



2019

Годовой отчет





Годовой отчет 2009

ПРИВЕТСТВЕННОЕ
СЛОВО ПРЕДСЕДАТЕ-
ЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТО-
РОВ ОАО «РЖД»
А.Д. ЖУКОВА
006

ПРИВЕТСТВЕННОЕ
СЛОВО ПРЕЗИДЕНТА
ОАО «РЖД»
В.И. ЯКУНИНА
007

РАСКРЫТИЕ ИНФОР-
МАЦИИ И ЗАЯВЛЕ-
НИЯ ПРОГНОЗНОГО
ХАРАКТЕРА
008

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ
ОБ ОТКРЫТОМ АКЦИ-
ОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ
«РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
009

Общеправовая
характеристика
009

Изменения в уставной
деятельности в 2009
году
010

Перечень аффилирован-
ных лиц
011

Структура ОАО «РЖД»
011

ХАРАКТЕРИСТИКА
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОРГАНОВ УПРАВЛЕ-
НИЯ И КОНТРОЛЯ
ОАО «РЖД»
012

Общее собрание акцио-
неров
012

Совет директоров
012

Состав совета
директоров
013

Краткие автобиогра-
фические сведения о
членах совета дирек-
торов ОАО «РЖД»
014

Данные об участии
в заседаниях
совета директоров
ОАО «РЖД»
016

Заседания совета
директоров
ОАО «РЖД»
017

Вопросы, рассмот-
ренные на заседани-
ях совета директоров
ОАО «РЖД»
018

Комитеты
совета директоров
ОАО «РЖД»
026

Президент ОАО «РЖД»
028

Правление
029

Краткие автобиогра-
фические сведения
о членах Правления
ОАО «РЖД»
030

Ревизионная комиссия
036

ОПИСАНИЕ СТРА-
ТЕГИИ И МИССИИ
ОБЩЕСТВА
039

Стратегии развития
железнодорожного
транспорта
040



КРАТКИЕ ИТОГИ РА-
БОТЫ ОБЩЕСТВА И
ОСНОВНЫЕ КОРПОРА-
ТИВНЫЕ СОБЫТИЯ
047

Производственные
достижения и основные
операционные
показатели
048

Обзор основных
корпоративных
событий за год
050



СОДЕРЖАНИЕ

КОРПОРАТИВНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ. ИЗ-
МЕНЕНИЕ КОРПО-
РАТИВНОЙ СТРУК-
ТУРЫ ОАО «РЖД»
В 2009 ГОДУ И
ЕГО ФИНАНСОВО-
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
ЭФФЕКТ

059

Реализация третьего
этапа Программы
структурной реформы
ОАО «РЖД»

059

Структура холдинга
«РЖД»

063

Некоторые итоги дея-
тельности дочерних и
зависимых обществ,
созданных в рамках
структурной реформы

065

Анализ деятельности
ключевых дочерних
обществ ОАО «РЖД»

066



ПОЛОЖЕНИЕ
ОБЩЕСТВА В ОТРАСЛИ

069

Изменение доли
ОАО «РЖД» на рынке
транспортных услуг

069

Развитие конкуренции
в отрасли

070

Принципы государствен-
ного регулирования и
формирования тариф-
ной политики в отноше-
нии ОАО «РЖД»

072

Диверсификация дея-
тельности ОАО «РЖД»
в сфере грузовых и
пассажирских перевозок
на основе маркетинго-
вой политики и вывода
на рынок комплексных
транспортных продуктов

074



ГРУЗОВЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ

081

Динамика объемов
грузовых перевозок

083

Конкурентная среда
на транспортном
рынке

085

Повышение качества
транспортного
обслуживания

087

Повышение эффектив-
ности перевозочного
процесса

091



ПАССАЖИРСКИЕ
ПЕРЕВОЗКИ

095

Повышение качества
перевозок в кризисный
период

096



ХАРАКТЕРИСТИКА
И СОДЕРЖАНИЕ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
ОАО «РЖД»

105

Состояние основных
фондов путевой
инфраструктуры

105

Состояние основных
фондов устройств
электрооборудования

107

Автоматика
и телемеханика

109

Характеристика парка
подвижного состава

111

Локомотивы

111

Вагонные парки

111

Управление имуществом
ОАО «РЖД»

112



МЕЖДУНАРОДНАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И
РЕАЛИЗАЦИЯ ОСНОВ-
НЫХ МЕЖДУНАРОД-
НЫХ ПРОЕКТОВ
117

Международные
перевозки и ключевые
международные проекты
117

ОАО «РЖД» и конкурент-
ные преимущества
«пространства- 1520»
120

Результаты работы
с железнодорожными
администрациями
и транспортными
ведомствами других
государств
121

Сотрудничество
с Международным
союзом железных дорог
(МСЖД) и участие
в иных международных
организациях
122



ИННОВАЦИИ И ТЕХ-
НОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗ-
ВИТИЕ ОАО «РЖД»
127

Инновационное развитие
Общества и реализация
единой технической
политики
127

Скоростное и высокоско-
ростное движение
131

Инновационные техно-
логические решения и
развитие инфраструкту-
ры железнодорожного
транспорта
133

Развитие тяжеловес-
ного движения
134

Перспективы эксплу-
атации газотурбово-
зов на сети железных
дорог
136



БЕЗОПАСНОСТЬ
ДВИЖЕНИЯ
139

Функциональная страте-
гия обеспечения гаранти-
рованной безопасности
и надежности перевозоч-
ного процесса
139

Программа повы-
шения безопасности
движения
140

Информация
о незаконном вмеша-
тельстве в деятель-
ность железнодорож-
ного транспорта
141



БЕЗОПАСНОСТЬ
ТРУДА
145



ОХРАНА ОКРУЖАЮ-
ЩЕЙ СРЕДЫ
151



**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ПО УПРАВЛЕНИЮ
ПЕРСОНАЛОМ**
155

Обеспечение рационального использования трудовых ресурсов в условиях снижения объема перевозок
155

Эффективное управление кадровым составом ОАО «РЖД»
156

Социальная сфера
159

Жилищная политика ОАО «РЖД»
159

Молодежная политика
160

Корпоративная пенсионная система
160

Здравоохранение
161

Культура и спорт
163

Благотворительная деятельность
163

Обзор общественной деятельности
164



ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
167

Доходы от осуществления перевозок, предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги
170

Прочие виды деятельности
172

Прочие доходы и расходы
173

Оптимизация расходов Компании в 2009 году
175

Капитальный ремонт основных средств
177

Господдержка ОАО «РЖД» в 2009 году: субсидии, дополнительные взносы в уставный капитал и влияние на результаты деятельности
177

Оборотные активы
178

Долговая политика и корпоративные рейтинги
181

Управление заемным капиталом
181

Лизинг
183

Кредитные рейтинги
183

Управление финансовыми рисками
184

Совершенствование системы управления финансами
186

Основные изменения в бухгалтерской отчетности в 2009 году
187



**ИНВЕСТИЦИОННАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**
191

Приоритетные направления деятельности
191

Незавершенное строительство
195

Приобретение, обновление и модернизация тягового подвижного состава
196

Приобретение, обновление и модернизация нетягового подвижного состава
196

Эффективность Инвестиционной программы ОАО «РЖД»
197



**ИНФОРМАЦИЯ О
СДЕЛКАХ, В СОВЕРШЕНИИ КОТОРЫХ
ИМЕЕТСЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ**
201

**ИНФОРМАЦИЯ О
КРУПНЫХ СДЕЛКАХ**
202

**ОТЧЕТ О ВЫПЛАТЕ
ОБЪЯВЛЕННЫХ
ДИВИДЕНДОВ**
203

ПРОЕКТ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОБЩЕСТВА, ПОЛУЧЕННОЙ ПО ИТОГАМ 2009 ГОДА
204

ОПИСАНИЕ ОСНОВНЫХ ФАКТОРОВ РИСКА, СВЯЗАННЫХ С ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ОБЩЕСТВА
205

Информация о судебных разбирательствах за 2009 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве ответчика
205

Информация о судебных разбирательствах за 2009 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве истца
206

Сведения о возможных обстоятельствах, объективно препятствующих деятельности Общества
207

**ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ**
208

Направление развития с учетом тенденций рынка и потенциала
208

Посткризисные мероприятия, перспективы, угрозы и риски
211

**СПРАВОЧНАЯ
ИНФОРМАЦИЯ**
213

**АУДИТОРСКОЕ
ЗАКЛЮЧЕНИЕ**
214

ПРИЛОЖЕНИЯ
219

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» **А.Д. ЖУКОВА**

006

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

УВАЖАЕМЫЕ ГОСПОДА!

Ушедший 2009 год войдет в историю как время серьезнейшего испытания на прочность финансовых, производственных и инфраструктурных систем не только нашей страны, но и всего мира. Глубочайший экономический кризис задел абсолютно все отрасли, а выпадение одного звена могло бы повлечь за собой разрушение огромного количества «цепочек», которыми «перевязана» вся мировая экономика. Поэтому сохранение устойчивой работы крупных системообразующих компаний стало задачей государственной важности.

ОАО «Российские железные дороги» в рамках своей деятельности, безусловно, с успехом удалось решить эту задачу: несмотря на снижение объемов перевозок и сокращение инвестиционной программы, были созданы необходимые производственные, финансовые и социальные условия для обеспечения деятельности Компании, реализации приоритетных проектов развития, продолжения мероприятий по реформированию и корпоративному строительству.

Значительные средства на эти цели были изысканы ОАО «РЖД» за счет оптимизации внутренних ресурсов: в 2009 году Компанией был принят и реализован пакет антикризисных мероприятий, результативность которых подтверждают итоги года: большинство финансово-экономических показателей значительно улучшены по сравнению с запланированным бюджетом. При этом стратегический курс на инновационное развитие, формирование эффективного, конкурентоспособного холдинга остался неизменным. Ярким примером этому может служить старт высокоскоростного движения в России. Также важно и то, что ОАО «Российские железные дороги» в очередной раз подтвердило репутацию социально-ответственной компании: предпринятые шаги по сохранению кадрового потенциала позволили избежать сокращения десятков тысяч квалифицированных работников.

В 2010 год Компания вошла с определенной уверенностью в будущем. Эта уверенность — следствие объективной оценки ситуации, с которой пришлось столкнуться, верных расчетов и прогнозов, четких, продуманных действий менеджмента и их безоговорочной поддержки — как со стороны трудовых коллективов, так и со стороны государства, оказавшего существенную финансовую поддержку ОАО «РЖД» в 2009 году. Эти средства были направлены в частности и на строительство важнейших сочинских олимпийских объектов.

Компания должна продолжить курс к инновационному развитию, обеспечивая повсеместное внедрение инноваций и системные прорывы в области эффективности и энергоэффективности. Оглядываясь на год прошедший, я думаю о том, что все вместе мы доказали и себе, и другим: бороться и побеждать можно даже в самых сложных обстоятельствах. И за это я искренне признателен всему миллионному коллективу ОАО «РЖД».

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

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» **В.И. ЯКУНИНА**

УВАЖАЕМЫЕ АКЦИОНЕРЫ, ПАРТНЕРЫ, КОЛЛЕГИ!

Вы держите в руках отчет о работе компании «Российские железные дороги» за 2009 год, в котором мы открыто и понятно рассказываем о своих победах и неудачах в этом экономически сложном году.

Глобальные кризисные явления, произошедшие в 2009 году, не напугали ОАО «РЖД». В Компании своевременно и правильно оценили возможные «масштабы бедствия», выработали четкую программу действий и мобилизовали внутренние резервы. Значительную помощь нам оказало государство, и словом, и делом поддержав нашу антикризисную программу. В результате общих усилий Компания качественно и в необходимом объеме удовлетворяла спрос на перевозки грузов и пассажиров как внутри России, так и в международном сообщении.

ОАО «РЖД» впервые столкнулось с резким падением объемов грузоперевозок. Но нашим ответом на кризисные явления стало повышение клиентоориентированности бизнеса. Мы предложили грузоперевозчикам новые услуги и увеличили скорость доставки грузов.

В сфере пассажирских перевозок мы предлагали пассажирам различные скидки, открывали новые маршруты, внедряли современные услуги. Ярким событием года стало открытие высокоскоростного движения между Москвой и Санкт-Петербургом: с 17 декабря 2009 года современный «Сапсан» совершает регулярные рейсы, что стало новым этапом в развитии Российских железных дорог.

Другим примером созидательной деятельности в сложный кризисный год явилось дальнейшее обновление и модернизация железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. Несмотря на то что возможности Компании были существенно ограничены, в Ижевске и Саранске открылись новые вокзалы, был построен новый железнодорожный участок Яйва — Соликамск, введены в эксплуатацию мосты через Амур и Обь и многие другие производственные и социально-значимые объекты.

Оценить финансовые итоги Компании Вы сможете и сами, внимательно изучив этот отчет. В результате реализации целого комплекса антикризисных мер ОАО «РЖД» достигло существенной экономии производственных расходов. Чистая прибыль Компании по итогам года превысила 14 млрд. руб. Мы делали все возможное, чтобы максимально улучшить эти показатели. И я, как руководитель Компании, считаю эти сухие цифры, за которыми стоят многие часы и дни напряженной работы каждого сотрудника Компании, нашей общей большой победой.

Благодарю акционеров, партнеров и коллег за поддержку!

**Президент ОАО «РЖД»
В.И. Якунин**

РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ И ЗАЯВЛЕНИЯ ПРОГНОЗНОГО ХАРАКТЕРА

008

Раскрытие информации в годовом отчете ОАО «РЖД» за 2009 год осуществлено в целях предоставления акционеру, в лице Правительства Российской Федерации, государственным органам, потенциальным и реальным инвесторам, грузоотправителям, пассажирам и прочим заинтересованным сторонам и пользователям информации наиболее полных и существенных данных о деятельности ОАО «Российские железные дороги» в 2009 году 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 2009 года, а также важнейших тенденций, которые могут влиять на будущие результаты его деятельности. В контексте настоящего документа слова «Общество», «Компания», местоимение «мы» и его различные формы означают ОАО «РЖД».

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

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

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ОТКРЫТОМ АКЦИОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

009
ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

ОБЩЕПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Полное наименование открытого акционерного общества:

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

Наименование на английском языке:

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

Свидетельство о государственной регистрации:

серия 77 № 007105126,
выдано 23 сентября 2003 г.

Период деятельности Общества в железнодорожной отрасли, лет:

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

Субъект Российской Федерации:

г. Москва

Юридический адрес:

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

Почтовый адрес:

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

Контактный телефон:

+7 (499) 262-99-01

Факс:

+7 (499) 262-90-95

Адрес электронной почты:

rzd@rzd.ru

Виды деятельности:

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в дальнем следовании;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- предоставление услуг инфраструктуры;
- ремонт подвижного состава;

- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- предоставление услуг социальной сферы;
- прочие виды деятельности.

Информация о включении в перечень стратегических акционерных обществ:

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 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, решения о передачи функций по ведению реестра акционеров специализированному регистратору не принималось

Размер уставного капитала, тыс. руб.:

1 594 516 219

Общее количество акций, шт.:

1 594 516 219

Общее количество обыкновенных акций, шт.:

1 594 516 219

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.:**

1 594 516 219

**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» (ЗАО «БДО»)
(по российским стандартам)
Адрес: 117587, Москва, Варшавское
шоссе, д. 125, стр. 1, секция 11
ИНН: 7716021332
ОГРН: 1037739271701
Телефон: +7 (495) 797-5665
Факс: +7 (495) 797-5660
E-mail: reception@bdo.ru
Общество с ограниченной ответственно-
стью «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 1981 лицензия на 38 лицензируемых видов 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 года на 5 лет (до 30 сентября 2008 года) и переоформлению не подлежали. 28 августа 2008 года 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 года).

ИЗМЕНЕНИЯ В УСТАВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В 2009 ГОДУ

Размер уставного капитала Общества по состоянию на 01.01.2009 г. составлял 1 583 197 819 тыс. руб. Постановлением Правительства Российской Федерации от 07 июля 2009 г. № 918-р «Об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД» в 2009 году принято решение об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД» на 11,3 млрд. руб. (одиннадцать миллиардов триста восемнадцать миллионов четыреста тысяч) рублей путем размещения 11,3 млн. дополнительных обыкновенных именных бездокументарных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая. На конец отчетного периода уставный капитал Общества составляет 1 594 516 219 тыс. руб.

ПЕРЕЧЕНЬ АФФИЛИРОВАННЫХ ЛИЦ

Аффилированными лицами Общества являются:

- члены совета директоров (см. раздел «Состав совета директоров»);
- президент Общества (см. раздел «Президент ОАО «РЖД»);
- члены правления Общества (см. раздел «Правление»);
- лица, принадлежащие той группе лиц, к которой принадлежит ОАО «РЖД»;
- юридические лица, в которых Общество имеет право распоряжаться более чем 20% общего количества голосов, принадлежащих на голосующие акции, либо составляющие уставный или складочный капитал вклады, доли Общества.

СТРУКТУРА ОАО «РЖД»

Организационная структура акционерного общества на 31 декабря 2009 года 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 (9)
- филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения (7)
- филиалы в области капитального строительства (2)
- филиалы в области ремонта подвижного состава (16)
- филиалы в области путевого хозяйства (2)
- филиалы в области информатизации и связи (3)
- филиалы в области социальной сферы (1)
- филиалы – проектные бюро (12)
- прочие филиалы (5)

Представительства Общества функционируют в 11 странах мира:

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

ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ ОАО «РЖД»

012

ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ

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

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

Органом контроля над финансово-хозяйственной деятельностью Общества является ревизионная комиссия.

Исполнительным органом Общества является правление во главе с президентом ОАО «РЖД».

В 2009 году также состоялись пять внеочередных общих собраний акционеров ОАО «РЖД» по вопросам внесения изменений в Устав ОАО «РЖД» и увеличения уставного капитала ОАО «РЖД», решения которых оформлены постановлениями Правительства Российской Федерации от 7 июля 2009 года № 551, от 15 июля 2009 года № 570, от 31 декабря 2009 года № 1209 и распоряжениями Правительства Российской Федерации от 7 июля 2009 года № 918-р, от 31 декабря 2009 года № 2144-р.

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Единственным акционером Общества является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации. В соответствии со ст. 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 2009 году оформлены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2009 года № 894-р.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Совет директоров ОАО «РЖД» осуществляет общее руководство деятельностью Общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, Устава ОАО «РЖД», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585, и Положения о Совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 года № 265-р.

Состав совета директоров

Состав совета директоров ОАО «РЖД», избранный в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2008 года № 951 -р, утвержден в количестве 9 чел. (должности указаны на момент избрания):

Ф.И.О.	Должность
Гусаков В.А.	президент закрытого акционерного общества «Группа Си-Ай-Джи»
Жуков А.Д.	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
Комиссаров Д.Г.	председатель совета директоров открытого акционерного общества «Технологическая компания»
Косов Н.Н.	первый заместитель председателя правления государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности» (Внешэкономбанк)
Костин А.Л.	президент — председатель правления открытого акционерного общества «Банк ВТБ»
Рязанов А.Н.	Председатель совета директоров закрытого акционерного общества «Русская Холдинговая компания»
Шаронов А.В.	управляющий директор закрытого акционерного общества «Тройка Диалог»
Шохин А.Н.	президент общероссийского объединения работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей»
Якунин В.И.	президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

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

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

Председателем совета директоров ОАО «РЖД» избран Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Жуков А.Д.

Членам совета директоров ОАО «РЖД», избранным в состав совета директоров, вознаграждение и компенсация расходов, связанных с исполнением ими функций членов совета директоров общества, не выплачивались.

**Краткие автобиографические сведения
о членах совета директоров
ОАО «РЖД»****ЖУКОВ АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВИЧ****Председатель совета директоров**

Родился 1 июня 1956 года. В 1978 году окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова по специальности «экономист-математик».

2000 – 2003 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.

2003 – 2004 депутат Государственной Думы Российской Федерации четвертого созыва, первый заместитель Председателя Государственной Думы.

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

С 1995

С 1998

С 1999

С 2001

С 2003

С 2003

С 2004

С 2007

С 2008

С 2009

сового рынка — начальник Отдела финансовых рынков Министерства финансов Российской Федерации. Вице-президент, Заместитель Председателя Правления АБ «Империал».

Заместитель Председателя Правления КБ «Национальный резервный банк».

Директор Департамента привлечения инвестиций, член Правления, заместитель Генерального директора Агентства по реструктуризации кредитных организаций.

Заместитель Председателя ФГУП «Государственная инвестиционная корпорация».

Советник Председателя Правления ОАО КБ «Московское ипотечное агентство».

Заместитель Генерального директора ЗАО «Московская межбанковская валютная биржа».

Заместитель Руководителя Федеральной службы по финансовым рынкам.

Президент ООО «ЦентрИнвест Секьюритис».

Президент ЗАО «Группа СИГ».

Вице-президент, член Правления ЗАО ММВБ.

ГУСАКОВ ВЛАДИМИР АНАТОЛЬЕВИЧ

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

С 1992 Главный специалист, заместитель заведующего отделом ценных бумаг Российского фонда федерального имущества.

С 1994 Заместитель руководителя Департамента ценных бумаг и финан-

КОМИССАРОВ ДМИТРИЙ ГЕОРГИЕВИЧ

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

В 1992 работа в различных коммерческих структурах.

В 1994 Генеральный директор ЗАО «НПК Союз — Интеграция».

В 2000 Советник Генерального директора ОАО «Тюменьэнерго».

С 2002 Генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг».

С 2003 Председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг».

С 2006 член Правления Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), Председатель Комиссии по развитию машиностроения.

С 2007 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 2008 Председатель совета директоров ОАО «Технологическая Компания».

С 2008 Член совета директоров ОАО «Внешнеэкономическое объединение «Технопромэкспорт».

С 2008 член совета директоров ОАО «РЖД», председатель комитета совета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».

КОСОВ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

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

Кандидат экономических наук.

1977 — 1992 референт, старший референт, атташе, третий, второй, первый секретарь, советник Посольства СССР, советник Управления МИД СССР.

1992 — 1993 помощник Вице-президента Российской Федерации в Администрации Президента РФ.

1993 — 1998 Первый заместитель, Генеральный директор АООТ «Автомобильный Всероссийский Альянс».

1998 — 2007 Первый заместитель Председателя Внешэкономбанка СССР.

С июня 2007 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 Орденом Почета, медалями ордена «За заслуги перед Отечеством» I и II степени, неоднократно отмечен Благодарностью Президента РФ, награжден почетным знаком «Лидер российской экономики», Почетным нагруд-

ным знаком Ассоциации российских банков «За заслуги перед банковским сообществом», нагрудным знаком «Отличник Внешэкономбанка», его имя занесено в Книгу Почета Внешэкономбанка.

С 2004 Председатель совета директоров ЗАО «Росэксимбанк».

С 2006 Член Совета ОАО «Национальный торговый банк».

С 2007 Член совета директоров ОАО «Белвнешэкономбанк».

С 2008 член совета директоров ОАО «РЖД».

С 2009 Заместитель Председателя совета директоров ЗАО «Глобэксбанк».

КОСТИН АНДРЕЙ ЛЕОНИДОВИЧ

Родился 21 сентября 1956 года. В 1979 году с отличием окончил экономический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова по специальности «экономист-международник». Кандидат экономических наук.

1979 — 1992 работал в Министерстве иностранных дел: в 1979 — 82 годы — в Генеральном консульстве СССР в Австралии, в 1985 — 90 годы — в Посольстве СССР в Великобритании.

1993 — 1995 работал заместителем начальника Управления иностранных инвестиций банка «Империал».

В 1995 избран первым заместителем Председателя Национального резервного банка (НРБ).

В 1996 Указом Президента Российской Федерации назначен Председателем Внешэкономбанка, в 1999 году полномочия А.Л. Костина продлены на 3 года.

10 июня 2002 назначен на должность Президента-председателя Правления ВТБ.

4 апреля 2007 Наблюдательный совет ВТБ принял решение о продлении полномочий А.Л. Костина в качестве Президента-председателя Правления ОАО «Банк ВТБ» до 2012 года.

Является членом Наблюдательного совета ОАО «Банк ВТБ»; Председателем Наблюдательного совета ОАО «ВТБ Банк» (Украина), ВТБ24 (ЗАО), ОАО «Банк ВТБ Северо-Запад»; Председателем Консультативного комитета «ВТБ Банк Европа Плс.»; членом совета директоров ЗАО «ВТБ Капитал».

В настоящий момент А.Л. Костин входит в состав совета директоров ОАО «НК «Роснефть», ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Совкомфлот», ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» и занимает должность Президента Федерации спортивной гимнастики России.

РЯЗАНОВ АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

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

С 2001 заместитель Председателя Правления Открытого акционерного общества «Газпром».

С 2007 Председатель совета директоров Закрытого акционерного общества «Русская Холдинговая компания».

С 2008 г. член совета директоров ОАО «РЖД».

С 2009 г. Председатель Правления ОАО «Стройтрансгаз».

ШАРОНОВ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

Родился 11 февраля 1964 года. В 1986 году окончил Уфимский авиационный институт, специальность «Авиационное приборостроение», в 1996 году — Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации, специальность «Юриспруденция».

С 1992 Председатель Комитета Российской Федерации по делам молодежи.

С 2003 Первый заместитель Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

С 2005 Статс-секретарь — заместитель Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

С 2007 Управляющий директор 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.

