерегулированию вагонной составляющей.

Предусматривается развитие рынка пассажирских перевозок за счет формирования системы государственного заказа на перевозки пассажиров, включая модель региональных франшиз частным пассажирским компаниям и их конкурсное распределение между перевозчиками.

В сфере дальних пассажирских перевозок ключевой задачей является создание Федеральной пассажирской компании – дочернего общества ОАО «РЖД», повышение эффективности работы за счет ценовой гибкости, роста качества услуг, оптимизации затрат и активов.

В сфере пригородных пассажирских перевозок будет продолжено создание дочерних обществ совместно с субъектами Российской Федерации.

Одним из важнейших направлений развития рынка пассажирских перевозок является развитие скорост-

ного и организация высокоскоростного пассажирского движения, что позволит вывести перевозки пассажиров на принципиально новый качественный уровень.

Большое внимание будет уделено вопросам проведения социальной политики и повышения престижности работы на железнодорожном транспорте.

Важнейшими задачами на 2009 г. (в соответствии с Протоколом заседания Правления ОАО «РЖД» № 43 от 23–24 декабря 2008 г.) являются:

▶ обеспечение устойчивости и финансовой сбалансированности работы ОАО «РЖД» в условиях мирового экономического кризиса на основе реализации мер по сокращению издержек и максимального привлечения доходной базы и эффективного использования финансовых ресурсов;

▶ обеспечение рационального использования трудовых ресурсов в условиях снижения объемов перевозок за счет внедрения новых технологий, повышения качества производственных процессов и привлечения численности персонала в соответствии с объемами перевозок;

▶ повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев, увеличение доли ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг, в т.ч. за счет развития логистики, внедрения инновационных технологий транспортного обслуживания, увеличения объемов контейнерных перевозок;

▶ максимальная диверсификация деятельности ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок на основе активизации маркетинговой политики и вывода на рынок комплексных транспортных продуктов;

▶ концентрация инвестиционных ресурсов на реализации пусковых проектов, и прежде всего с участием государства и внешних инвесторов, проектов, направленных на повышение эффективности перевозочного процесса и реализацию программ ресурсосбережения;

▶ реализация мероприятий третьего этапа структурной реформы, обеспечение создания Федеральной пассажирской компании и других дочерних и зависимых обществ, минимизация перекрестного субсидирования за счет формирования субъектами Российской Федерации заказа на пассажирские перевозки в пригородном сообщении, разработка нормативно-правовой базы, обеспечивающей равные условия участия Холдинга «РЖД» на рынке предоставления вагонов для грузовых перевозок;

- ▶ переход на управление эксплуатационной работой, основанное на экономических критериях, обеспечивающих достижение максимальной эффективности перевозочного процесса;
- ▶ обеспечение эффективного взаимодействия с поставщиками материальных ресурсов для ОАО «РЖД», способствующего как устойчивости объемов их производства, так и снижению цен на продукцию, обратив особое внимание на соответствие качества продукции нормативным требованиям;
- ▶ совершенствование системы социальных гарантий железнодорожников на основе принципа соответствия реального вклада работника в корпоративный результат;
- ▶ внедрение инновационных и прорывных технологических решений, создание технологической и экономической основы для будущего роста на новом качественном уровне.

### Перспективы развития макроэкономической ситуации

В конце 2008 г. под воздействием мирового финансового кризиса макроэкономическая ситуация в России значительно ухудшилась, что было обусловлено:

- снижением мировых цен на нефть и другие экспортные товары (во второй половине года цены на нефть снизились почти на 70%, на металлы – на 45%);
- значительным сокращением внешнего спроса на основные статьи российского экспорта (профицит торгового баланса, достигавший летом 2008 г. 10–12% ВВП, к концу года составил 1% ВВП);
- избыточной зависимостью финансового сектора российской экономики от внешней среды.

Перестал работать механизм зарубежных заимствований и рефинансирования российских компаний и банков (корпоративный внешний долг за последние три года вырос с 175,1 до 497,8 млрд. долл.). При этом впервые с 2004 г. возобновился отток капитала из России (он составил 129,9 млрд. долл., что соответствует 7,8% ВВП).

Кроме этого, негативное влияние оказал ряд особенностей российской экономики:

- чрезмерная экспортная ориентированность (уровень доли сырьевого сектора в ВВП составляет более 30%, а в экспорте – более 65%);
- заниженная монетизация, что еще больше усугубило кризис ликвидности при отсутствии возможности рефинансирования за рубежом;

- кризис доверия во взаимоотношениях банковской системы и «реального сектора», что привело к резкому ухудшению условий и снижению объемов кредитования российских предприятий, сокращению спроса.

В результате этого темп прироста ВВП в 2008 г. составил 5,6% против 8,1% в 2007 г. Замедление происходило в течение всего года – от 8,5% в I квартале, 7,5% во II квартале, 6,2% в III квартале до 1,1% в IV квартале. Наибольшее ухудшение произошло в строительстве, на транспорте и в промышленном производстве.

При этом прирост промышленного производства также замедлился и по итогам 2008 г. составил +2,1% (против +6,3% в 2007 г.), при этом в ноябре и декабре произошел спад – на 8,7% и 10,3% соответственно.

Динамика макроэкономических показателей во многом обусловила сокращение потенциальной грузовой базы железнодорожного транспорта.

При этом следует положительно отметить, что сформировавшаяся под влиянием финансово-экономического кризиса низкая ценовая конъюнктура товарно-сырьевых рынков уменьшила ценовое давление на железнодорожную отрасль, являющуюся крупным потребителем металлургической и нефтяной продукции. Так, с августа по декабрь 2008 г. сводный индекс цен металлопроката снизился почти вдвое и вернулся на уровень начала года.

Перспективы развития макроэкономической ситуации в России будут зависеть от:

- характера и длительности кризисных явлений и процессов в мировой и национальной экономике;
- влияния мировой экономики, восстановления внешнего спроса на продукцию российского экспорта и улучшения ценовой конъюнктуры товарных рынков;
- эффективности принимаемых антикризисных мер, оперативности восстановления финансового оборотного капитала, платежеспособного спроса, увеличения объемов производства товаров и услуг.

### Антикризисные мероприятия

Негативное влияние мирового кризиса на реальный сектор экономики нашей страны существенно отразилось на работе железнодорожного транспорта и привело к существенному ухудшению показателей производственно-финансовой деятельности ОАО «РЖД».

Основными угрозами для ОАО «РЖД» стало общее замедление экономического роста в стране, снижение

объемов промышленного производства, повышение конкурентоспособности грузовых видов транспорта, ужесточение расходов государственного бюджета, удорожание привлечения заемных финансовых ресурсов, осложнение реализации Программы вывода акций ДЗО.

Для минимизации их последствий необходимо максимально использовать потенциальную грузовую базу, ориентируясь на отрасли, в меньшей степени подверженные кризису (например, пищевая промышленность), развивать логистику, активизировать инновационную деятельность, создавать условия для стимулирования международных перевозок. Очень важна оптимизация тарифной политики.

Но, помимо угроз, кризис предоставляет и ряд возможностей для развития ОАО «РЖД». Речь идет о снижении цен на потребляемые ресурсы, росте предложения на рынке труда, возможностях ускорения темпов оздоровления основных фондов и вне-

дрения прорывных инновационных технологий. При грамотной реализации этих возможностей Компания сможет уменьшить сметную стоимость инвестиционных проектов, провести санацию основных фондов, привлечь высококвалифицированные кадры, выйти на рынок с современными транспортными продуктами, диверсифицировать бизнес.

Кризисную ситуацию необходимо использовать для формирования нового качества и эффективности работы, новых корпоративных ценностей, внедрения прорывных инновационных технологий.

Необходимо повышать коммерческую дисциплину, досконально знать и эффективно удовлетворять потребности каждого клиента. Фактически необходимо выработать и реализовать стратегию клиентоориентированного бизнеса. ОАО «РЖД» не только не должно отказываться от своих стратегических планов, а, наоборот, добиваться повышения эффективности своей деятельности.

#### Анализ угроз ОАО «РЖД» в условиях кризиса

Угрозы	Необходимые меры
Общее замедление экономического роста, снижение объемов промышленного производства	<ul style="list-style-type: none"> <li>Максимальное использование потенциальной грузовой базы, развитие логистики, внедрение инновационных технологий, привлечение накопленных запасов грузов.</li> <li>Увеличение доли перевозок сельскохозяйственных грузов, продукции пищевой промышленности, в меньшей степени подверженных кризису.</li> <li>Создание условий для стимулирования международных перевозок.</li> <li>Эффективное управление вагонопотоками и тягой для оперативного реагирования на изменение географии спроса на перевозки.</li> </ul>
Повышение конкурентоспособности грузовых видов транспорта, в т.ч. за счет снижения цен на топливо	<ul style="list-style-type: none"> <li>Повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев, в т.ч. за счет роста контейнеризации перевозок.</li> <li>Оптимизация тарифной политики.</li> </ul>
Ужесточение расходов государственного бюджета	<ul style="list-style-type: none"> <li>Перенос сроков реализации инвестиционных проектов на более поздний период.</li> <li>Кардинальное повышение уровня покрытия расходов по пригородным перевозкам за счет ликвидации безбилетного проезда.</li> </ul>
Удорожание привлечения заемных финансовых ресурсов, осложнение реализации Программы вывода акций ДЗО	<ul style="list-style-type: none"> <li>Реализация дополнительных мероприятий по экономии эксплуатационных расходов.</li> </ul>

### Анализ возможностей для ОАО «РЖД» в условиях кризиса

Возможности	Меры по реализации возможностей
Снижение цен на закупаемые ОАО «РЖД» ресурсы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Пересмотр ценовых условий контрактов с основными поставщиками ресурсов для ОАО «РЖД».</li> <li>• Уменьшение смет по инвестиционным проектам.</li> <li>• Рост возможностей по отбору поставляемых ресурсов и техники.</li> </ul>
Снижение конкуренции между работодателями на рынке труда в условиях роста предложения трудовых ресурсов и замедления роста (снижения) реальной заработной платы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Привлечение высвобождаемых высококвалифицированных кадров с рынка труда.</li> <li>• Повышение качества отбора кадров.</li> </ul>
Повышение конкурентоспособности отечественной продукции на мировых рынках в условиях снижения курса рубля	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Создание новых и активизация работы существующих операторских компаний с зарубежными партнерами.</li> <li>• Внедрение инновационных технологий международных перевозок (развитие терминальной базы и инфраструктуры пограничных и припортовых станций, устранение технологических и таможенных проблем, разработка новых маршрутов контейнерных поездов).</li> <li>• Построение новых эффективных логистических схем.</li> </ul>
Возможность покупки акций компаний в перспективных для ОАО «РЖД» видах бизнеса по низким ценам	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Диверсификация видов бизнеса ОАО «РЖД» на основе покупки акций грузских компаний (финансовых, портов, машиностроительных и т.д.).</li> </ul>
Оздоровление инфраструктуры на минимизирующих перевозку участках в условиях снижения ее загрузки	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Увеличение ремонтных работ по восстановлению инфраструктуры железнодорожного транспорта.</li> <li>• Санация основных фондов железнодорожного транспорта.</li> </ul>
Формирование прорывных инновационных технологий	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Реализация эффективных инновационных проектов, например продукта «Транссиб за 7 суток».</li> </ul>

### Возможные направления развития с учетом тенденций рынка и потенциала организации

В долгосрочной перспективе развитие ОАО «РЖД» будет направлено на формирование высокоэффективного Холдинга, расширение рыночного потенциала и рост его капитализации, повышение инвестиционной привлекательности и усиление конкурентных преимуществ на стратегически значимых рынках. На рынке предоставления услуг инфраструктуры – это ускоренная модернизация объектов инфраструк-

туры, ликвидация барьерных мест на существующей сети железных дорог и повышение эффективности перевозок (повышение скоростей, нагрузки на ось, снижение издержек и т.д.), развитие инфраструктуры в соответствии с прогнозируемыми на перспективу темпами роста производства, мощностями грузских видов транспорта Российской Федерации и сопредельных железных дорог, транспортное обеспечение новых промышленных центров и освоения месторождений и т.д.

Основными стратегическими направлениями развития ОАО «РЖД» на рынке грузовых перевозок

являются обеспечение конкурентоспособности в высокорентабельных сегментах рынка, предложение комплексных транспортных услуг, ускоренное развитие контейнерных перевозок, обеспечение максимальной эффективности перевозок массовых грузов на основе использования эффекта масштаба и совершенствования технологии этих перевозок, активная модернизация технических средств и технологий в сфере грузовых перевозок и т.д.

При этом, с учетом существующей правовой базы и технологических особенностей железнодорожной отрасли, до 2010 г. ОАО «РЖД» останется единственным перевозчиком, оказывающим услуги по перевозке грузов на условиях полного выполнения публичного договора.

В 2009 г. приняли решение о предоставлении натуральных льгот по проезду в пригородном железнодорожном сообщении 56 субъектов Российской Федерации. Из них круглогодичного действия – 43 субъекта, сезонного действия – 13 субъектов. Уже заключили договоры в 2009 г. 45 регионов, решение о монетизации льгот принято в 17 субъектах.

В 2009 г. Республика Северная Осетия – Алания, Ставропольский и Приморский края монетизировали льготы.

### Планируемые к реализации инвестиционные проекты

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» учитывает основные положения Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г., Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. и соответствует программе структурной реформы на железнодорожном транспорте.

В соответствии с перечисленными документами развитие ОАО «РЖД» направлено на решение общегосударственных задач, оказание стимулирующего воздействия на ускорение экономического роста в стране и повышение эффективности деятельности Компании. Соответственно, целевыми задачами ОАО «РЖД» являются:

- улучшение транспортной обеспеченности страны, освоение растущих потребностей экономики и общества в перевозках;
- обеспечение перевозками возрастающей подвижности населения как фактора социального развития страны;
- укрепление единого социально-экономического пространства страны на основе надежных и эффективных транспортных связей;
- повышение доходности и оптимизация издержек деятельности Компании при снижении совокупных транспортных затрат в экономике.

Достижение поставленных целевых задач осуществляется путем обеспечения роста объемов перевозок, повышения эффективности использования имеющихся активов Компании и в первую очередь – подвижного состава, сокращения эксплуатационных расходов, роста производительности труда, дальнейшего развития системы организации управления перевозками на основе информационных технологий, внедрения ресурсосберегающих технологий, оснащения Российских железных дорог подвижным составом нового поколения.

Учитывая основные положения Транспортной стратегии Российской Федерации, а также Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г., Инвестиционная программа ОАО «РЖД» формируется исходя из следующих приоритетов:

- Государственная значимость. В Инвестиционную программу приоритетно включались объекты, имеющие эффективность не только для ОАО «РЖД», но и мультипликативный эффект для транспортной системы и экономики страны в целом.
- Технологическая потребность. В Инвестиционной программе учтена потребность ОАО «РЖД» в обновлении выбывающих активов, обеспечивающих технологическую устойчивость работы Компании и безопасность транспортного процесса.
- Экономическая эффективность. В Инвестиционную программу приоритетно включаются проекты, имеющие более высокие показатели экономической эффективности.

Инвестиционная программа Компании представляет собой комплексный портфель инвестиционных проектов с утвержденными бюджетами проектов и сроками их реализации. Данный подход позволяет более гибко реагировать на изменения прогнозов социально-экономического развития страны в целом и наиболее важных, грузообразующих, регионов.

Основными направлениями Инвестиционной программы ОАО «РЖД» являются:

- обновление и модернизация основных производственных фондов;
- расширение пропускной способности основных направлений сети железных дорог;
- реконструкция и развитие пограничных железнодорожных станций, усиление железнодорожных подходов к существующим и строящимся морским портам;
- развитие скоростного пассажирского движения;
- модернизация и развитие транспортной инфраструктуры.

В настоящее время, в условиях складывающейся финансово-экономической ситуации, реализация инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2009 г. раз-



вернута первоначально в объеме 252,4 млрд. руб., в том числе 45,6 млрд. руб. – проекты, связанные с подготовкой и проведением Олимпийских игр в г. Сочи.

Структура инвестиционного бюджета представлена тремя основными разделами: «Выделенные инвестиционные проекты», «Обновление подвижного состава» и «Проекты хозяйств».

Основным является раздел «Выделенные инвестиционные проекты», который, в частности, состоит из проектов, направленных на развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры основных направлений, а также проектов, связанных с развитием скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 г.

К числу проектов этого раздела также отнесены важнейшие проекты по реконструкции искусственных сооружений, реконструкции верхнего строения и комплексной реконструкции железнодорожного пути, проекты по созданию автоматизированных систем управления перевозочным процессом, внедрению ресурсосберегающих технологий и автоматизированных систем коммерческого учета электроэнергии, контроля и учета пассажиров, дальнейшему внедрению пригородного тактового движения, НИОКР и др.