Является автором более 20 опубликованных научных работ и статей, обладателем 5 авторских свидетельств СССР на изобретения. В марте 2003 года был удостоен Благодарности Президента РФ «За заслуги в проведении социальной и экономической политики государства»; ему присвоено почетное звание «Заслуженный экономист РФ» (2006).

ШОХИН АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

Родился 25 декабря 1951 года в Архангельской области. В 1974 году окончил экономический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова. В 1974 — 1982 годы работал в Научно-исследовательском экономическом институте Госплана СССР, Научно-исследовательском институте труда Госкомтруда СССР.

С 1982 заведующий лабораторией Центрального экономико-математического института АН СССР, заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования АН СССР.

С 1987 МИД СССР, помощник Министра по экономическим вопросам, начальник Управления международных экономических отношений.

С 1991 заместитель Председателя Правительства Российской Федерации.

Одновременно занимал пост Министра труда и занятости; Министра экономики; Председателя Российского агентства международного сотрудничества и развития.

С 1998 заместитель Председателя Правительства Российской Федерации по финансово-экономическим вопросам.

1994 — 2002 депутат Государственной думы трех созывов.

В этот период — первый заместитель Председателя Госдумы, руководитель думской фракции «Наш дом — Россия», Председатель Комитета Госдумы по кредитным организациям и финансовым рынкам.

С 1995	Президент Государственного университета — Высшей школы экономики. Заведующий кафедрой теории и практики взаимодействия бизнеса и власти.	управленческих кадров, Совета по конкурентоспособности и предпринимательству при Председателе Правительства РФ, комиссий Правительства РФ по проведению административной реформы, по высоким технологиям и инновациям, по малому и среднему бизнесу.
С 2002	Председатель Наблюдательного совета ИГ «Ренессанс Капитал».	Независимый директор совета директоров ряда компаний, в т.ч. ОАО «Лукойл», ОАО «ТНК-ВР менеджмент», ОАО «ТМК», ОАО «РЖД».
2005 — 2009	член Общественной палаты РФ. В настоящее время Президент Российского союза промышленников и предпринимателей. Входит в состав Совета при Президенте РФ по национальным приоритетным проектам и демографической политике, Комиссии при Президенте РФ по формированию и подготовке резерва	Доктор экономических наук, профессор.

**Данные об участии в заседаниях совета директоров ОАО «РЖД»
В период с 01 января 2009 по 30 июня 2009 года**

	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6	№ 7	№ 8	№ 9	№ 10
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.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

В период с 01 июля 2009 по 31 декабря 2009 года

	№ 11	№ 12	№ 13	№ 14	№ 15	№ 16	№ 17	№ 18	№ 19	№ 20	№ 21	№ 22	№ 23	№ 24	№ 25	№ 26
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 2009 году состоялось 26 заседаний совета директоров ОАО «РЖД», было рассмотрено 156 вопросов.

Решения совета директоров выполнены.

В период с 01.01.2009 по 30.06.2009 г. совет директоров провел 10 заседаний, на которых было рассмотрено 63 вопроса.

В период с 01.07.2009 по 31.12.2009 г. совет директоров провел 16 заседаний, на которых рассмотрено 93 вопроса.

Вопросы, рассмотренные на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД»**от 29 января 2009 года № 1**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ТрансКонтейнер» «Об избрании Генерального директора ОАО «ТрансКонтейнер».
2. О ликвидации негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 240 ОАО «РЖД».
3. О реорганизации негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 49 ОАО «РЖД».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «РейлТрансАвто» «Об избрании Генерального директора ОАО «РейлТрансАвто».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров Открытого акционерного общества «Первая грузовая компания» по вопросу повестки дня «Об участии Открытого акционерного общества «Первая грузовая компания» в некоммерческом партнерстве «Объединение производителей железнодорожной техники».
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на внеочередных общих собраниях акционеров Открытого акционерного общества «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта», Открытого акционерного общества «Железнодорожная торговая компания», Открытого акционерного общества «Первая нерудная компания» и Открытого акционерного общества «БетЭлТранс» по вопросу повестки дня «Об участии Общества в некоммерческом объединении «Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта».
7. О создании Дирекции скоростного сообщения – филиала ОАО «РЖД».
8. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за IV квартал 2008 года.

от 16 февраля 2009 года № 2

1. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
2. Об утверждении регистратора общества и условий договора с ним.

от 20 февраля 2009 года № 3

1. О предложениях Росимущества по внесению изменений в план работы совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2009 года.
2. О влиянии мирового финансового кризиса на выполнение инвестиционной программы и финансовое состояние ОАО «РЖД» и о программе снижения издержек и оптимизации управления расходами в обществе.
3. Об утверждении перечня дочерних и зависимых обществ на 2009 год, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 Устава ОАО «РЖД».
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 2009 год».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2009 год».
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ПГК» на 2009 год».
7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКонтейнер» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ТрансКонтейнер» на 2009 год».

8. Об изменении названия Комитета по аудиту и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» и утверждении Положения о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».
9. Об утверждении Регламента предоставления на рассмотрение совета директоров ОАО «РЖД» бюджетов дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», включенных в ежегодно утверждаемый перечень, и отчетов об их выполнении.
10. Об одобрении договоров между ОАО «РЖД» и членами совета директоров ОАО «РЖД».
11. Об изменении составов комитетов совета директоров ОАО «РЖД».
12. Об утверждении суммы благотворительной помощи на 2009 год.

от 30 марта 2009 года № 4

Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКонтейнер» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ТрансКонтейнер» в «Transcontainer – Slovakia, A.S.».

от 13 апреля 2009 года № 5

1. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
2. О назначении членов правления ОАО «РЖД».

от 28 апреля 2009 года № 6

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ТрансКредитБанк» на 2009 год».
3. О назначении члена Правления ОАО «РЖД».
4. О влиянии мирового финансового кризиса на выполнение инвестиционной программы и финансовое состояние ОАО «РЖД».
5. Об итогах работы Дирекции железнодорожных вокзалов — филиала ОАО «РЖД» за 2008 год.
6. О состоянии работы с непрофильными активами в ОАО «РЖД» и в его дочерних и зависимых обществах.
7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2009 год».
8. Об утверждении документов по созданию Общества с ограниченной ответственностью «Развитие инфраструктуры» на территории Монголии.
9. О создании Дирекции сбыта — филиала ОАО «РЖД».
10. Об утверждении Положения об информационной политике ОАО «РЖД».
11. О назначении представителей ОАО «РЖД» для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ.
12. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
13. Разное. Сообщение председателя Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» Шаронова А.В.

от 25 мая 2009 года № 7

1. Об избрании председательствующего на заседании совета директоров ОАО «РЖД».
2. О заключении аудитора ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2008 год.
3. О заключении ревизионной комиссии по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2008 год.
4. О предварительном утверждении советом директоров годового отчета ОАО «РЖД» за 2008 год.
5. Об утверждении годовой бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за 2008 год, в том числе отчетов о прибылях и убытках ОАО «РЖД» за 2008 год.
6. О рекомендациях годовому Общему собранию акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности Общества за 2008 год по размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты и распределению чистой прибыли по результатам финансового года.
7. О подведении итогов конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.

от 26 мая 2009 года № 8

1. О ликвидации негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 77 ОАО «РЖД».
2. 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 утвержденный советом директоров ОАО «РЖД» перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 Устава ОАО «РЖД».
3. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за I квартал 2009 года.

от 2 июня 2009 года № 9

1. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
2. О проекте финансового плана ОАО «РЖД» на 2009 год.
3. О создании пригородной пассажирской Общества ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» — дочернего общества ОАО «РЖД».
4. О создании Центральной дирекции управления движением — филиала ОАО «РЖД».
5. Об изменении названия Комитета по аудиту и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» и утверждении Положения о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» за 2008 год».
7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении инвестиционной программы ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2009 год в рамках бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2009 год».
8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «ПГК» за 2008 год».
9. 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 2008 год».
10. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «ТрансКредитБанк» за 2008 год».

11. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об установлении второй оферты по облигационному выпуску ОАО «ТрансКредитБанк» серии 02».
12. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «АК «Железные дороги Якутии» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «АК «Железные дороги Якутии» за 2008 год».
13. Об одобрении сделок, заключаемых между ОАО «РЖД» и КИТ Финанс Холдинговая компания (ООО), Государственной корпорацией «Агентство по страхованию вкладов» и КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО).

от 11 июня 2009 года № 10

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ПГК» «Об участии ОАО «ПГК» в Координационном транспортном совещании государств — участников Содружества Независимых Государств».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «ТрансКонтейнер» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ТрансКонтейнер» в Общероссийском объединении работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей».

от 24 июля 2009 года № 11

1. Об избрании председателя совета директоров ОАО «РЖД» (директива Правительства Российской Федерации от 25 июня 2009 года № 2927п-П13).
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «РЖДстрой» за 2008 год».
3. О ликвидации филиалов ОАО «РЖД», на базе имущества которых создано Открытое акционерное общество «Вагонреммаш».
4. О реорганизации негосударственных дошкольных образовательных учреждений «Детский сад № 71 ОАО «РЖД» и «Детский сад № 73 ОАО «РЖД».
5. О ликвидации представительства ОАО «РЖД» в Монголии.
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об избрании Генерального директора ОАО «РЖДстрой».
7. О годовом премировании членов правления ОАО «РЖД» и определении обобщенной качественной оценки деятельности правления и ОАО «РЖД» в целом за 2008 год.
8. Об утверждении оценок выполнения ключевых показателей эффективности деятельности президента ОАО «РЖД» за 2008 год.
9. Об утверждении решения о дополнительном выпуске обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД» в количестве 11,3 млн. шт. номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая, размещаемых путем закрытой подписки единственному акционеру — Российской Федерации, в лице Правительства Российской Федерации.
10. Об освобождении члена Правления ОАО «РЖД».

от 27 июля 2009 года № 12

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ПГК» в Организации сотрудничества железных дорог».
2. О создании Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД».
3. О создании Дирекции по ремонту тягового подвижного состава – филиала ОАО «РЖД».
4. О создании Открытого акционерного общества «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания».
5. О создании открытого акционерного общества «Содружество».
6. О создании открытого акционерного общества «Пермская пригородная компания».
7. Об одобрении договоров аренды с работниками – членами правления ОАО «РЖД» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
8. О передаче негосударственного общеобразовательного учреждения «Основная общеобразовательная школа № 53 ОАО «РЖД» в муниципальную собственность Щучанского района Курганской области.

от 28 июля 2009 года № 13

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «ЮКЖД» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ЗАО «ЮКЖД» за 2008 год».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «ЮКЖД» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «ЮКЖД» на 2009 год».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Зарубежстройтехнология» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «Зарубежстройтехнология» за 2008 год».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ПГК» в Акционерном обществе с ограниченной ответственностью «Freight One Scandinavia Oy».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ПГК» в TTG Group Holding B.V. (Нидерланды)».
6. Об определении количественного и персонального состава Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и об избрании его Председателя.
7. Об определении количественного и персонального состава Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» и об избрании его Председателя.
8. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на второе полугодие 2009 года.

от 7 августа 2009 года № 14

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «АК «Железные дороги Якутии» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «АК «Железные дороги Якутии» за 2008 год».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров ОАО «Желдорреммаш».
3. О премировании Президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности за II квартал 2009 года.

от 25 августа 2009 года № 15

Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКонтейнер» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ТрансКонтейнер» в некоммерческом партнерстве «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава».

от 28 августа 2009 года № 16

1. О назначении члена правления ОАО «РЖД».
2. О предоставлении льготного проезда на железнодорожном транспорте студентам и учащимся образовательных учреждений во втором полугодии 2009 года.

от 28 сентября 2009 года № 17

1. О реорганизации негосударственных дошкольных образовательных учреждений «Детский сад № 75 ОАО «РЖД» и «Детский сад № 76 ОАО «РЖД».
2. О реорганизации негосударственного общеобразовательного учреждения «Основная общеобразовательная школа № 54 ОАО «РЖД» и негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 144 ОАО «РЖД».
3. О передаче негосударственных дошкольных образовательных учреждений «Детский сад № 60 ОАО «РЖД» и «Детский сад № 61 ОАО «РЖД» в собственность муниципального образования город Смоленск».
4. О ликвидации филиалов ОАО «РЖД», на базе имущества которых созданы дочерние открытые акционерные общества по производству материалов верхнего строения пути.
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «АК «Железные дороги Якутии» «Об избрании Председателя совета директоров».
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров ЗАО «ЮКЖД».
7. О ликвидации филиала ОАО «РЖД», на базе имущества которого создано дочернее Открытое акционерное общество «Московский локомотиворемонтный завод».
8. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 169 ОАО «РЖД» в собственность муниципального образования «Мысковский городской округ» Кемеровской области».

от 1 октября 2009 года № 18

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «Желдорремаш» в некоммерческом партнерстве «Межрегиональное объединение организаций железнодорожного строительства».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об избрании Президента, Председателя Правления ОАО «ТрансКредитБанк».

от 6 октября 2009 года № 19

1. О влиянии финансового кризиса на исполнение инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКонтейнер» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ТрансКонтейнер» в совместном российско-китайском Обществе с ограниченной ответственностью по интермодальным перевозкам (г. Пекин)».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Зарубежстройтехнология» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Зарубежстройтехнология» на 2009 год».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «О принятии решения о размещении ОАО «ТрансКредитБанк» процентных документарных неконвертируемых облигаций ОАО «ТрансКредитБанк» на предъявителя серий 05 и 06».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «АК «Железные дороги Якутии» по вопросу повестки дня «Об одобрении договора залога недвижимого имущества как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность».

6. О разработке требований к содержанию и объему информации, раскрываемой при представлении проектов бюджетов дочерних и зависимых обществ, включенных в специальный перечень, и отчетов об их выполнении.
7. Разное.
 - 7.1 Об итогах рассмотрения Комитетом по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» вопроса о продаже в 2010 году части находящихся в федеральной собственности акций ОАО «РЖД» и привлечении дополнительных инвестиций в ОАО «РЖД», в том числе путем публичного размещения ценных бумаг.
 - 7.2 Об объектах железнодорожной инфраструктуры Обская – Бованенково, построенных аффилированными структурами ОАО «Газпром».

от 30 октября 2009 года № 20

1. О ходе реализации ОАО «РЖД» в 2009 году мероприятий третьего этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте.
2. О корректировке инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2009 год.
3. О проектах инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов.
4. О размещении ОАО «РЖД» выпусков неконвертируемых процентных документарных облигаций на предъявителя серий 20, 21, 22, 23, 24, 25 и 26 и об утверждении эмиссионных документов.
5. О размещении ОАО «РЖД» выпусков неконвертируемых процентных документарных биржевых облигаций на предъявителя серий БО-01, БО-02, БО-03, БО-04, БО-05, БО-06, БО-07 и БО-08 и об утверждении эмиссионных документов.
6. О концепции реформирования дирекций по управлению терминально-складским комплексом железных дорог – филиалов ОАО «РЖД».
7. Об одобрении сделки по предоставлению ОАО «РЖД» поручительства перед компанией «Сименс Транспортейшен Системс ГмбХ и Ко КГ» в размере 120 000 000 евро.
8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров ЗАО «ЮКЖД».

от 2 ноября 2009 года № 21

1. Об утверждении Положения о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ПГК» в некоммерческом партнерстве «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава».
3. Об одобрении договора займа между ОАО «РЖД» и АО «Oy Karelian Trains Ltd» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
4. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 212 ОАО «РЖД» в собственность Зиминского городского муниципального образования Иркутской области.
5. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 160 ОАО «РЖД» в собственность муниципального образования Болотнинский район Новосибирской области.

от 23 ноября 2009 года № 22

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на внеочередных общих собраниях акционеров ОАО «Желдорремаш» и ОАО «АК «Железные дороги Якутии» по вопросу повестки дня «Об участии Общества в некоммерческом объединении «Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта».
2. О ликвидации представительства ОАО «РЖД» в Чешской Республике.

3. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за III квартал 2009 года.
4. О ликвидации негосударственного общеобразовательного учреждения «Средняя общеобразовательная школа № 42 ОАО «РЖД».

от 25 ноября 2009 года № 23

1. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозки пассажиров в дальнем следовании.
2. О создании автономной некоммерческой организации «Корпоративный университет ОАО «РЖД».
3. Об утверждении перечня дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 Устава ОАО «РЖД».
4. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность члена правления ОАО «РЖД».
5. Об освобождении от должности директора филиала ОАО «РЖД» в Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии.

от 7 декабря 2009 года № 24

1. Об определении позиции представителей ОАО «РЖД» по вопросу повестки дня заседаний советов директоров дочерних и зависимых обществ, включенных в ежегодно утверждаемый Советом директоров ОАО «РЖД» перечень, «Об утверждении повестки дня общего собрания акционеров общества».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «РЖДстрой» в некоммерческом партнерстве «Межрегиональное объединение организаций архитектурно-строительного проектирования».
3. О ликвидации негосударственного специального (коррекционного) образовательного учреждения для обучающихся, воспитанников с отклонениями в развитии «Специальная (коррекционная) общеобразовательная школа-интернат № 31 ОАО «РЖД».

от 21 декабря 2009 года № 25

1. О проектах инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов.
2. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
3. Об утверждении Концепции и плана продажи акций дочерних обществ ОАО «РЖД» в 2010 – 2012 годах.
4. Об одобрении Договора аренды между ОАО «РЖД», Компанией «ВР Лтд.» («VR Ltd.») и компанией «Ой Карелиан Трейнс Лтд.» («Oy Karelian Trains Ltd.») как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
5. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере санаторно-курортного обслуживания.
6. О порядке проезда на железнодорожном транспорте студентов и учащихся образовательных учреждений в 2010 году.
7. О создании открытого акционерного общества «Кубань Экспресс-Пригород».
8. О создании открытого акционерного общества «Башкортостанская пригородная пассажирская компания».
9. О создании Открытого акционерного общества «Самарская пригородная пассажирская компания».
10. Разное.
 - 10.1 Об одобрении договора на ведение бухгалтерского и налогового учета между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
 - 10.2 Об утверждении Положения о вознаграждении членов комитетов совета директоров ОАО «РЖД».

от 23 декабря 2009 года № 26

1. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 11 ОАО «РЖД» в собственность муниципального образования Кировский муниципальный район Ленинградской области.
2. О передаче негосударственных дошкольных образовательных учреждений «Детский сад № 33 ОАО «РЖД», «Детский сад № 34 ОАО «РЖД», «Детский сад № 35 ОАО «РЖД», «Детский сад № 36 ОАО «РЖД», «Детский сад № 37 ОАО «РЖД» и «Детский сад № 38 ОАО «РЖД» в собственность города Москвы.
3. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 113 ОАО «РЖД» в собственность Красноармейского муниципального района Саратовской области.
4. О ликвидации Ишимского механического завода – филиала ОАО «РЖД».
5. О внесении изменений в подпункт 9.16 пункта 9 Протокола заседания совета директоров ОАО «РЖД» от 1 августа 2008 года № 10 по вопросу повестки дня «О создании совместного предприятия по ремонту грузовых вагонов на базе вагоноремонтного депо Грязи Юго-Восточной железной дороги».
6. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 257 ОАО «РЖД» в собственность Ванинского муниципального района Хабаровского края.
7. О передаче негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 107 ОАО «РЖД» в муниципальную собственность города Мичуринска Тамбовской области.

Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»

В соответствии с решениями совета директоров ОАО «РЖД» образованы Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».

Состав Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД»

Шаронов А.В.	председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Голополосов Д.В.	начальник отдела ФАС России
Грищенко В.В.	начальник Управления Росимущества
Евдокименко В.М.	заместитель руководителя ФСТ России
Комиссаров Д.Г.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Курбатов М.Ю.	директор Департамента Минэкономразвития России
Липидус Б.М.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Михайлов В.В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Недосеков А.Н.	Заместитель Министра транспорта Российской Федерации
Николаев И.А.	директор Департамента ООО «ФБК»
Рязанов А.Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Хмельницкий А.А.	генеральный директор ЗАО «ЭРТА-консалт»

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 2009 году состоялось 7 заседаний Комитета, из них 1 совместное заседание с Комитетом по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД». На заседаниях Комитета рассмотрено 25 вопросов.

Состав Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД»

Комиссаров Д.Г.	председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Булатов Г.Б.	Заместитель директора Департамента Минэкономразвития РФ
Гусаков В.А.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Косов Н.И.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Крафт Г.В.	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Костенец И.А.	начальник Департамента по организационно-штатным вопросам ОАО «РЖД»
Липа К.В.	Управляющий директор ЗАО «Юникредит Атон»
Рутгайзер В.М.	Президент СРО Ассоциации российских магистров оценки
Тонких А.В.	Заместитель директора Департамента Минтранса России
Трубникова Е.А.	Управляющий партнер АКГ «Финэкспертиза»
Целуев А.В.	Начальник управления Росимущества

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

В 2009 году состоялось 15 заседаний Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям Совета директоров ОАО «РЖД», из них 1 совместное заседание с Комитетом по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД». На заседаниях Комитета рассмотрен 71 вопрос.

ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»**ЯКУНИН ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ**

Родился 30 июня 1948 года в дер. Захарово Гусь-Хрустального района Владимирской области. В 1972 году окончил Ленинградский механический институт. Имеет ученую степень доктора политических наук.

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

С 1985 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 заместитель Министра транспорта Российской Федерации. С февраля 2002 года — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.

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

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

Владимир Якунин является Председателем Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного, Президентом Мирового общественного форума «Диалог цивилизаций», Председателем Попечительского совета Благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!».

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

За огромный вклад в реализацию мероприятий по реформированию железнодорожного транспорта, разработку стратегии развития российских железных дорог, обеспечение конструктивной социальной политики, эффективное взаимодействие с органами государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также с зарубежными железнодорожными администрациями и международными организациями награжден орденом Почета, медалью «За развитие железных дорог», орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, знаком «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги» и другими наградами.

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

ПРАВЛЕНИЕ

Председатель правления ОАО «РЖД»:
Якунин В.И. – Президент ОАО «РЖД»

По состоянию на 31 декабря 2009 года состав Правления ОАО «РЖД» состоял из 25 чел.
Членами Правления ОАО «РЖД» являлись:

Якунин В.И.	президент ОАО «РЖД»
Морозов В.Н.	первый вице-президент ОАО «РЖД»
Гапанович В.А.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Липидус Б.М.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Михайлов В.В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Крафт Г.В.	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Акулов М.П.	вице-президент ОАО «РЖД»
Атьков О.Ю.	вице-президент ОАО «РЖД»
Бобрешов А.С.	вице-президент ОАО «РЖД»
Воробьев В.Б.	вице-президент ОАО «РЖД»
Воротилкин А.В.	вице-президент ОАО «РЖД»
Горгиладзе А.А.	вице-президент ОАО «РЖД»
Епифанцев С.Н.	вице-президент ОАО «РЖД»
Корнилов Г.В.	вице-президент ОАО «РЖД»
Лемешко В.Г.	вице-президент ОАО «РЖД»
Решетников В.И.	вице-президент ОАО «РЖД»
Тишанин А.Г.	вице-президент ОАО «РЖД»
Тони О.В.	вице-президент ОАО «РЖД»
Шаханов Д.С.	вице-президент ОАО «РЖД»
Бынков В.И.	начальник Правового департамента ОАО «РЖД»
Гнедкова О.Э.	начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД»
Ивашкин А.Г.	начальник Департамента управления делами ОАО «РЖД»
Михайлов С.В.	начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»
Старостенко В.И.	начальник Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» (с 02.11.2009 г. – советник президента ОАО «РЖД»)
Целько А.В.	начальник Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Краткие автобиографические
сведения о членах правления
ОАО «РЖД»

ЯКУНИН ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

Президент ОАО «РЖД»

Родился в 1948 году. В 1972 году окончил Ленинградский механический институт, доктор политических наук. С октября 2000 года — заместитель Министра транспорта Российской Федерации; с февраля 2002 года — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с октября 2003 года — первый вице-президент ОАО «РЖД»; с июня 2005 года — президент ОАО «РЖД».

Председатель Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного, Президент Мирового общественного форума «Диалог цивилизаций», Председатель Попечительского совета Благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!».



МОРОЗОВ ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ

Первый вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1954 году. В 1977 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1971 года.

С июня 2000 года — первый заместитель начальника Московской железной дороги; с февраля 2002 года — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с октября 2003 года — Министр путей сообщения Российской Федерации; с июля 2004 года — исполнительный директор НПФ «Благосостояние»; с августа 2005 года — первый вице-президент ОАО «РЖД».



ГАПАНОВИЧ ВАЛЕНТИН АЛЕКСАНДРОВИЧ

Старший вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1955 году. В 1992 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», инженер по управлению процессами перевозок.

Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1974 года. С января 1998 года — заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги; с ноября 2000 года — главный инженер Октябрьской железной дороги; с ноября 2003 года — вице-президент ОАО «РЖД»; с июня 2008 года — старший вице-президент ОАО «РЖД».



ЛАПИДУС БОРИС МОИСЕЕВИЧ

Старший вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1947 году. В 1973 и 1984 годах окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям «Электрификация железнодорожного транспорта» и «Экономика и организация на железнодорожном транспорте».

Доктор экономических наук, профессор. Заслуженный экономист Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1967 года. С марта 1997 года — начальник, руководитель Департамента экономики МПС России; с ноября 2003 года — вице-президент ОАО «РЖД»; с августа 2005 года — старший вице-президент ОАО «РЖД».



МИХАЙЛОВ ВАДИМ ВАЛЕРЬЕВИЧ**Старший вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1969 г. В 1992 г. окончил Государственную финансовую академию по специальности «Финансы и кредит», экономист. С мая 2001 г. — директор отдела банковского аудита ЗАО «Артур Андерсен»; с апреля 2003 г. — директор, генеральный директор ООО «Эрнст энд Янг — бизнес консультирование». С сентября 2009 г. — старший вице-президент ОАО «РЖД».

**АТЬКОВ ОЛЕГ ЮРЬЕВИЧ****Вице-президент ОАО «РЖД»**

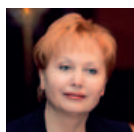
Родился в 1949 г. В 1973 г. окончил Московский медицинский институт им. И.М. Сеченова по специальности «Лечебное дело», доктор медицинских наук, профессор. Герой Советского Союза. Заслуженный деятель науки Российской Федерации.

С мая 2002 г. — руководитель Департамента здравоохранения МПС России; с октября 2003 г. — начальник Департамента медицинского обеспечения ОАО «РЖД»; с августа 2005 г. — 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 ноября 2003 г. — вице-президент ОАО «РЖД» — начальник Департамента инвестиционной деятельности; с августа 2005 г. — вице-президент ОАО «РЖД»; с декабря 2005 г. — главный бухгалтер ОАО «РЖД».

**БОБРЕШОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ****Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1965 г. В 1988 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «Приборостроение», инженер-механик. С апреля 2000 г. — Генеральный директор ООО «Эксперт плюс»; с февраля 2004 г. — заместитель начальника, начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»; с августа 2005 г. — вице-президент ОАО «РЖД».

**АКУЛОВ МИХАИЛ ПАВЛОВИЧ****Вице-президент ОАО «РЖД» —
Генеральный директор Федеральной
пассажирской дирекции**

Родился в 1960 г. В 1982 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», инженер путей сообщения — электромеханик. На железнодорожном транспорте работает с 1982 г.

С декабря 2000 г. — начальник Юго-Восточной железной дороги; с мая 2002 г. — заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с декабря 2003 г. — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с марта 2004 г. — руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации; с декабря 2005 г. — вице-президент ОАО «РЖД»; с июля 2009 г. — вице-президент ОАО «РЖД» — Генеральный директор Федеральной пассажирской дирекции.



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», кандидат технических наук. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации.



На железнодорожном транспорте работает с 1969 г. С июня 1998 г. — заместитель начальника Московской железной дороги; с июля 2002 г. — начальник Северо-Кавказской железной дороги; с декабря 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 июля 2001 г. — заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги; с сентября 2005 г. — начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с июня 2008 г. — вице-президент ОАО «РЖД».

ГОРГИЛАДЗЕ АВТАНДИЛ АЙДАРОВИЧ**Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1952 г. В 1975 г. окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международные отношения», специалист в области международных отношений. С октября 1998 по ноябрь 2000 г. — Управляющий трестом АО «АДЖАРГАЗ»; с января 2001 по август 2005 г. — советник Президента ЗАО «БИОФАРМА». С февраля 2006 г. — начальник Управления по таможенно-брокерской деятельности ОАО «РЖД»; с мая 2009 г. — вице-президент ОАО «РЖД».

**ЕПИФАНЦЕВ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ****Статс-секретарь —
вице-президент ОАО «РЖД»**

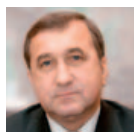
Родился в 1953 г. В 1975 г. окончил Уфимский авиационный институт по специальности «Электрические машины и аппараты», доктор социологических наук, кандидат психологических наук. С октября 2000 г. — заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Южном федеральном округе.



С мая 2004 г. — главный федеральный инспектор по Ростовской области Аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Южном федеральном округе; с декабря 2008 г. — советник президента ОАО «РЖД»; с апреля 2009 г. — статс-секретарь — вице-президент ОАО «РЖД».

КОРНИЛОВ ГЕОРГИЙ ВИКТОРОВИЧ**Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1953 г. Окончил в 1976 г. Одесский институт инженеров морского флота по специальности «Судовые машины и механизмы», инженер-механик. С сентября 1980 г. — служба на оперативных и руководящих должностях в органах КГБ СССР, ФСК, ФСБ России; с марта 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», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации.



На железнодорожном транспорте работает с 1970 г. С февраля 1997 г. — первый заместитель начальника Московской железной дороги; с августа 2003 г. — начальник Куйбышевской железной дороги; с июля 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», инженер-системотехник. С июля 2000 г. — заместитель Председателя Правления ОАО «Балтонэксим Банк».



С февраля 2002 г. — начальник ГУ «Управление экономической защиты МПС России»; с октября 2003 г. — начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»; с августа 2004 г. — советник Генерального директора ОАО «Северстальтранс»; с сентября 2005 г. — советник президента ОАО «РЖД»; с марта 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», инженер путей сообщения по управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте.



В 1999 г. — окончил Уральский государственный университет путей сообщения по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», экономист-менеджер. На железнодорожном транспорте работает с 1984 г. С апреля 2004 г. — начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с сентября 2005 г. — губернатор Иркутской области; с сентября 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 марта 2004 г. — первый заместитель начальника, начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД»; с апреля 2006 г. — вице-президент ОАО «РЖД».

**ШАХАНОВ ДМИТРИЙ СЕРГЕЕВИЧ****Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1961 г. В 1988 г. окончил Академию МВД СССР по специальности «Правоведение», юрист. С ноября 1999 г. — заместитель Генерального директора ОАО «Ленэнерго»; с октября 2005 г. — заместитель Генерального директора ОАО «Территориальная генерирующая компания № 1»; с октября 2006 г. — заместитель директора, директор Росжелдорснаб; с апреля 2009 г. — вице-президент ОАО «РЖД».



БЫНКОВ ВАДИМ ИВАНОВИЧ

Начальник Правового департамента
ОАО «РЖД»

Родился в 1962 г. В 1985 г. окончил Калининский государственный университет по специальности «Правоведение», юрист. С июня 2002 г. — начальник Юридического департамента ОАО «Инвестиционная группа «АПРОСА»; с апреля 2004 г. — адвокат Адвокатского кабинета Бынкова В.И. Адвокатской палаты Тверской области.

С октября 2005 г. — начальник Правового департамента ОАО «РЖД»; с декабря 2007 г. — статс-секретарь — начальник Правового департамента ОАО «РЖД»; с апреля 2009 г. — начальник Правового департамента ОАО «РЖД».

**ИВАШКИН АЛЕКСЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ**

Начальник Департамента управления
делами ОАО «РЖД»

Родился в 1956 г. В 1978 г. окончил Ташкентский политехнический институт по специальности «Холодильные и компрессорные машины и установки», кандидат психологических наук. С мая 1995 г. — заместитель Главы администрации Чиланзарского района г. Ташкента; с ноября 2001 г. — заместитель, первый заместитель главы г. Сочи; с июля 2005 года — 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», журналист-международник со знанием иностранного языка.

Член Союза журналистов Российской Федерации. С июня 2004 г. — советник Президента ОАО «РЖД»; с мая 2005 г. — начальник Департамента по связям с общественностью ОАО «РЖД»; с июля 2006 г. — начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД».

**ГНЕДКОВА 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 мая 2002 г. — заместитель начальника Московской железной дороги — начальник финансовой службы; с сентября 2004 г. — заместитель начальника Московской железной дороги по экономике и финансам; с ноября 2004 г. — начальник Департамента управления финансами ОАО «РЖД»; с сентября 2005 г. — начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД».



СТАРОСТЕНКО ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ**Советник Президента ОАО «РЖД»**

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



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

ЦЕЛЬКО АЛЕКСАНДР ВИТАЛЬЕВИЧ**Начальник Западно-Сибирской железной дороги**

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



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

РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ

Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, Устава ОАО «РЖД», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585, и Положения о ревизионной комиссии ОАО «РЖД», утвержденного Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 года № 265-р.

Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2008 г. № 951-р, утвержден в количестве 7 чел. (должности указаны на момент избрания):

Ф.И.О.

Антипова Т.В.
Винтер М.Р.

Зеленцова И.В.

Казутин А.В.

Карякин Д.Б.

Курбатов М.Ю.

Цыденов А.С.

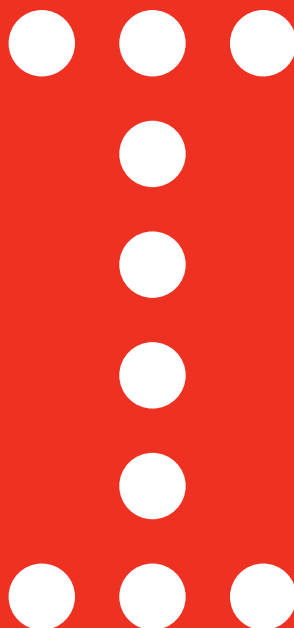
Должность

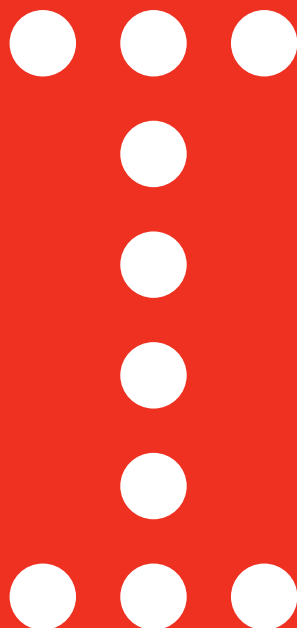
советник отдела Управления Росимущества
начальник Управления Федерального агентства
железнодорожного транспорта
заместитель начальника Управления
Росимущества
заместитель директора Департамента Минтранса
России
заместитель директора Департамента
Минэкономразвития России
директор Департамента Минэкономразвития
России
начальник отдела Департамента Правительства
Российской Федерации

В первом полугодии 2009 года ревизионной комиссией ОАО «РЖД» проведено два заседания, в том числе подготовлено заключение по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2008 год.

Во втором полугодии 2009 года ревизионной комиссией ОАО «РЖД» проведено одно заседание.

Членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранным в состав ревизионной комиссии в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2008 года № 951-р, вознаграждение и компенсация расходов, связанных с исполнением ими функций членов ревизионной комиссии Общества, не выплачивались.





ОПИСАНИЕ СТРАТЕГИИ И МИССИИ ОБЩЕСТВА



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 долговременным национальным интересам. ОАО «РЖД» реализует идеологию общей судьбы, что предопределяет 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.



СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Основные направления развития железнодорожного транспорта, включая ОАО «РЖД» как системообразующую компанию, базирующиеся на идеологии инновационного «прорыва», определены в утвержденной в июне 2008 года Правительством Российской Федерации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Осуществление Стратегии должно обеспечить развитие качественно нового, «интеллектуального» транспорта, реализовать транзитный потенциал и создать необходимые условия для инновационного развития ключевых отраслей экономики страны.

Стратегия предусматривает строительство новых железнодорожных линий, повышающих конкурентоспособность и укрепляющих транспортную целостность страны, выравнивающих уровень транспортной обеспеченности населения отдаленных регионов страны, создающих условия для появления новых точек экономического роста. Особенно масштабное строительство новых железных дорог планируется в Сибири и на Дальнем Востоке.

В соответствии с целевым вариантом Стратегии до 2030 года предусмотрено строительство 20,7 тыс. км новых железнодорожных линий, обновление более 23 тыс. локомотивов, около 1 млн. грузовых вагонов, более 23 тыс. пассажирских вагонов и 24,5 тыс. ед. моторвагонного подвижного состава.

Таким образом, результатами реализации Стратегии будут коренная модернизация инфраструктуры, качественное обновление подвижного состава с полной заменой парков с истекшим сроком службы, масштабное расширение сети железных дорог, повышение эффективности и безопасности работы отрасли. Будут созданы инфраструктурные условия для обеспечения территориальной целостности, обороноспособности страны, ускорения роста российской экономики и свободного передвижения граждан. При этом плотность железнодорожной сети будет увеличена на 24% при полной ликвидации ограничений по пропускной способности. А четыре субъекта Российской Федерации (Республики Алтай и Тыва, Магаданская область, Ненецкий автономный округ) впервые получают доступ к железнодорожному транспорту.

Реализация Стратегии также позволит российскому государству, экономике и обществу получить следующие результаты:

- железные дороги станут одним из важнейших факторов ускорения экономического роста в России и окажут мультипликативный эффект на рост ВВП;
- производственно-технологическая и экономическая эффективность железнодорожного транспорта обеспечит снижение транспортных издержек хозяйствующих субъектов, а значит, высвободит средства для развития других сфер отечественной экономики;
- модернизированная и расширенная сеть железных дорог откроет новые возможности для образования территориальных производственно-научных кластеров и сгладит диспропорции межрегионального развития;
- российская железнодорожная сеть станет центральным элементом евразийской транспортной системы, обеспечивающим широкие торговые связи между мировыми экономическими центрами;
- эффективная и устойчивая работа железнодорожного транспорта повысит общую конкурентоспособность российской экономики и привлекательность страны для развития бизнеса и притока инвестиций;
- железнодорожный транспорт станет одним из лидеров в области внедрения инновационной техники и технологий, обеспечит развитие транспортного машиностроения и других взаимосвязанных отраслей экономики;
- железные дороги станут привлекательной сферой вложения частных инвестиций, в том числе в строительство железнодорожных линий, развитие перевозочной, экспедиторско-логистической деятельности, оперирование подвижным составом и развитие сервисного обслуживания.

Перспективная топология развития сети железных дорог в Российской Федерации до 2030 года

Строительство новых железнодорожных линий до 2030 года

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ

ГРУЗОБРАЗУЮЩИЕ

ВСМ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ

СОЦИАЛЬНО-ЗАНИМАЕМЫЕ

Строительство новых железнодорожных линий после 2030 года

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ

ГРУЗОБРАЗУЮЩИЕ

ПОЛИГОН СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПЕРСПЕКТИВУ

Прочие обозначения

148

СТАНЦИИ, МЕЖДУ КОТОРЫМИ УКАЗАНЫ РАССТОЯНИЯ В КИЛОМЕТРАХ

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

ОАО «РЖД»

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДРУГИХ ВЕДОМСТВ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Населенные пункты

ХАВАРОВСК

БАРНАУЛ

НОВОКУЗНЕЦК

ЦЕНТРЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ

ЦЕНТРЫ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРОЧИЕ НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

041

Полигон скоростного и высокоскоростного пассажирского движения на перспективу до 2030 года

Условные обозначения

- ПОЛИГОН ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ
 V_{max} ДО 300–350 КМ/Ч
- ПОЛИГОН ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ
 V_{max} ДО 250 КМ/Ч
- ПОЛИГОН СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ
 V_{max} ДО 160–200 КМ/Ч
- ФОРМИРОВАНИЕ СКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ЦЕНТРО-ЮГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КУРСКОГО ХОДА
- СТРОИТЕЛЬСТВОМ НОВЫХ ЛИНИЙ ПРОХОДОВКА - РОССОШЬ, ГАРТМАШЕВКА - ЧЕРТКОВО, ЧЕРТКОВО - ЛИХАЯ - БАТАЙСК И КРИВЕНКОВСКАЯ - АДЛЕР

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ

Направления	Протяженность, км
Санкт-Петербург – Москва	650/659
Москва – Нижний Новгород	406
Москва – Смоленск – Красное (Европа)	463
Москва – Курск – Прохоровка – Россошь – Ростов	1345
Ростов – Краснодар – Adler	549
Ростов – Кавказская – Минеральные Воды	492
Санкт-Петербург – Бузовская	158
Москва – Смоленск – Красное	487
Москва – Курск	537
Москва – Нижний Новгород	442
Москва – Калуга – Брянск – Суземка	488
Москва – Рязань – Мичуринск – Саратов	859

Москва – Ярославль	282
Ростов – Краснодар	281
Ростов – Минеральные Воды	492
Краснодар – Минеральные Воды	390
Новосибирск – Омск, Томск, Кемерово, Барнаул, Новокузнецк	627, 305, 301, 230, 528
Екатеринбург – Челябинск	271
Самара – Саранск, Пенза, Саратов	449, 388, 439
Саратов – Волгоград	431
Уссурийск – Владивосток	127
Владивосток – Хабаровск	774



В качестве «прорывных» направлений технического развития, предусмотренных в Стратегии, можно выделить:

- коренную модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры, позволяющие увеличить пропускную способность железнодорожных линий, улучшить транспортные связи Российской Федерации и обеспечить повышение конкурентоспособности и национальной безопасности страны;
- рост контейнеризации перевозок и внедрение технологии мультимодальных логистических систем;
- подготовку подвижного состава и инфраструктуры для организации тяжеловесного движения (протяженностью 13,8 тыс. км) на основных направлениях сети и формирование новых требований к подвижному составу в части снижения ремонтоемкости и повышения его производительности;
- строительство высокоскоростных магистралей (1,5 тыс. км) и создание опорной сети скоростного движения (протяженностью 10,9 тыс. км) российских железных дорог.

Развитие высокоскоростного и скоростного пассажирского движения является приоритетной задачей реализации Стратегии и одним из основных направлений «прорывного» развития железных дорог России. Это обусловлено необходимостью вывода пассажирских перевозок на принципиально новый качественный уровень, обеспечивающий рост мобильности населения и привлечение дополнительных пассажиропотоков. Развитие высокоскоростного движения позволит изменить всю национальную транспортную систему, предложив населению свободу перемещения с минимальными временными затратами. На расстояниях до 700 — 1000 км время движения на высокоскоростном поезде будет сопоставимо с полетом на самолете, учитывая время поездки в аэропорт и от аэропорта до места назначения, прохождение регистрации и прочие формальности.

Высокоскоростные магистрали (ВСМ) свяжут Москву с Санкт-Петербургом, Нижним Новгородом, Смоленском и Красным. Выбор вариантов строительства новых ВСМ «Москва — Нижний Новгород» и «Москва — Смоленск — Красное (Западная граница)» будет производиться, исходя из фактической динамики социально-экономического развития страны.

Стратегическое развитие железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года включает два этапа.

В течение первого этапа — этапа модернизации железнодорожного транспорта (2008 — 2015 годы) — будут обеспечены необходимые пропускные способности на основных направлениях перевозок и осуществлена коренная модернизация существующей инфраструктуры, к 2015 году обновлен подвижной состав с исключением парка с истекшим сроком службы.

Будут разработаны новые отраслевые технические требования, начаты проектно-изыскательские работы и строительство новых железнодорожных линий.

Этап динамичного расширения сети железных дорог (2016 — 2030 годы) предполагает интенсивное строительство инфраструктуры для развития новых «точек» экономического роста в стране. Оно будет осуществляться с одновременным выходом отечественного железнодорожного транспорта на мировой уровень технико-технологического развития.

Важнейшими приоритетами Стратегии являются развитие железнодорожных линий, пропускные способности которых истощены, и коренная модернизация инфраструктуры в соответствии с лучшими мировыми достижениями. С этой целью намечены такие мероприятия, как:

- строительство дополнительных (вторых, третьих и четвертых) главных путей на наиболее загруженных направлениях;
- строительство обходов ряда крупных населенных пунктов;
- электрификация ряда наиболее грузонапряженных участков;
- развитие станций и узлов;
- реконструкция и строительство новых искусственных сооружений;
- замена и модернизация технических средств инфраструктуры (в области электрооборудования, автоблокировки и т.д.).

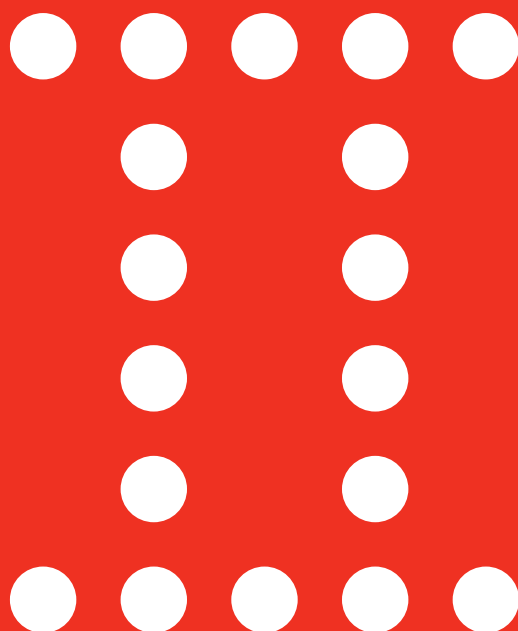


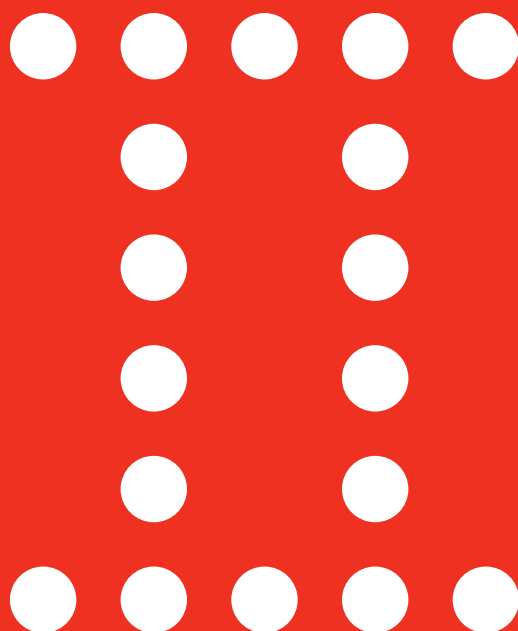
Стратегия Холдинга станет основой для выстраивания долгосрочного диалога с государством, российскими и зарубежными партнерами.

В 2009 году продолжена работа по формированию и реализации стратегических программ и планов развития холдинга «РЖД».

В соответствии с решениями итогового Правления ОАО «РЖД» от 23 — 24 декабря 2009 года на 2010 год определены следующие важнейшие задачи:

1. Завершив III этап Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, перейти к реализации модели развития холдинга «РЖД» и рынка транспортных услуг до 2015 года.
2. Перейти к широкомасштабному инновационному развитию, обеспечивая повсеместное внедрение инноваций и системные прорывы в области эффективности.
3. Обеспечить существенное укрепление рыночных позиций Холдинга на основе повышения качества услуг и создания новых транспортных продуктов.
4. Последовательно обеспечивая развитие кадрового потенциала Холдинга, через повышение квалификации, материальную и моральную мотивацию, добиться устойчивого роста производительности и качества работы.
5. На основе повышения внутренней эффективности, выстраивания диалога с государством и улучшения взаимодействия с бизнес-партнерами сформировать источники развития холдинга «РЖД», позволяющие обеспечить посткризисные, перспективные потребности экономики и населения в перевозках.





КРАТКИЕ **ИТОГИ** РАБОТЫ ОБЩЕСТВА И ОСНОВНЫЕ КОРПОРАТИВНЫЕ СОБЫТИЯ

047

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009



2009 год был крайне сложным как для экономики страны в целом, так и для российских железных дорог. ВВП сократился на 7,9%, а объем промышленного производства — на 10,8%. Существенно снизился и спрос на железнодорожные перевозки¹.

Сокращение внутреннего спроса в 2009 году на фоне падения цен на мировых товарных рынках, девальвации национальной валюты и дефицита кредитных ресурсов привели к изменению структуры грузовых железнодорожных перевозок. Объемы перевозок во внутрироссийском сообщении были снижены в большей степени, чем в международном.

Руководство ОАО «РЖД» своевременно отреагировало на кризисные явления в экономике, обеспечив реализацию эффективных антикризисных мероприятий, в результате чего была сохранена устойчивость транспортного обслуживания экономики и населения страны.

¹ По данным Министерства экономического развития Российской Федерации (официальный сайт) от 03.02.2010 г.

**ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ
И ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИОННЫЕ
ПОКАЗАТЕЛИ**

Погрузка грузов в 2009 году снизилась на 15% к уровню 2008 года и составила 1 108,2 млн. т, при первоначально прогнозировавшемся сокращении на 19%, грузооборот (с учетом порожнего пробега частных и арендованных вагонов) сократился на 6,3% до 2 271,4 млрд. т-км, грузооборот без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии сократился на 11,8% до 1 865,3 млрд. т-км, грузооборот вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии вырос на 32,1% до 406 млрд. т-км, а пассажирооборот на 12,7% до 153,6 млрд. пасс-км.

По итогам работы в 2009 году отправлено 1,1 млрд. пассажиров (в 2008 году отправлено 1,3 млрд. пассажиров (-12,0% к показателю за 2008 год)).

Объем пассажирооборота по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2009 г. составил 153,6 млрд. пасс-км (в 2008 г. — 175,9 млрд. пасс-км) (87,3% к уровню 2008 года). В дальнем следовании пассажирооборот составил 115,4 млрд. пасс-км, (89,3% к уровню 2008 года). В пригородном сообщении пассажирооборот составил 38,2 млрд. пасс-км (81,7% к уровню 2008 года).

В 2009 году средняя грузонапряженность по железным дорогам сети составила 29,6 млн. т брутто/км год (уменьшилась на 3,8 млн. т брутто).

В 2009 году Компания улучшила количественные показатели использования подвижного состава.

Оборот грузового вагона в 2009 году составил 7,45 суток (в 2008 году — 7,59 суток, ускорился на 1,9%).

Участковая скорость в 2009 году составила 41,6 км/ч (в 2008 году — 40,6 км/ч, рост на 2,5%).