Инвестиционным бюджетом и проектом Инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2009–2011 гг. предусмотрено:

- продолжение работ по комплексной реконструкции с электрификацией участка Карымская – Борзя (247 км) Забайкальской железной дороги с лимитом 2,4 млрд. руб.;
- продолжение работ по комплексной реконструкции с электрификацией участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива Октябрьской железной дороги с лимитом 4,9 млрд. руб.;
- строительство с электрификацией нового железнодорожного участка Яйва – Соликамск Свердловской железной дороги в обход района техногенной аварии с лимитом 4,8 млрд. руб.;
- продолжение работ по комплексной реконструкции с электрификацией участка Котельниково – Тихорецкая – Крымская Северо-Кавказской железной дороги с обходом Краснодарского узла и комплексной реконструкции участка Максим Горький – Котельниково Приволжской железной дороги с лимитом 6,8 млрд. руб.;
- продолжение работ по организации скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги с лимитом 14,5 млрд. руб.;

- продолжение работ по организации высокоскоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Санкт-Петербург Октябрьской железной дороги с началом коммерческой эксплуатации поездов Velaro RUS в 2009 г. с лимитом 2,6 млрд. руб.;
- продолжение работ по организации скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Нижний Новгород Московской и Горьковской железных дорог с лимитом 1,8 млрд. руб.;
- организация интермогальных перевозок на участке Сочи – Аглер – аэропорт Сочи со строительством новой железнодорожной линии Аглер – аэропорт Северо-Кавказской железной дороги с лимитом 0,8 млрд. руб.;
- усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Аглер Северо-Кавказской железной дороги с лимитом 3,6 млрд. руб.;
- строительство совмещенной автомобильной и железной дороги Аглер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» с электроснабжением линии железнодорожного сообщения с лимитом 40000 млн. руб.;
- организация грузовых дворов для обеспечения приема поступающих для строительства олимпийских объектов грузов с лимитом 1,2 млрд. руб.;
- реконструкция железнодорожных терминалов г. Сочи и адаптация их к использованию лицами с ограниченными физическими возможностями с лимитом 29,6 млн. руб.

#### **Крупнейшие инвестиционные проекты**

Проекты, направленные на привлечение дополнительного пассажиропотока:

- «Организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская». Источники финансирования – средства ОАО «РЖД» и Инвестиционного фонда Российской Федерации. Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 67,5 млрд. руб.
- «Организация высокоскоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Санкт-Петербург». Источники финансирования – средства ОАО «РЖД». Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 26,1 млрд. руб.
- «Организация скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Н. Новгород». Источники финансирования – средства ОАО «РЖД». Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 15,9 млрд. руб.

Проекты, направленные на освоение перспективного грузопотока:

- «Перевозка Нефти на Китай (2 этап)». Источники финансирования – средства ОАО «РЖД». Общая

- стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 28,6 млрд. руб.
- «Развитие участка Тобольск – Сургут (1 очередь строительства)». Источники финансирования – средства ОАО «РЖД». Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 50,4 млрд. руб.
  - «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и ж/д подходов к портам на южном берегу Финского залива со строительством станции Лужская». Источники финансирования – средства ОАО «РЖД». Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 69,4 млрд. руб.
  - Реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля. Источники финансирования – средства ОАО «РЖД» и Инвестиционного фонда Российской Федерации. Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 50,7 млрд. руб.
  - Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к бухте Козьмино для пропуска нефтяных маршрутов. Источники финансирования – средства ОАО «РЖД» и федерального бюджета. Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 5,5 млрд. руб.
  - Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Тимошевская – Крымская с обходом Краснодарского узла. Источники финансирования – средства ОАО «РЖД». Общая стоимость проекта в прогнозных ценах составляет порядка 71,5 млрд. руб.

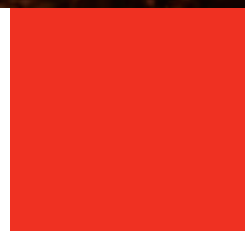
К разделу «Проекты хозяйств» отнесены проекты обновления и развития основных фондов хозяйств Компании, обновление объектов повышенной опасности и экологической безопасности, мероприятия антитеррора, проекты социального развития, восстановление объектов железнодорожного транспорта в Чеченской Республике и др.

В разделе «Обновление подвижного состава» предусматривались расходы на приобретение и модернизацию всех видов подвижного состава.

Кроме того, в целях выполнения решений Правительства Российской Федерации (Постановление от 11 июня 2008 г. № 443) в инвестиционный бюджет Компании на 2009–2011 гг. включены расходы для финансирования работ по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр в г. Сочи в 2014 г. на общую сумму 158,4 млрд. руб.

Источниками финансирования этих расходов являются средства, получаемые за счет целевой гополнительной индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, а также средства федерального бюджета, внесенные в уставный капитал ОАО «РЖД», и собственные средства Компании.

Следует отметить, что сроки реализации указанных выше инвестиционных проектов могут быть скорректированы с учетом наличия у ОАО «РЖД» инвестиционных ресурсов.



## СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Наиболее полную и оперативную информацию о Компании Вы всегда можете найти на ее вебсайте: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) (русский язык и английский язык).

На сайте Вы сможете ознакомиться также с основными направлениями и результатами деятельности ОАО «РЖД», получить оперативную и актуальную информацию о событиях, связанных с Компанией, обо всех аспектах ее деятельности, узнать о ее социальной политике и политике по защите окружающей среды.

В разделе «Инвесторам» представлены финансовые и производственные результаты деятельности Компании, презентации инвестиционному сообществу и отчеты Компании.

### Опубликованные отчеты

На сайте Компании ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)) представлены электронные версии следующих отчетов:

1. Отчет о деятельности Компании.
2. Финансовая отчетность.
3. Ежеквартальная финансовая отчетность.
4. Отчет эмитента.

### Понятия и определения, используемые в документе

Названия и слова ОАО «Российские железные дороги», Российские железные дороги, ОАО «РЖД», «РЖД», «Компания», Компания «РЖД», «мы» и «наш», используемые в тексте данного годового отчета, являются равнозначными и относятся к ОАО «РЖД».

### Сокращения

долл. – доллары США

т-км – тонно-километры грузооборота

пасс-км – пассажиро-километры пассажирооборота

### Юридический адрес и центральный офис

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

### Электронная почта

[portal@center.rzd](mailto:portal@center.rzd)

### Справочная служба

Телефон: +7 (495) 262-99-01

### ЕДИНАЯ ТЕЛЕФОННАЯ ЛИНИЯ ОАО «РЖД»

8-800-200-67-67 (звонок бесплатный из всех регионов Российской Федерации)

### Департамент корпоративных финансов ОАО «РЖД» (для инвесторов)

Телефон: +7 (495) 262-56-49

Факс: +7 (495) 262-89-41

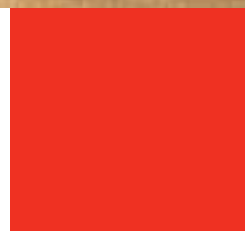
### Департамент корпоративных коммуникаций (пресс-служба ОАО «РЖД»)

Телефон: +7 (495) 262-71-48

Факс: +7 (495) 262-84-09

### В годовом отчете использованы фотографии

совместного проекта ОАО «Российские железные дороги» и Антона Ланге «Россия из окна поезда»





**АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

акционерам ОАО «Российские железные дороги» по бухгалтерской отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по итогам деятельности за 2008 год

Иск. № 1024

БДО Юнион  
Аудиторы и Консультанты

## АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

### ПО БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПО ИТОГАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 2008 ГОД

Аудит бухгалтерской отчетности ОАО «Российские железные дороги» (далее – Общество) за 2008 год проведен ЗАО БДО Юникон в соответствии с договором от 15.09.2008 № Ю-0120-0743-08/1069, заключенным на основании распоряжения Правительства РФ от 30.06.2008 № 951-р.

#### Краткие сведения о ЗАО БДО Юникон

ЗАО БДО Юникон зарегистрировано Инспекцией Министерства РФ по налогам и сборам № 26 по Южному административному округу г. Москвы.

Свидетельство серия 77 № 006870804 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 29.01.2003 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Свидетельство серия 77 № 006871546 о государственной регистрации изменений, вносимых в учредительные документы юридического лица, от 17.09.2003 за государственным регистрационным номером 2037726023498, выдано Инспекцией Министерства РФ по налогам и сборам № 26 по Южному административному округу г. Москвы.

Место нахождения: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, дом 125, строение 1, секция 11

Телефон: (495) 797 5665

Тел./факс: (495) 797 5660

E-mail: reception@bdo.ru

Web: www.bdo.ru

Генеральный директор – Дубинский Андрей Юрьевич

ЗАО БДО Юникон имеет лицензию от 25.06.2002 № Е 000547 на осуществление аудиторской деятельности, выданную Министерством финансов РФ, действительную до 25.06.2012.

ЗАО БДО Юникон – независимая национальная аудиторская компания, входящая в состав международной сети BDO.

ЗАО БДО Юникон является корпоративным членом профессионального аудиторского объединения Некоммерческое партнерство «Институт Профессиональных бухгалтеров и аудиторов России» (Сертификат серия Д № 01866/00, действителен до 31.12.2009), аккредитованного при Министерстве финансов РФ в соответствии с приказом от 29.12.2006 № 574 (Свидетельство № 8 об аккредитации профессионального аудиторского объединения при Министерстве финансов РФ).

Аудиторское заключение уполномочена подписывать старший партнер Харламова Наталья Васильевна на основании доверенности от 20.11.2008 № 144-01/2008-Ю.

Аудитор Ланцов Александр Владимирович – директор по аудиту, возглавляла аудиторскую проверку Общества.



БДО Юникон  
Аудиторы и Консультанты



### Краткие сведения об ОАО «Российские железные дороги»

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» учреждено в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18.09.2003 № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Зарегистрировано в Едином государственном реестре юридических лиц 23.09.2003 за основным государственным регистрационным номером 1037739877295.

Место нахождения: 107144, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2.

1. Нами проведен аудит прилагаемой бухгалтерской отчетности за 2008 год, на 95 листах:

- Бухгалтерский баланс (форма № 1) – на 2 листах;
- Отчет о прибылях и убытках (форма № 2) – на 2 листах;
- Отчет об изменении капитала (форма № 3) – на 2 листах;
- Отчет о движении денежных средств (форма № 4) – на 1 листе;
- Приложение к бухгалтерскому балансу (форма № 5) – на 5 листах;
- Отчетность по видам деятельности (в соответствии с постановлением Правительства РФ от 29.12.2004 № 871) – на 1 листе;
- Пояснительная записка – на 82 листах.

Данная отчетность подготовлена руководством Общества в соответствии с нормами, установленными Федеральным законом от 21.11.1996 № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» (в редакции последующих изменений и дополнений), Положениями по бухгалтерскому учету, приказом Министерства финансов РФ от 22.07.2003 № 67н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» и другими нормативными актами РФ, регулирующими порядок ведения бухгалтерского учета и составления бухгалтерской отчетности.

Ответственность за организацию бухгалтерского учета, соблюдение законодательства РФ при выполнении хозяйственных операций несет руководитель Общества – Якушин Владимир Иванович.

Ответственность за формирование учетной политики, ведение бухгалтерского учета, своевременное представление полной и достоверной бухгалтерской отчетности несет главный бухгалтер Общества – Крафт Галина Васильевна.

Наша обязанность заключается в том, чтобы выразить мнение о достоверности во всех существенных отношениях представленной бухгалтерской отчетности на основе проведенного аудита.

Целью работы не являлось выражение мнения о полном соответствии деятельности Общества законодательству РФ и оценке эффективности ведения дел руководством Общества.

Наше мнение не может быть рассмотрено пользователем отчетности как выражение уверенности в непрерывности деятельности Общества в будущем.

2. Мы провели аудит в соответствии с Федеральным законом от 07.08.2001 № 119-ФЗ «Об аудиторской деятельности» (в редакции последующих изменений и дополнений), Федеральным законом от 30.12.2008 № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» и федеральными правилами (стандартами) аудиторской деятельности, утвержденными



**БДО Юникон**  
Аудиторы и Консультанты

постановлением Правительства РФ от 23.09.2002 № 696 (в редакции последующих изменений и дополнений), другими нормативными актами, регулирующими аудиторскую деятельность, а также внутрфирменными стандартами и методиками аудита.

При проведении аудита мы руководствовались внутренними правилами (стандартами) аккредитованного профессионального аудиторского объединения ИПБ России.

Аудит планировался и проводился таким образом, чтобы получить разумную уверенность в том, что бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений.

Аудит проводился на выборочной основе и включал изучение на основе тестирования доказательств, подтверждающих числовые показатели в бухгалтерской отчетности и раскрытие в ней информации о финансово-хозяйственной деятельности, оценку соблюдения принципов и правил бухгалтерского учета, применяемых при подготовке бухгалтерской отчетности, рассмотрение основных оценочных показателей, полученных руководством Общества, а также оценку представления бухгалтерской отчетности.

Мы полагаем, что проведенный аудит представляет достаточные основания для выражения нашего мнения о достоверности во всех существенных отношениях данной годовой бухгалтерской отчетности.

3. По нашему мнению, бухгалтерская отчетность Общества отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение на 31 декабря 2008 года и результаты его финансово-хозяйственной деятельности за период с 1 января по 31 декабря 2008 года включительно в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчетности.

08.04.2009

Старший партнер



Н.В. Харламова

квалификационный аттестат Министерства финансов РФ по общему аудиту № 025432, выдан на основании решения Центральной аттестационно-лицензионной аудиторской комиссии Министерства финансов РФ от 25.03.1999, с 28.03.2002 продлен на неограниченный срок (протокол № 104 ЦАААК Министерства финансов РФ)

Аудитор



А.В. Ланцов

квалификационный аттестат Министерства финансов РФ по общему аудиту № 040070, выдан на основании решения Центральной аттестационно-лицензионной аудиторской комиссии Министерства финансов РФ от 28.11.2001 на неограниченный срок (протокол № 100 ЦАААК Министерства финансов РФ)

Всего сброшюровано 99 листов.

**BDO**

БДО Юникон  
Аудиторы и Консультанты



## ПРИЛОЖЕНИЯ

## Приложение № 1. Бухгалтерский баланс на 31 декабря 2008 г. (тыс. руб.)

АКТИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного года
<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>		
Нематериальные активы (04, 05)	1 745 850	2 952 163
Расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы (04)	229 991	305 130
Основные средства (01, 02)	2 574 936 734	2 685 101 293
Незавершенное строительство (07, 08, 15, 16)	220 656 950	285 792 927
Доходные вложения в материальные ценности (03, 02)	2 724 362	5 366 949
Долгосрочные финансовые вложения (58, 59)	162 743 364	207 531 087
Отложенные налоговые активы (09)	13 794 999	18 780 105
Прочие внеоборотные активы (58)	35 158 696	36 188 811
<b>ИТОГО по разделу I</b>	<b>3 011 990 946</b>	<b>3 242 018 465</b>
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>		
Запасы	67 597 440	80 793 934
в том числе:		
• сырье, материалы и другие аналогичные ценности (10, 14, 15, 16)	56 580 698	66 393 481
из них:		
• топливо	5 599 882	6 160 196
• смазка	920 263	1 187 904
• материалы верхнего строения пути	19 487 204	26 474 235
• запасные части для ремонта локомотивов	3 884 816	4 954 260
• запасные части для ремонта грузовых вагонов	2 499 462	3 035 695
• запасные части для ремонта пассажирских вагонов	1 111 427	928 809
• животные на выращивании и откорме (11)	15 401	4 852
• затраты в незавершенном производстве (издержках обращения) (14, 20, 21, 23, 29, 44, 46)	1 299 644	2 774 755
• готовая продукция и товары для перепродажи (14, 15, 16, 41, 43)	574 540	453 408
• товары отгруженные (45)	799	—
• расходы будущих периодов (97)	9 120 290	11 167 438
• прочие запасы и затраты	6 068	—

АКТИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного года
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (19)	10 650 525	10 347 166
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	20 306 956	21 884 237
в том числе:		
• покупатели и заказчики (62, 63, 76)	875 288	588 762
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	44 277 502	78 285 714
в том числе:		
• покупатели и заказчики (62, 63, 76)	6 457 924	11 636 881
Краткосрочные финансовые вложения (58, 59)	2 543 018	39 163 909
Денежные средства	3 515 326	25 094 458
в том числе:		
• касса (50)	20 167	21 731
• расчетные счета (51)	2 473 588	7 736 417
• валютные счета (52)	79 700	16 816 856
• прочие денежные средства (50, 55, 57)	941 871	519 454
• из них: переводы в пути (57)	843 572	413 275
Прочие оборотные активы (79, 94, 58)	10 275 984	7 586 014
ИТОГО по разделу II	159 166 751	263 155 432
БАЛАНС	3 171 157 697	3 505 173 897

## Приложение № 1 (продолжение). Бухгалтерский баланс на 31 декабря 2008 г. (тыс. руб.)

ПАССИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного года
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>		
Уставный капитал (80)	1 541 697 819	1 583 197 819
Собственные акции, выкупленные у акционеров (81)		
Добавочный капитал (83)	1 204 894 692	1 197 487 754
Резервный капитал (82)	2 539 196	6 763 962
в том числе:		
• резервы, образованные в соответствии с законодательством	–	–
• резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	2 539 196	6 763 962
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) (84)	136 410 172	152 878 997
<b>ИТОГО по разделу III</b>	<b>2 885 541 879</b>	<b>2 940 328 532</b>
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>		
Займы и кредиты (67)	41 382 110	132 750 267
Отложенные налоговые обязательства (77)	38 111 281	52 903 243
Прочие долгосрочные обязательства (67)	–	–
Реструктурируемая задолженность перед бюджетом по налогам и сборам (68)	50 143	31 908
Реструктурируемая задолженность по внебюджетным фондам (69)		
<b>ИТОГО по разделу IV</b>	<b>79 543 534</b>	<b>185 685 418</b>
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>		
Займы и кредиты (66)	37 603 784	164 822 438
Кредиторская задолженность	163 219 572	209 471 257
в том числе:		
• поставщики и подрядчики (60, 76)	65 327 532	100 861 479
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	–	–
Доходы будущих периодов (98)	5 248 928	4 866 252
Резервы предстоящих расходов (96)	–	–
Прочие краткосрочные обязательства (79)	–	–
<b>ИТОГО по разделу V</b>	<b>206 072 284</b>	<b>379 159 947</b>
<b>БАЛАНС (сумма строк 490+590+690)</b>	<b>3 171 157 697</b>	<b>3 505 173 897</b>