Средний вес грузового поезда составил 3 855 т (в 2008 году — 3 815 т, рост на 1%), производительность локомотива возросла на 50 тыс. т-км брутто, или 2,9% к 2008 году.

Инвестиционная программа 2009 года, в условиях дефицита средств, снижена до 265,7 млрд. руб. (за счет всех источников финансирования).

В 2009 году на железные дороги было поставлено: 355 локомотивов (в 2008 году — 455), 643 пассажирских вагонов (в 2008 году — 1042), 695 вагонов моторвагонного подвижного состава (в 2008 году — 809).

Ключевые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2007 – 2009 гг.

Объем перевозок	2007	2008	2009	Ед. изм.
Погрузка	1 344,2	1 303,7	1 108,2	млн. тонн
Грузооборот, в т.ч.	2 312,6	2 423,8	2 271,4	млрд. т-км
без вагонов иных собственников				↓
и арендованных вагонов в порожнем состоянии	2 090,3	2 116,2	1 865,3	
вагонов иных собственников				
и арендованных вагонов в порожнем состоянии	222,3	307,5	406,0	
Пассажирооборот	174,1	175,9	153,6	млрд. пасс-км
Показатели операционной эффективности				
Участковая скорость	40,3	40,6	41,6	Км/час
Производительность локомотива	1 710	1 736	1 786	тыс. т-км брутто
Оборот грузового вагона	7,7	7,59	7,45	суток
Средний вес грузового поезда	3 778	3 815	3 855	тонн
Производительность вагона	11 071	11 583	12 533	т-км нетто
Темп роста производительности труда	108,9	108,0	101,8	%

Финансовые результаты	2007 ²	2008	2009	Ед. изм.
Доходы всего	975,6	1 101,7	1050,2	млрд. руб.
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	890,4	1 014,5	956,8	↓
От пассажирских перевозок	129,5	150,4	151,0	
в дальнем следовании	109,4	130,7	132,6	
в пригородном сообщении	20,1	19,7	18,4	
От грузовых перевозок	754,9	847,0	783,0	
Предоставление услуг инфраструктуры	2,8	6,5	11,7	
Предоставление услуг локомотивной тяги	3,2	10,6	11,0	
Доходы от прочих видов деятельности	85,2	87,2	93,4	
Расходы всего	899,0	1 035,3	999,9	
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	824,6	952,1	913,8	
От пассажирских перевозок	180,0	216,9	203,3	
в дальнем следовании	132,2	162,4	160,1	
в пригородном сообщении	47,8	54,5	43,2	
От грузовых перевозок	639,4	722,7	691,1	
Предоставление услуг инфраструктуры	2,3	4,7	11,1	
Предоставление услуг локомотивной тяги	2,9	7,8	8,3	
Расходы от прочих видов деятельности	74,4	83,1	86,1	
Прибыль от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	65,8	62,3	43,0	
От пассажирских перевозок	-50,5	-66,5	-52,3	
в дальнем следовании	-22,8	-31,7	-27,5	
в пригородном сообщении	-27,7	-34,8	-24,8	
От грузовых перевозок	115,5	124,3	91,9	
Предоставление услуг инфраструктуры	0,5	1,8	0,6	
Предоставление услуг локомотивной тяги	0,3	2,7	2,7	
Прибыль от прочих видов деятельности	10,8	4,1	7,2	
Результат от прочих доходов и расходов	52,4	-11,6	10,1	
EBITDA**	291,7	243,2	269,1	
Прибыль (убыток) до налогообложения	129,0	54,8	60,3	
Чистая прибыль	84,5	13,4	14,4	
Рентабельность	8,7	1,2	1,4	%
Собственные средства, активы и обязательства				
Валюта баланса	2 871,4	3 505,2	3 675,3	млрд. руб.
Внеоборотные активы	2 712,2	3 242,0	3 470,3	↓
Оборотные активы	159,2	263,2	205,0	
Капитал и резервы	2 585,8	2 946,3	2 971,9	
Долгосрочные обязательства	79,5	185,7	355,1	
Краткосрочные обязательства	206,1	379,2	348,4	
Стоимость чистых активов	2 581,5	3 787,0	3 849,0	
Инвестиции				
Расходы по инвестиционной деятельности	255,5	381,7	265,7	

² Комментарий к показателям за 2007 год: в соответствии с Приказом Минтранса № 124 от 17.08.2007 г. «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО «РЖД» для сопоставимости показатели за 2007 год были приведены в соответствии с новой номенклатурой доходов и расходов Компании.



В 2009 году обеспечен ввод: 47,7 км новых линий (в 2008 году — 8,2 км), 81,6 км вторых (в 2008 году — 114,6 км) и около 161,9 км (в 2008 году — 169,5 км) станционных путей, а также реконструировано 167,2 км контактной сети, 1 671,9 км верхнего строения пути (в 2008 г. — 2 723,6 км).

В целом расходы Компании в 2009 году на капитальный ремонт основных средств составили 94,5 млрд. руб. (в 2008 году — 143 млрд. руб.).

В 2009 г. посредством капитального ремонта оздоровлено искусственных сооружений на 3,7 млрд. руб. (в 2008 году — на 7,1 млрд. руб.), земляного полотна — на 2,3 млрд. руб. (в 2008 году — на 4,2 млрд. руб.).

В 2009 году оздоровлено посредством капитального ремонта и реконструкции более 7 тыс. км пути (в 2008 году — почти 15,4 тыс. км).

Это позволило улучшить, по сравнению с прошлым годом, балловую оценку состояния главного пути на 3 балла, которая по состоянию на 1 января 2010 года составила 32 балла (на 1 января 2009 года — 35 баллов).

За 2009 год общие расходы, предусмотренные на оздоровление инфраструктуры и подвижного состава, позволили уменьшить аварийность на 30,6% (в 2008 году — на 12,8%) и составили 363,8 млрд. руб.

Производительность труда возросла на 1,8% к уровню 2008 года.

Получена чистая прибыль в размере 14,4 млрд. руб.

В 2009 году обеспечены высокие темпы реформирования и структурных преобразований — в рамках структурного реформирования Компании создано 5 дочерних обществ (всего в ходе структурного реформирования Компании на 31 декабря 2009 года создано 49 дочерних обществ).

За счет реализации комплекса антикризисных мер в целом по году обеспечена рентабельная работа Общества.

Менеджмент ОАО «РЖД» сумел сохранить высокий уровень социальной ответственности бизнеса, не допустив ни массовых увольнений, ни существенного падения заработной платы. Основные усилия в области управления персоналом в кризисный 2009 год были направлены на сохранение кадрового потенциала Общества. Несмотря на резкое снижение доходов от перевозок, сохранены кадровый потенциал и социальная стабильность в коллективах.

Ключевые антикризисные инициативы менеджмента Компании в 2009 году нашли поддержку и со стороны Правительства Российской Федерации. В частности, были приняты важные решения по компенсации потерь в доходах, связанных с недоиндексацией тарифов на грузовые перевозки, потерь при перевозке пассажиров в дальнем следовании и льготных пассажиров в пригородном сообщении.

Кроме этого, в уставный капитал ОАО «РЖД» внесены средства на создание объектов транспортной инфраструктуры в г. Сочи, на строительство обхода зоны техногенной аварии в районе г. Березники, а также на приобретение вагонов Тверского вагоностроительного завода.

Более подробная информация находится в разделе «Господдержка ОАО «РЖД» в 2009 году: субсидии, дополнительные взносы в уставный капитал и влияние на результаты деятельности».

ОБЗОР ОСНОВНЫХ КОРПОРАТИВНЫХ СОБЫТИЙ ЗА ГОД

В 2009 году Общество продолжило работу по обновлению и модернизации основных фондов, исходя из задач, определенных Стратегией развития железнодорожного транспорта.

- Прошедший год стал знаковым в области пассажирских перевозок — в Россию пришли высокоскоростные поезда (в декабре между Москвой и Санкт-Петербургом начал курсировать высокоскоростной электропоезд «Сапсан», который преодолевает расстояние между двумя столицами за 3 ч 45 мин).
- Газотурбовоз ГТ1-001 попал в Книгу рекордов России.

«Книга рекордов России» наградила ОАО «РЖД» дипломом за создание самого мощного магистрального газотурбовоза, работающего на сжиженном природном газе.

23 января 2009 года газотурбовоз ГТ1-001 мощностью 8300 кВт впервые в мире провел грузовой состав весом 15 тыс. т. Рекорд был установлен на экспериментальном кольце в Щербинке. Проведенное испытание на практике показало способность локомотива обеспечить доставку длинносоставного большегрузного поезда (159 вагонов). Ни один из современных локомотивов не может доставлять поезда такого веса.

Газотурбовоз работает на сжиженном природном газе и предназначен для эксплуатации на неэлектрифицированных участках железных дорог. ГТ1-001 состоит из двух секций: в одной размещаются турбина и силовой блок, в другой — емкость для топлива объемом 17 т. Одной заправки хватает на 750 км. Суммарная (максимальная) мощность газотурбовоза — 8300 кВт, общий вес — 300 т.

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

21 февраля 2009 года в Санкт-Петербурге введены в эксплуатацию железнодорожные мосты через Обводный канал.

Проект реконструкции «Американских» мостов в Санкт-Петербурге является важной частью общей реконструкции набережных Обводного канала и обусловлен необходимостью улучшения транспортной ситуации: в районе мостов движение по набережным сужается, что приводит к автомобильным пробкам, а недостаточная высота железнодорожных пролетов является препятствием для проезда большегрузных автомобилей. Данный проект предполагает проведение общей реконструкции мостов и связанной с ними объектов инфраструктуры. С целью подготовки территории набережной к расширению проезжей части осуществляется удлинение мостов и замена старых опор на новые, более мощные. Реконструкция объектов железнодорожной инфраструктуры предполагает вынос и замену коммуникаций, строительство новых водоочистных сооружений, постов электрической централизации, трансформаторных подстанций и т.д.

Общая стоимость реконструкции «Американских» мостов составляет 4,5 млрд. руб. при продолжительности работ 39 мес. В 2008 году в рамках проекта освоено порядка 1,5 млрд. руб.

31 марта 2009 года в Париже Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин принял участие в подписании соглашения о стратегическом партнерстве между «Альстом Транспорт» и ЗАО «Трансмашхолдинг».

Соглашение подписали Президент «Альстом Транспорт» Филипп Мелье и Председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг» Андрей Бокарев.

В соответствии с достигнутым соглашением «Альстом Транспорт» будет оказывать ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) технологическую и методологическую поддержку в модернизации производственных процессов. Альстом и ТМХ договорились о создании на паритетных началах совместной компании, которая будет заниматься разработкой новых моделей подвижного состава. Производство новой продукции, предназначенной для рынков РФ и других стран СНГ, будет осуществляться в России, уровень его локализации составит 75 — 80%. Первой совместной разработкой станет электровоз, построенный с использованием принципа базовой платформы, который создается на Новочеркасском электровагоностроительном заводе. Планируется, что первый локомотив будет представлен в середине 2010 года.

Партнеры намереваются также продолжить сотрудничество в сфере производства двухэтажных пассажирских вагонов.

27 апреля 2009 года открылся первый пусковой комплекс по серийному производству грузовых магистральных электровозов ЭЭС6 на Уральском заводе железнодорожного машиностроения (г. Верхняя Пышма, Свердловская область).

Он оснащен микропроцессорной системой управления, тяговыми двигателями опорно-рамной конструкции. Локомотив позволит уменьшить расход электроэнергии, сократить неплановые ремонты и увеличить межремонтный пробег. На 20% по сравнению с используемыми сегодня электровозами (ВЛ11) повышена грузоподъемность, на 15% снижена трудоемкость ремонта, на 50% увеличен межремонтный пробег нового локомотива. Этот электровоз заменит устаревшие ВЛ 10 и ВЛ 11.

Высокотехнологичный комплекс рассчитан на выпуск 60 грузовых электровозов в год. Он объединяет 17 участков, оснащенных специализированным оборудованием по производству компонентов, сборке и покраске электровозов.



26 мая 2009 года ОАО «РЖД» начало продажу билетов на поезда дальнего следования через web-портал по технологии электронной (удаленной) регистрации.

Электронная регистрация позволяет пассажиру осуществить посадку в поезд, не оформляя бумажного проездного документа. Для посадки в поезд пассажиру нужно предъявить только документ, удостоверяющий личность, который был указан пассажиром при оформлении билета через Интернет.

Воспользоваться новой услугой пассажир может при покупке билета на поезд дальнего следования через web-портал ОАО «РЖД».

27 мая 2009 года заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Козак и Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин заложили памятный знак, посвященный началу строительства железнодорожного участка Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис».

Совмещенная автомобильная и железная дорога будет обеспечивать перевозку пассажиров во время зимней Олимпиады в Сочи в 2014 году. Линия пройдет в сложных инженерно-геологических условиях. За короткий срок предстоит построить 28 мостов, 28 двухъярусных и 59 автодорожных эстакад, 12 тоннелей. В настоящее время ведется проектирование трассы. Ввод в эксплуатацию совмещенной дороги планируется на август 2013 года.

Проект строительства совмещенной автомобильной и железнодорожной дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» частично изменен ради сохранения уникальной экосистемы Сочинского национального парка.

В результате стоимость строительства вырастет на 183 млн. руб., но будет сохранена реликтовая самшитовая роща, которая растет рядом с тоннельным комплексом № 2.

28 – 29 мая 2009 года в Сочи прошел IV Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство-1520».

В рамках мероприятия был подписан ряд соглашений:

- ОАО «РЖД», ЗАО «Группа Синара» и компания «Сименс АГ» подписали Меморандум о производстве и поставке современных российских электропоездов.
- ОАО «РЖД» и Финские железные дороги подписали Меморандум о сотрудничестве.

- ОАО «РЖД» и АО «Национальная компания Казахстан темир жолы» подписали Соглашение о сотрудничестве в области гармонизации и унификации нормативной и технической документации.
- ОАО «РЖД» и Национальное общество французских железных дорог (SNCF) договорились об углублении сотрудничества в области железнодорожного транспорта.
- Подписан Меморандум о сотрудничестве железнодорожных администраций государств — участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве-1520».
- ОАО «РЖД», железные дороги Австрии, Словакии и Украины подписали Резолюцию Оргкомитета «Проекта по продлению ширококолейной железной дороги» о начале работы СП по завершению обособлений инвестиций проекта.

На форуме состоялся показ новой фирменной одежды для поездных бригад высокоскоростных поездов.

- ОАО «РЖД» приняло участие в праздновании 60-летия Акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», которое состоялось 8 июня 2009 года в Монголии.

На вокзале в Улан-Баторе был установлен памятный знак с цитатой из Соглашения между СССР и Монгольской Народной Республикой от 1949 года, давший начало Улан-Баторской железной дороге: «...в честь нерушимой дружбы народов России и Монголии, трудового подвига железнодорожников двух стран, посвятивших свою жизнь стальным магистралям».

В этот же день началась реализация совместного проекта по капитальному ремонту верхнего участка пути АО «УБЖД» на участке Мандал — Давааны протяженностью 108 км. Впервые на Улан-Баторской железной дороге будет уложен так называемый «бархатный путь», который повышает безопасность движения поездов.

В рамках празднования юбилея ОАО «РЖД» запустило специальный медицинский поезд, который в период с 25 мая по 3 июня объехал более 10 станций УБЖД. Прием жителей осуществляли высококлассные медицинские работники ОАО «РЖД». В поезд за консультацией обратилось около 800 жителей Монголии, в том числе было осмотрено более 200 детей.

С 16 июня 2009 года ОАО «РЖД» открыло пассажирское сообщение с Черногорией — начал курсировать беспересадочный вагон Москва — Бар.

В целом ОАО «РЖД» осуществляет пассажирские перевозки в 20 стран Европы и Азии.

- ОАО «РЖД» утвердило техническое задание на модельный ряд двухэтажных пассажирских вагонов.

Разработка нового типа вагонов будет происходить на Тверском вагоностроительном заводе. В техническом задании определены необходимые эксплуатационные характеристики модельного ряда двухэтажных пассажирских вагонов: купейного, СВ и штабного.

Эксплуатационная скорость двухэтажных пассажирских вагонов должна составлять 160 км/ч. Кузова вагонов будут изготавливаться из нержавеющей стали, срок их службы составит 40 лет. Вагоны будут оборудованы современными системами кондиционирования, световыми информационными табло, а доступ в купе будут обеспечивать магнитные карточки.

8 июля 2009 года в Калугу прибыл 500-й контейнерный поезд ОАО «Трансконтейнер» (дочернее общество ОАО «РЖД») с комплектующими для завода ООО «Фольксваген Груп Рус».

Проект, стартовавший полтора года назад, доказал свою высокую эффективность с экономической точки зрения: укрепил позиции «Фольксвагена» на российском рынке, сделал очевидным конкурентные преимущества контейнерных перевозок по железным дорогам, создал рабочие места в Калужской области.

Сегодня поезд из Млады — Болеслав (Чехия) до Калуги преодолевает расстояние в 2 005 километров за 4 суток, что практически в три раза меньше первоначального срока доставки (12 суток).

Объем перевозок по данному проекту с начала его реализации составил 128 тыс. ДФЭ (20-футовые контейнеры).

11 июля 2009 года в Тынде прошло празднование 35-летия с начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

«Байкало-Амурская магистраль — один из тех эпохальных проектов нашей послевоенной истории, которые сыграли определяющую роль в развитии страны и стали символом своего времени. Таких событий по пальцам пересчитать: мы полетели первыми в космос, построили Днепро-ГЭС и Магнитку, освоили атом, подняли целину и проложили БАМ», — сказал Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, открывая торжественный митинг на привокзальной площади Тынды.

14 июля 2009 года состоялось торжественное открытие движения по Лагар-Аульскому тоннелю (Дальневосточная железная дорога), который находился на реконструкции с 2006 года.

Реконструкция проходила в два этапа. В первую очередь был построен новый однопутный тоннель, который был сдан в эксплуатацию летом 2006 года. Затем строители приступили ко второй очереди — масштабной реконструкции старого тоннеля.

Объем инвестиций в данный проект составил около 2 млрд. руб.

Железнодорожный тоннель расположен на участке Облучье — Хабаровск в юго-восточных отрогах Малого Хинганского хребта. Его длина составляет 1,3 км.

16 июля 2009 года ОАО «РЖД», ЗАО «Группа Синара» и компания «Сименс АГ» подписали трехстороннее Соглашение о производстве в России электровозов с асинхронным тяговым приводом.

Опытный образец электровоза планируется выпустить в 2010 году. Конкретные положения программы производства и закупок электровозов до 2015 года будут определены в дальнейшем с учетом инвестиционной программы ОАО «РЖД». Выпускаемые электровозы будут создаваться с использованием инновационных технических решений, систем и материалов, полностью соответствовать всем требованиям безопасности движения и обеспечивать комфортные условия труда для локомотивных бригад.

16 июля 2009 года в Мюнхене Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и Председатель Правления «Немецкой железной дороги» Рудигер Грубе подписали Генеральное соглашение о создании образовательно-исследовательского «Центра международной логистики и управления цепями поставок».

Центр будет создан на базе Высшей школы менеджмента Санкт-Петербургского государственного университета (СПбГУ) и Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) с российской стороны и Европейской школы менеджмента — с немецкой.

- В рамках проводимой в 2009 году работы по реализации Стратегии развития кадрового потенциала особое внимание было уделено развитию и обучению менеджеров высшего звена. Утверждена Концеп-



ция создания системы дополнительного корпоративного образования руководящего состава ОАО «РЖД» (Корпоративный Университет ОАО «РЖД»).

1 августа 2009 года в Москве открылся Центр семейной медицины ОАО «РЖД».

Он создан на базе двух железнодорожных больниц — ЦБ-4 (реабилитационный центр загородного типа в Рузском районе Московской области) и ЦБ-5 (расположен на ст. Перово Московской железной дороги).

Комплекс домашней телемедицины позволяет проводить дистанционное медицинское наблюдение пациента в домашних условиях и дает возможность круглосуточного обращения пациентов в медицинское учреждение. Центр семейной медицины был выбран Управлением Верховного комиссара ООН по делам беженцев для осуществления медицинских программ ООН в Москве. К больнице прикреплены около 1 000 детей из других стран.

- Дирекция железнодорожных вокзалов — филиал ОАО «РЖД» — начала реализацию первого этапа Программы комплексной модернизации и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года.

До 2012 года 77 вокзальных комплексов России будут модернизированы до уровня мировых стандартов.

Первый этап (2009 — 2011 годы) предусматривает реконструкцию 77 вокзальных комплексов в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Самаре и в других городах с населением свыше 200 тыс. чел.

Дирекцией объявлен конкурс по осуществлению модернизации вокзалов с созданием на их базе современных транспортно-пассажирских узлов.

22 августа 2009 года подписан Указ Президента Российской Федерации Д.А. Медведева № 965 «О передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций советско-монгольского АО «УБЖД», после чего в декабре 2009 года был заключен соответствующий Договор между ОАО «РЖД» и АО «УБЖД». Монгольской стороне передан вариант Концепции реализации совместного российско-монгольского проекта развития АО «УБЖД» и строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Монголии.

28 августа 2009 года начали курсировать аэроэкспрессы между Белорусским вокзалом и международным аэропортом «Шереметьево».

Поезда следуют в аэропорт «Шереметьево» с остановкой на Савеловском вокзале, в обратном направлении — без остановок.

В железнодорожном терминале «Аэроэкспресс» на Белорусском и Савеловском вокзалах авиапассажиры внутренних линий могут пройти регистрацию на свой рейс и оформить багаж.

8 сентября 2009 года был открыт после реконструкции Нанхчульский тоннель на Красноярской железной дороге.

Реконструированный Нанхчульский тоннель имеет стратегическое значение в перевозках по южному ходу Транссиба. Он входит в единый комплекс, состоящий из двух Нанхчульских тоннелей и десятикилометрового участка второго пути. Таким образом, на перегоне Теба — Биркчул (137 км) появился двухпутный участок, который увеличил пропускную способность на направлении Междуреченск — Абакан до 32 пар поездов в сутки.

В проект реконструкции Нанхчульского тоннеля со строительством обводного тоннеля и вторых путей на участке Аскиз — Междуреченск было вложено более 5 млрд. руб.

17 сентября 2009 года Председатель Правительства РФ Владимир Путин и Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин приняли участие в торжественном мероприятии по закладке капсулы, символизирующей начало строительства вокзального комплекса станции Адлер.

В дни проведения зимних Олимпийских игр 2014 года станция Адлер будет являться станцией примыкания трех направлений: Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис», Адлер — Веселое и Адлер — аэропорт Сочи, и выполнять основные функции посадки и высадки пассажиров в пригородном и дальнем сообщении.

Вокзал будет построен к 2014 году.

25 сентября 2009 года открыт новый железнодорожный мост через реку Обь в районе города Камень-на-Оби (Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги).

Новый мост обеспечит пропуск нарастающего грузопотока по данному стратегическому грузовому направлению Западно-Сибирской железной дороги, прежде всего угля из Кузбасса. Пропускная способность возросла до 100 пар поездов в сутки.

Строительство моста является масштабным инвестиционным проектом ОАО «РЖД» на территории Западной Сибири — его стоимость составляет около 5 млрд. руб. Общая длина сооружения — около км, вес пролетных строений — 5000 т, вес металлоконструкций, вспомогательных сооружений и устройств — 9800 т, проектный срок службы моста — не менее 100 лет.

7 ноября 2009 года состоялось открытие движения по второй очереди железнодорожного моста через реку Амур у Хабаровска (Дальневосточная железная дорога).

С вводом моста пропускная способность этого участка Транссиба увеличилась с 95 пар поездов до 153.

Стоимость проекта — более 6 млрд. руб.

9 – 11 ноября 2009 года в Москве прошел Второй общесетевой слет машинистов локомотивов ОАО «РЖД».

В нем приняли участие более 300 машинистов с 17 железных дорог — филиалов ОАО «РЖД». В рамках слета делегаты встретились с топ-менеджерами Общества, посетили Центр управления перевозками ОАО «РЖД», осмотрели экспозиции на Экспериментальном кольце ОАО «ВНИИЖТ» и в Центре научно-технической информации на Рижском вокзале.

- В ноябре завершена укладка пути на новом железнодорожном участке Яйва — Соликамск (Пермский край).

В рамках реализации проекта по строительству нового 53-километрового железнодорожного участка Яйва — Соликамск ОАО «РЖД» завершило укладку пути.

Объем инвестиций в 2009 году в данный проект составил 8,2 млрд. руб.

Ведена в эксплуатацию первая очередь однопутного электрифицированного обхода района шахтных полей Березниковско-Соликамского месторождения калийных солей. Строительство 53-километрового пути было завершено на 10 мес раньше установленных сроков.

На втором этапе — в 2010 году — произойдет примыкание станции Березники к новой ветке и дальнейшее развитие линейных станций. Планируется, что после завершения второй очереди строительства на участке начнут курсировать пассажирские поезда. (В результате техногенной аварии на руднике ОАО «Уралкалий» (Пермская область) осенью 2006 года в зоне оседания почвы оказался участок железнодорожного полотна в районе станции Березники Свердловской железной дороги).

С 17 декабря 2009 года по маршруту Москва — Санкт-Петербург начали курсировать первые высокоскоростные электропоезда «Сапсан».

Это высокоскоростные электропоезда серии Velaro RUS производства Общества «Сименс Транспортные Системы», способные развивать максимальную скорость 250 км/ч.

Поезд получил сертификат соответствия нормам безопасности Российской Федерации. В составе поезда — 2 вагона бизнес-класса; 7 вагонов эконом-класса; 1 вагон-бистро. Количество пассажирских мест — 554.

С вводом в эксплуатацию поезда «Сапсан» время в пути из Москвы до Санкт-Петербурга составляет 3 ч 45 мин. Таким образом, введен в строй первый сегмент Национальной Системы Высокоскоростного Движения, которая предусматривает запуск поездов на линиях: Москва — Нижний Новгород и Москва — Адлер до 2012 года. В перспективе «новые скорости» соединят между собой крупнейшие деловые центры страны: Москва с Курском и Самарой, а также сибирские города Омск Новосибирск, Барнаул, Томск и др.

В депо «Металлострой» Октябрьской магистрали введен в строй комплекс по техническому обслуживанию высокоскоростных поездов. Строительные работы и оснащение депо современным оборудованием потребовали более 3 млрд. руб. инвестиций.

22 декабря 2009 года на Ярославском вокзале состоялась презентация пятого по счету поезда-поликлиники «Академик Федор Углов», созданного на паритетных началах ОАО «РЖД» и администрацией Иркутской области.

Поезд создан для обслуживания жителей отдаленных поселков, расположенных вдоль Восточно-Сибирской железной дороги.

В составе поезда поликлиники — 10 вагонов, оснащенных новейшим диагностическим оборудованием. ОАО «РЖД» инвестировало в создание медицинского поезда более 120 млн. руб., администрация Иркутской области выделила 60 млн. руб. на приобретение медицинского оборудования.



Ребрендинг

В 2009 году развитие бренда ОАО «РЖД» вступило в новую фазу, связанную с внедрением идеологии бренда в текущую деятельность Компании.

От изменений во внешнем облике Компании ОАО «РЖД» переходит к глубинным содержательным изменениям в практике повседневной деятельности каждого сотрудника ОАО «РЖД» на его рабочем месте, на всех уровнях управления Компанией.

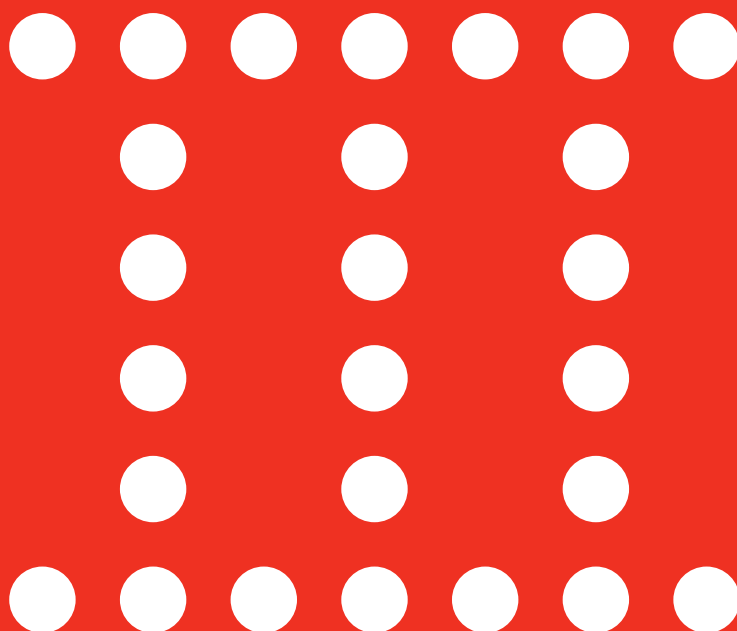
В 2009 году в ОАО «РЖД» было принято решение о внедрении новой архитектуры бренда. Оптимальным был признан переход к так называемой «монолитной» архитектуре бренда. В рамках этой архитектуры бренд «РЖД» распространяется на профильную деятельность холдинга «РЖД». К профильной деятельности отнесены: пассажирские и грузовые перевозки, услуги инфраструктуры, другие виды деятельности в области осуществления транспортных перевозок, а также их обслуживания. Не подпадают под «монолитную» архитектуру бренда дочерние общества ОАО «РЖД», работающие в сфере финансовой, информационной, телекоммуникационной, строительной и других не связанных с предоставлением транспортных услуг видов деятельности Холдинга.

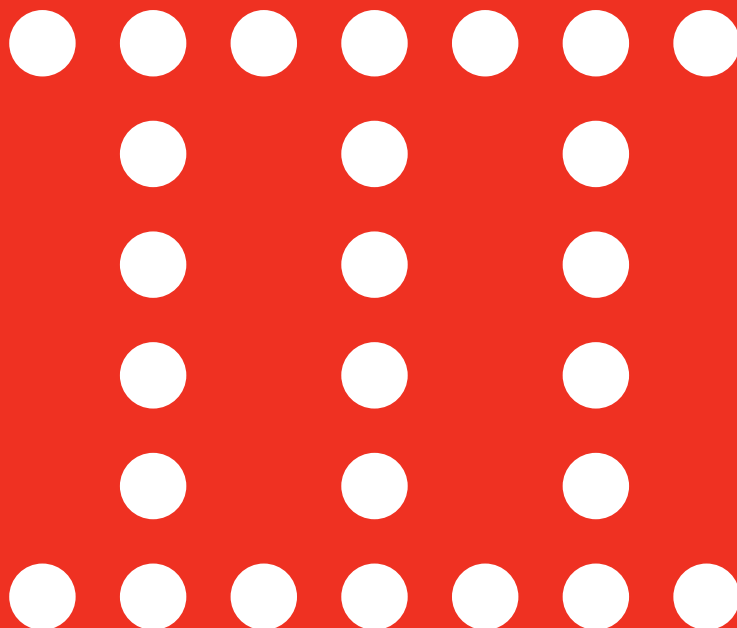
Использование «монолитной» архитектуры бренда позволит:

- повысить качество управления активами холдинга «РЖД», что особенно актуально в процессе реформирования;
- повысить эффективность использования финансовых ресурсов, в части экономии расходов ДЗО на публичные коммуникации;
- достичь экономии на масштабе при внедрении единого фирменного стиля;
- выводить на рынок новые услуги быстрее с меньшими издержками;
- обеспечивать более эффективную продажу активов на открытом рынке;
- быстрее нарастить капитал бренда, упрочив его положительное восприятие внутренними и внешними аудиториями и повысив, таким образом, его стоимость.

Переход к «монолитной» архитектуре и широкое использование Холдингом бренда «РЖД» способствует решению таких геополитических и социальных задач, как расширение зоны влияния России в мировой транспортной индустрии и укрепление доверия широкой общественности к правительственной программе обеспечения доступности железнодорожного транспорта.

Бренд РЖД — это один из ведущих брендов в России, который не только вообрал в себя богатую, более чем полутравековую историю железных дорог России, но и принадлежит одной из крупнейших компаний нашей страны. В ходе управления брендом ОАО «РЖД», помимо решения репутационных задач, ставит задачу получения дополнительной стоимости Компании за счет эффективного управления брендом, как важнейшим нематериальным активом.





КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ. ИЗМЕНЕНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ СТРУКТУРЫ ОАО «РЖД» В 2009 ГОДУ И ЕГО ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

059

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

РЕАЛИЗАЦИЯ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА ПРОГРАММЫ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ОАО «РЖД»

В 2009 году продолжена реализация третьего этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384 и Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе реформирования, одобренной Правительственной Комиссией по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта 16 мая 2007 года, включая мероприятия по реорганизации системы управления с переходом к вертикально-интегрированной структуре.

В целях определения дальнейших структурных преобразований в отрасли ОАО «РЖД» разработан проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (находится на согласовании с федеральными органами исполнительной власти и участниками рынка железнодорожных транспортных услуг).



Целевая модель до 2015 года определяет стратегические цели, приоритеты и направления развития сегмента грузовых железнодорожных перевозок, основные направления развития государственной политики в отношении грузовых железнодорожных перевозок, структуру рынка грузовых железнодорожных перевозок и принципы взаимодействия его основных участников.

Реализация Целевой модели позволит обеспечить долгосрочную экономическую и производственную устойчивость отрасли и устойчивость финансовых показателей работы участников рынка.

В целях построения эффективной холдинговой структуры в 2009 году Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 10 дочерних и зависимых обществ. Ключевым из них является дочернее общество ОАО «РЖД» в сфере пассажирских перевозок в дальнейшем следовании — ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Создание ОАО «Федеральная пассажирская компания» осуществлено в соответствии с Концепцией реформирования пассажирского комплекса дальнего следования, одобренной на заседании Межведомственной комиссии по вопросам реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте. Важнейшим условием создания ОАО «Федеральная пассажирская компания» стало принятие Правительством Российской Федерации решения о поэтапном выходе на 100% компенсацию «выпадающих доходов» перевозчика, возникающих в результате перевозки в плацкартных и общих вагонах по тарифам ниже экономически обоснованного уровня, которое в 2009 году было реализовано в полной мере.

Решение о создании ОАО «Федеральная пассажирская компания» принято Советом директоров ОАО «РЖД» 25 ноября 2009 года. Свидетельство о государственной регистрации ОАО «Федеральная пассажирская компания» получено 3 декабря 2009 года, начало хозяйственной деятельности Общества планируется с 1 февраля 2010 года, при этом осуществление перевозочной деятельности — с 1 апреля 2010 года.

Дочернее общество создано на базе имущества ОАО «РЖД», необходимого для осуществления целевых видов деятельности в сфере перевозки пассажиров в дальнейшем следовании и на базе имущества специализированного филиала ОАО «РЖД» — Федеральная пассажирская дирекция.

Основной целью создания ОАО «Федеральная пассажирская компания» является организация эффективного бизнеса в сфере перевозки пассажиров в дальнейшем следовании на основе взаимодействия Общества с органами государственной власти. При этом поставлены задачи улучшения качества транспортных услуг, повышения экономической эффективности и оптимизации объемов государственного субсидирования, формирования источников инвестиций для обновления и развития основных фондов. С созданием ОАО «Федеральная пассажирская компания» обеспечивается финансовая прозрачность дальних пассажирских перевозок и завершается ликвидация перекрестного субсидирования за счет финансового результата грузовых перевозок.

Уставный капитал ОАО «Федеральная пассажирская компания» составляет 137,238 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале: 100% — 1 акция. Основными видами бизнеса Общества являются: перевозка пассажиров во внутригосударственном сообщении в регулируемом и дерегулируемом сегментах; перевозка пассажиров и багажа в международном сообщении; перевозка багажа и грузобагажа; оказание дополнительных сервисных услуг в поездах; ремонт и обслуживание подвижного состава клиентов; прочие виды бизнеса.

Кроме того, в 2009 году Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 7 пригородных пассажирских компаний, дочернего общества в сфере санаторно-курортного обслуживания (ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ»), а также совместной с зарубежными партнерами компании для развития железнодорожной инфраструктуры Монголии (КОО «Развитие инфраструктуры»).

В рамках структурной реформы на железнодорожном транспорте созданы 5 дочерних и зависимых обществ:

**Дочерние и зависимые общества, созданные в рамках
Программы структурной реформы в 2009 году**

Наименование общества	Размер уставного капитала, млрд. руб.	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале, млрд. руб.	Дата гос. регистрации общества
ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания»	0,00015	0,00007 (49,99%)	18.08.2009 г.
ОАО «Пермская пригородная компания»	0,00010	0,00005 (51%)	10.09.2009 г.
ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания»	0,00030	0,00015 (49,3%)	11.09.2009 г.
ОАО «Содружество»	0,00030	0,000148 (49,3%)	09.10.2009 г.
ОАО «Федеральная пассажирская компания»	137,23824	137,23824 (99,99%)	03.12.2009 г.

Всего за время реформирования Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 68 дочерних и зависимых обществ.

Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте предусмотрен поэтапный переход от преимущественно территориальной модели организации железнодорожного транспорта к организации по видам деятельности.

**Совершенствование
корпоративного управления**

ОАО «РЖД» следует лучшей практике и стандартам корпоративного управления и признает корпоративное управление необходимым условием эффективности и успешности своей финансово-хозяйственной деятельности, повышения инвестиционной привлекательности Общества и его дочерних обществ, обеспечения надлежащего проведения реформы железнодорожного транспорта.

Новая система управления ОАО «РЖД» строится на принципах регулярного менеджмента, предусматривающих строгую регламентацию как внутренних процессов подразделений, так и сложных сквозных процессов, включая технологические, и создает необходимые условия применения в Компании инструментов менеджмента качества.

Возможность оптимизации издержек управления и снижения операционных рисков обеспечивается в новой системе управления за счет:

- возможности ускоренного развития ключевых компетенций управленческого персонала в узкоспециализированной области с использованием унифицированных инструментов управления и управленческих технологий, снижение требований к среднему уровню подготовки персонала, оптимизация структуры персонала и затрат на трудовые ресурсы;

• оптимизации расходов на управленческий персонал в связи с устранением дублирования функций, снижением квалификационных требований и стоимости трудовых ресурсов и уменьшением непроизводительных затрат времени управленческого персонала.

В 2009 году продолжена планомерная работа по совершенствованию корпоративного управления в ОАО «РЖД». Основные усилия при проведении этих работ были сосредоточены в соответствии с рекомендациями экспертных организаций на совершенствовании деятельности органов управления Общества, обеспечении защиты прав акционеров, контроле за финансово-хозяйственной деятельностью, раскрытии финансовой и нефинансовой информации, корпоративной социальной ответственности.



В целях обеспечения соответствия системы управления ОАО «РЖД» новой организационной модели железнодорожного транспорта, а также внедрения в ОАО «РЖД» наилучших практик управления ведется системная работа по реорганизации структуры и процессов управления Компании.

В рамках этой работы также решаются задачи повышения общей эффективности управления и создания условий для адресного повышения эффективности эксплуатационной деятельности за счет:

- усиления специализации;
- закрепления отдельных видов деятельности за конкретными хозяйственными единицами;
- оптимизации количества уровней управления по каждому виду деятельности или функциональной области в соответствии с набором факторов;
- формирования индивидуальной территориальной структуры управления по каждому виду деятельности или функциональной области в соответствии с набором факторов;
- устранения дублирования функций регламентации и нормативно-методического обеспечения, унификации инструментов управления и управленческих технологий по каждому объекту управления, повышение их качества за счет тиражирования лучшей практики на всю сеть;
- внедрения системы показателей, повышающих объективность и оперативность контроля;
- делегирования полномочий на местах;
- построения системы мотивации руководителей и работников хозяйственных единиц на достижение общего результата Компании.

Необходимость преобразований в системе управления диктуется не только задачами повышения внутренней эффективности, но и появлением новых участников рынка железнодорожных транспортных услуг, изменением взаимоотношений между ними.

В 2009 году в результате работ по реорганизации системы управления были созданы четыре вертикально-интегрированных филиала ОАО «РЖД»:

- Центр фирменного транспортного обслуживания;
- Центральная дирекция управления движением;
- Дирекция тяги;
- Дирекция по ремонту тягового подвижного состава

В состав Центра фирменного транспортного обслуживания были переведены все дорожные центры фирменного транспортного обслуживания. На всей сети в составе дорог созданы дорожные дирекции управления движением.

Важнейшей задачей является сохранение управляемости и обеспечение синергии в управлении Компанией на региональном уровне в условиях создания ДЗО и формирования бизнес-единиц внутри ОАО «РЖД». Особое внимание в ходе реорганизации системы управления уделяется сохранению скоординированности операционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Для этого на пилотном полигоне, в который вошли предприятия на территории Октябрьской, Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог, проводятся работы по формированию и апробированию на практике правил и процедур взаимодействия предприятий в технологических процессах, подготовке соответствующих нормативно-регламентных документов. Также начальникам соответствующих железных дорог предоставлены дополнительные полномочия по обеспечению технологической и корпоративной координации деятельности подразделений формирующихся хозяйственных вертикалей.

Это уже позволило принять решение о передаче в начале 2010 года дорожных дирекций управления движением на пилотных железных дорогах в Центральную дирекцию управления движением.

Также в 2009 году в форме структурных подразделений пилотных железных дорог созданы и начали функционирование дорожные дирекции тяги и по ремонту тягового подвижного состава. Принято решение о создании дорожных дирекций по ремонту тягового подвижного состава на сети железных дорог в форме структурных подразделений Дирекции по ремонту тягового подвижного состава — филиала ОАО «РЖД».

На Восточно-Сибирской и Красноярской железных дорогах проведена реорганизация отделений железных дорог. По результатам перехо-

да пилотных железных дорог на безотделенческую структуру управления принято решение о переходе на безотделенческую структуру управления железных дорог на всей сети. Утвержден план работ, в соответствии с которым данные преобразования должны быть завершены до конца 2010 года.

Также ведется работа по организационному разделению в ОАО «РЖД» задач корпоративного управления и управления хозяйственной деятельностью. Это позволит более конкретно определить задачи и ответственность подразделений и руководителей, наделить их набором полномочий и ресурсов, соответствующим кругу исполняемых функциональных задач.

Всего в 2009 году преобразования затронули более 170 000 человек и более 700 структурных подразделений ОАО «РЖД».

В рамках совершенствования корпоративной системы управления в 2009 году было утверждено Решением совета директоров ОАО «РЖД» Положение об информационной политике ОАО «РЖД», включающее раздел о регулировании оборота инсайдерской информации, направленный на предупреждение неправомерного использования информации подобного рода и обеспечивающий акционеру дополнительную уверенность в надлежащей защите его прав.

В рамках реализации корпоративной стратегии был также подготовлен корпоративный социальный отчет ОАО «РЖД» за 2008 год.

В целях повышения эффективности системы управления рисками и внутреннего контроля ОАО «РЖД» реализуется функциональная стратегия построения единой системы внутреннего аудита и контроля в ОАО «РЖД», в рамках которой определяются механизмы взаимодействия с Комитетом по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».

СТРУКТУРА ХОЛДИНГА «РЖД»

По состоянию на 1 января 2009 года ОАО «РЖД» владело акциями и долями 149 обществ. (Дополнительная информация — Приложение 9–11).

Кроме того, в течение 2009 года произошли следующие изменения в части владения ОАО «РЖД» акциями обществ:

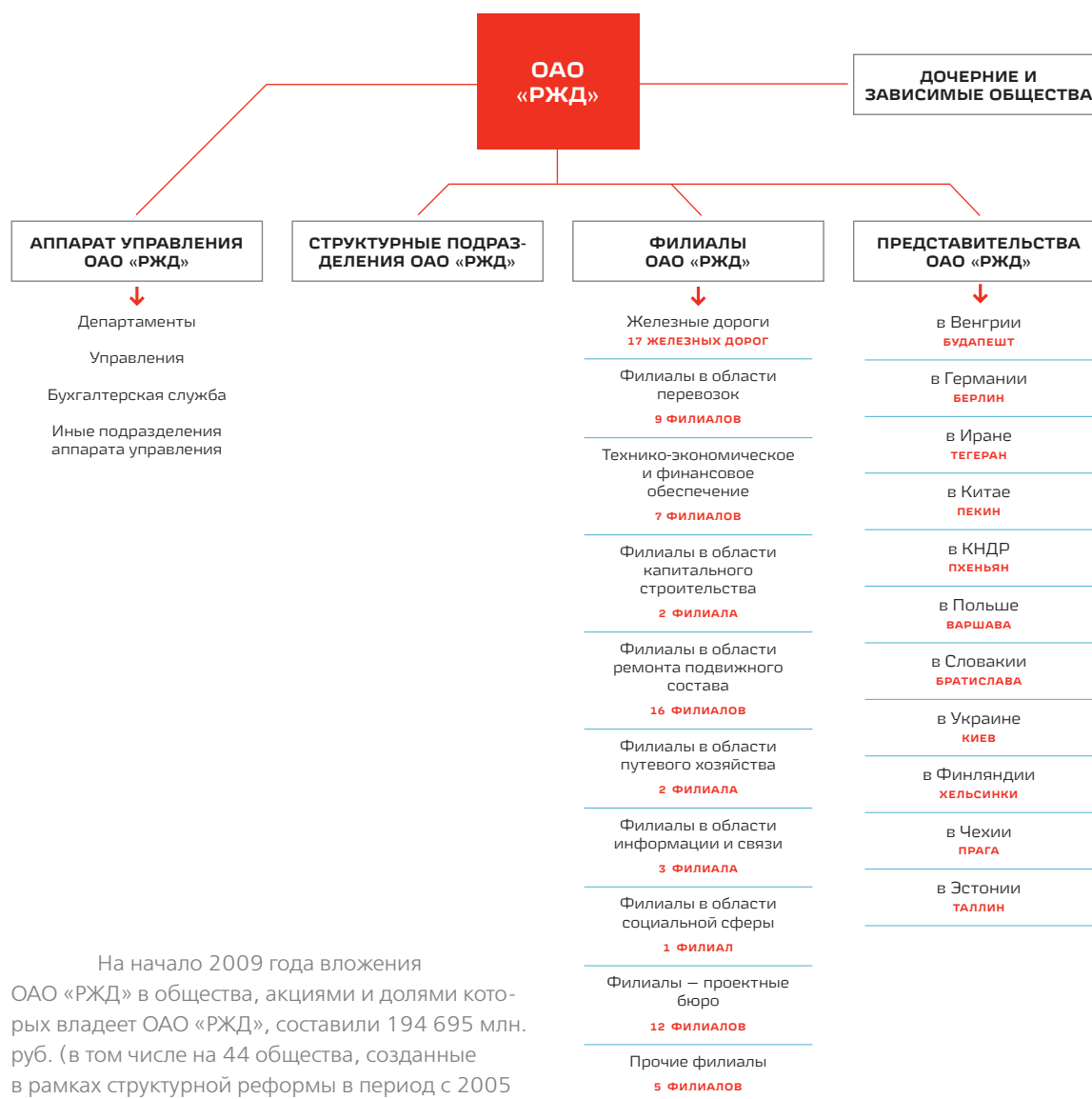
1. На открытом аукционе осуществлена продажа принадлежащих ОАО «РЖД» 683 232 акций (50% — 1 акция) ОАО «Росжелдорпроект». В результате продажи доля ОАО «РЖД» в уставном капитале ОАО «Росжелдорпроект» составила 683 234 акций (более 50%). В ре-

зультате продажи пакета акций ОАО «Росжелдорпроект» в размере 50% — 1 акция объем поступлений денежных средств составил 1 720 млн. руб.

2. Осуществлен дополнительный выпуск акций ЗАО «ФК «Локомотив» в количестве 6 000 000 шт. номинальной стоимостью 500 руб. каждая, размещенных посредством закрытой подписки в пользу ЗАО «Компания ТрансТелеКом». В результате данных мероприятий доля ОАО «РЖД» в уставном капитале Общества на конец 2009 года сократилась с 85 до 0,0017%.
3. В декабре 2009 года ОАО «РЖД» в рамках исполнения Решения совета директоров ОАО «РЖД», состоявшегося 30 октября 2009 года, проведены мероприятия по организации дополнительной эмиссии акций ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога». Дополнительный выпуск акций составил 56 544 300 шт. номинальной стоимостью 1 000 драм каждая. Оплата акций осуществлена ОАО «РЖД» в 2009 году. В результате общая величина уставного капитала составила 63 344 300 тыс. драм (ОАО «РЖД» принадлежит пакет акций в размере 100% — 1 акция уставного капитала Общества).
4. В июне 2009 года ОАО «РЖД» приобретен пакет акций ОАО «КИТ Финанс Инвестиционный банк» в размере 45% уставного капитала Общества.
5. Внеочередным общим собранием акционеров ЗАО «Евразия Рейл Логистикс» (ОАО «РЖД» принадлежит 40,1% уставного капитала Общества) 2 декабря 2009 года принято решение о ликвидации Общества. В настоящее время в Обществе проводятся соответствующие мероприятия.
6. В мае 2009 года создана компания с ограниченной ответственностью «Развитие инфраструктуры» (ОАО «РЖД» принадлежит 50% уставного капитала Общества). Таким образом, по состоянию на 1 января 2010 года ОАО «РЖД» владеет пакетами акций 158 ДЗО:
 - 86 дочерних компаний (доля от 50%, а также по иным основаниям);
 - 50 зависимых компаний (от 20 до 50%);
 - 22 прочих компании (до 20%).



Структура холдинга «РЖД»



КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ.
ИЗМЕНЕНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ
СТРУКТУРЫ ОАО «РЖД» В 2009 ГОДУ И ЕГО
ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

На начало 2009 года вложения ОАО «РЖД» в общества, акциями и долями которых владеет ОАО «РЖД», составили 194 695 млн. руб. (в том числе на 44 общества, созданные в рамках структурной реформы в период с 2005 по 2008 годы, приходится 172 018 млн. руб.). По итогам 2009 года, финансовые вложения составили 193 367 млн. руб. (в том числе на 49 обществ, созданных в рамках структурной реформы в период с 2005 по 2009 годы, приходится 171 071 млн. руб.). Снижение финансовых вложений ОАО «РЖД» в общества, акциями и долями которых владеет ОАО «РЖД», вызвано в основном продажей пакета акций ОАО «Росжелдорпроект», а также созданием резервов под обесценение финансовых вложений.

В 2009 году на расчетный счет ОАО «РЖД», по итогам деятельности ДЗО, в 2008 году поступили дивиденды в сумме 1 571,7 млн. руб. (с учетом выплаченного налога на дивиденды). По итогам 2009 года, плановая сумма начисляемых ОАО «РЖД» дивидендов составит 350 млн. руб.