**Приложение № 2. Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах (тыс. руб.)**

Наименование показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
Арендованные основные средства (001)	189 729 088	132 632 484
• в том числе по лизингу	93 719 388	89 526 934
• грузовые вагоны по лизингу	33 178 229	30 331 809
Справочно из стр. арендованные средства:		
• арендованные земельные участки и объекты природопользования	23 140 821	25 504 607
• земли и объекты природопользования в безвозмездном пользовании	480 919	390 180
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение (002)	2 344 150	1 938 157
Материалы, принятые в переработку (003)	119 581	63 451
Товары, принятые на комиссию (004)	207	4
Оборудование, принятое для монтажа (005)	68 357	13 139
Бланки строгой отчетности (006)	194 854	238 764
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов (007)	19 937 920	16 207 567
Обеспечения обязательств и платежей полученные (008)	4 463 942	21 611 439
Обеспечения обязательств и платежей выданные (009)	12 419	4 402 312
Износ жилищного фонда (010)	584 411	685 049
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов (010)	122 904	167 546
Основные средства, сданные в аренду (011)	65 333	487 326
Полученные права пользователя на объекты интеллектуальной собственности (012)	5 997 321	6 434 338
Основные средства стоимостью не более 10 000 руб. за единицу, переданные в эксплуатацию со 01.01.06 г. (013)	9 252 172	8 114 892
Имущество со сроком полезного использования не более 12 месяцев, переданное в эксплуатацию (014)	4 019 123	4 349 290
Завершенные этапы по капитальному ремонту пути и искусственных сооружений (015)	35 289	
Объекты жилищного фонда, на которые отсутствует право собственности (016)	94 532	90 986
Объекты жилищного фонда и ЖКХ, находящиеся «в обременении» в ОАО «РЖД» (017)	1 221 190	916 220
Расходы по транспортировке внутрихозяйственных грузов и грузобагажа (018)	3 875 137	5 655 957
Имущество, находящееся на территории Казахстана и Украины (019)	2 076 771	2 074 287
Активы со сроком полезного использования более 12 месяцев, учитываемые в качестве материально-производственных запасов, переданные в производство (020)	6 955 292	10 718 907
Выявленные при инвентаризации объекты недвижимого имущества, по которым отсутствует основание для регистрации права собственности ОАО «РЖД» (021)	594 525	1 505 863

## Приложение № 3. Отчет о прибылях и убытках за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)

Наименование показателя	За отчетный период	За предыдущий отчетный период
Доходы и расходы по обычным видам деятельности		
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом НДС, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	1 101 710 458	975 590 231
в том числе:		
• грузовые перевозки	847 037 159	754 947 008
• пассажирские перевозки в дальнем следовании	130 730 157	109 356 507
• пассажирские перевозки в пригородном сообщении	19 676 019	20 076 997
• предоставление услуг инфраструктуры	6 442 599	2 816 736
• предоставление услуг локомотивной тяги	10 581 458	3 153 465
• ремонт подвижного состава	19 926 487	11 961 052
• строительство объектов инфраструктуры	287 266	2 901 652
• научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	103 759	157 504
• предоставление услуг социальной сферы	5 900 229	2 942 730
• прочие виды деятельности	61 025 325	67 276 580
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	1 035 246 955	895 361 302
в том числе:		
• грузовые перевозки	722 685 769	639 413 303
• пассажирские перевозки в дальнем следовании	162 413 036	132 150 410
• пассажирские перевозки в пригородном сообщении	54 501 886	47 802 469
• предоставление услуг инфраструктуры	4 698 505	2 321 592
• предоставление услуг локомотивной тяги	7 838 118	2 890 611
• ремонт подвижного состава	17 614 419	9 750 849
• строительство объектов инфраструктуры	267 149	2 725 517
• научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	91 859	110 162
• предоставление услуг социальной сферы	13 618 675	6 117 033
• прочие виды деятельности	51 518 463	52 079 356
Валовая прибыль	66 463 503	80 228 929
Коммерческие расходы	71 987	3 643 554
Управленческие расходы	–	–
Прибыль (убыток) от продаж	66 391 516	76 585 375
в том числе:		
• грузовые перевозки	124 351 390	115 533 705
• пассажирские перевозки в дальнем следовании	–31 682 879	–22 793 903
• прибыль от перевозки пассажиров в пригородном сообщении	–34 825 867	–27 725 472



**Приложение № 3 (продолжение). Отчет о прибылях и убытках за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)**

Наименование показателя	За отчетный период	За предыдущий отчетный период
• предоставление услуг инфраструктуры	1 744 094	495 144
• предоставление услуг локомотивной тяги	2 743 340	262 854
• ремонт подвижного состава	2 312 068	2 210 203
• строительство объектов инфраструктуры	20 117	176 135
• научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	11 900	47 342
• предоставление услуг социальной сферы	-7 718 446	-3 174 303
• прочие виды деятельности	9 435 799	11 553 670
Прочие доходы и расходы		
Проценты к получению	1 128 149	1 579 128
Проценты к уплате	(10 739 271)	(3 816 959)
Доходы от участия в других организациях	1 164 346	372 693
Прочие доходы	214 290 558	147 840 864
Прочие расходы	(217 460 438)	(93 604 296)
Прибыль (убыток) до налогообложения	54 774 860	128 956 805
Отложенные налоговые активы	5 344 512	2 855 540
Отложенные налоговые обязательства	(15 146 255)	(12 783 524)
Текущий налог на прибыль	(30 433 540)	(34 962 139)
Налог на прибыль за предыдущие периоды	(1 807 211)	(934 722)
Единый налог на вмененный доход за предыдущие периоды (единый налог на вмененный доход)	(-162)	(92 200)
Отложенные налоговые активы, списанные на счет учета прибылей и убытков	(359 406)	(1 165 665)
Отложенные налоговые обязательства, списанные на счет учета прибылей и убытков	354 292	568 745
Расходы по уплате штрафных санкций в бюджет	(-680 327)	(139 762)
Расходы по уплате штрафных санкций по соц. страхованию и обеспечению	(7 402)	(-2 192 244)
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	13 400 339	84 495 322
СПРАВОЧНО Постоянные налоговые обязательства (активы)	27 406 011	14 152 312
Базовая прибыль (убыток) на акцию	8,67	55,00
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	0	0

**Приложение № 4. Расшифровка отдельных прибылей и убытков (тыс. руб.)**

	За отчетный период		За предыдущий отчетный период	
	прибыль	убыток	прибыль	убыток
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	6 609 582	(594 060)	6 538 736	(449 870)
Прибыль (убыток) прошлых лет	13 607 421	(9 710 981)	8 222 204	(7 445 076)
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	289 544	(234 661)	281 045	(124 701)
Курсовые разницы, образовавшиеся по операциям пересчета в рубли выраженной в иностранной валюте стоимости активов и обязательств	3 933 111	(25 526 673)	2 078 376	(903 341)
Отчисления в оценочные резервы	X	(8 648 849)	X	(10 181 539)
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	449 621	(322 331)	1 269 929	(208 111)

**Приложение № 5. Отчет о движении денежных средств за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)**

Наименование	За отчетный период	За предыдущий отчетный период
<b>ОСТАТОК ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ НА НАЧАЛО ОТЧЕТНОГО ГОДА</b>	<b>3 505 856</b>	<b>7 160 941</b>
<b>ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>		
Средства, полученные от покупателей, заказчиков	1 263 550 758	1 152 475 984
Бюджетное ассигнование	21 734 384	10 176 172
Прочие доходы	332 277 521	368 850 120
Внутрихозяйственное перемещение в том числе:		
• с ОАО «РЖД» собственно		
• с филиалами		
• внутри филиала		
• внутри отделения (дирекции)		
Денежные средства, направленные:	(1 401 484 689)	(1 288 847 267)
• на оплату приобретенных товаров, работ, услуг, сырья и иных оборотных активов	(628 002 174)	(514 445 421)
• на оплату труда	(263 500 627)	(215 769 541)
• на выплату дивидендов, процентов	(9 717 985)	(3 846 046)
• на расчеты по налогам и сборам	(177 960 290)	(158 347 148)
• на прочие расходы	(322 303 613)	(396 439 111)

**Приложение № 5 (продолжение). Отчет о движении денежных средств за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)**

Наименование	За отчетный период	За предыдущий отчетный период
Внутрихозяйственное перемещение		
в том числе:		
• с ОАО «РЖД» собственно		
• с филиалами		
• внутри филиала		
• внутри отделения (дирекции)		
<b>Чистые денежные средства от текущей деятельности</b>	<b>216 077 974</b>	<b>242 655 009</b>
<b>ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>		
Выручка от продажи объектов основных средств и иных внеоборотных активов, за исключением ценных бумаг и иных финансовых вложений	4 266 931	552 135
Выручка от продажи ценных бумаг и иных финансовых вложений	8 026 355	3 703 359
Полученные дивиденды	1 158 505	372 686
Полученные проценты	791 870	1 690 365
Поступления от погашения займов, предоставленных другим организациям (включая депозиты)	149 131	–
Приобретение дочерних организаций	(1 885 668)	(3 511 521)
Приобретение объектов основных средств, доходных вложений в материальные ценности и нематериальных активов	(363 160 176)	(237 454 231)
Приобретение ценных бумаг и иных финансовых вложений	(173 162)	–
Займы, предоставленные другим организациям (включая депозиты)	(39 546 733)	(239 744)
Чистые денежные средства от инвестиционной деятельности	(390 372 947)	(234 886 951)
<b>ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>		
<b>Поступления от эмиссии акций или иных долевого капитала</b>	<b>24 575 000</b>	<b>2 855</b>
Поступления от займов и кредитов, предоставленных другими организациями	508 736 761	33 402 933
Погашение займов и кредитов (без процентов)	(314 508 226)	(14 000 000)
Погашение обязательств по финансовой аренде	(22 930 199)	(30 828 931)
Выкуп собственных акций	–	–
Чистые денежные средства от финансовой деятельности	195 873 336	(11 423 143)
Чистое увеличение (уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	21 578 363	(3 655 085)
<b>ОСТАТОК ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ НА КОНЕЦ ОТЧЕТНОГО ПЕРИОДА</b>		
Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю	1 120 390	(27 417)
<b>Справочно</b>		
денежные документы		
• на начало года	9 470	13 031
• на конец отчетного периода	10 239	9 470

## Приложение № 6. Отчет об изменениях капитала за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
<b>Остаток на 31 декабря 2006 г.</b>	<b>1 535 700 000</b>	<b>651 408 116</b>	<b>1 218 696</b>	<b>51 442 306</b>	<b>2 239 769 118</b>
<b>2007 год</b>					
Изменения в учетной политике	X	X	X	–	–
Изменения в нормативно-правовых актах по бухгалтерскому учету	X	X	X	21 399	21 399
Результат от переоценки объектов основных средств	X	256 612 792	X	(466 205)	256 146 587
Остаток на 1 января 2007 г.	1 535 700 000	908 020 908	1 218 696	50 997 500	2 495 937 104
Результат от пересчета иностранных валют	X	–	X	X	–
Чистая прибыль (чистый убыток)	X	X	X	84 495 322	84 495 322
Дивиденды	X	X	X	(1 051 300)	(1 051 300)
Отчисления в резервный фонд	X	X	1 320 500	(1 320 500)	–
Направление на покрытие убытка организации	X	X	–	–	–
Погашение облигаций акционерного общества	X	X	–	X	–
Увеличение величины капитала за счет:	5 997 819	572 553	X	3 316 503	9 886 875
• дополнительного выпуска акций	5 997 819	X	X	X	5 997 819
• увеличения номинальной стоимости акций	–	X	X	X	–
• реорганизации юридического лица	–	X	X	–	–
• прочие поступления	X	572 553	X	3 316 503	3 889 056
Уменьшение величины капитала за счет:	–	(3 511 845)	X	–	(3 511 845)
• уменьшения номинала акций	–	X	X	X	–
• уменьшения количества акций	–	X	X	X	–
• реорганизации юридического лица	–	X	X	–	–
• прочие выбытия	X	3 511 845	X	–	3 511 845

**Приложение № 6 (продолжение). Отчет об изменениях капитала за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)**

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
<b>Остаток на 31 декабря 2007 г.</b>	<b>1 541 697 819</b>	<b>905 081 616</b>	<b>2 539 196</b>	<b>136 437 525</b>	<b>2 585 756 156</b>
<b>2008 год</b>					
Изменения в учетной политике	X	X	X	–	–
Изменения в нормативно-правовых актах по бухгалтерскому учету	X	X	X	–	–
Результат от переоценки объектов основных средств	X	299 813 076	X	(27 353)	299 785 723
<b>Остаток на 1 января 2008 г.</b>	<b>1 541 697 819</b>	<b>1 204 894 692</b>	<b>2 539 196</b>	<b>136 410 172</b>	<b>2 885 541 879</b>
Результат от пересчета иностранных валют	X	–	X	X	–
Чистая прибыль (чистый убыток)	X	X	X	13 400 339	13 400 339
Дивиденды	X	X	X	(512 200)	(512 200)
Отчисления в резервный фонд	X	X	4 224 766	(4 224 766)	–
Направление на покрытие убытка организации	X	X	–	–	–
Погашение облигаций акционерного общества	X	X	–	X	–
Увеличение величины капитала за счет:	41 500 000	1 133 974	X	7 805 452	50 439 426
• дополнительного выпуска акций	41 500 000	X	X	X	41 500 000
• увеличения номинальной стоимости акций	–	X	X	X	–
• реорганизации юридического лица	–	X	X	–	–
• прочие поступления	X	1 133 974	X	7 805 452	8 939 426
Уменьшение величины капитала за счет:		(8 540 912)	X	–	(8 540 912)
• уменьшения номинала акций	–	X	X	X	–
• уменьшения количества акций	–	X	X	X	–
• реорганизации юридического лица	–	X	X	–	–
• прочие выбытия	X	(8 540 912)	X	–	(8 540 912)
<b>Остаток на 31 декабря 2008 г.</b>	<b>1 583 197 819</b>	<b>1 197 487 754</b>	<b>6 763 962</b>	<b>152 878 997</b>	<b>2 940 328 532</b>

## Приложение № 6 (продолжение). Отчет об изменениях капитала за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)

Наименование	II РЕЗЕРВЫ			
	Остаток на начало года	Поступило	Использовано	Остаток на конец года
<b>Резервы, образованные в соответствии с законодательством</b>				
Резервный фонд				
2007 г.	–	–	–	–
2008 г.	–	–	–	–
<b>Резервы, образованные в соответствии с учредительными документами</b>				
2007 г.	1 218 696	1 320 500	X	2 539 196
2008 г.	2 539 196	4 224 766	X	6 763 962
<b>Оценочные резервы</b>				
Всего				
2007 г.	7 012 330	10 181 539	(7 041 786)	10 152 083
2008 г.	10 152 083	427 667	(10 133 116)	446 634
в том числе:				
резервы по сомнительным долгам				
2007 г.	6 958 584	10 180 927	(7 009 756)	10 129 755
2008 г.	10 129 755	377 766	(10 132 533)	374 988
из них: присоединение к финансовому результату				
2007 г.	X	X	(6 709 216)	X
2008 г.	X	X	(9 872 716)	X
резервы по обесценению вложений в ценные бумаги				
2007 г.	53 746	612	(32 030)	22 328
2008 г.	22 328	49 901	(583)	71 646
из них: присоединенные к финансовому результату				
2007 г.	X	X	(32 030)	X
2008 г.	X	X	(583)	X
резервы по снижению стоимости материальных ценностей				
2007 г.	X	X	X	X
2008 г.	X	X	X	X
из них: присоединенные к финансовому результату				
2007 г.	X	X	X	X
2008 г.	X	X	X	X
<b>Резервы по обязательствам организации, в отношении величины либо срока исполнения которых существует неопределенность</b>				
2007 г.	X	X	X	X
2008 г.	X	X	X	X

**Приложение № 7. Приложение к Бухгалтерскому балансу за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)**

Наименование	НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ			
	На начало	Поступило	Выбыло	На конец
Объекты интеллектуальной собственности (исключительные права на результат интеллектуальной собственности)	2 361 079	2 063 231	(43 410)	4 380 900
в том числе:				
• у патентообладателя на изобретение, промышленный образец, полезную модель	7 943	114 527	(264)	122 206
• у правообладателя на программы ЭВМ, базы данных и др.	2 352 773	1 943 026	(43 101)	4 252 698
• у правообладателя на топологию интегральных микросхем	—	—	—	—
• у владельца на товарный знак и знак обслуживания, наименование места происхождения товаров	363	5 678	(45)	5 996
• у патентообладателя на селекционные достижения	—	—	—	—
Организационные расходы	—	—	—	—
Деловая репутация организации	—	—	—	—
Амортизация нематериальных активов	615 229	823 279	(9 771)	1 428 737
Наименование	ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА			
	На начало	Поступило	Выбыло	На конец
Здания	388 167 813	15 260 656	(13 029 075)	390 399 394
Сооружения и передаточные устройства	2 049 968 691	132 601 274	(23 639 140)	2 158 930 825
Машины и оборудование	382 053 454	89 005 200	(12 823 284)	458 235 370
Транспортные средства	462 385 535	101 095 892	(13 924 366)	549 557 061
Производственный и хозяйственный инвентарь	6 431 008	1 423 790	(553 920)	7 300 878
Рабочий скот	70		(16)	54
Продуктивный скот	4 778	1 414	(5 229)	963
Многолетние насаждения	202 970	28 298	(2 057)	229 211
Другие виды основных средств	352 658	178 087	(115 156)	415 589
Земельные участки и объекты природопользования	4 106 315	958 366	(726028)	4 338 653
Капитальные вложения на коренное улучшение земель				
<b>ИТОГО</b>	<b>3 293 673 292</b>	<b>340 552 977</b>	<b>(64 818 271)</b>	<b>35 69 407 998</b>

## Приложение № 7 (продолжение). Приложение к Бухгалтерскому балансу за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)