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОЧЕРНИХ И ЗАВИСИМЫХ ОБЩЕСТВ, СОЗДАНЫХ В РАМКАХ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ

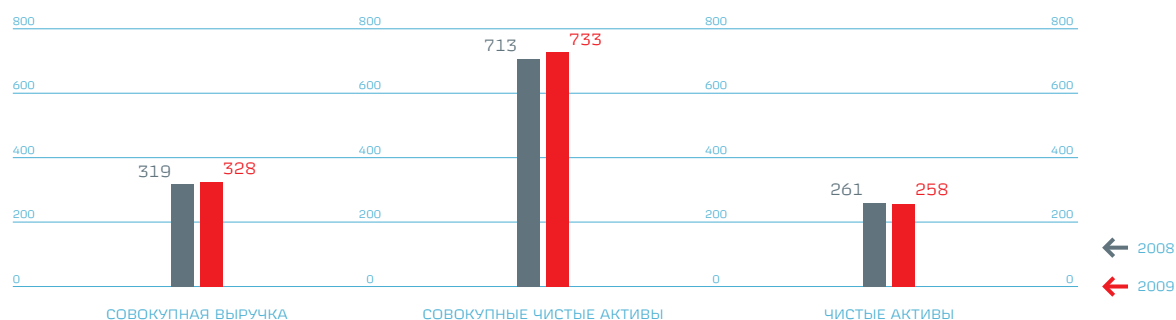
Анализ финансово-хозяйственной деятельности обществ показал, что совокупная выручка по обществам за 2009 год составила 328,428 млрд. руб. (по итогам 2008 года — 319,433 млрд. руб.). Негативное влияние на финансово-экономическое состояние обществ в 2009 году оказали объективно резко упавшие объемы перевозок и корпоративного заказа, снижение спроса на выпускаемую обществами продукцию (оказание услуг), наличие избыточных мощностей.

Совокупные активы всех дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» (созданных до 2010 года) за 2009 год составили 733,403 млрд. руб. (по итогам 2008 года — 713,322 млрд. руб.). Чистые активы за 2009 год составили 258,314 млрд. руб. (по итогам 2008 года — 261,248 млрд. руб.).

В 2009 году ОАО «РЖД» был предпринят ряд антикризисных мер по снижению количества избыточных мощностей, сокращению издержек. Согласно полученным отчетам дочерних обществ о выполнении плана мероприятий по оптимизации издержек и развитию обществ за 2009 год фактический экономический эффект от проведения указанных мероприятий составил 34 млрд. руб. В среднем оптимизация издержек составила 8 — 12% от фактических расходов ДО в 2008 году, по ряду дочерних обществ снижение издержек достигло 20 — 49% от расходов 2008 года:

- ОАО «Первая нерудная компания» — 49%;
- ОАО «Свердловская пригородная компания» — 28%;
- ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» и ЗАО «Желдорипотека» — 27%;

Изменение финансовых показателей ДЗО, млрд. руб.



- ОАО «Ямальская железнодорожная компания» — 26%;
- ОАО «Вагонреммаш» — 23%.

За счет мероприятий по развитию обществ и увеличению доходности получен экономический эффект в размере 3,3 млрд. руб.

Кроме того, 87,1 млрд. руб. составило сокращение планируемых инвестиций на приобретение подвижного состава и в новые проекты в бюджетах ДО на 2009 год (ОАО «ПГК» — 79,2 млрд. руб., ЗАО «Желдорипотека» — 7,9 млрд. руб.).



АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛЮЧЕВЫХ ДОЧЕРНИХ ОБЩЕСТВ ОАО «РЖД»

ОАО «Первая грузовая компания» зарегистрировано 26 июля 2007 года. Основным видом деятельности является организация перевозок грузов железнодорожным транспортом и их транспортно-экспедиционное обслуживание. Уставный капитал составляет 85,652 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

ОАО «ТрансКонтейнер» зарегистрировано 04 марта 2006 года. 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%.

ЗАО «Компания ТрансТелеКом» зарегистрировано 21 ноября 2002 года. Основным видом деятельности является создание и эксплуатация сетей связи. Уставный капитал составляет 0,002 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,95%.

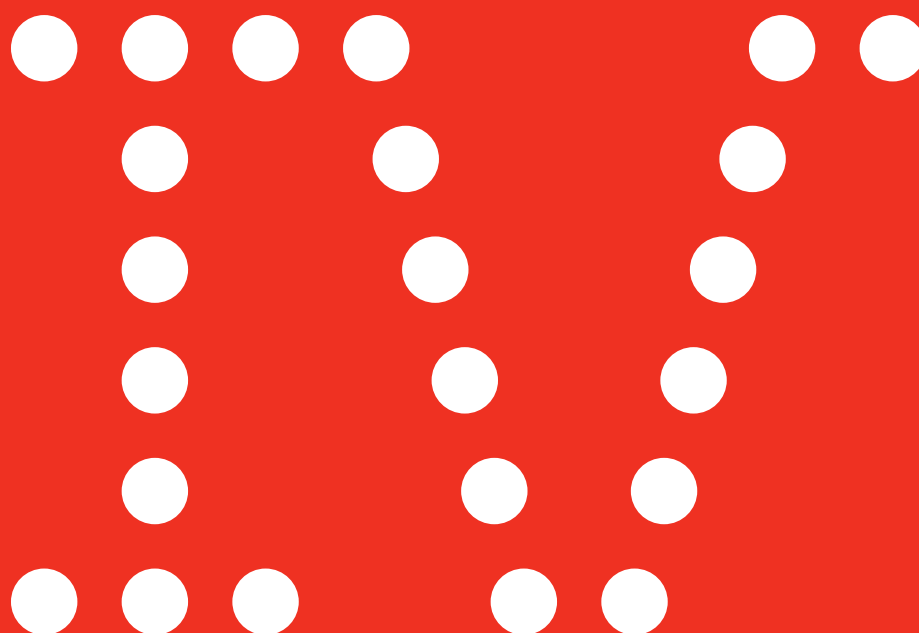
ОАО «РЖДстрой» зарегистрировано 19 января 2006 года. Основным видом деятельности является строительство зданий и сооружений I и II уровня ответственности, выполнение функций заказчика-застройщика. Уставный капитал составляет 9,933 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

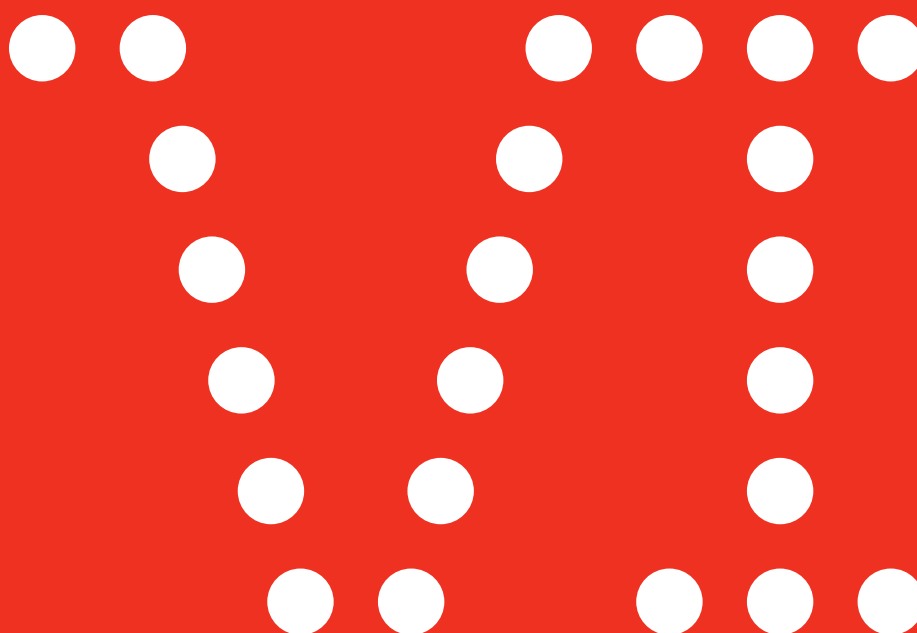
ОАО «Железнодорожная торговая компания» зарегистрировано 4 июня 2007 года. Основным видом деятельности является организация и осуществление оптовой и розничной торговли. Уставный капитал составляет 8,077 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

ОАО «Вагонреммаш» создано 12 мая 2008 года. 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 4,074 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

ОАО «БетЭлТранс» создано 23 апреля 2008 года. Основным видом деятельности является производство и реализация железобетонных, деревянных шпал; комплектов бруса стрелочных переводов. Уставный капитал составляет 3,770 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

Наименование общества	Совокупные активы	Чистые активы	Выручка	Чистая прибыль	Ед. изм.
ОАО «Первая грузовая компания»	113,31	95,88	71,47	2,14	млрд. руб. ↓
ОАО «ТрансКонтейнер»	27,57	18,74	16,35	0,022	
ЗАО «Компания ТрансТелеКом»	18,18	7,38	22,04	0,103	
ОАО «РЖДстрой»	20,89	9,58	38,37	0,005	
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	8,79	8,09	6,83	0,006	
ОАО «Вагонреммаш»	4,99	4,24	5,07	0,008	
ОАО «БетЭлТранс»	5,95	4,33	12,02	0,325	





ПОЛОЖЕНИЕ ОБЩЕСТВА В ОТРАСЛИ

069
ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009



ИЗМЕНЕНИЕ ДОЛИ ОАО «РЖД» НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

По данным Росстата, грузооборот транспорта в России снизился на 10,2% по сравнению с 2008 годом и составил 4 444,8 млрд. т-км³.

Прирост грузооборота в минувшем году произошел только на морском транспорте (+15,5%), что в значительной степени обусловлено изменениями системы учета. В максимальной степени снизился грузооборот внутреннего водного транспорта (–17,5%).

Влияние мирового финансового кризиса оказало существенное влияние на снижение объемов перевозок по российским железным дорогам.

Так, грузооборот на железнодорожном транспорте в целом за 2009 год снизился на 11,9%, и глубина его спада сократилась более чем в 2,5 раза по сравнению с началом года (–29,9% в январе 2009 года). В то же время снижение грузооборота автомобильного транспорта — основного конкурента железнодорожного при перевозках на малые и средние расстояния — усугубилось (с 15 до 16,7%).

³ По данным Росстата РФ (официальный сайт, первая оценка).



Грузооборот по видам транспорта (по данным Росстата РФ)

Вид транспорта	2009 г.		Доля видов транспорта в общем грузообороте	
	млрд. т-км	± % к 2008 г.	2008 г., %	2009 г., %
Грузооборот транспорта	4 444,8	-10,2	100,0	100,0
в том числе:				
железнодорожного ⁴	1 865,3	-11,9	42,8	42,0
автомобильного	180,1	-16,7	4,3	4,0
морского ⁵	97,5	+15,5	1,7	2,2
внутреннего водного	52,6	-17,5	1,3	1,2
воздушного (транспортная авиация)	3,5	-4,0	0,1	0,1
трубопроводного	2 245,8	-8,9	49,8	50,5

Удельный вес железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны практически не изменился.

В целом, по всем видам транспорта темпы снижения грузооборота к концу года замедлились.

По данным Росстата, объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования в России в 2009 году сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 8,4%. Наибольшее снижение пассажирских перевозок произошло на воздушном и железнодорожном видах транспорта. Так, в частности, на железнодорожном транспорте объем перевозок пассажиров снизился на 12,7%, на воздушном — на 8,3%, на автомобильном — на 3,4%. Несмотря на сложную ситуацию в связи с глобальным финансово-экономическим кризисом, значительное снижение объемов перевозок и доходов, пассажирский комплекс сохранил устойчивость и эффективность транспортного обслуживания населения страны.

РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ
В ОТРАСЛИ

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

Конкуренция на рынке железнодорожных транспортных услуг будет развиваться и далее в тех сегментах, где сформированы необходимые правовые, экономические и технологические условия.

В настоящее время в рамках реализации третьего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта принятые государственные меры в области реализации тарифной политики на железнодорожном транспорте дали мощный стимул к развитию внутриотраслевой конкуренции, в том числе за счет постепенного увеличения доли парка грузовых вагонов, находящихся в частной собственности.

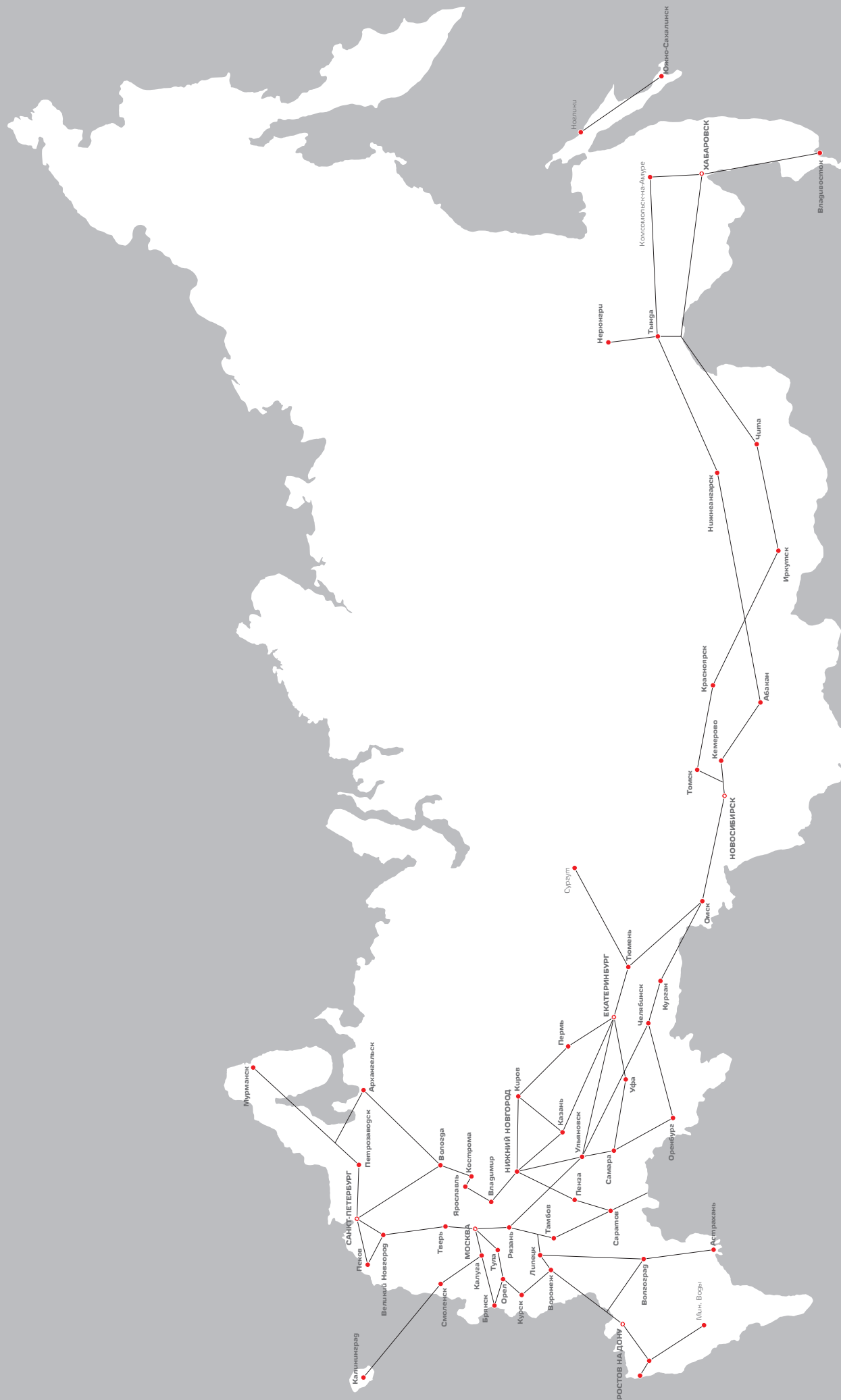
В настоящее время парк грузовых вагонов независимых от ОАО «РЖД» компаний-операторов превышает 415 тыс. ед. В целом (с учетом создания ОАО «Первая грузовая компания») доля частных вагонов на 1 января 2010 года составляет 65,7% общего парка вагонов.

По мере развития операторского бизнеса происходило увеличение объемов перевозок грузов с использованием частных вагонов. Так, в 2003 году доля грузооборота, приходящегося на вагоны частных собственников, составляла 21,8%, а в 2009 году аналогичный показатель достиг 70,8%.

⁴ Грузооборот без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, по отчетным данным ОАО «РЖД»

⁵ Существенный рост грузооборота на морском транспорте и его резкое падение на внутреннем водном транспорте объясняется, в том числе, изменением системы учета перевозок грузов судами «река— море» некоторых компаний-судовладельцев — их регистрацией по виду деятельности морского транспорта согласно ОКВЭД, вместо прежнего учета по виду деятельности внутреннего водного транспорта (в целях получения более благоприятного налогового режима). Суммарный грузооборот внутреннего водного и морского транспорта в 2009 году возрос на +1,4% к 2008 году.

Железнодорожная инфраструктура России





Проектом Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, разработанным ОАО «РЖД», предусматривается, что с целью повышения инвестиционной привлекательности универсального подвижного состава и дальнейшей либерализации рынка, создается Вторая грузовая компания (ОАО «ВГК») с передачей оставшегося у ОАО «РЖД» вагонного парка ОАО «ВГК». Выведение инвентарного парка ОАО «РЖД» в ОАО «ВГК» приведет к созданию в сегменте оперирования грузовым подвижным составом полностью рыночной системы взаимоотношений, в том числе и в части ценообразования.

Это позволит ускорить приток частных инвестиций в обновление парка подвижного состава, а также сокращение эксплуатационных расходов ОАО «РЖД» на вагонное хозяйство.

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

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

По данным Росстата, ежегодно темпы роста грузооборота автомобильного транспорта значительно превышают темпы роста объемов перевозок железнодорожным транспортом. Обостряется конкуренция на рынке контейнерных отправок, транспортировки скоропортящихся, продовольственных, тарно-штучных и других номенклатур на расстояниях до 2000 км.

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

ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В ОТНОШЕНИИ ОАО «РЖД»

Основные направления совершенствования государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок определены Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643.

В данном документе определено, что основным методом государственного регулирования тарифов, сборов и платы является метод экономически обоснованных затрат. Для определения величины тарифов производится расчет необходимой валовой выручки, при этом помимо экономически обоснованных затрат включается норма прибыли на капитал (с учетом инвестиций). При этом постановлением предусмотрено, что Методика экономически обоснованных затрат и расчета размера нормативной прибыли определяется органом регулирования.

Таким образом, при наличии основополагающего документа о принципах государственного регулирования и контроля тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок ФСТ России должно разработать и утвердить Методику расчета экономически обоснованного уровня тарифов, сборов и платы на железнодорожные перевозки, относящиеся к естественной монополии.

Тарифы на внутригосударственные перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа

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

Перечень тарифов на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа определен Прейскурантом № 10-02-16, введенным в действие в марте 1993 года.

В соответствии с Приказом Федеральной службы по тарифам России от 16 декабря 2004 г. № 298-т/7 ОАО «РЖД» дано право самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании в скоростных поездах, в вагонах СВ и купейных вагонах всех поездов (внесено изменение в Решение Правления ФЭК России от 9 января 2002 года № 1/3).

Изменение тарифов в 2009 году произведено:

с 1 января

1. В соответствии с Приказом ФСТ России от 17 декабря 2008 года № 368-т/7:
 - путем индексации тарифов Прейскуранта № 10-02-16 в 1,12 раза и применением Графика гибкого регулирования тарифов по календарным периодам года на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутреннем сообщении в плацкартных и общих вагонах;
 - путем индексации тарифов Прейскуранта № 10-02-16 в 1,12 раза на перевозки багажа в дальнем следовании во внутреннем сообщении и платы за пробег собственных (арендованных) вагонов, следующих в составах скорых, пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов (за исключением платы за пробег собственных (арендованных) вагонов при перевозках грузобагажа, следующих в составах скорых, пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов);
 - путем индексации в 1,16 раза платы за пробег собственных (арендованных) вагонов при перевозках грузобагажа, следующих в составах скорых, пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов;
 - путем индексации тарифов Прейскуранта № 10-02-16 на перевозки грузобагажа в дальнем следовании во внутреннем сообщении в 0,85 раза.

2. В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2008 года № 2883р:
 - путем индексации тарифов Прейскуранта № 10-02-16 на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутреннем сообщении в вагонах СВ и купейных вагонах:
 - с 1 января 2009 года — в 1,08 раза;
 - с 1 апреля 2009 года — в 1,03 раза тарифы, установленные с 1 января 2009 года;
 - с 1 июля 2009 года — в 1,035 раза тарифы, установленные с 1 апреля 2009 года.
 - и применением Графика гибкого регулирования тарифов по календарным периодам года на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутреннем сообщении в вагонах СВ и купейных вагонах.
3. В соответствии с Приказом ФСТ России от 17 декабря 2008 года № 369-т/8 и телеграммы ОАО «РЖД» от 29.12.2008 года № 0001231:
 - путем установления размеров плат и сборов за работы и услуги, связанные с перевозкой пассажиров, ручной клади, багажа, грузобагажа, хранением ручной клади, багажа и грузобагажа.
4. В соответствии с Приказом ФСТ России от 17 декабря 2008 года № 388-т/9:
 - путем индексации тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемых ОАО «Российские железные дороги», при перевозках пассажиров в дальних поездах и пассажирских перевозках в пригородных поездах.



Тарифы на пассажирские перевозки в международном сообщении

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

- Соглашением о Межгосударственном пассажирском тарифе в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств—участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики;
- Договором о международном железнодорожном пассажирском тарифе — при перевозках пассажиров, багажа и товаробагажа в Китай, Монголию, Корею и Вьетнам;
- Тарифом Восток-Запад — при перевозках пассажиров в страны Западной Европы;
- Условиями перевозок пассажиров, багажа, товаробагажа и грузов в Российско-Финляндском прямом железнодорожном сообщении.

1. Об унификации тарифов

Одним из наиболее важных направлений государственной политики в области тарифного регулирования железнодорожного транспорта, определенных Правительством Российской Федерации, является унификация тарифов на перевозки грузов в различных видах сообщения.

В связи с кризисными явлениями, охватившими мировую экономику, в 2008 году работа по унификации тарифов была приостановлена в целях недопущения существенного изменения тарифной нагрузки на предприятия отдельных отраслей экономики. Индексация грузовых железнодорожных тарифов в 2009 году проводилась в одинаковом размере во всех видах сообщений.

2. Об индексации предельных уровней тарифов, плат и сборов Прейскуранта № 10-01

В 2009 году в соответствии с приказом Федеральной службы по тарифам предельные уровни тарифов, плат и сборов Прейскуранта № 10-01 индексировались два раза в одинаковом размере на внутрироссийские, экспортно-импортные перевозки через российские порты и на экспортно-импортные перевозки через сухопутные погранпереходы (с 10 января 2009 года предельные уровни тарифов, плат и сборов Прейскуранта № 10-01 проиндексированы в среднем в 1,05 раза, с 1 июля 2009 года — в среднем в 1,057 раза). Суммарно по 2009 году предельные уровни тарифов, плат и сборов Прейскуранта № 10-01 проиндексированы в среднем в 1,11 раза.

3. О предоставлении исключительных тарифов

В целом по сети железных дорог в 2009 году по исключительным тарифам перевезено 262,3 млн. т грузов, что выше объемов перевозок за 2008 год на 2,5%. При этом получено доходов 180,4 млрд. руб., что на 7% выше аналогичного показателя прошлого года. Сумма тарифной поддержки при перевозке грузов по предоставленным исключительным тарифам составляет 34,2 млрд. руб.

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВЕ МАРКЕТИНГОВОЙ ПОЛИТИКИ И ВЫВОДА НА РЫНОК КОМПЛЕКСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОДУКТОВ

Происходящие глобальные изменения в мировой экономике создают новые вызовы для бизнеса. Финансово-экономический кризис менял рыночный статус поставщиков и потребителей железнодорожных транспортных услуг, производителей и потребителей продукции транспортного машиностроения. Буквально в одночасье рынок продавца превратился в рынок покупателя.

В этих условиях крайне важно переосмыслить работу на рынке, перейти от освоения предъявляемых объемов транспортных услуг к привлечению всех потенциальных клиентов. ОАО «РЖД» предпринимает активные шаги в этом направлении, последовательно реализуя меры по созданию клиентоориентированного бизнеса в трех направлениях.

Первое — это технологическое улучшение перевозок

В 2009 году скорость доставки грузов увеличена на 6,2%, наиболее динамично: по руде (+20,1%), нефти и нефтепродуктам (+11,4%), черным металлам (+11,6%). Средняя скорость доставки грузов приблизилась к 300 км/сут, а по социально-значимым массовым грузам — к 400 км/сут.

Наряду со скоростью повышена надежность доставки грузов. Количество грузовых отправок, доставленных с опозданием, сократилось почти на треть. В нормативный срок доставлено почти 90% грузов, а по контейнерным отправкам, где критерий «точно в срок» должен соблюдаться в первую очередь, надежность доставки более 90%.

Особо необходимо выделить формирование нового транспортного продукта под названием «Транссиб за 7 суток». Это инновационный транспортный продукт с четко определенными качественными характеристиками, отвечающий потребностям евроазиатского рынка, который станет интегратором нового облика железнодорожного Общества. Целевыми приоритетами в части повышения качества перевозочной услуги здесь являются: регулярность сервиса; соблюдение фиксированного расписания движения как по времени нахождения поезда в пути, так и по его прибытию на конечный пункт; простой и прозрачный документооборот; конкурентоспособный тариф по критерию «цена-срок доставки»; стабильность тарифной политики.

В результате, уже в 2012 году будет обеспечена реальная возможность доставки контейнеров от восточных до западных границ России за 7 суток (на 4 суток быстрее), а к 2015 году за 7 суток будет преодолеваться расстояние до Бреста.

Выход на целевые стратегические параметры по качеству обслуживания обеспечивается на основе проведения комплекса маркетинговых и технико-технологических мероприятий (например, заключения договоров с клиентами с указанием конкретных сроков доставки, усиления контроля за прохождением и прибытием грузов по графику, а также системных мер по развитию технических средств и повышению качества эксплуатационной работы). Эта работа уже ведется.

Второе направление — улучшение взаимодействия с клиентами

В основе этой стратегической линии — широкое использование средств автоматизации и информатизации в перевозочном процессе, внедрение современных технологий обслуживания клиентов.

Среди системных мер по формированию новых форм сотрудничества с клиентами:

- внедрение юридически значимого электронного документооборота на базе бумажной технологии с применением электронной цифровой подписи (ЭЦП) при оформлении документов, связанных с перевозкой грузов;
- предоставление грузоотправителям комплексной услуги по принципу «одного окна» с осуществлением перевозки грузов и предоставлением необходимого рода подвижного состава за счет привлечения вагонов других собственников на основе агентских соглашений между перевозчиком и собственником подвижного состава;
- внедрение технологии единого лицевого счета плательщика, позволяющего осуществлять оплату перевозок по всей сети ОАО «РЖД»;
- внедрение электронной торговой площадки транспортных услуг, позволяющей клиентам получать всю необходимую информацию по планируемым перевозкам грузов, а также отслеживать осуществление перевозок в режиме реального времени.

Не менее важно для клиентов сокращение сроков рассмотрения и согласования заявок на перевозку грузов и предоставление возможности осуществлять оплату тарифа с отсрочкой платежей под банковские гарантии.

Развитие электронного документооборота, сокращение сроков рассмотрения заявок на перевозки и организацию расчетов с клиентами с использованием единого лицевого счета и целый ряд других мер позволили в течение года существенно уменьшить глубину спада погрузки и снизить уровень запасов, предназначенных к перевозке продукции у грузоотправителей более чем на 3 млн. т.

Повышенное внимание уделяется совершенствованию качества обслуживания пассажиров и расширению взаимодействия с региональными администрациями.



Общество существенно расширило географию маршрутов пассажирских поездов.

Организовано прямое железнодорожное сообщение трех столичных аэропортов с центром Москвы, а также открыто интермодальное железнодорожное сообщение между Белорусским вокзалом и аэропортом «Шереметьево».

Внедряются: новые формы электронных проездных документов, способы оплаты с применением банковских и платежных карт, способы оформления проездных документов с использованием сети Интернет, транзакционных терминалов самообслуживания.

Ведется работа по внедрению и развитию технологии самообслуживания при оформлении и оплате проезда в пригородном сообщении, в том числе через платежные терминалы.

В преддверии летних перевозок был реализован ряд мероприятий по снижению тарифной нагрузки на пассажиров в дерегулируемом сегменте.

В частности, было отменено сезонное повышение тарифов на проезд в купейных вагонах и вагонах СВ на всех направлениях (так называемое «спрямление» графика) и применен ряд маркетинговых инициатив, направленных на стимулирование спроса на перевозки в сообщении с Черноморским побережьем Северного Кавказа (в частности, скидки предоставлялись на билеты, приобретаемые заранее, а также на все южные поезда. Была снижена стоимость проезда в вагонах, не оборудованных кондиционерами).

Повышенное внимание уделяется обеспечению комфорта в поездах.

Одним из важных направлений по повышению качества транспортного обслуживания пассажиров в пути следования является оказание дополнительных услуг.

Свидетельством результативности усилий стало большое количество благодарностей, поступивших в 2009 году от пассажиров и ответственных лиц, сопровождающих организованные детские коллективы к местам летнего отдыха.

Положено начало развитию высокоскоростного пассажирского сообщения в России.

17 декабря 2009 года началось регулярное движение поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом, позволяющее проделать путь между двумя российскими столицами всего за 3 ч 45 мин.

Третье направление — повышение качества связано с расширением комплексности транспортных услуг

Основные направления комплексных транспортных услуг, которые будут активно развиваться, это:

- консолидация парка частных вагонов и управление этим парком;
- перевозка грузов в соответствии с согласованным графиком отправления и прибытия;
- экспедирование грузов и формирование сквозной тарифной ставки;
- технологический аутсорсинг;
- информационная поддержка пользователей транспортных услуг (электронная торговая площадка).

При этом ОАО «РЖД» не будет ограничиваться работой на российском рынке перевозок, а намерено активно выходить на рынки стран СНГ, других участников «пространства-1520», по примеру того, как это делает Deutsche Bahn в странах Евросоюза.

Комплексность транспортных услуг будет обеспечиваться также за счет реформирования терминально-складской деятельности ОАО «РЖД». В результате более 500 разрозненных грузовых дворов будут объединены в единый терминально-складской имущественный комплекс, оказывающий стандартизированные логистические услуги по всей стране. Наряду с развитием современной контрактной логистики данный комплекс станет реальным интегратором комплексной услуги на основе взаимодействия с поставщиками, грузоотправителями и другими участниками транспортной цепочки доставки грузов «от двери до двери».

Приоритетное внимание уделяется качеству обслуживания пассажиров вокзальным комплексом. Первый пример — реконструкция Курского вокзала в Москве.

На этом вокзале создан единый центр продажи билетов, установлены новые информационные табло прибытия и отправления поездов, значительно расширена зона торговли и создана торговая галерея. Есть детская комната, несколько ресторанов и VIP-зал с полным перечнем услуг бизнес-центра. Значительно расширен сервис, предоставляемый вокзалом (например, предоставление услуг по осуществлению денежных переводов в любую точку мира и по заказу гостиниц).

Самым важным изменением в жизни транспортного узла стало создание четкой навигационной системы людских потоков: разведены пути прибывающих и отправляющихся в дорогу пассажиров, все помещения оборудованы четкими указателями, созданы условия для качественной и безопасной услуги перевозок легковым автотранспортом (такси) пассажиров от вокзала до любой точки назначения в черте города и ближайшего Подмосковья. Запущена аналогичная программа по другим вокзалам столицы и в ряде регионов страны.

Повышение клиентоориентированности и реализация стратегических инновационных проектов, позволяющих повысить эффективность и качество транспортного обслуживания экономики и населения России, являются достойным ответом на глобальный финансово-экономический кризис.

Реализованные акции являются одним из первых шагов Федеральной пассажирской дирекции в формировании современных высокоэффективных отношений с клиентами Общества, особенно в период сложной финансово-экономической ситуации в стране.

Вторым шагом в установлении долгосрочных партнерских отношений является программа лояльности и система динамического ценообразования и управления доходностью, разработка которых в настоящее время ведется специалистами пассажирского комплекса.

В ОАО «РЖД» разработана Концепция программы лояльности для пассажирского комплекса дальнего следования.

В качестве пилотного полигона в апреле 2010 года намечена реализация программы лояльности на базе потребителей, приобретающих проездные документы в купейные вагоны и вагоны СВ через web-портал ОАО «РЖД».

Внедрение данной программы на всем пассажирском комплексе ОАО «РЖД» намечено на май-июнь 2011 года.

Таким образом, соединение создаваемых элементов мотивации пассажиров: стимулирование сбыта, предоставление пассажирам отдельных привилегий посредством создания программ лояльности, организация двухстороннего общения с клиентами в единую систему позволит получить синергический эффект и будет способствовать формированию имиджа ОАО «РЖД» как клиентоориентированной Компании.

Система динамического ценообразования и управления доходностью (СДЦУД)

В целях внедрения современных информационных технологий, обеспечивающих функционирование СДЦУД, в ФПД была сформирована рабочая группа и утвержден план-график мероприятий (Распоряжение от 11 сентября 2009 года № 743р).

В процессе работы рабочей группы проведен анализ программных средств, имеющихся на международном рынке, проведены предварительные переговоры и консультации с ведущими мировыми разработчиками. В результате налажено сотрудничество с консультантами зарубежных компаний, имеющими наибольший опыт внедрения систем Управления Доходностью в железнодорожной отрасли — Общества «Sabre Holdings», «JDA Software Group» и «Lufthansa Consulting».



Запуск фирменных поездов класса «Премиум»

В целях повышения качества и эффективности использования подвижного состава и более четкого позиционирования на рынке пассажирских перевозок дальнего следования ОАО «РЖД» проводит программу унификации вагонного парка.

Унификация оборудования и подвижного состава позволяет высвободить часть вагонов, в настоящее время задействованных в качестве «горячего» резерва. За счет увязки составов в единый оборот сокращается время отстоя вагонов на станциях формирования и оборота составов — вагонный парк используется более интенсивно. Стандартизация оборудования позволяет оптимизировать закупки и обеспечить снижение себестоимости перевозки.

Первым этапом реализации данной программы является пилотный проект запуска шести поездов класса «Премиум» с летнего графика 2009 года:

- № 1/2 Москва — Казань;
- № 101/102 Москва — Адлер;
- № 23/24 Москва — Нижний Новгород;
- № 29/30 Москва — Новороссийск;
- № 15/16 Москва — Екатеринбург;
- № 19/20 Москва — Ростов-на-Дону.

Помимо названия, поезда характеризуются единым стилевым решением интерьера (кузова вагонов будут окрашены в фирменные цвета Компании — серебристый и серый, а также будет крупно нанесен новый логотип ОАО «РЖД»), экстерьера, специальными тарифными программами и максимальным уровнем комфорта.

Унифицированная схема для всех поездов данного класса предусматривает курсирование 17 вагонов, из которых 1 вагон «Люкс», 3 вагона СВ, 10 Купе, 2 плацкартных и 1 вагон-ресторан. Такие поезда будут состоять только из новых вагонов, оборудованных установками кондиционирования воздуха и экологически чистыми туалетными комплексами.

Купе таких вагонов оборудовано телевизором с жидкокристаллическим экраном и закрывается при помощи магнитных карточек, которые на время поездки будут выдавать проводник. Подголовники нижних полок купе оборудованы устройствами для подключения наушников. Туалетные комплексы вагонов будут работать и во время остановок.

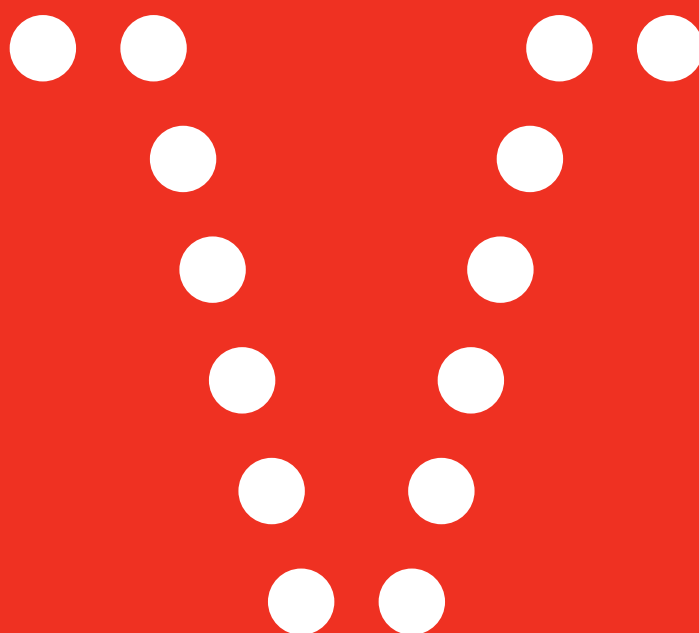
В служебном помещении находятся холодильник, мойка, микроволновая печь и кулер. Здесь же расположен дисплей, на который выводятся все рабочие характеристики вагона. Кроме того, вагоны оснащены сетевыми адаптерами и специальными системами, обеспечивающими передачу в штабной вагон контролируемых параметров технического состояния пассажирских вагонов.

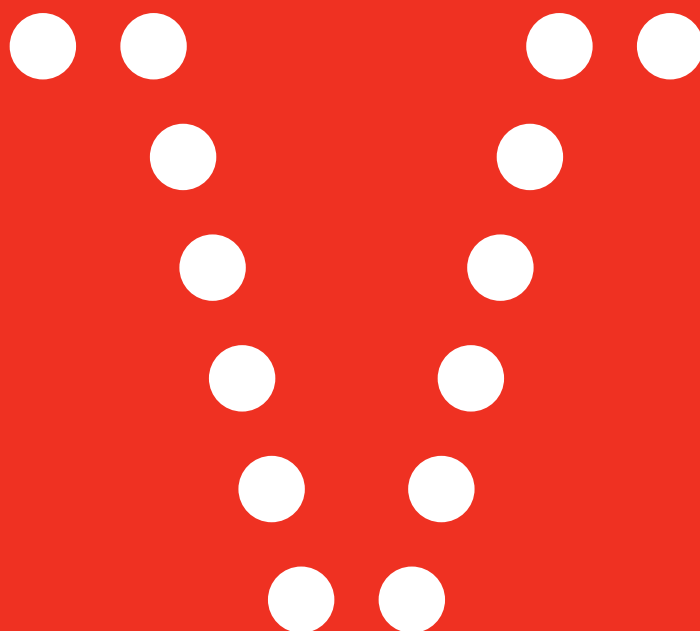
На проезд в поездах класса «Премиум» действуют специальные тарифы, дифференцированные в зависимости от расположения мест в вагоне (верх/низ). Кроме того, при оформлении проездного документа за 45 — 31 суток до отправления действует специальный тариф, предусматривающий снижение базовой стоимости проезда на 20%.

В вагоне класса «Люкс» дети в возрасте до 10 лет имеют право бесплатного проезда.

В составе поезда имеется возможность оформления проездных документов с присвоением признака «мужское» или «женское» купе.

С вводом графика движения поездов на 2010 — 2011 годы будет расширена география курсирования поездов «Премиум»: поезда № № 41/42 Москва — Саранск, 103/104 Москва — Адлер, 17/18 Москва — Пермь, 35/36 Москва — Нижний Новгород, 11/12 Москва — Адлер, 33/34 Москва — Владикавказ.







В условиях значительного спада объемов перевозок важнейшей задачей комплекса управления перевозочным процессом стала организация перевозочной деятельности с минимальными издержками по всем подразделениям ОАО «РЖД».

Среди наиболее важных направлений — улучшение качества использования подвижного состава и увеличение пропускных способностей на важнейших направлениях.

Особое внимание уделено экономии наиболее расходной статьи Общества — использованию тяговых ресурсов. С этой целью обеспечивается ежесуточная оптимизация размеров парка локомотивов под фактический объем перевозок. В течение года в запас ОАО «РЖД» было отставлено более 2000 локомотивов.

Подобная работа проводится по использованию грузовых вагонов, где высвобождаемые и неиспользуемые погрузочные ресурсы выводятся в резерв, сокращается доля их нахождения в непроизводительном простое на технических станциях и под грузовыми операциями. В текущем году существенно сокращен простой транзитных вагонов с переработкой на сортировочных станциях на 0,4 ч, а под грузовыми операциями на 4,7 ч.

Активными темпами осуществляется реализация мероприятий по совершенствованию технологии работы. В начале года установлено 19 новых гарантийных участков безопасного проследования грузовых вагонов, что позволило увеличить их среднюю длину на 56 км.



Внедрение новой технологии пропуска ускоренных контейнерных поездов позволит повысить маршрутную скорость до 1100 км/в сут, а гарантийные участки безопасного проследования таких поездов увеличены в 2 раза и достигли почти 3 тыс. км.

Продолжена работа по переключению части транзитных вагонопотоков с тепловозных на электрифицированные направления. По оперативной корректировке действующего порядка следования вагонопотоков с начала года с тепловозных ходов дополнительно отклонено более 105,9 тыс. вагонов, получена экономия в размере 467,2 млн. руб.

Обеспечивается своевременный возврат вагонов принадлежности стран СНГ и Балтии. В 2009 году ежесуточное содержание таких вагонов снижено более чем вдвое.

В 2009 году приоритетной была работа по улучшению качественных показателей использования подвижного состава. В течение года улучшены все качественные показатели использования подвижного состава.

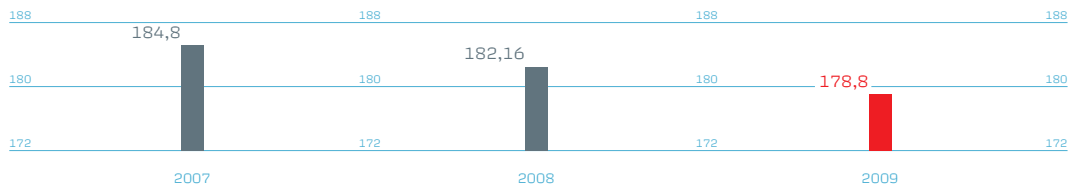
Оборот грузового вагона по сети железных дорог составил 7,45 сут (178,8 ч) с ускорением к уровню прошлого года на 3,4 ч.

Участковая скорость выполнена на уровне 41,6 км/ч, что выше 2008 года и установленного бюджетного задания на 1,0 км/ч.

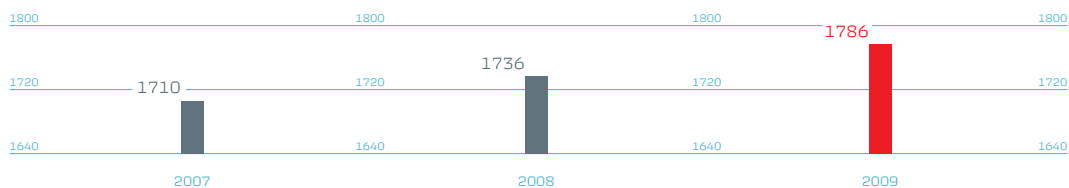
Среднесуточная производительность локомотива составила 1786 тыс. т-км брутто, что выше плана и уровня 2008 года на 50 тыс. т-км.

Средний вес поезда составил 3855 т, что выше уровня 2008 года на 40 т.

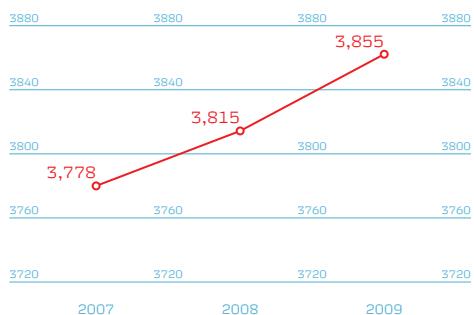
Оборот грузового вагона, ч



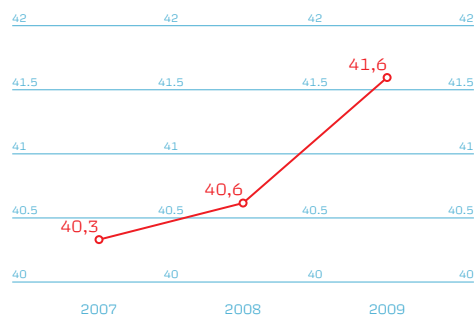
Среднесуточная производительность локомотива, тыс. т-км брутто



Средний вес поезда, т



Участковая скорость, км/ч



ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

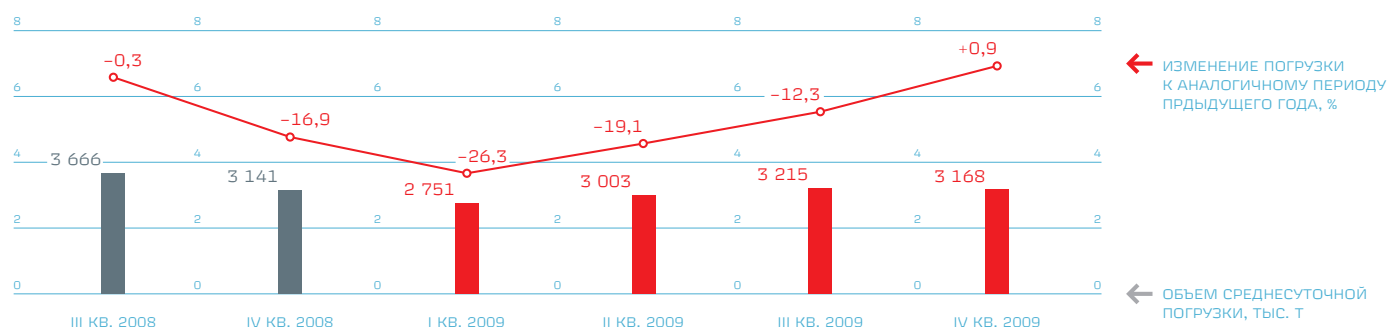
На результаты работы Компании в 2009 году негативно повлияло снижение спроса на перевозки вследствие глобального кризиса и спада промышленного производства. В 2009 году на сети железных дорог было погружено 1 108 млн. т грузов, что на 15% ниже, чем в 2008 году.

В то же время, благодаря улучшению ситуации в грузообразующих отраслях во втором полугодии и оперативной реакции на них сбытового и перевозочного блоков ОАО «РЖД», при первоначально прогнозирувавшемся снижении погрузки на -19% в целом по году удалось выйти

на уровень -15%, погрузив дополнительно более 53 млн. т, что стало основой положительного финансового результата работы ОАО «РЖД».

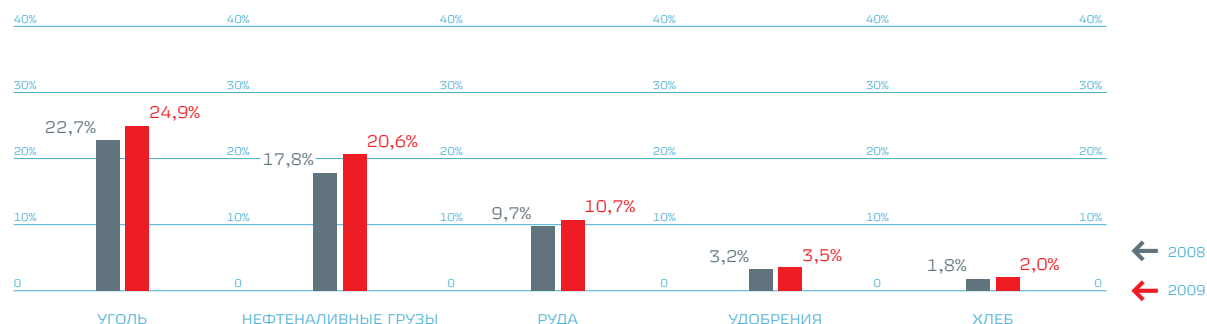
В течение года происходило постепенное сокращение отставания к уровню 2008 года. Максимальное снижение объемов погрузки было допущено в январе — 33,1%. В ноябре и декабре 2009 года в связи с низкими базовыми значениями в 2008 году был достигнут прирост объемов погрузки на 5,5 и 11,4% соответственно.

Динамика объемов погрузки во II полугодии 2008 года и в 2009 году



В объеме сети доля погрузки угля возросла на 2,2 п.п. (с 22,7% в 2008 году до 24,9% в 2009 году), нефтеналивных грузов — на 2,8 п.п. (с 17,8% в 2008 году до 20,6% в 2009 году), руды — на 1,0% (с 9,7% в 2008 году до 10,7% в 2009 году), удобрений — на 0,3 п.п. (с 3,2% в 2008 году до 3,5% в 2009 году) и хлебных грузов — на 0,2 п.п. (с 1,8% в 2008 году до 2,0% в 2009 году). При этом доля погрузки минерально-строительных грузов, черных металлов и лесных грузов снижена на 4,2; 0,2 и 0,6 п.п. соответственно.

Доля погрузки различных категорий грузов





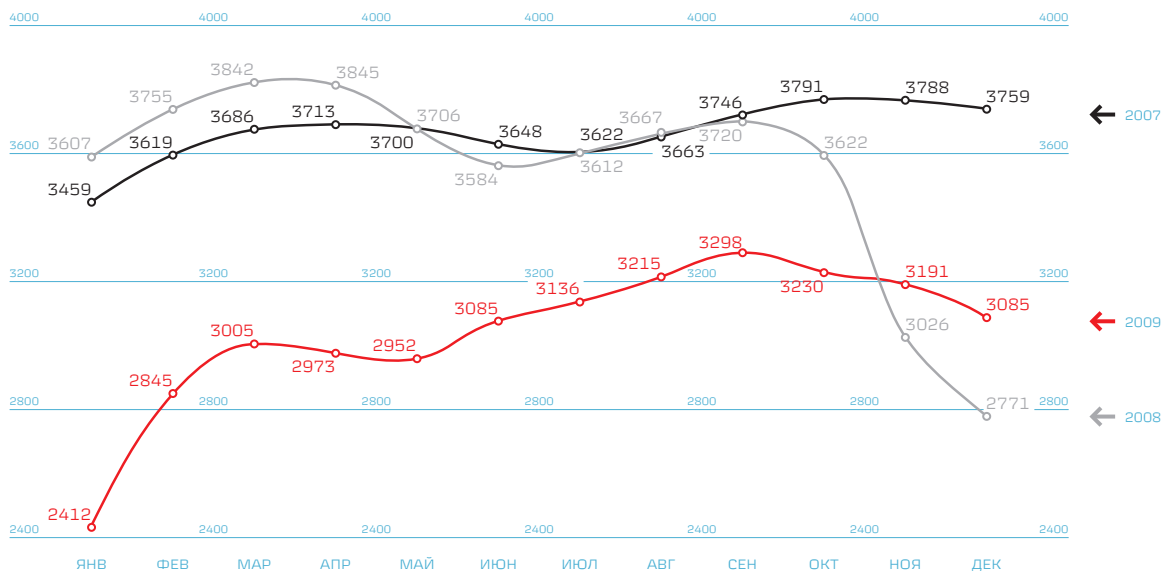
Во внутреннем сообщении объем перевозок по сравнению с 2008 годом снижен на 203,3 млн. т, или на 21,0%, в международном — на 45,6 млн. т, или на 8,9%. При этом перевозки экспорта снизились на 3,3 млн. т, или на 0,9%, импорта — на 34,3 млн. т или на 30,7% и транзита — на 8,0 млн. т, или на 26,3%.