Наименование	На начало	На конец		
Амортизация основных средств, всего	718 736 558	884 306 705		
в том числе:				
• зданий и сооружений	402 760 674	492 632 675		
• машин, оборудования, транспортных средств	312 526 837	387 256 482		
• грузов	3 449 047	4 417 548		
Передано в аренду объектов основных средств, всего	21 863 755	39 503 867		
в том числе:				
• здания	5 822 573	4 787 767		
• сооружения	10 072 295	14 226 070		
• прочие	5 968 887	20 490 030		
Переведено объектов основных средств на консервацию	8 402 449	15 690 242		
Получено объектов основных средств в аренду, всего	189 248 169	132 242 304		
в том числе:				
• здания	1 202 957	1 187 360		
• сооружения	102 061	101 819		
• прочие	187 943 151	130 953 125		
<b>Справочно</b>				
Результат от переоценки объектов основных средств:				
первоначальной (восстановительной) стоимости	376 395 215	308 213 871		
амортизации	76 609 492	52 067 293		
Изменение стоимости объектов основных средств в результате дотройки, дооборудования, реконструкции, частичной ликвидации	52 757 842	114 071 623		
	На начало	Поступило	Выбыло	На конец
Имущество для передачи в лизинг	–	–	–	
Имущество, предоставляемое по договору проката	–	–	–	
Прочие	2754 752	2 779 227	(60 813)	5 473 166
<b>ИТОГО</b>	<b>2754 752</b>	<b>2 779 227</b>	<b>(60 813)</b>	<b>5 473 166</b>
Амортизация доходных вложений в материальные ценности	30 390	80 657	(4 830)	106 217
	На начало	Поступило	Выбыло	На конец
<b>ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РАБОТЫ</b>				
<b>Всего</b>	<b>229 991</b>	<b>433 176</b>	<b>(358 037)</b>	<b>305 130</b>
<b>Справочно</b>			На начало	На конец
Сумма расходов по незаконченным научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам			3 923 571	4 619 976
			За отчетный период	За предыдущий отчетный период
Сумма не давших положительных результатов расходов по научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам, отнесенных на прочие расходы			2 417	174 073



**Приложение № 7 (продолжение). Приложение к Бухгалтерскому балансу за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)**

Наименование	ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ			
	Долгосрочные		Краткосрочные	
	На начало	На конец	На начало	На конец
Вклад в уставные (складочные) капиталы других организаций, всего	152 513 043	194 694 883	–	–
в том числе: дочерних и зависимых хозяйственных обществ	152 269 656	194 430 242	–	–
Государственные и муниципальные ценные бумаги	12 726	–	–	–
Ценные бумаги других организаций, всего	200 369	149 356	–	–
в том числе: долговые ценные бумаги (облигации, векселя)	200 369	149 356	–	–
Предоставленные займы	5 283 129	8 260 652	139 849	9 305
Депозитные вклады	4 440 000	4 130 000	2 403 169	39 140 000
Прочие	294 097	296 196	–	14 604
<b>ИТОГО</b>	<b>162 743 364</b>	<b>207 531 087</b>	<b>2 543 018</b>	<b>39 163 909</b>
Имущество, закрепляемое на праве оперативного управления	35 158 696	36 188 811	588 807	456 001
Из общей суммы финансовые вложения, имеющие текущую рыночную стоимость	–	–	–	–
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций, всего	–	–	–	–
в том числе: дочерних и зависимых хозяйственных обществ	–	–	–	–
Государственные и муниципальные ценные бумаги	–	–	–	–
Ценные бумаги других организаций, всего	–	–	–	–
в том числе: долговые ценные бумаги (облигации, векселя)	–	–	–	–
Прочие	–	–	–	–
<b>ИТОГО</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
Справочно	–	–	–	–
По финансовым вложениям, имеющим текущую рыночную стоимость в результате корректировки оценки	–	–	–	–
По долговым ценным бумагам разница между первоначальной стоимостью и номинальной стоимостью отнесена на финансовый результат отчетного периода	–	–	–	–

## Приложение № 7 (продолжение). Приложение к Бухгалтерскому балансу за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)

Наименование	ДЕБИТОРСКАЯ И КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ			
	На начало		На конец	
	Всего	из нее: просроченная	Всего	из нее: просроченная
<b>Дебиторская задолженность</b>				
1. Покупатели и заказчики, всего	7 333 212	694 555	12 225 643	1 021 953
1.1. реализация ТМЦ	641 492	20 773	3 232 043	62 144
1.2. выполненные работы и оказанные услуги	3 053 099	507 053	5 440 548	776 666
1.3. реализованные товары и готовая продукция	499 380	22 530	342 587	68 559
1.4. расчеты за электроэнергию, отпущенную абонентам	281 398	108 980	198 448	48 324
1.5. прочие	2 857 843	35 219	3012 017	66 260
2. Векселя к получению	57 376	300	57 376	300
3. Расчеты по претензиям	642 225	305 746	646 619	237 488
4. Перевозос средств по налогам, сборам и фондам	7 295 516	X	10 351 806	X
из стр. 1090: налог на прибыль	92 062	X	2 001 146	X
НДС	6 220 457	X	7 445 687	X
в том числе из стр. 1090: перевозос по реструктуризации	12 690	X	12 346	X
5. Авансы выданные	22 660 941	371 583	25 484 491	286 155
в том числе: на капитальные вложения	4 455 264	182 379	9 248 412	117 616
6. Расчеты с персоналом по оплате труда, по проч. операциям и с подотч. лицами	327 967	X	318 932	X
7. Прочие дебиторы	21 026 530	249 385	30 201 828	249 227
в том числе: сумма по оформленным билетам, не подтвержденным кассовым отчетом				
<b>ИТОГО</b>	<b>59 343 767</b>	<b>1 621 569</b>	<b>79 286 695</b>	<b>1 795 123</b>
Кроме того: За перевозку, из нее:	5 240 691	359 562	20 883 256	147 004
• по силовым структурам	1 485 621	–	1 761 846	–
• за льготный проезд участников ВОВ, инвалидов и гр.	1 052 934	11 233	899 035	11 229
• за льготный проезд в пригородном и гальнем сообщении, финансируемый Федеральным агентством по здравоохранению и ФСС	700 009	X	12 717 408	X
<b>ВСЕГО дебиторская задолженность</b>	<b>64 584 458</b>	<b>1 981 131</b>	<b>100 169 951</b>	<b>1 942 127</b>
<b>Кредиторская задолженность</b>				
1. Поставщики и подрядчики, всего	65 327 532	866 030	100 861 479	1 570 026
1.1. поставщики и подрядчики по неотфактурованным поставкам				
1.2. материалы верхнего строения пути	1 260 319	10 317	4 252 792	79 428
1.3. сырье, материалы и запчасти	12 937 871	565 660	15 875 016	880 266
1.4. топливо	3 771 343	5 122	2 959 109	2 288
1.5. расчеты за эл. энергию, предоставленную поставщикам	405 577	399	285 681	416
1.6. выполненные работы по строительству объектов	15 163 313	74 140	38 249 432	95 090

## Приложение № 7 (продолжение). Приложение к Бухгалтерскому балансу за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)

Наименование	ДЕБИТОРСКАЯ И КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ			
	На начало		На конец	
	Всего	из нее: просроченная	Всего	из нее: просроченная
1.7. выполненные работы по ремонту объектов	9 119 063	54 315	10 250 255	267 690
в т.ч. подвижного состава	1 755 815	5 827	1 532 994	31 971
1.8. приобретение основных средств	6 345 594	17 180	12 962 689	26 755
в т.ч. подвижного состава	1 996 763		7 770 593	
1.9. выполненные работы и оказанные услуги	15 016 530	131 800	15 042 737	209 961
1.10. приобретенные товары и готовая продукция	242 377	2 088	301 976	6 237
1.11. прочие	1 065 545	5 009	681 792	1 895
2. Задолженность перед персоналом организации по оплате труда и перед подотчетными лицами по прочим операциям	11 626 061	2466	14 653 249	1 239
3. Задолженность по социальному страхованию и обеспечению, всего	4 349 656	X	4 520 429	X
4. Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам, всего	7 665 379	X	X	8 814 790
5. Фонды местных администраций	X		X	X
6. Векселя к уплате	X	X	X	X
7. Авансы полученные	3 541 830	31 533	17 587 339	20 491
8. Прочие кредиторы	15 425 198	103 218	22 574 229	72 912
<b>ИТОГО</b>	<b>107 935 656</b>	<b>1 003 247</b>	<b>169 011 515</b>	<b>1 664 668</b>
Кроме того: Авансы, полученные за перевозку	55 283 916	X	40 459 742	X
из нее: за льготный проезд в пригородном и гальнем сообщении, финансируемый Федеральным агентством по здравоохранению и ФСС	X	X	X	X
<b>ВСЕГО Кредиторская задолженность</b>	<b>163 219 572</b>	<b>1 003 247</b>	<b>209 471 257</b>	<b>1 664 668</b>

Наименование	ОБЕСПЕЧЕНИЯ	
	На начало	На конец
Полученные, всего	4 463 942	21 611 439
в том числе: векселя	572 987	239 127
Имущество, находящееся в залоге	—	—
из него:		
объекты основных средств	—	—
ценные бумаги и иные финансовые вложения	—	—
товарно-материальные ценности	—	—
прочее	—	—
Выданные, всего	12 419	4 402 312
в том числе: векселя	—	—
Имущество, переданное в залог	—	—
из него:		
объекты основных средств	—	—
ценные бумаги и иные финансовые вложения	—	—
товарно-материальные ценности	—	—
прочее	—	—

## Приложение № 7 (продолжение). Приложение к Бухгалтерскому балансу за январь – декабрь 2008 г. (тыс. руб.)

	РАСХОДЫ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ПО ЭЛЕМЕНТАМ ЗАТРАТ)			
	За отчетный год	За предыдущий год		
Материальные затраты	364 013 399	328 351 331		
из них:				
электроэнергия	66 336 089	56 609 505		
топливо	72 014 118	50 509 591		
материалы	116 790 874	114 872 194		
прочие материальные затраты	108 872 318	106 360 041		
Затраты на оплату труда	314 386 561	260 707 231		
Отчисления на социальные нужды	69 945 265	60 133 074		
Амортизация	177 566 223	158 951 573		
Прочие затраты	102 197 097	79 878 038		
<b>ИТОГО по элементам затрат</b>	<b>1 028 108 545</b>	<b>888 021 247</b>		
Изменение остатков (прирост [+], уменьшение [-]):				
незавершенного производства	1 475 111	(246 299)		
расходов будущих периодов	2 047 148	2 396 241		
резерв предстоящих расходов				
Наименование	За отчетный год	За предыдущий год		
Получено в отчетном году бюджетных средств	21 763 190	13 297 982		
Наименование	Остаток на начало	Получено	Погашено	Остаток на конец
Долгосрочные кредиты	11 920 584	60 529 168	(6 094 112)	66 355 640
в т.ч. не погашенные в срок	—	—	—	—
Долгосрочные займы	29 461 526	52 707 521	(15 774 420)	66 394 627
в т.ч. не погашенные в срок	—	—	—	—
Реструктурируемая задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	37 521	(4 254)	(13 706)	19 561
Реструктурируемая задолженность по внебюджетным фондам	(-68)	68	—	—
Краткосрочные кредиты	37 570 552	431 504 845	(318 573 658)	150 501 739
в т.ч. не погашенные в срок	—	—	—	—
Краткосрочные займы	33 232	14 666 251	(378 784)	14 320 699

**Приложение № 8. Ключевые операционно-финансовые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2008 г.**

Показатель	Ед. изм.	2007	2008	% к 2007 году
Погрузка	млн. т	1344,2	1303,7	97%
в т.ч. в среднем в сутки	тыс. т	3682,8	3562,1	97%
Приведенная работа	млрг. т-км	2486,7	2599,6	105%
Грузооборот	млрг. т-км	2312,6	2423,8	105%
в т.ч. без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрг. т-км	2090,3	2116,2	101%
вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрг. т-км	222,3	307,5	138%
Пассажиروоборот, в т.ч.:	млрг. пасс-км	174,1	175,9	101%
пассажируоборот в гальнем следовании	млрг. пасс-км	128,1	129,1	101%
пассажируоборот в пригородном сообщении	млрг. пасс-км	46	46,7	102%
Участковая скорость движения грузового поезда	км/час	40,3	40,6	101%
Техническая скорость	км/час	48,9	49,1	100%
Коэффициент участковой скорости		0,824	0,827	100%
Простой грузового вагона на одной технической станции	час.	5,26	5,27	100%
Простой грузового вагона под одной грузовой операцией	час.	28,02	25,76	92%
Среднесуточная производительность грузового локомотива	тыс. т-км. бр.	1710	1736	102%
Среднесуточный пробег локомотива	км	568	566	100%
Средний вес грузового поезда	тонн	3778	3815	101%
Оборот грузового вагона	сут.	7,7	7,59	99%
Отправленные пассажиры, в т.ч.:	млн. чел.	1281,943	1295,567	101%
отправленные пассажиры в гальнем следовании	млн. чел.	136,649	135,663	99%
отправленные пассажиры в пригородном сообщении	млн. чел.	1145,299	1159,903	101%
<b>ТРУДОВЫЕ РЕСУРСЫ</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	
Среднесписочная численность основной деятельности (по сети дорог, ФПД, ЦДРВ, Рефсервис, ИВЦ, ДЖВ, ЦСС), в том числе:	тыс. чел.	1125	1106,2	98%
перевозки	тыс. чел.	1015,8	977,8	96%
обеспечение прочих продаж	тыс. чел.	109,2	128,4	118%
По производственным группам по сети дорог, в т.ч.:	X	X	X	-
текущий ремонт локомотивов	тыс. чел.	40,322	40,294	100%
локомотивные бригады	тыс. чел.	111,355	115,279	104%
электромонтеры контактной сети	тыс. чел.	10,006	9,92	99%
технический осмотр и ремонт грузовых вагонов	тыс. чел.	40,663	40,515	100%
штат по формированию поездов	тыс. чел.	27,257	27,547	101%
текущее содержание пути (вкл. ог. смену элем. верх. стр. пути)	тыс. чел.	103,669	102,959	99%
электромеханики СЦБ	тыс.чел.	22,441	22,272	99%
приемосдатчики груза и багажа	тыс. чел.	12,853	13,738	107%
Непроизводительные затраты по сети дорог, в т.ч.:	X	X	X	-
сверхурочная работа	тыс. час.	13641,5	10875,7	80%
среднемесячная зарплата по основной деятельности (по сети дорог, ФПД, ЦДРВ, Рефсервис, ИВЦ, ДЖВ, ЦСС)	руб.	16908	21506	127%

**Приложение № 8 (продолжение). Ключевые операционно-финансовые показатели деятельности  
ОАО «РЖД» за 2008 г.**

Показатель	Ед. изм.	2007	2008	% к 2007 году
в т.ч. перевозки	руб.	17324	21992	127%
Рост средней реальной заработной платы на перевозках % (по сети городов, ФПД, ЦДРВ, Рефсервис, ИВЦ, ДЖВ, ЦСС)		–	111,3	–
Производительность труда на перевозках (по сети городов, ФПД, ЦДРВ, Рефсервис, ИВЦ, ДЖВ, ЦСС)	тыс. прив. т-км/чел.	2611	2823	108%
<b>ДОХОДЫ ПО ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>	млрд. руб.	975,6	1 101,70	113%
Доходы от перевозок	млрд. руб.	884,4	1 014,40	115%
Доходы от грузовых перевозок	млрд. руб.	754,9	847	112%
Доходы от предоставления услуг инфраструктуры	млрд. руб.	–	6,4	–
Доходы от предоставления услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	–	10,6	–
Доходы от пассажирских перевозок	млрд. руб.	129,4	150,4	116%
в дальнем следовании	млрд. руб.	109,4	130,7	120%
в пригородном сообщении	млрд. руб.	20,1	19,7	98%
Доходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	91,2	87,2	96%
<b>РАСХОДЫ ПО ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>	млрд. руб.	895,4	1 035,20	116%
Расходы по перевозкам	млрд. руб.	819,4	952,1	116%
Затраты на оплату труда	млрд. руб.	238	289,4	122%
Отчисления на социальные нужды	млрд. руб.	55	64,2	117%
Материальные затраты, из них:	млрд. руб.	299,5	333	111%
топливо	млрд. руб.	48,5	69,7	144%
электроэнергия	млрд. руб.	53,7	63,7	119%
материалы	млрд. руб.	103,5	104,2	101%
Прочие материальные затраты	млрд. руб.	93,8	95,4	102%
Прочие расходы	млрд. руб.	75,5	96,5	128%
Амортизация	млрд. руб.	151,4	169	112%
Себестоимость перевозок	коп./10 прив. т-км	329,5	366,26	111%
Себестоимость перевозок без амортизации	коп./10 прив. т-км	268,61	301,27	112%
Удельный расход электроэнергии на тягу поездов	кВт-ч/10 тыс. т-км. бр.	116,4	115,4	99%
Удельный расход дизельного топлива на тягу поездов	кгум/10 тыс. т-км. бр.	67	66,9	100%
<b>ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ОТ ПРОДАЖ, в т.ч.:</b>	млрд. руб.	76,6	66,4	87%
от перевозок	млрд. руб.	65	62,3	96%
от прочих продаж	млрд. руб.	11,6	4,1	35%
<b>РЕЗУЛЬТАТ ПО ПРОЧИМ ДОХОДАМ И РАСХОДАМ</b>	млрд. руб.	52,4	-11,6	-22%
<b>ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ДО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ</b>	млрд. руб.	129	54,8	42%
Налог на прибыль и иные аналогичные обязательства	млрд. руб.	44,5	41,4	93%
<b>ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ</b>	млрд. руб.	84,5	13,4	16%
<b>ВЗЫСКАННАЯ ВЫРУЧКА, всего, в т.ч.:</b>	млрд. руб.	1023,7	1115,6	109%
от грузовых перевозок	млрд. руб.	865,8	943,9	109%
от пассажирских перевозок	млрд. руб.	157,9	171,6	109%

**Приложение № 9. Общества с долей ОАО «РЖД» в их уставном капитале более 50% (дочерние общества)**

Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%)	Величина уставного капитала (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.08 (млн. руб.)	Поступило/Выбыло (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.08 (млн. руб.)
ЗАО «ЮКЖД»	Ереван	Пр-во	100	6800000 арм. грам	0	550,6	550,6
ОАО «Первая Грузовая Компания»	Москва	Перевоз.	100	85 652,4	85 652,4	0	85 652,4
ОАО «Желдорремаш»	Москва	Пр-во	100	15 162,8	0	15 162,8	15 162,8
ОАО «Росжелдорстрой»	Москва	Строит.	100	9 933,2	10 162,7	-229,5	9 933,2
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	Москва	Торговля	100	8 077,3	8 077,3	0	8 077,3
ОАО «Первая нерудная компания»	Москва	Пр-во	100	6 268,9	0	6 268,9	6 268,9
ОАО «Вагонремаш»	Москва	Пр-во	100	4 073,7	0	4 073,7	4 073,7
ОАО «БетЭлТранс»	Москва	Пр-во	100	3 769,7	0	3 769,7	3 769,7
ОАО «Рефсервис»	Москва	Пр-во	100	3 491,5	3 491,5	0	3 491,5
ОАО «ВНИИЖТ»	Москва	Наука	100	3 191,5	3 191,5	0	3 191,5
ОАО «ЭЛТЕЗА»	Москва	Пр-во	100	2 368,9	2 368,9	0	2 368,9
ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш»	Калуга	Пр-во	100	2 330,6	2 330,6	0	2 330,6
ОАО «Арена-2000»*	Ярославль	Спорт	100	2 101,2	2 100,1	-28,4	2 071,7
ОАО «ТрансВудСервис»	Москва	Пр-во	100	1 944,9	0	1 944,9	1 944,9
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	Красноярск	Пр-во	100	1 430,5	1 430,5	0	1 430,5
ОАО «Росжелдорпроект»	Москва	Н.-произв.	100	1 366,5	1 366,5	0	1 366,5
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	Владикавказ	Пр-во	100	1 173,0	1 173,0	0	1 173,0
ОАО «Московский ЛРЗ»	Москва	Пр-во	100	946,6	946,6	0	946,6
ОАО «Рославльский вагоноремонтный завод»	Рославль	Пр-во	100	870,8	870,8	0	870,8
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	Барнаул	Пр-во	100	868,7	868,7	0	868,7
ОАО «Вологодский ВРЗ»	Вологда	Пр-во	100	727,1	727,1	0	727,1
ОАО «ММЗ «Красный путь»	Москва	Пр-во	100	562,5	562,5	0	562,5
ОАО «Саранский вагоноремонтный завод»	Саранск	Пр-во	100	518,5	518,5	0	518,5
ЗАО «Желдорипотека»	Москва	Стр-во, риэлт.	100	500,0	499,9	0	499,9
ОАО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш»	Калининград	Пр-во	100	480,8	480,8	0	480,8
ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш»	Екатеринбург	Пр-во	100	419,1	419,1	0	419,1
ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш»	Пермь	Пр-во	100	410,8	410,8	0	410,8

\* – создан резерв под обесценение

**Приложение № 9 (продолжение). Общества с долей ОАО «РЖД» в их уставном капитале более 50% (дочерние общества)**

Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%)	Величина уставного капитала (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.08 (млн. руб.)	Поступило/Выбыло (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.08 (млн. руб.)
ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод «Ремпутьмаш»	Ярославль	Пр-во	100	385,3	385,3	0	385,3
ОАО «Петуховский ЛМЗ»	Петуховск	Пр-во	100	285,5	285,5	1	285,5
ОАО «Верецагинский завод «Ремпутьмаш»	Верецагино	Пр-во	100	259,8	259,8	0	259,8
Ишимский механический завод	Ишим	Пр-во	100	216,2	0	216,2	216,2
ОАО «Новосибирский стрелочный завод»	Новосибирск	Пр-во	100	195,1	0	1 950,2	1 950,2
ОАО «Абдулинский завод «Ремпутьмаш»	Абдулино	Пр-во	100	161,7	161,7	0	161,7
ОАО «ВНИКТИ»	Москва	Н.-произв.	100	147,0	147,0	0	147,0
ОАО «Алатырский МЗ»	Алатырь	Пр-во	100	104,7	104,7	0	104,7
ОАО «Оренбургский путеремонтный завод «Ремпутьмаш»	Оренбург	Пр-во	100	48,8	48,8	0	48,8
ОАО «Газета Гудок»	Москва	Соц-я	100	47,9	50,0	0	50,0
ОАО «НИИТКД»	Омск	Н.-произв.	100	36,0	36,0	0	36,0
ЗАО «ЧОП РЖД-ОХРАНА»	Москва	Охрана	100	21,8	21,8	0	21,8
ОАО «КРП-Инвест»*	Москва	Рем. погв. состава	100	14,5	14,5	-14,5	0
ОАО «Московский опытный завод путевых машин «Ремпутьмаш»*	Москва	Пр-во	100	12,2	12,2	-2,0	10,2
ЗАО «Компания ТрансТелеКом»	Москва	Связь	100	2,0	434,0	0	434,0
РОАО «Высокоскоростные магистрали»*	Москва	Перевоз.	87	310,0	0	0	0
ОАО «Трансконтейнер»	Москва	Перевоз.	85	13 894,8	13 894,8	-2 084,2	11 810,6
ЗАО «Футбольный клуб «Локомотив»	Москва	Спорт	85	0,05	0,04	0	0,04
ОАО «БАМ-Инвест»*	Москва	Фин.-инвестиц.	83	10,0	8,3	-3,6	4,7
ОАО «НИИАС»	Москва	Наука	75	749,0	561,7	0	561,7
ОАО «Скоростные магистрали»	Москва	Перевоз.	75	1,0	0,8	0	0,8
ОАО «Дон-Пригород»*	Ростов	Перевоз.	74	0,1	0,07	-0,07	0
ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»*	С.-Петербург	Пр-во	74	0,1	0,07	-0,07	0
ЗАО «Транскат»	С.-Петербург	Пр-во	57	90,1	51,4	0	51,4
ОАО «ТрансКредитБанк»	Москва	Банковск.	55	2 258,4	5 947,8	0	5 947,8
ОАО «РейлТрансАвто»	Москва	Перевоз.	51	3 265,2	1 665,2	0	1 665,2

\* – создан резерв под обесценение



**Приложение № 9 (продолжение). Общества с долей ОАО «РЖД» в их уставном капитале более 50% (дочерние общества)**

Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%)	Величина уставного капитала (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.08 (млн. руб.)	Поступило/Выбыло (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.08 (млн. руб.)
Blak Sea Ferries Limited	Мальта	Перевоз.	51	1 245,6		635,3	635,3
ОАО «Омск-Пригород»	Омск	Перевоз.	51	1,8	0,05	264,1	264,2
ОАО «Экспресс-Пригород»	Новосибирск	Перевоз.	51	0,3	84,5	244,1	328,5
ЗАО «Регио-ТелеКом ДВ»	Хабаровск	Связь	51	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Евразия Интертранс»	Южно-Сахалинск	Туризм	51	0,2	0,09	0	0,09
ОАО «Алтай-Пригород»*	Барнаул	Перевоз.	51	0,1	0,05	-0,05	
ОАО «Кузбасс-Пригород»*	Кемерово	Перевоз.	51	0,1	0,05	-0,05	
ОАО «Волгоградтранспригород»	Волгоград	Перевоз.	51	0,1	0,05	0	0,05
ОАО «Свердловская пригородная компания»	Екатеринбург	Перевоз.	51	0,1	0,05	0	0,05
ОАО «Экспресс Приморья»	Владивосток	Перевоз.	51	0,1	0,05	0	0,05
ОАО «Краспригород»*	Красноярск	Перевоз.	51	0,1	0,05	-0,05	0
ООО «Энергопромсбыт»*	Москва	Пр-во	51	0,01	0,005	-0,005	0
ОАО «Пул транс»	Москва	Перевоз.	50	100,0	50,0	-50,0	0
Oy Karelian Trans	Хельсинки	Перевоз.	50	34,1	17,1	-17,1	0

\* – создан резерв под обесценение

## Приложение № 10. Зависимые общества (доля в уставном капитале от 20 до 50%)

Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%)	Величина уставного капитала (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.08 (млн. руб.)	Поступило/ Выбыло (-) (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.08 (млн. руб.)
ОАО «АО Железные дороги Якутии»	Алдан	Перевоз.	50	3 872,7	0	0	0
ООО «Аэроэкспресс»	Химки	Перевоз.	50	129,8	0	64,9	64,9
ОАО «Пул транс»	Кингисепп	Перевоз.	50	100,0	0	50,0	50,0
Oy Karelian Trans	Хельсинки	Перевоз.	50	34,1	0	17,1	17,1
ООО «Редакция газеты Юго-Восточный экспресс»*	Воронеж	Пр-во	50	0,1	0	0	0
ЗАО «ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»	Москва	Наука	49	20,4	10,0	0	10,0
ЗАО «Калининград-ТрансТелеКом»	Калинин	Инвест.	49	2,0	1,0	0	1,0
ЗАО «ЦентрТрансТелеКом»	Москва	Пр-во	49	2,0	1,0	0	1,0
ЗАО «ТрансТелеКом-НН»	Н. Новгород	Пр-во	49	2,0	1,0	0	1,0
ЗАО «Юго-Восток ТрансТелеКом»	Воронеж	Пр-во	49	2,0	1,0	0	1,0
ЗАО «ТрансТелеКом-Чита»	Чита	Пр-во	49	2,0	1,0	0	1,0
ОАО «Центральная пассажирская компания»*	Москва	Перевоз.	49	0,3	0,1	-0,1	0
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Челябинск	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения ОЖД»	С.-Петербург	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Калининград	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Н. Новгород	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Воронеж	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Самара	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий»	Новосибирск	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения Красноярской железной дороги»	Красноярск	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Чита	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Хабаровск	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий»	Ярославль	Пр-во	49	0,2	0,1	0	0,1
ЗАО «Апсатская угледобывающая компания»*	п. Новая Чара	Пр-во	48	8,0	0	0	0

\* – создан резерв под обесценение

**Приложение № 10 (продолжение). Зависимые общества (доля в уставном капитале от 20 до 50%)**

Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%)	Величина уставного капитала (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.08 (млн. руб.)	Поступило/ Выбыло (-) (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.08 (млн. руб.)
ЗАО «КавказТрансТелеКом»	Ростов	Пр-во	47	4,0	1,9	0	1,9
ЗАО «Раском»	С.-Петербург	Пр-во	46	16,3	7,5	0	7,5
ОАО «Ямальская железнодорожная компания»	Новый Уренгой	Пр-во	45	10,0	4,5	0	4,5
ЗАО «Октрансвнештерминал»*	С.-Петербург	Пр-во	45	0,06	0,03	-0,03	0
ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий»	Москва	Наука	43	0,9	0,4	0	0,4
ЗАО «СамараТрансТелеКом»	Самара	Пр-во	40	2,0	0,8	0	0,8
ЗАО «ЕвразияРейл Логистикс»	Москва	Перевоз.	40	1,7	0	0,7	0,7
ОАО «Проектно-конструкторское бюро вагоностроения «Магистраль»*	Москва	Пр-во	40	1,5	0	0	0
ЗАО «СибТрансТелеКом»	Красноярск	Пр-во	40	0,3	0,1	0	0,1
ЗАО «СахалинТрансТелеКом»	Южно-Сахалинск	Пр-во	39	2,0	0,8	0	0,8
ЗАО «ТрансТелеКом-ДВ»	Хабаровск	Пр-во	39	2,0	0,8	0	0,8
ООО «Бомбардье Транспортейшен (Сигнал)»	Москва	Наука	36	11,7	1,2	0	1,2
ЗАО «БайкалТрансТелеКом»	Иркутск	Пр-во	35	2,0	0,7	0	0,7
ОАО «Байкальские воды»*	Иркутск	Пр-во	34	1,4	0	0	0
ОАО «Забайкальская горная компания»*	Чита	Пр-во	34	0,4	0	0	0
СП ЗАО «Уралтранс»*	Челябинск	Пр-во	33	0,02	0	0	0
ЗАО «Телерадиокорпорация «Южный регион ТВ»*	Ростов	Соц-я	31	1,8	0	0	0
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Ростов	Пр-во	31	0,2	0,06	0	0,06
СП «Транс-Евразия Логистикс ГмБХ»	Берлин	Перевоз.	30	3,7	0	7,3	7,3
ЗАО «Тальгорус»*	С.-Петербург	Пр-во	26	2,0	0,5	-0,5	
ООО «Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем»	Москва	Наука	26	0,01	0	0	0
The Breakers Investments	Амстердам	Пр-во	25	37 240,0		9 310,0	9 310,0
ЗАО «Русская тройка»	Москва	Пр-во	25	944,0	236,0	0	236,0
ООО «Управляющая компания «Мурманский транспортный узел»	Мурманск	Перевоз.	25	250,0	0	62,5	62,5
ЗАО «ЮжУралТрансТелеКом»	Челябинск	Пр-во	25	2,0	0,5	0	0,5
ЗАО «СеверТрансТелеКом»	Ярославль	Пр-во	25	2,0	0,5	0	0,5
ЗАО «Зап-СибТрансТелеКом»	Новосибирск	Пр-во	25	2,0	0,5	0	0,5

\* – создан резерв под обесценение

## Приложение № 10 (продолжение). Зависимые общества (доля в уставном капитале от 20 до 50%)

Наименование общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале общества (%)	Величина уставного капитала (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.08 (млн. руб.)	Поступило/ Выбыло (-) (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.08 (млн. руб.)
ЗАО «ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «Транслиз»*	С.-Петербург	Финан-я	25	1,5	0,4	-0,4	0
ЗАО «Санкт-Петербургский Телепорт»	С.-Петербург	Пр-во	25	1,0	0,3	0	0,3
ЗАО «Русская медь»	Верхняя Пышма	Пр-во	25	1,0	0	0,3	0,3
ЗАО «ВолгаТрансТелеКом»	Саратов	Пр-во	25	0,6	0,2	0	0,2
ЗАО «Уральские мобильные сети»	Екатеринбург	Пр-во	25	0,6	0,1	0	0,2
ОАО «Морская паромная переправа «Кавказ»*	Владикавказ	Пр-во	25	0,5	0	0	0
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Саратов	Пр-во	25	0,4	0,1	0	0,1
ЗАО «Центр внедрения Московской ж/д»	Москва	Пр-во	25	0,2	0,05	0	0,05
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Иркутск	Пр-во	25	0,2	0,05	0	0,05
ОАО Забайкальского горно-металлургического предприятия «Забайкалстальинвест»	Новая Чара	Пр-во	25	0,1	100,0	0	100,0
ЗАО «Экза»	Куйбышев	Пр-во	24	1,5	0,4	0	0,4
ЗАО «ЦНИИТЭИ-ИС»	Москва	Наука	24	0,05	0,01	0	0,01
ЗАО «Забайкальское «ЖАСО»*	Чита	Страх-е	22	2,5	0	0	0
ОАО «ТД РЖД»	Москва	Торговля	20	10,0	2,0	-2,0	0

\* – создан резерв под обесценение

## Приложение № 11. Создание дочерних и зависимых обществ в 2008 г.

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ЗАО «Русская медь»	15.04.2008	18.04.2008	1,0	25,5%	0,3	геологическое изучение и разведка месторождений твердых полезных ископаемых
ОАО «Новосибирский стрелочный завод»	15.02.2008	23.04.2008	1 950,2	100%-1	1 950,2	производство и реализация стрелочных переводов, ремкомплектов, отдельных крестовин и грузой стрелочной продукции, а также запасных частей для вагонов
ОАО «БэтЭлТранс»	15.02.2008	23.04.2008	3 769,7	100%-1	3 769,7	производство и реализация железобетонных, деревянных шпал; комплектов бруса стрелочных переводов
ОАО «ТрансВугСервис»	15.02.2008	29.04.2008	1 944,9	100%-1	1 944,9	деревопереработка; пропитка древесины антисептирующими средствами
ОАО «Первая нерудная компания»	15.02.2008	29.04.2008	6 268,9	100%-1	6 268,9	добыча нерудных полезных ископаемых; переработка нерудных полезных ископаемых (производство щебня, отсевов от дробления, камня бутового)
ОАО «Вагонреммаш»	15.02.2008	12.05.2008	4 073,7	100%-1	4 073,7	производство пассажирских вагонов, оказание услуг по проведению капитального ремонта пассажирских и грузовых вагонов и по проведению ремонта колесных пар
ОАО «Вагоноремонтное предприятие «Грязи»	01.08.2008		236,9	50%-1	118,5	деповской и капитальный ремонт грузовых вагонов
ОАО «Ишимский механический завод»	01.08.2008	26.09.2008	216,2	100%-1	216,2	изготовление машиностроительной продукции, производство запасных частей, оборудования, узлов и агрегатов, оказание других связанных с этим услуг
ОАО «Желдорреммаш»	27.11.2008	09.12.2008	15 162,8	100%-1	15 162,8	проведение различных видов ремонта и сервисное обслуживание тягового подвижного состава, капитальный ремонт пассажирских вагонов, ремонт электрических машин, колесных пар, узлов и агрегатов локомотивов
Блэк Си Феррис Лимитед (Black Sea Ferries Limited)	16.12.2008			51%	1,2	организация совместной эксплуатации железнодорожных паромов «FERUZ» и «SMAT» на паромных линиях порт Кавказ (Россия) – порт Поту (Грузия)

## Приложение № 12. Создание дочерних и зависимых обществ за период с 2004 г.

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ЗАО «Русская Тройка»	08.10.2004	09.11.2004	944,0	25%	236,0	перевозки грузов (в том числе в контейнерах) морским и железнодорожным транспортом во всех видах внутреннего и международного сообщения
ОАО «ЭЛТЭЗА»	02.03.2005	08.04.2005	2 368,9	100%-1	2 368,9	производство аппаратуры и приборов железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, оборудования и запасных частей для них, в том числе с применением драгоценных металлов и комплектующих изделий с их содержанием
ОАО «Свердловская пригородная компания»	21.04.2005	28.06.2005	0,1	51%	0,05	перевозка пассажиров пригородным железнодорожным транспортом
ОАО «Экспресс Приморья»	26.04.2005	30.06.2005	0,1	51%	0,05	перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении
ОАО «Краспригород»	26.04.2005	06.07.2005	0,1	51%	0,05	перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении
ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш»	27.05.2005	15.09.2005	2 330,6	100%-1	2 330,6	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути
ОАО «Абдулинский ПМРЗ»	27.05.2005	05.10.2005	161,7	100%-1	161,7	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники
ОАО «Верецагинский ПМРЗ»	27.05.2005	06.10.2005	259,8	100%-1	259,8	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути
ОАО «Московский опытный завод ПМ»	27.05.2005	19.10.2005	12,2	100%-1	12,2	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути

**Приложение № 12 (продолжение). Создание дочерних и зависимых обществ за период с 2004 г.**

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ОАО «Оренбургский ПРМЗ»	27.05.2005	06.10.2005	48,8	100%-1	48,8	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути
ОАО «Ярославский ВРЗ»	27.05.2005	08.09.2005	385,3	100%-1	385,3	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути
ОАО «Свердловский ПРМЗ»	27.05.2005	04.10.2005	419,1	100%-1	419,1	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути
ОАО «Пермский МРЗ»	27.05.2005	06.10.2005	410,8	100%-1	410,8	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути
ОАО «ЭЗ «Металлист»	27.05.2005	06.10.2005	480,8	100%-1	480,8	создание и оснащение железных дорог современными технологическими комплексами путевой техники; производство тяжелых путевых машин, механизмов и запасных частей к ним для капитального, среднего и текущего ремонта и содержания железнодорожного пути
ОАО «Барнаулский ВРЗ»	08.11.2005	03.03.2006	868,7	100%-1	868,7	модернизация, строительство вагонов, производство запасных частей, оборудования, узлов и агрегатов, связанных с деятельностью железнодорожного транспорта

## Приложение № 12 (продолжение). Создание дочерних и зависимых обществ за период с 2004 г.

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ОАО «Рославльский ВРЗ»	08.11.2005	27.02.2006	870,8	100%-1	870,8	модернизация, строительство вагонов, производство запасных частей, оборудования, узлов и агрегатов, связанных с деятельностью железнодорожного транспорта
ОАО «Саранский ВРЗ»	08.11.2005	28.02.2006	518,5	100%-1	518,5	модернизация, строительство вагонов, производство запасных частей, оборудования, узлов и агрегатов, связанных с деятельностью железнодорожного транспорта
ОАО «Росжелдорстрой»	25.11.2005	19.01.2006	10 162,7	100%-1	10 162,7	строительство зданий и сооружений I и II уровня ответственности, выполнение функций заказчика-застройщика
ОАО «Росжелдор-проект»	25.11.2005	30.01.2006	1 366,8	100%-1	1 366,8	проектирование, выполнение функций заказчика-застройщика, инженерные изыскания
ОАО «Санкт-Петербург Витебская компания»	30.11.2005	10.03.2006	0,1	74%	0,1	перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении
ОАО «Волгоградтранс-пригород»	30.11.2005	01.02.2006	0,1	51%	0,05	перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении
ОАО «Трансконтейнер»	28.12.2005	04.03.2006	13 894,8	85%	11 810,6	организация перевозок грузов во внутреннем и международном сообщении
ОАО «Рефсервис»	28.12.2005	17.02.2006	3 491,5	100%-1	3 491,5	деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта, организация перевозок грузов
ОАО «ВНИКТИ»	28.12.2005	07.04.2006	147,0	100%-1	147,0	проведение фундаментальных и прикладных исследований в области технического контроля и диагностики подвижного состава и оборудования
ОАО «НИИТКД»	28.12.2005	24.03.2006	36,0	100%-1	36,0	проведение фундаментальных и прикладных исследований в области технического контроля и диагностики подвижного состава и оборудования
ОАО «Скоростные магистрали»	04.07.2006	23.08.2006	1,0	75%+1	0,8	организация перевозок грузов железнодорожным и иными видами транспорта; проектирование и строительство высокоскоростных железнодорожных и гр. магистралей



**Приложение № 12 (продолжение). Создание дочерних и зависимых обществ за период с 2004 г.**

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ОАО «РейлТрансАвто»	11.12.2006	02.02.2007	3 265,2	51%	1 665,2	организация перевозок грузов железнодорожным и иными видами транспорта
ОАО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА»	22.12.2006	31.01.2007	21,8	100%-1	21,8	защита жизни и здоровья граждан, охрана имущества собственников, в том числе и при транспортировке
ОАО «Московский ЛРЗ»	16.02.2007	28.03.2007	946,6	100%-1	946,6	оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания вагонов, контейнеров, локомотивов и по проведению ремонта колесных пар
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	16.02.2007	10.04.2007	1 173,0	100%-1	1 173,0	оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания вагонов, контейнеров, локомотивов и по проведению ремонта колесных пар
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	16.02.2007	06.04.2007	1 430,5	100%-1	1 430,5	оказание услуг по капитальному ремонту, переоборудованию и модернизации секций электропоездов, пассажирских вагонов и др. видов ж/г подвижного состава и ж/г техники, колесных пар, гр. узлов и агрегатов
ОАО «Алатырский МЗ»	16.02.2007	30.03.2007	104,7	100%-1	104,7	производство запасных частей, оборудования, узлов и агрегатов для ремонта, модернизации и строительства пассажирских вагонов и моторвагонного подвижного состава
ОАО «Петуховский ЛМЗ»	16.02.2007	03.04.2007	285,5	100%-1	285,5	изготовление запасных частей и узлов для подвижного состава, машиностроительной продукции по заказам железных дорог
ОАО «Московский МЗ «Красный путь»	16.02.2007	05.04.2007	562,5	100%-1	562,5	производство скатоподъемников для локомотиворемонтных депо и запасных частей к ним, производство запасных частей для ремонта локомотивов, вагонов и др. железнодорожной техники
ОАО «Вологодский ВРЗ»	16.02.2007	11.04.2007	727,1	100%-1	727,1	оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания вагонов, контейнеров, локомотивов и по проведению ремонта колесных пар

## Приложение № 12 (продолжение). Создание дочерних и зависимых обществ за период с 2004 г.

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ОАО «Дон-Пригород»	20.04.2007	22.06.2007	0,1	74%	0,07	перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном и местном сообщении
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	20.04.2007	04.06.2007	8 077,3	100%-1	8 077,3	организация и осуществление оптовой и розничной торговли
ОАО «Первая Грузовая Компания»	28.06.2007	26.07.2007	85 652,4	100%-1	85 652,4	организация перевозок грузов железнодорожным и иными видами транспорта
ОАО «ВНИИЖТ»	28.06.2007	09.08.2007	3 191,5	100%-1	3 191,5	проведение фундаментальных исследований по определению общей стратегии развития железнодорожного транспорта на основе комплексной оценки его технического уровня и прогнозируемых на перспективу объемов перевозок
ОАО «НИИАС»	28.06.2007	08.08.2007	749,0	75%-1	561,7	выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок по созданию новой техники, аппаратно-программных средств, информатизационных технологий и специального программного обеспечения, внедрение и сопровождение их при эксплуатации
ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»	21.04.2005	08.12.2005	0,3	49,3%	0,1	перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении
АО «Oy Karelian Trans Ltd»	22.09.2006	23.10.2006	1,0	50%	0,5	строительство высокоскоростных железнодорожных и др. магистралей; закупка и аренда железнодорожного подвижного состава
ОАО «Порт Усть-Луга транспортная компания»	16.02.2007	29.03.2007	100,0	50%	50,0	подача-уборка вагонов от железнодорожной станции Лужская до терминалов порта и осуществление диспетчерского руководства в морском торговом порту Усть-Луга
ЗАО «Евразия Рейл Логистикс»	20.04.2007	06.05.2008	1,7	40,1%	0,7	разработка продуктов логистики в области грузовых ж/д перевозок по второму панъевропейскому транспортному коридору

## Приложение № 12 (продолжение). Создание дочерних и зависимых обществ за период с 2004 г.

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»	21.12.2007	31.01.2008	6 800,0	100%-1	6 800,0	1) оказание услуг по использованию железнодорожного транспорта общего назначения и других услуг, имеющих отношение к грузовым перевозкам; 2) осуществление работ по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту железнодорожного транспорта; 3) транспортировка пассажиров, товаров и грузов железнодорожным транспортом общего назначения, в том числе государственная, военная и специальная транспортировка
ОАО «Управляющая компания «Мурманский транспортный узел (МТУ)»	21.12.2007	30.01.2008	250,0	25%	62,5	осуществление разработки и реализация Стратегии развития Мурманского транспортного узла; выполнение функций заказчика-застройщика на основании Контракта, заключенного с Минтрансом, для сооружения объектов морского торгового порта Мурманск и торгового порта на Западном побережье и Восточном берегу Кольского залива
СП «Trans-Eurasia Logistics GmbH»	05.10.2007	25.06.2008	0,100	30%	0,03	организация железнодорожных и иных видов грузоперевозок между Западной Европой и СНГ
ЗАО «Русская медь»	15.04.2008	18.04.2008	1,0	25,5%	0,3	геологическое изучение и разведка месторождений твердых полезных ископаемых
ОАО «Новосибирский стрелочный завод»	15.02.2008	23.04.2008	1 950,2	100%-1	1 950,2	производство и реализация стрелочных переводов, ремкомплектов, отдельных крестовин и другой стрелочной продукции, а также запасных частей для вагонов
ОАО «БэтЭлТранс»	15.02.2008	23.04.2008	3 769,7	100%-1	3 769,7	производство и реализация железобетонных, деревянных шпал; комплектов бруса стрелочных переводов
ОАО «ТрансВудСервис»	15.02.2008	29.04.2008	1 944,9	100%-1	1 944,9	деревопереработка; пропитка древесины антисептирующими средствами
ОАО «Первая нерудная компания»	15.02.2008	29.04.2008	6 268,9	100%-1	6 268,9	добыча нерудных полезных ископаемых; переработка нерудных полезных ископаемых (производство щебня, отсевов от дробления, камня буттового)

## Приложение № 12 (продолжение). Создание дочерних и зависимых обществ за период с 2004 г.

Наименование ДЗО	Дата принятия Решения СД ОАО «РЖД» о создании ДЗО	Дата государственной регистрации	Размер уставного капитала (млн. руб.)	Доля ОАО «РЖД» (%)	Сумма вклада ОАО «РЖД» (млн. руб.)	Основной вид деятельности
ОАО «Вагонреммаш»	15.02.2008	12.05.2008	4 073,7	100%-1	4 073,7	производство пассажирских вагонов, оказание услуг по проведению капитального ремонта пассажирских и грузовых вагонов и по проведению ремонта колесных пар
ОАО «Вагоноремонтное предприятие «Грязи»	01.08.2008		236,9	50%-1	118,5	деповской и капитальный ремонт грузовых вагонов
ОАО «Ишимский механический завод»	01.08.2008	26.09.2008	216,2	100%-1	216,2	изготовление машиностроительной продукции, производство запасных частей, оборудования, узлов и агрегатов, оказание других, связанных с этим услуг
ОАО «Желдорреммаш»	27.11.2008	09.12.2008	15 162,8	100%-1	15 162,8	проведение различных видов ремонта и сервисное обслуживание тягового подвижного состава, капитальный ремонт пассажирских вагонов, ремонт электрических машин, колесных пар, узлов и агрегатов локомотивов
Блэк Си Феррис Лимитед (Black Sea Ferries Limited)	16.12.2008		2,3	51%	1,2	организация совместной эксплуатации железнодорожных паромов «FERUZ» и «SMAT» на паромных линиях порт Кавказ (Россия) – порт Потти (Грузия)

**Приложение № 13. Динамика ввода основных мощностей ОАО «РЖД» 2003–2008 гг.**

Наименование мощностей	2004	2005	2006	2007	2008
Новые линии, км	48,4				8,2
Вторые пути, км	35,5	215,7	303,5	144,1	114,6
Электрификация, км	0,0	402,4	69,0	11,0	187,1
Удлинение станционных путей и развитие пограничных переходов, км	211,0	191,2	134,0	98,7	169,5
Жилье, тыс. кв. м общей площади	329,5	212,4	116,2	66,1	77,6
<b>Приобретение подвижного состава:</b>					
локомотивы, всего	100	182	277	313	455
в том числе: – капитальные вложения	62	131	277	267	455
• лизинг	38	51		46	
пассажирские вагоны, всего	540	653	755	950	1 042
в том числе: – капитальные вложения	304	494	61	348	1 042
• лизинг	236	159	694	602	
грузовые вагоны, всего	6 000	8 000	8 569	15 406	21 296
в том числе: – капитальные вложения		1 817	2 623	7 815	21 009
• лизинг	6 000	6 183	5 946	7 591	287
моторвагонный подвижной состав, всего	542	580	740	762	809
в том числе: – капитальные вложения	319	128	121	270	809
• лизинг	223	452	619	492	
<b>Модернизация подвижного состава:</b>					
локомотивы	252	312	318	258	288
пассажирские вагоны	392	653	786	187	158
грузовые вагоны	5 857	4 958	7 313	5 257	16 866
электросекции	402	281	140	76	182

**Приложение № 14. Выполнение ремонтно-путевых работ по сети железных дорог в 2003–2008 гг.**

Показатели	Ед. изм.	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Усиленный капитальный ремонт	км	3 366	3 881	4 105	3 929	4 086	0
Реконструкция и капитальный ремонт на новых материалах	км	655	0	0	0	0	4 601
Капитальный ремонт с укладкой старогодных рельсов	км	2 540	2 389	2 212	2 088	1 955	2 236
Усиленный средний и средний ремонт	км	7 662	7 098	5 680	4 180	4 456	6 166
Усиленный подъемочный и подъемочный ремонт	км	2 990	1 850	1 647	917	1 366	2 312
Итого по ремонту пути	км	17 213	15 218	13 644	11 114	11 863	15 315
Укладка стрелочных переводов на железобетонных брусках	комп	5 327	5 375	5 322	4 875	4 557	4 595

**Приложение № 15. Капитальный ремонт инженерных сооружений в 2003–2008 гг.**

Вид работ	Замена метал. пролетных строений (тыс. тонн)	Окраска пролетных строений (тонн)	Укладка БМП куб. м	Замена мостового бруса тыс. пог. м	Ремонт земляного полотна (отсыпка грунта) тыс. куб. м
2003	21,5	135 300	7 623	210,4	4 438
2004	19,97	168 549	7 554	204,03	4 341
2005	17,116	129 480	6 210,2	164,76	3 294,3
2006	4,842	111 208	4 665,1	126,36	1 307,3
2007	3,993	139 341	3 904,8	116,307	1 217,5
2008	3,658	132 024	3 900,3	103,621	1 095

**Приложение № 16. Справка о состоянии пути на железных дорогах**

ДОРОГИ	Средняя балловая оценка			Среднее количество неудовлетворительных километров		
	2003	2008	«+»/«-»	2003	2008	«+»/«-»
ОКТ	64	29	-35	322	29	-293
КЛГ	49	42	-7	2	1	-1,0
МОСК	84	31	-53	544	24	-520
ГОРЬК	116	56	-60	641	118	-523
СЕВ	100	48	-52	439	51	-388
СКАВ	88	48	-40	130	29	-101
ЮВОСТ	84	28	-56	242	17	-225
ПРИВ	90	39	-51	244	27	-217
КБШ	115	50	-65	683	91	-592
СВЕРД	101	63	-38	516	234	-282
ЮУР	72	38	-34	252	61	-191
ЗСИБ	53	23	-30	267	38	-229
КРАСН	113	48	-65	353	53	-300
ВСИБ	82	47	-35	314	55	-259
ЗАБ	126	52	-74	603	98	-505
ДВОСТ	94	41	-53	282	40	-242
САХ	76	53	-23	4	3	-1
СЕТЬ	89	42	-47	5 837	969	-4 868

**Приложение № 17. Перечень мероприятий по развитию и обновлению инфраструктуры, нормативные сроки осуществления которых превышают один год (тыс. руб.)**

Наиболее крупные объекты	Остаток на 31.12.2007	Остаток на 31.12.2008	Изменение (гр.4-гр.3)
Реконструкция участков Мга – Гатчина – Вейнмарн	4 412 646	10 487 757	6 075 111
Комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск – электрификация	186 849	4 432 350	4 245 501
Реконструкция моторвагонного депо Санкт-Петербург – Московский для обслуживания высокоскоростных поездов Октябрьской ж/д	374 971	3 684 295	3 309 324
Реконструкция участка Каннельярви – Верхнее Чернасо на участке Спб. – Бусловская Окт. ж/д	0	2 660 501	2 660 501
Комплексная реконструкция 1 главного пути участка Карымская – Забайкальск	807 781	3 171 842	2 364 061
Комплексная реконструкция участка им. М. Горького Котельник; стр-во 2-го пути на участке Гремячая – Котельниково	127 462	1 665 928	1 538 466
Комплексная реконструкция участка им. М. Горького Котельник; стр-во 2-го пути на перегоне Жутово – Чилеково	142 030	1 793 333	1 651 303
Крольский тоннель	3 197 646	4 587 408	1 389 762
Малый Новороссийский тоннель СКЖД	318 783	1 982 783	1 664 000
Манский тоннель	539 000	1 718 723	1 179 723
Реконструкция Большого Новороссийского тоннеля СКЖД	2 556 040	4 076 037	1 519 997
Строительство совмещенной автомобильной и железной дороги Adler – Нижняя станция горнолыжного курорта «Роза-Хутор» с электроснабжением линии ж/д сообщения	0	1 878 983	1 878 983
Реконструкция участка Каменогорск – Выборг	0	1 563 721	1 563 721
Реконструкция Лагар-Аульского тоннеля	733 985	1 739 845	1 005 860
Реконструкция Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань ДВЖД	107 399	1 433 460	1 326 061
Развитие ст. Карымская (1-я очередь)	0	1 139 363	1 139 363
Реконструкция Навагинского тоннеля	1 379 364	2 621 434	1 242 070
Реконструкция на участке Владимир – Федулово Горьковской ж/д	0	1 571 604	1 571 604
Вторая очередь реконструкции мостового перехода ч/р Амур у г. Хабаровск	3 779 407	5 719 730	1 940 323
Мост ч/р Волга Горьковской ж/д 754 км	1 494 560	2 415 008	920 448
Мост ч/р Чуна 124 км (Тайшет – Лена)	1 198 938	1 944 626	745 688
Реконструкция железнодорожных мостов ч/р Обводной канал на Московском направлении Октябрьской ж/д	1 019 092	1 710 743	691 651
<b>ИТОГО</b>	<b>22 375 953</b>	<b>63 999 474</b>	<b>41 623 521</b>

**Приложение № 18. Динамика изменений в составе парка локомотивов ОАО «РЖД» за период 2003–2008 гг. (инвентарный парк локомотивов)**

Род службы локомотива	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Грузовые постоянного тока	3 439,5	3 437,5	3 429,5	3 407,5	3 399,5	3 396,5
Грузовые переменного тока	3 866	3 847	3 842	3 854	3 900	3 965,5
Грузовые	7 305,5	7 284,5	7 271,5	7 261,5	7 299,5	7 362
Пассажирские постоянного тока	987	986	977	971	968	983
Пассажирские переменного тока	877	934	1 052	1 165	1 254	1 339
Пассажирские	1 864	1 920	2 029	2 136	2 222	2 322
<b>ЭЛЕКТРОВОЗЫ</b>	9 169,5	9 204,5	9 300,5	9 397,5	9 521,5	9 684
Грузовые	4 081,4	4 009,4	3 905,4	3 839,1	3 803,9	3 802,9
Пассажирские	481	511	510	516	524	541
Маневровые	5 839	5 826	5 833	5 878	5 916	5 975
<b>ТЕПЛОВОЗЫ</b>	10 401,4	10 346,4	10 248,4	10 233,1	10 243,9	10 318,9
<b>ЛОКОМОТИВЫ</b>	19 570,9	19 550,9	19 548,9	19 630,6	19 765,4	20 002,9

**Приложение № 19. Динамика изменений в составе парка локомотивов ОАО «РЖД» за период 2003–2008 гг. (кол-во локомотивов с истекшим сроком службы, % от инвентарного парка)**

Род службы локомотива	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Грузовые постоянного тока	1,37%	1,37%	0,70%	0,70%	0,59%	1,18%
Грузовые переменного тока	5,25%	5,28%	9,37%	10,30%	11,15%	11,32%
Грузовые	3,42%	3,43%	5,28%	5,80%	6,23%	6,64%
Пассажирские постоянного тока	61,09%	69,17%	64,48%	60,97%	53,72%	47,91%
Пассажирские переменного тока	32,84%	34,05%	32,79%	22,58%	23,60%	23,30%
Пассажирские	47,80%	52,08%	48,05%	40,03%	36,72%	33,72%
<b>ЭЛЕКТРОВОЗЫ</b>	12,44%	13,58%	14,61%	13,58%	13,35%	13,14%
Грузовые	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,68%	15,54%
Пассажирские	28,69%	27,01%	17,45%	9,50%	0,00%	11,46%
Маневровые	14,54%	14,57%	19,13%	22,86%	25,17%	28,00%
<b>ТЕПЛОВОЗЫ</b>	9,49%	9,54%	11,76%	13,61%	15,53%	22,54%
<b>ЛОКОМОТИВЫ</b>	10,87%	11,44%	13,12%	13,60%	14,48%	17,99%



**Приложение № 20. Изменение инвентарного парка грузовых вагонов принадлежности России с 2003 по 2008 гг. (согласно данным АГО-15, до 2006 г. включительно – Холдинг ОАО «РЖД»)**

Тип вагона / год		2003	2004	2005	2006	2007	2008
крытый	наличие на конец периода	80 044	78 769	78 533	73 994	70 817	55 536
	средний возраст, лет	20,6	21,5	22,4	22,9	23,8	24,1
платформа	наличие на конец периода	72 801	64 385	61 610	57 897	50 511	39 520
	средний возраст, лет	22,8	23,5	24,5	25,1	26,1	26,7
полувагон	наличие на конец периода	250 075	251 403	257 677	259 608	261 751	221 145
	средний возраст, лет	17,3	17,7	18,1	18,3	18,0	18,9
цистерна	наличие на конец периода	82 342	80 145	79 292	76 263	71 186	8 436
	средний возраст, лет	22,7	23,5	24,4	24,9	26,0	25,8
РПС	наличие на конец периода	10 328	8 896	7 558	6 913	2 664	1 045
	средний возраст, лет	16,9	17,1	17,8	18,5	20,9	23,8
прочий	наличие на конец периода	137 482	139 069	144 634	142 148	109 949	77 810
	средний возраст, лет	19,4	20,3	20,9	21,5	22,5	24,2
транспортёр	наличие на конец периода	1 446	1 428	1 430	1 432	1 432	1 435
	средний возраст, лет	25,7	26,6	27,6	28,6	29,6	30,6
Всего	наличие на конец периода	634 518	624 095	630 734	618 255	568 310	404 927
	средний возраст, лет	19,5	20,2	20,7	21,1	21,4	21,7

**Приложение № 21. Выполнение ремонта локомотивов**

Наименование	2004	2005	2006	2007	2008
Тепловозы, секций	3 424	3 348	3 864	3 773	3 664
Электровозы, ед.	2 901	2 977	3 097,5	3 225,5	3 429

**Приложение № 22. Результаты выполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2008 г. (млн. руб.)**

- 1 – наименование проектов  
 2 – годовой бюджет инвестиционных затрат, утвержденный Советом директоров 10.09.2008 г. № 14  
 3 – годовой бюджет инвестиционных затрат, утвержденный  
 Инвестиционным комитетом 20.10.2008 г. № 18  
 4 – выполнение за год  
 5 – +/- к лимиту, утвержденному на Совете директоров  
 6 – % к лимиту, утвержденному на Совете директоров  
 7 – +/- к лимиту, утвержденному на Инвестиционном комитете  
 8 – % к лимиту, утвержденному на Инвестиционном комитете

1	2	3	4	5	6	7	8
ВСЕГО – все источники	411 366,0	409 877,2	381 672,6	-29 693,5	92,8	-28 204,6	93,1
ВСЕГО – средства ОАО «РЖД»	407 366,0	405 877,2	380 663,4	-26 702,7	93,4	-25 213,8	93,8
Выделенные инвестиционные проекты	215 486,6	210 760,7	195 093,4	-20 393,2	90,5	-15 667,3	92,6
Развитие инфраструктуры транспортных направлений:							
Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел	6 257,5	6 607,6	6 588,4	330,9	105,3	-19,2	99,7
Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел	5 797,8	6 040,2	5 953,7	155,9	102,7	-86,5	98,6
Кузбасс – Северо-Запад	7 294,7	8 278,9	8 020,7	726,0	110,0	-258,2	96,9
Перевозки нефти на Китай (Lэтан)	1 000,0	1 000,0	837,3	-162,7	83,7	-162,7	83,7
Вынос ж/д линии Известковая – Чегдомын из зоны затопления Бурейской ГЭС	205,9	205,9	0,0	-205,9	0,0	-205,9	0,0
Беркакит – Томмот – Якутск	1 000,0	1 000,0	1 000,0	0,0	100,0	0,0	100,0
Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская	1 875,8	710,6	708,1	-1 167,7	37,8	-2,5	99,7
Перевод на переменный ток участка Мин. Воды – Кисловогск	1 350,2	1 350,2	1 388,2	38,0	102,8	38,0	102,8
Организация скоростного пассажирского движения на участке С.-Петербург – Буловская	9 024,4	9 024,4	9 023,9	-0,5	100,0	-0,5	100,0
Модернизация железнодорожной инфраструктуры о. Сахалин	1 347,8	1 347,8	1 339,9	-7,9	99,4	-7,9	99,4
Организация высокоскоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – С.-Петербург (модернизация инфраструктуры)	5 966,0	5 966,0	4 489,0	-1 477,0	75,2	-1 477,0	75,2
Организация скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Н. Новгород	6 249,0	3 790,3	2 589,3	-3 659,7	41,4	-1 201,0	68,3
Комплексная реконструкция уч. Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и ж/д подходов к портам на Южном берегу Финского залива	13 682,6	12 282,6	9 896,1	-3 786,5	72,3	-2 386,5	80,6
Приобретение высокоскоростного пассажирского подвижного состава Siemens AG			50,1	50,1		50,1	

**Приложение № 22 (продолжение). Результаты выполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2008 г. (млн. руб.)**

1	2	3	4	5	6	7	8
Перевозки нефти на Китай (2 этап)	9 765,9	9 765,9	8 935,2	-830,7	91,5	-830,7	91,5
Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к бухте Козьмино для пропуска нефтяных маршрутов	350,0	350,0	300,9	-49,1	86,0	-49,1	86,0
Строительство дополнительного главного пути на участке Москва – Крюково	1 535,3	800,4	800,0	-735,3	52,1	-0,4	100,0
Реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля (ПИР)	2 580,1	2 580,1	1 790,2	-789,9	69,4	-789,9	69,4
Строительство дополнительного главного пути на участке Москва – Кусково	1 076,0	1 076,0	998,9	-77,1	92,8	-77,1	92,8
Комплексная реконструкция участка Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла	5 401,0	5 401,0	5 401,0	0,0	100,0	0,0	100,0
Строительство высокоскоростной пассажирской магистрали Москва – Санкт-Петербург (ПИР)	682,0	682,0	252,2	-429,8	37,0	-429,8	37,0
Электрификация участка Сызрань – Сенная	11 500,0	10 317,1	10 232,6	-1 267,4	89,0	-84,5	99,2
Строительство нового железнодорожного участка Яйва – Соликамск Свердловской железной дороги в обход района технологической аварии	3 000,0	3 000,0	2 390,9	-609,1	79,7	-609,1	79,7
Ликвидация последствий землетрясения в Невельском районе Сахалинской области (восстановление инфраструктуры Сахалинской ж/д)	392,6	366,4	366,4	-26,2	93,3	0,0	100,0
Строительство и реконструкция искусственных сооружений	34 938,7	35 181,7	34 850,8	-87,9	99,7	-330,9	99,1
Автоматизация системы управления перевозочным процессом	14 201,0	14 351,0	14 269,3	68,3	100,5	-81,7	99,4
Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте	4 966,5	4 937,8	4 836,3	-130,2	97,4	-101,5	97,9
Внедрение автоматизированной системы контроля и учета пассажиров	1 718,3	1 718,3	1 771,4	53,1	103,1	53,1	103,1
Организация тактового движения Москва – Савеловская – аэропорт Шереметьево	1 589,0	2 100,0	2 100,1	511,1	132,2	0,1	100,0
Организация сети складов временного хранения грузов	266,2	266,2	260,2	-6,0	97,8	-6,0	97,8
НИОКР	2 176,0	2 176,0	1 595,8	-580,2	73,3	-580,2	73,3

**Приложение № 22 (продолжение). Результаты выполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2008 г. (млн. руб.)**

1	2	3	4	5	6	7	8
Внедрение автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии розничных рынков электроэнергии	2 244,2	1 644,2	1 644,0	-600,1	73,3	-0,1	100,0
Организация скоростного пригородного сообщения Москва – Мытищи – Пушкино – Болшево	623,0	623,0	619,5	-3,5	99,4	-3,5	99,4
Реконструкция и строительство объектов технологического и коммунального назначения	1 500,0	1 500,0	1 390,5	-109,5	92,7	-109,5	92,7
Реконструкция верхнего строения пути и комплексная реконструкция ж/д пути	42 152,2	42 152,2	38 561,5	-3 590,7	91,5	-3 590,7	91,5
Внедрение автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии на вводах подстанций ОАО «РЖД»	2 354,9	2 954,9	2 948,8	593,9	125,2	-6,1	99,8
Приобретение грузовых автомобилей для осуществления завоза, вывоза грузов средствами механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ	400,0	400,0	399,8	-0,2	99,9	-0,2	99,9
Оснащение подразделений метрологической службы ОАО «РЖД» современным эталонным оборудованием	209,3	209,3	209,3	0,0	100,0	0,0	100,0
Развитие и реконструкция средств связи технологического сегмента сети связи (III этап)	500,0	500,0	493,7	-6,3	98,7	-6,3	98,7
Совершенствование гидрометеорологического обслуживания производственно-хозяйственной деятельности (хозяйство пути и сооружений)	7,9	7,9	7,9	-0,1	99,4	-0,1	99,4
Модернизация пассажирских вагонов системой контроля безопасности с элементами диагностики и связи пассажирского поезда	1 695,0	1 695,0	374,9	-1 320,1	22,1	-1 320,1	22,1
Организация пассажирского движения на участке Пресня – Канатчиково Малого кольца Московской железной дороги	210,0		0,0	-210,0	0,0	0,0	
Развитие железнодорожной инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года	6 400,0	6 400,0	5 406,7	-993,3	84,5	-993,3	84,5
Обновление подвижного состава ОАО «РЖД»	93 359,3	95 701,9	89 512,1	-3 847	95,9	-6 189,8	93,5
Тяговый подвижной состав	38 724,1	38 724,1	35 136,7	-3 587,4	90,7	-3 587,4	90,7
Грузовой подвижной состав	17 868,1	20 210,7	18 194,3	326,2	101,8	-2 016,4	90,0
Пассажирский подвижной состав	23 395,9	23 395,9	23 361,1	-34,8	99,9	-34,8	99,9
Моторвагонный подвижной состав	13 371,2	13 371,2	12 820,0	-551,2	95,9	-551,2	95,9

**Приложение № 22 (продолжение). Результаты выполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2008 г. (млн. руб.)**

1	2	3	4	5	6	7	8
Проекты хозяйств	94 708,2	95 602,7	93 995,1	-713,1	99,2	-1 607,6	98,3
Хозяйство пути и сооружений	8 694,7	8 844,7	8 668,4	-26,4	99,7	-176,4	98,0
Хозяйство перевозок	19 602,2	19 702,2	18 637,7	-964,5	95,1	-1 064,5	94,6
Повышение безопасности движения (без 2-сторонней АБ)	6 237,0	6 137,0	6 143,3	-93,7	98,5	6,3	100,1
Хозяйство автоматики и телемеханики	7 172,6	7 172,6	7 161,7	-10,9	99,8	-10,9	99,8
Хозяйство электрификации и электроснабжения	7 707,7	7 707,7	7 699,4	-8,3	99,9	-8,3	99,9
Хозяйство пригородных пассажирских перевозок	7 317,8	7 381,5	7 681,7	363,9	105,0	300,2	104,1
Хозяйство гальных пассажирских перевозок	4 960,6	4 960,6	4 537,6	-423,0	91,5	-423,0	91,5
Локомотивное хозяйство	5 037,2	5 037,2	4 889,2	-148,0	97,1	-148,0	97,1
Вагонное хозяйство	2 280,7	2 280,7	2 261,3	-19,4	99,1	-19,4	99,1
Хозяйство грузовой и коммерческой работы	1 258,8	1 258,8	1 235,5	-23,3	98,2	-23,3	98,2
Объекты гражданской обороны	823,3	823,3	792,9	-30,4	96,3	-30,4	96,3
Хозяйство связи и вычислительной техники (обновление и технологическая радиосвязь)	1 405,4	1 405,4	1 397,5	-7,9	99,4	-7,9	99,4
Обновление объектов повышенной опасности	874,7	993,1	948,4	73,7	108,4	-44,7	95,5
Антитеррор	761,5	761,5	656,2	-105,3	86,2	-105,3	86,2
Обеспечение экологической безопасности	725,6	725,6	716,2	-9,4	98,7	-9,4	98,7
Хозяйство материально-технического снабжения	268,3	268,3	261,4	-6,9	97,4	-6,9	97,4
Модернизация подвижного состава пожарных поездов	79,5	79,5	70,6	-8,9	88,9	-8,9	88,9
Восстановление объектов ж/д транспорта в Чеченской Республике	528,1	528,1	527,5	-0,6	99,9	-0,6	99,9
Проекты обновления основных фондов филиалов	12 084,2	12 925,2	12 940,4	856,2	107,1	15,2	100,1
Проекты социального развития	6 888,3	6 609,7	6 768,1	-120,2	98,3	158,4	102,4
Внесение в уставный капитал акционерных обществ	1 582,0	1 582,0	1 257,7	-324,3	79,5	-324,3	79,5
Приобретение акций сторонних организаций	2 230,0	2 230,0	805,1	-1 425	36,1	-1 424,9	36,1
кроме того:							
Целевые внешние инвестиции	4 000,0	4 000,0	1 009,2	-2 991	25,2	-2 990,8	25,2

## Приложение № 23. Динамика основных показателей пассажирского комплекса (всего)

Наименование показателя	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Пассажирооборот, млн. пасс-км, всего:	157 573	150 911	170 896	177 832	174 085	175 872
в т.ч. по перевозчикам:						
ОАО «РЖД»	157 573	146 370	165 949	173 725	169 960	168 272
ДЗО		4 540	4 947	3 928	3 810	7 300
иные перевозчики			0	179	315	300
Пассажирооборот платный, млн.			19282	18086	18292	19828
Отправлено пассажиров, тыс. чел.:	1 303 534	978 309	1 319 786	1 346 707	1 281 946	1 295 568
ОАО «РЖД»	1 303 534	908 456	1 234 967	1 264 799	1 199 591	1 136 114
ДЗО		69 853	84 819	81 624	81 862	158 981
иные перевозчики			0		493	473
Использование вместимости, %						
Населенность вагона в пригородном сообщении, чел./ваг.						
Вагонокилометры, тыс.	5 501 263	5 712 485	5 822 924	5 937 696	6 017 582	5 950 713
Средняя дальность поездки, км						
Доходные поступления (млрд. руб.)						
от перевозки пассажиров	45,5	57,4	77,5	97,7	109,7	135,2
от перевозки багажа	2,1	2,4	3,0	3,7	3,8	4,3
от перевозки почты	0,4	0,4	0,6	0,7	1,0	1,2
от услуг пассажирам	2,7	3,7	5,6	6,7	8,3	9,7
ВСЕГО доходных поступлений	50,7	63,9	86,7	108,8	122,8	150,4
Расходы, тыс. руб.				157,1	180,0	224,1

**Приложение № 24. Динамика основных показателей пассажирского комплекса (далее сообщеие)**

Наименование показателя	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Пассажирооборот, млн. пасс-км, всего:	109 439	114 596	118 941	124 983	128 118	129 146
в т.ч. по перевозчикам:						
ОАО «РЖД»	109 439	114 596	118 941	124 561	127 429	128 440
ДЗО				243	374	406
иные перевозчики			0	179	315	300
Пассажирооборот платный, млн.						
Отправлено пассажиров, тыс. чел.:	126 883	132 499	134 162	135 966	136 650	135 665
ОАО «РЖД»	126 883	132 499	134 162	134 925	135 003	133 881
ДЗО				757	1 154	1 311
иные перевозчики				284	493	473
Использование вместимости, %	70	71	70	73	74	75
Населенность вагона в пригородном сообщении, чел./ваг.						
Вагонокилометры, тыс.	3 858 770	4 037 256	4 185 213	4 279 420	4 349 638	4 319 681
Средняя гальность поездки, км	863	865	887	919	938	959
<b>Доходные поступления (млрд. руб.)</b>						
от перевозки пассажиров	39,7	50,0	60,2	75,6	89,6	115,5
от перевозки багажа	2,1	2,4	3,0	3,7	3,8	4,3
от перевозки почты	0,4	0,4	0,6	0,7	1,0	1,2
от услуг пассажирам	2,7	3,7	5,6	6,7	8,3	9,7
<b>ВСЕГО доходных поступлений</b>	<b>44,9</b>	<b>56,5</b>	<b>69,3</b>	<b>86,8</b>	<b>102,7</b>	<b>130,7</b>
Расходы, млрд. руб.				113,2	132,2	176,1

## Приложение № 25. Динамика основных показателей пассажирского комплекса (пригородное сообщение)

Наименование показателя	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Пассажирооборот, млн. пасс-км, всего:	48 134	36 315	51 955	52 849	45 968	46 726
в т.ч. по перевозчикам:						
ОАО «РЖД»	48 134	31 774	47 008	49 164	42 531	39 832
ДЗО		4 540	4 947	3 685	3 436	6 894
иные перевозчики						
Пассажирооборот платный, млн.			19 282	18 086	18 292	19 828
Отправлено пассажиров, тыс. чел.:	1 176 651	845 810	1 185 624	1 210 740	1 145 296	1 159 903
ОАО «РЖД»	1 176 651	775 957	1 100 805	1 129 874	1 064 588	1 002 233
ДЗО		69 853	84 819	80 867	80 708	157 670
иные перевозчики						
Использование вместимости, %						
Населенность вагона в пригородном сообщении, чел./ваг.	29	22	32	32	28	29
Вагонокилометры, тыс.	1 642 493	1 675 229	1 637 711	1 658 276	1 667 944	1 631 032
Средняя дальность поездки, км	40,9	42,9	43,8	43,7	40,1	40,3
<b>Доходные поступления (млрд. руб.)</b>						
от перевозки пассажиров	5,8	7,4	17,3	22,1	20,1	19,7
от перевозки багажа						
от перевозки почты						
от услуг пассажирам						
ВСЕГО доходных поступлений	5,8	7,4	17,3	22,1	20,1	19,7
Расходы, млрд. руб.		34,4	38,0	43,9	47,8	48,0



**Приложение № 26. Динамика показателей по кадровому составу ОАО «РЖД»**

Показатели	01.01.2005	01.01.2006	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009
Списочная численность работников ОАО «РЖД» (в т.ч. негосударственных учреждений образования и здравоохранения), чел.	1 556 708	1 437 040	1 360 232	1 308 088	1 261 847
Списочная численность работников ОАО «РЖД», чел.	1 451 475	1 331 429	1 256 571	1 207 490	1 165 687
Укомплектованность кадров ОАО «РЖД», % к штатной численности	98,8	98,6	98,0	97,6	97,2
Уровень образования персонала, %:					
• имеющих высшее образование	13,4	14,0	15,0	16,3	17,3
• имеющих среднее профессиональное образование	17,7	17,7	19,3	21,7	22,7
Из 2 строки: Всего работников, занимающих должности руководителей и специалистов ОАО «РЖД», чел.	383 763	314 566	302 586	317 763	321 390
• в хозяйстве перевозок	48 461	48 009	48 980	53 811	54 737
• в локомотивном хозяйстве	23 522	23 040	22 444	22 170	21 953
• в вагонном хозяйстве	15 666	15 522	12 029	11 924	11 134
• в путевом хозяйстве	34 872	36 302	36 951	38 303	35 728
• в хозяйстве автоматики и телемеханики	36 157	33 070	29 098	29 435	29 601
• в хозяйстве информатизации и связи	19 051	26 170	29 159	32 809	31 573
• в хозяйстве электроснабжения	19 608	20 077	19 893	20 204	19 654
• в хозяйстве грузовой и коммерческой работы	6 069	7 159	5 735	5 299	5 044
• в хозяйстве гальных пассажирских перевозок	12 505	13 177	14 002	15 450	17 824
• в хозяйстве пригородных пассажирских перевозок	3 301	3 279	4 017	6 912	7 252
Укомплектованность должностей, подлежащих замещению специалистами с высшим и со средним профессиональным образованием по ОАО «РЖД», % к штатной численности	95,0	98,2	98,4	99,1	100,2
• в хозяйстве перевозок	99,5	100,6	102,9	102,9	103,9
• в локомотивном хозяйстве	99,0	99,1	101,8	101,1	101,6
• в вагонном хозяйстве	98,7	99,2	100,1	100,6	106,3
• в путевом хозяйстве	98,6	99,4	100,1	100,6	100,4
• в хозяйстве автоматики и телемеханики	97,7	98,7	99,1	99,8	98,8
• в хозяйстве информатизации и связи	98,1	100,1	103,0	98,1	98,8
• в хозяйстве электроснабжения	98,3	99,0	99,0	99,0	98,0
• в хозяйстве грузовой и коммерческой работы	99,2	99,9	109,6	103,5	102,8
• в хозяйстве гальных пассажирских перевозок	98,2	98,8	97,3	98,3	100,0
• в хозяйстве пригородных пассажирских перевозок	98,2	98,1	99,6	99,7	101,5
Работников, входящих в номенклатуру ОАО «РЖД»	2 295	1 293	1 423	1 456	1 481
Работников, входящих в номенклатуру начальника железной дороги	9 299	13 288	12 300	10 019	9 146

## Приложение № 26 (продолжение). Динамика показателей по кадровому составу ОАО «РЖД»

Показатели	01.01.2005	01.01.2006	01.01.2007	01.01.2008	01.01.2009
Работников, входящих в номенклатуру начальника отделения железной дороги	17 509	16 455	15 707	18 455	17 658
Работников, входящих в номенклатуру руководителей функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД»		892	1 091	839	1 364
Руководителей среднего звена	42 941	40 477	39 858	40 482	40 548
Мастеров (включая старшего) всех наименований	27 203	26 566	25 076	24 711	23 392
Обеспеченность должностей, подлежащих замещению специалистами с высшим образованием инженерами, %		92,5	98,4	99,8	101,4
Обеспеченность должностей, подлежащих замещению специалистами со средним профессиональным образованием техниками, %		150,5	148,1	139,9	140,0
Текучесть работников ОАО «РЖД», занимающих должности руководителей и специалистов, %	5,4	5,3	5,6	7,1	7,4
Вновь принято работников в ОАО «РЖД», чел.		123 302	156 990	176 545	177 069
Назначено за отчетный год, чел.:	47 869	53 410	81 035	91 801	114 179
Руководителей и специалистов					
Работников номенклатуры ОАО «РЖД»	645	341	527	431	364
Работников номенклатуры начальника железной дороги	2 506	3 620	3 623	3 238	2 429
Работников номенклатуры начальника отделений железных дорог	4 154	3 261	3 501	4 758	4 503
Работников номенклатуры руководителей функц. филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД»	645	317	790	475	712
Начальников железных дорог	4	4	2	5	2
Первых заместителей начальников железных дорог	5	2	1	3	3
Главных инженеров железных дорог	1	1	2	6	3
Заместителей начальников железных дорог	58	48	25	40	28
Начальников служб	135	140	109	111	92
Начальников отделений железных дорог	25	21	15	20	17
Количество работников номенклатуры ОАО «РЖД», имеющих ученое звание, ученую степень			107	118	120
Средний возраст работников, лет	40	40	40	40	40
Количество женщин, %		35,8	35,4	35,1	34,8

**Приложение № 27. Показатели по обеспечению безопасности труда в ОАО «РЖД» за 2003–2008 гг.**

Показатели	2004	2005	2006	2007	2008
Расходы на мероприятия по охране труда по всем источникам финансирования, млн. руб. в т.ч.:	6 396,6	6 804,6	6 916,4	7 581,5	8 630,7
на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты	1 826,3	1 875,2	1 926,3	2 285,1	2 625,9
Расходы на мероприятия по охране труда в пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД», тыс. руб.				6,4	7,6
Расходы на мероприятия по охране труда в пересчете на одного работника в среднем по сети железных дорог, тыс. руб.	5,1	5,5	5,8	6,6	8,1
Объем финансирования Программы по улучшению условий и охраны труда, млрд. руб.	1,5	1,9	1,4	1,7	2,0
Построено, реконструировано и отремонтировано санитарно-бытовых корпусов и помещений, ег.	543	325	335	706	292
Оборудовано, отремонтировано пунктов обогрева и комнат приема пищи, ег.		1024	1450	5810	5073
Оборудовано стеклами повышенной прочности кабин локомотивов, ег.	399	2 190	1 009	1 090	1 661
Оборудовано виброзащитными креслами машиниста, кабин локомотивов, ег.	1 716	1 379	960	949	1 755
Установлено аппаратов для очистки воздуха от вредных веществ, ег.	172	162	403	238	120
Установлено машин для химической чистки спецодежды, ег.	50	57	54	59	47
Установлено промышленных стиральных машин, ег.		33	67	103	110
Установлено комплектов тепловых завес, ег.		24	258	199	156
Приобретено комплектов технических средств «Безопасность труда», предназначенных для защиты от поражения электрическим током работников, для хозяйства электрификации и электроснабжения, автоматики и телемеханики, связи и вычислительной техники, ег.	1 056	742	929	1 188	1 076
Поставлено автоматизированных обучающих экзаменационных комплексов по охране труда	32	60	75	69	69
Поставлено тренажерных комплексов для обучения навыкам по оказанию первой помощи пострадавшим, ег.		202	392	257	294
Поставлено модульных пунктов обогрева для работников вагонного хозяйства и хозяйства управления перевозками				111	138
Количество пострадавших от несчастных случаев, чел.	1 049	922	757	751	649
В том числе количество погибших от несчастных случаев, чел.	106	98	96	95	80
Количество пострадавших от несчастных случаев на 1000 чел. работающих (К частоты общ.)	0,71	0,64	0,56	0,62	0,54
Количество погибших от несчастных случаев на 1000 чел. работающих (К частоты смерт.)	0,07	0,07	0,07	0,08	0,07
Количество рабочих мест, на которых проведена аттестация по условиям труда	149 493	137 234	100 169	81 813	86 288
Количество работников, прошедших обучение или иную профессиональную подготовку в области охраны труда	12 076	13 026	11 820	13 441	15 003

## Приложение № 28. Динамика основных статей прочих доходов Компании за 2004–2008 гг. (млрд. руб.)

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>ВСЕГО ПРОЧИХ ДОХОДОВ</b>	61,1	76,7	77,4	149,8	216,6
из них:					
Продажа активов	24,4	45,4	23,3	36,2	129,9
Принятие к учету материалов, зап. частей, снятых с объектов основных средств при их восстановлении (ремонт, модернизация, реконструкция)	2,9	5,0	12,1		
Разница между генежной оценкой вклада, согласованной учредителями, и балансовой стоимостью передаваемого в уставный капитал им-ва	0	1,5	16,2	67,3	17,4
Восстановление оценочных резервов	0,3	0,03	0,6	6,8	9,9
Полученные или признанные должниками штрафы, пени, неустойки и др. виды санкций за нарушение хозяйственных договоров	6,1	6,0	6,0	6,5	6,6
Курсовые разницы, возникающие при переоценке в установленном порядке имущества и обязательств, выраженной в иностранной валюте	1,7	1,0	2,0	2,1	3,9
Целевое финансирование, полученное из бюджета и гос. внебюджетных фондов:	2,7	1,6	1,6	12,8	21,4
в т.ч. из федерального бюджета	0,03	0,03	0,03	10,9	19,4
из региональных бюджетов	2,7	1,6	1,5	1,9	2,0
Прочие	22,9	16,1	15,6	18,1	27,5

## Приложение № 29. Динамика основных статей прочих расходов Компании за 2004–2008 гг. (млрд. руб.)

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>ВСЕГО ПРОЧИХ РАСХОДОВ</b>	89,2	109,7	89,0	97,4	228,2
из них:					
Проценты к уплате	1,7	3,2	4,2	3,8	10,7
Продажа активов	22,7	44,6	22,3	30,0	120,6
Налоги, не относящиеся к обычным видам деятельности	13,2	15,4	0,3	0,3	0,5
Создание оценочных резервов	7,0	0,7	7,0	10,2	0,4
Разница между оценкой финансовых вложений (по которым определяется рыночная стоимость) по текущей рыночной стоимости на отчетную дату и предыдущей оценкой			0,3	0,5	4,2
Курсовые разницы, возникающие при переоценке в установленном порядке имущества и обязательств, выраженной в иностранной валюте	1,9	1,0	0,6	0,9	25,5
Перечисления средств (взносов, выплат и т.д.), связанных с содержанием объектов здравоохранения, образования, культуры и спорта, ггю, детских лагерей отдыха и т.д.	6,5	11,2	8,7	10,8	12,3
Расходы по жилому фонду, переданному муницип. органам	4,1	2,3	0,3	0,1	0,02
Содержание жилищного фонда и объектов ЖКХ, находящихся «в обременении» в ОАО «РЖД»	3,7	1,3	0,3	0,1	0,05
Расходы, связанные с осуществлением социальной политики	7,5	9,5	15,8	14,0	14,9
Прочие	20,8	20,4	29,1	26,6	38,9
Результат от прочих доходов и расходов	-28,1	-33,1	-11,6	52,4	-11,6

**Приложение № 30. Уплата налогов и обязательных платежей денежными средствами  
в бюджеты и внебюджетные фонды Российской Федерации (млрд. руб.)**

Наименование	2004	2005	2006	2007	2008	(+/-) 2008 к 2007	% 2008 к 2007
Всего по налогам и сборам	139,7	188,0	180,6	179,2	184,5	5,3	103
в том числе:							
Федеральный бюджет	35,1	78,9	52,7	41,0	25,0	-16,0	61
из них:							
Налог на добавленную стоимость	31,0	72,2	41,9	32,7	15,4	-17,3	47,1
Налог на прибыль	3,1	6,6	10,7	8,3	9,5	1,2	114,9
Региональные и местные бюджеты	53,1	58,8	74,9	75,8	85,9	10,1	113,3
из них:							
Налог на прибыль	14,2	17,7	28,8	22,5	24,7	2,2	109,6
Налог на доходы физических лиц	23,9	26,3	28,6	32,8	40,5	7,6	123,3
Налог на имущество	13,2	13,4	16,1	18,6	18,9	0,3	101,5
Земельный налог	0,8	1,0	1,1	1,5	1,7	0,2	113,9
Фонды обязательного социального страхования	51,4	50,4	53,0	62,4	73,6	11,3	118,1
в том числе:							
Единый социальный налог	50,2	48,9	51,7	60,9	71,8	10,9	118
Фонд страхования от несчастных случаев	1,2	1,5	1,3	1,5	1,8	0,3	121,7

**В годовом отчете использованы фотографии совместного проекта  
ОАО «Российские железные дороги» и Антона Ланге «Россия из окна поезда»**

**© ОАО «РЖД», Антон Ланге**