В целом по сравнению с 2003 годом объем погрузки уменьшился на 4,5%. Среднесуточная погрузка в 2009 году составила 3 036 тыс. т.

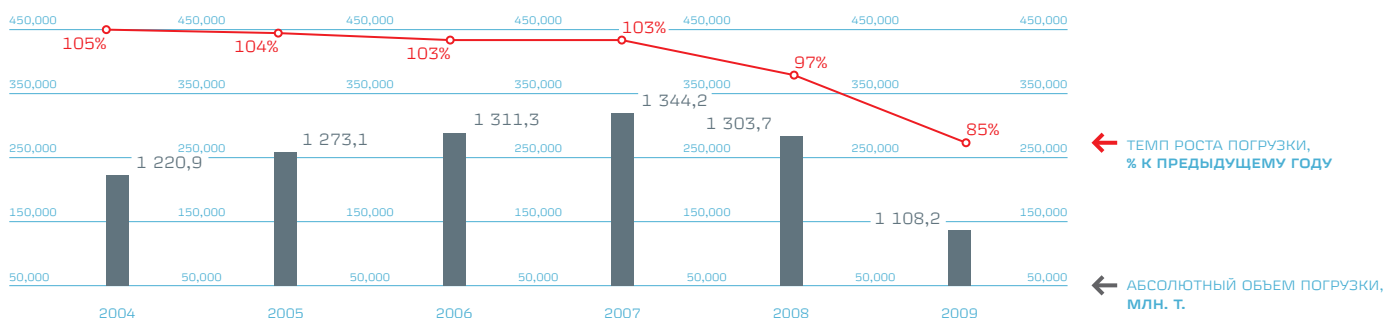
Негативный тренд в погрузке, продолжавшийся в течение 10 мес 2009 года, скорректировался в ноябре-декабре 2009 года, показав рост среднесуточной погрузки в IV квартале на 0,9% к аналогичному периоду 2008 года.

Работа ОАО «РЖД» в 2009 году была направлена на обеспечение устойчивого и эффективного транспортного обслуживания экономики государства и населения страны в условиях влияния мирового финансово-экономического кризиса, спада производства и как следствие — падения спроса на перевозки железнодорожным транспортом.

Изменение объемов среднесуточной погрузки за 2007 – 2009 гг., тыс. т



Динамика изменения объемов погрузки в 2004 – 2009 гг.



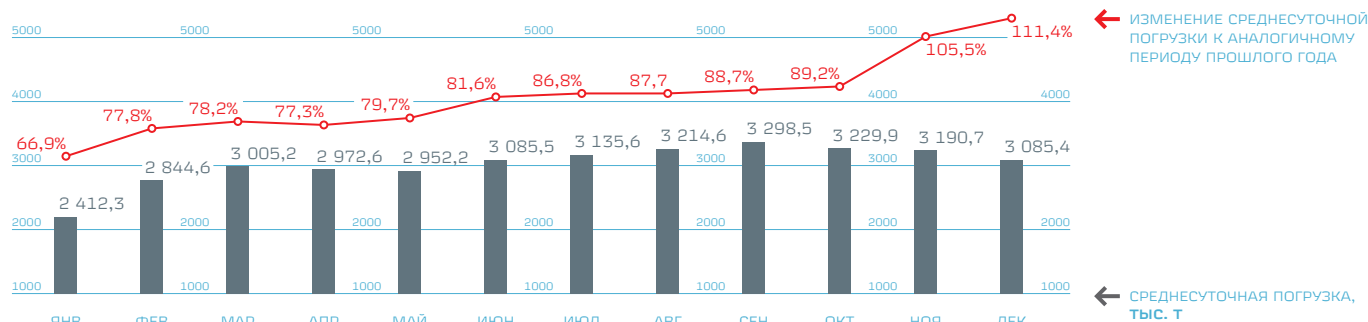
Предложенная Правительством антикризисная программа действий на 2009 год, а также устойчивое сохранение экспортно-сырьевой направленности перевозок позволили за счет предъявления грузов к перевозке уменьшить масштабы спада грузовых перевозок к уровню прошлого года.

Грузооборот в целом за 2009 год с учетом порожнего пробега вагонов иных собственников составил 2 271,4 млрд. т-км. Грузооборот без вагонов иных собственных и арендованных в порожнем состоянии снижен на 11,9% и составил 1 865,3 млрд. т-км.

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

Объемы перевозок грузов ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в 2009 году составили 51,2% от всего объема перевозок по российским железным дорогам. (Дополнительная информация — Приложения 16 — 18.)

Изменение среднесуточной погрузки в 2009 году, тыс. т



Доля грузооборота вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии в 2009 году в общем грузообороте возросла до уровня 17,9% (в 2008 году — 12,7%).

Снижение доли грузооборота грузов 3 тарифного класса на 1,7 п.п. при одновременном увеличении доли грузооборота грузов 1 и 2 тарифных классов на 0,8 и 0,9 п.п. соответственно. Снижение доли грузооборота лесных грузов — на 0,5 п.п., минерально-строительных грузов — на 3,5 п.п., удобрений — на 0,4 п.п., хлебных грузов — на 0,1 п.п. и остальных грузов — на 2,0 п.п., при одновременном увеличении доли грузооборота угля — на 3,2 п.п., кокса — на 0,1 п.п., нефтеналивных грузов на 2,6 п.п., руды — на 0,6 п.п. и черных металлов — на 0,2 п.п.

Конкурентная среда на транспортном рынке

Несмотря на отрицательные последствия мирового финансового кризиса, ОАО «РЖД» обеспечивает бесперебойную работу транспортного комплекса, доступность, безопасность и качество предоставляемых услуг, что способствует стабилизации и устойчивому развитию отечественной экономики.

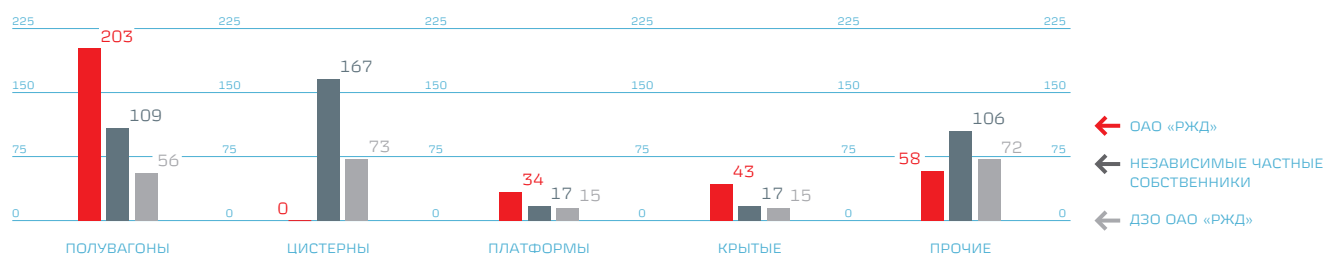
Принятые государственные меры по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте дали мощный стимул к развитию внутриотраслевой конкуренции. На конец 2009 года парк грузовых вагонов независимых от ОАО «РЖД» компаний операторов превысил 416 тыс. ед.



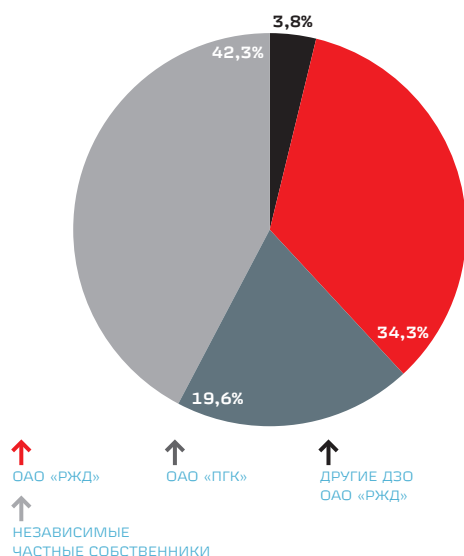
На рынке грузовых перевозок действуют независимые операторские компании, созданные частными инвесторами, а также операторские компании, организованные крупнейшими сырьевыми и производственными финансово-промышленными группами и холдингами. Среди крупнейших компаний первой группы — «GlobalTrans», «Фирма ТрансГарант» (входит в группу «FESCO»), «Евросиб», «Новотранс», «Трансойл». Из второй группы наиболее крупные компании — «Газпромтранс», «ЛУКОЙл-Транс», «ММК-Транс», «Металлоинвест-транс», «Финтранс», «Сибур-Транс», «Уралкалий».

Группа «GlobalTrans» — объединяет компании в России, Украине, Эстонии (в том числе «Новая перевозочная компания», «Севтехнотранс», «Украинская новая перевозочная компания», эстонские «Spacescom» и «Intopex Trans»), работающие в различных секторах транспортного бизнеса. В декабре 2009 года группа приобрела контрольный пакет (50%) акций ООО «Балттранссервис», осуществляющего транспортировку нефтеналивных грузов. Группа оперирует парком свыше 37 тыс. грузовых вагонов (в том числе 4,8 тыс. по договору аренды).

Численность российского парка грузовых вагонов, ед.
(по состоянию на 31.12.2009 г.)



Структура российского парка грузовых вагонов
(по состоянию на 31.12.2009 г.)



ООО «Фирма «Трансгарант» входит в транспортную группу «FESCO». Включает в себя дочерние общества, оказывающие услуги в сфере транспорта в России, Украине и Латвии. Оказывает услуги по перевозке железнодорожным транспортом грузов промышленного назначения. Компания эксплуатирует около 15 тыс. грузовых вагонов (в том числе 20% по договорам аренды).

ХК «Новотранс» входит в состав промышленного холдинга «Сибирский Деловой Союз». Владеет парком грузовых вагонов, насчитывающим более 12 тыс. ед. (полувагоны, крытые, цистерны, платформы).

ООО «Трансойл» оказывает услуги по перевозке грузов в цистернах. Стратегические партнеры Компании: ОАО «Роснефть», ОАО «Сургутнефтегаз», ОАО «Транснефтепродукт». Компания оперирует парком более 12 тыс. вагонов.

Транспортный бизнес группы «Евросиб» представлен компаниями: «Евросиб-Логистика», «Евросиб СПб-транспортные системы», «Евросиб-Терминал». Группа управляет парком из 11,8 тыс. вагонов.

ООО «Газпромтранс» объединяет железнодорожные активы ОАО «Газпром». Номенклатура перевозимых ООО «Газпромтранс» грузов составляют: сера, нефтепродукты, сжи-

женные углеводородные газы. Компания оперирует парком 18,8 тыс. грузовых вагонов (данные ОАО «РЖД»).

ООО «Металлоинвесттранс» является транспортной компанией холдинга «Металлоинвест». ООО «Металлоинвесттранс» осуществляет железнодорожные перевозки ОАО «Михайловский ГОК», ОАО «Лебединский ГОК», ОАО «ОЭМК» и ОАО «Уральская Сталь», а также других металлургических компаний, угольных разрезов и щебеночных карьеров. Вагонный парк Компании составляет около 8,3 тыс. ед.

В процессе реализации структурной реформы железнодорожного транспорта на рынке оперирования грузовыми вагонами росла доля перевозок грузов в вагонах частных собственников. В 2009 году доля объемов перевозок в вагонах, не принадлежащих ОАО «РЖД», возросла до 66,2% (в 2008 году – 50,3%).

В 2009 году доля Компании в сфере оперирования подвижным составом составила (без дочерних обществ) лишь 33,8%.

Доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в 2009 году достигла уровня 20,1%.

Наиболее сильное конкурентное давле-

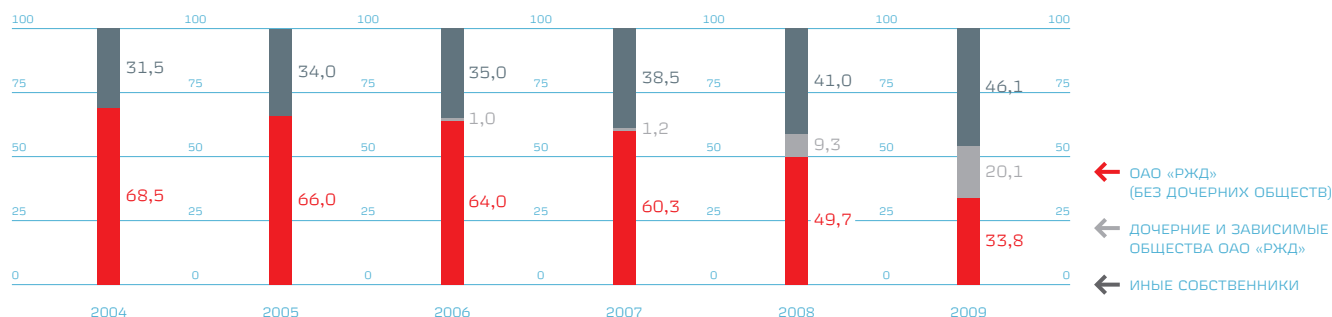
Повышение качества транспортного обслуживания

Низкий уровень контейнеризации грузовых перевозок в России, а также тяготение к российским транспортным сетям товаропотоков между странами АТР и Европы определяют значительный потенциал роста объемов перевозок крупнотоннажных контейнеров в России.

В современных условиях приоритетной целью ОАО «РЖД», отмеченной в Стратегии-2030, является достижение мирового уровня качества контейнерных перевозок по российским железным дорогам. И Общество активно работает над ее решением.

В 2009 году в период снижения объемов перевозок в традиционных для железнодорожного транспорта сегментах рынка, вызванного последствиями экономического кризиса, проводилась работа, направленная на привлечение дополнительных объемов контейнерных перевозок. Так, объемы экспортных перевозок крупнотоннажных контейнеров увеличились до 420 тыс. ДФЭ, за счет роста количества отправленных ускоренных экспортных контейнерных поездов – на 23,2%.

Доля перевозок в вагонах частных собственников, 2004 – 2009 гг., %



ние со стороны частных компаний холдинг «РЖД» испытывает при перевозках:

- нефтяных грузов (73,5% перевозок в частных вагонах);
- удобрений (73,4%);
- руды (55,7%).

В 2009 году была начата работа по внедрению транспортного продукта «Транссиб за 7 суток». Основной целью реализации данного проекта является увеличение экспорта транспортных услуг за счет привлечения на железнодорожный транспорт объемов контейнерных перевозок между Японией, северо-западными провинциями Китая и странами Восточной и Западной Европы.

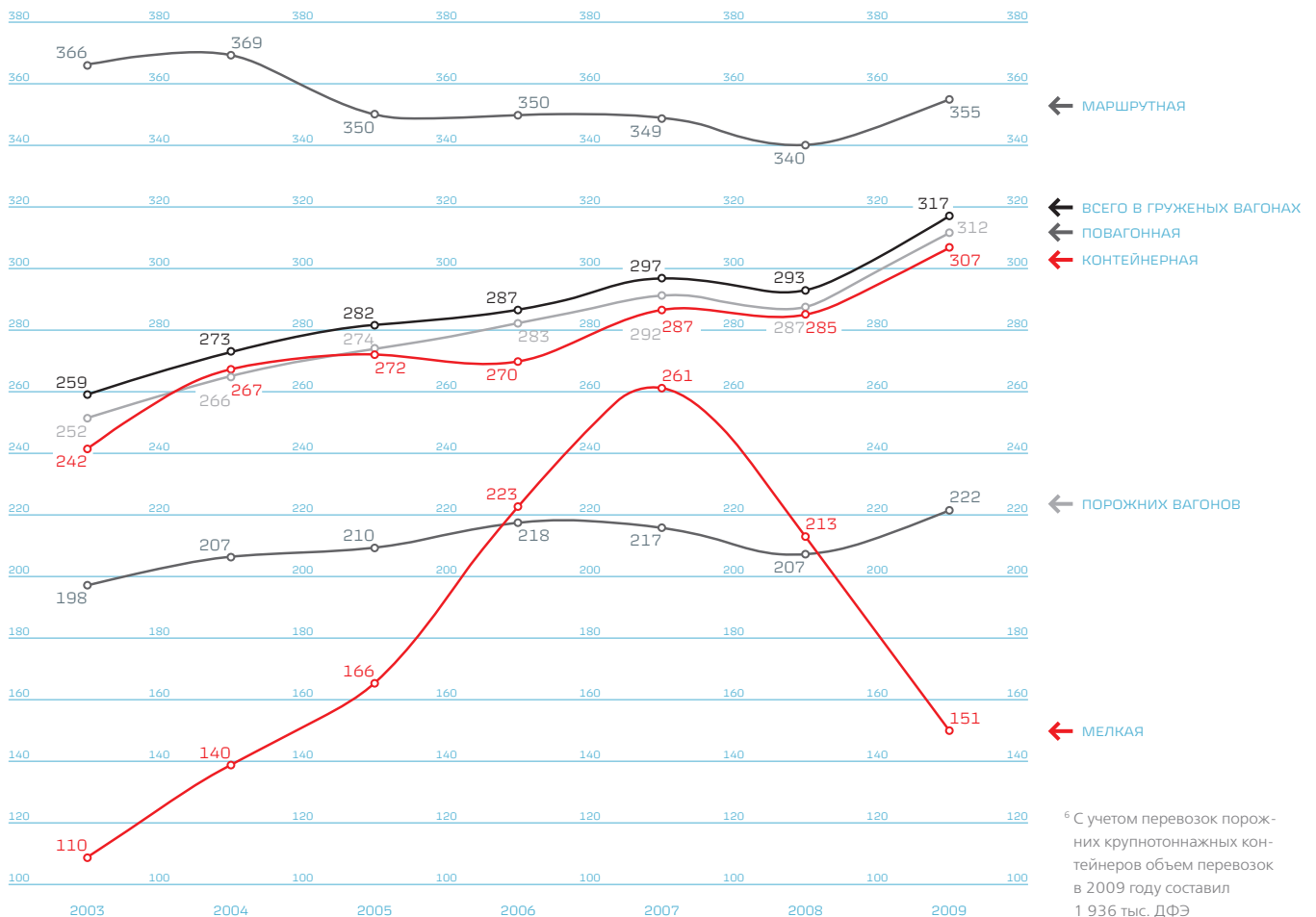


Ставя целью рост международной конкурентоспособности ОАО «РЖД», продукт «Транссиб за 7 суток» даст импульс к развитию внутренних и экспортно-импортных контейнерных перевозок, укрепит позиции Общества и на внутреннем рынке контейнерных перевозок, особенно в Европейской части страны, где значительные объемы перевозок осуществляются сегодня автомобильным транспортом.

Динамика объемов перевозок груженых крупнотоннажных контейнеров за 2008 – 2009 гг., ДФЗ

Вид перевозки	Объем перевозок, тыс. ДФЗ		Темп роста, % 2009/2008	Структура объемов перевозок, %	
	2008	2009		2008	2009
Всего ⁶	1 613,1	1 221,3	75,7	100,0	100,0
из них:					
экспортные перевозки	418,4	420,0	100,4	25,9	34,4

Динамика средней скорости доставки грузов по категориям отправок за 2003 – 2009 гг., км/сут



Анализ скорости и надежности доставки грузовых отправок в 2009 году

В 2009 году средняя скорость доставки грузовых отправок увеличена на 17 км/сут (+6,2%) к 2008 году и составила 290 км/сут, в том числе:

- в груженных вагонах — на +8,2% (до 317 км/сут);
- порожних вагонов — на +7,2% (до 222 км/сут).

Обеспечено увеличение скорости доставки отправок в груженных вагонах по категориям:

- маршрутные — на +4,4% (до 355 км/сут);
- повагонные — на +8,7% (до 312 км/сут);
- контейнерные — на +7,7% (до 307 км/сут).

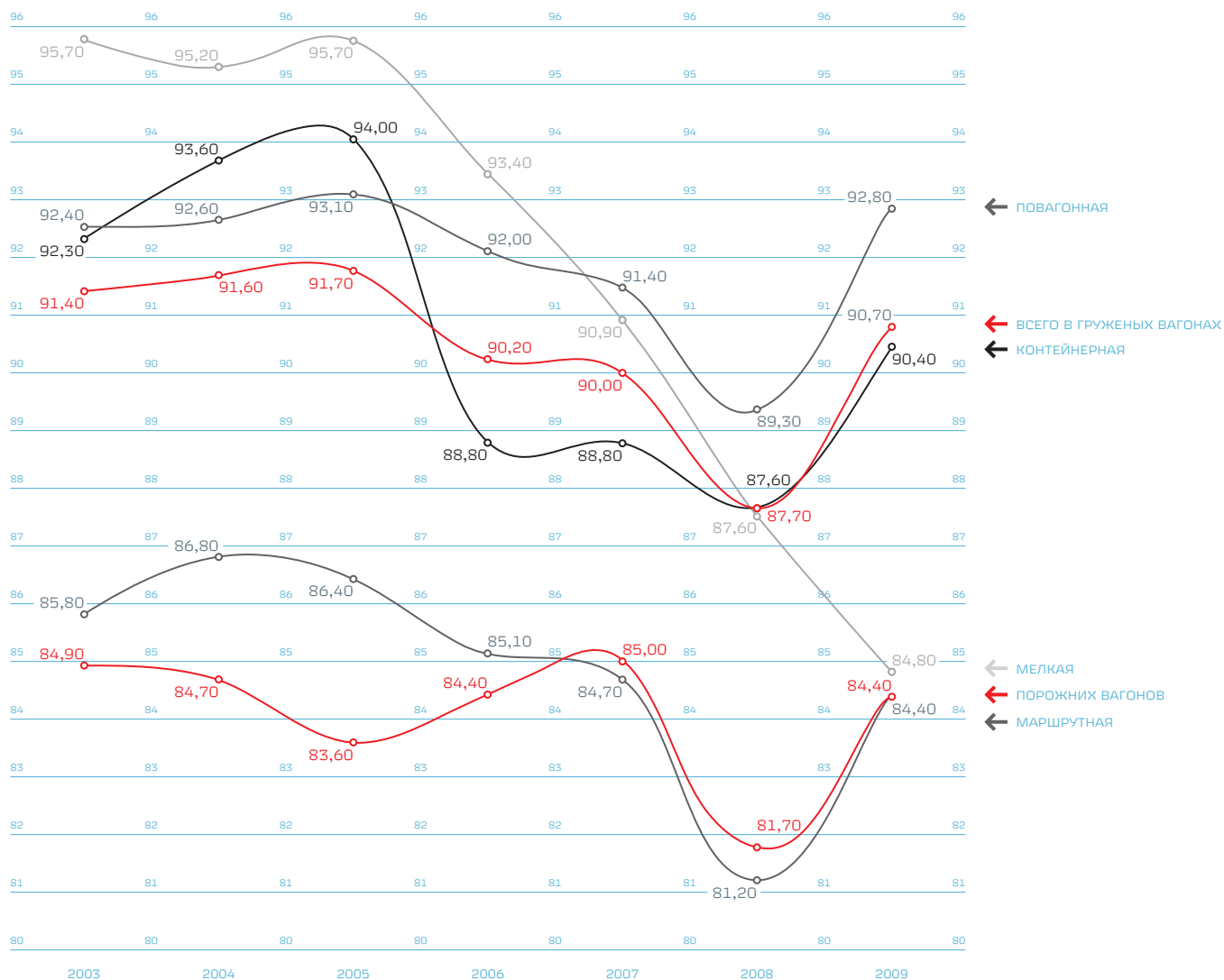
В 2009 году надежность доставки грузовых отправок увеличена. В нормативный срок доставлено 88,5% отправок, что на +2,6 п.п. выше, чем в 2008 году, в том числе:

- в груженных вагонах — 90,7% (+3 п.п.);
- порожних вагонов — 84,4% (+3,2 п.п.).

Надежность доставки увеличена в груженных вагонах по категориям отправок:

- маршрутным — 84,4% (+2,7 п.п.);
- повагонным — 92,8% (+3,5 п.п.);
- контейнерным — 90,4% (+2,8 п.п.).

Динамика надежности доставки грузов по категориям отправок за 2003 – 2009 гг.





При этом по надежности доставки грузовых отправок не удалось выйти на докризисный уровень (к уровню 2007 года снижение на -0,3 п.п.), в том числе: по маршрутным и мелким категориям отправок в груженных вагонах (на -0,6 п.п. и -6,1 п.п. соответственно) и порожних вагонов (на -0,3 п.п.).

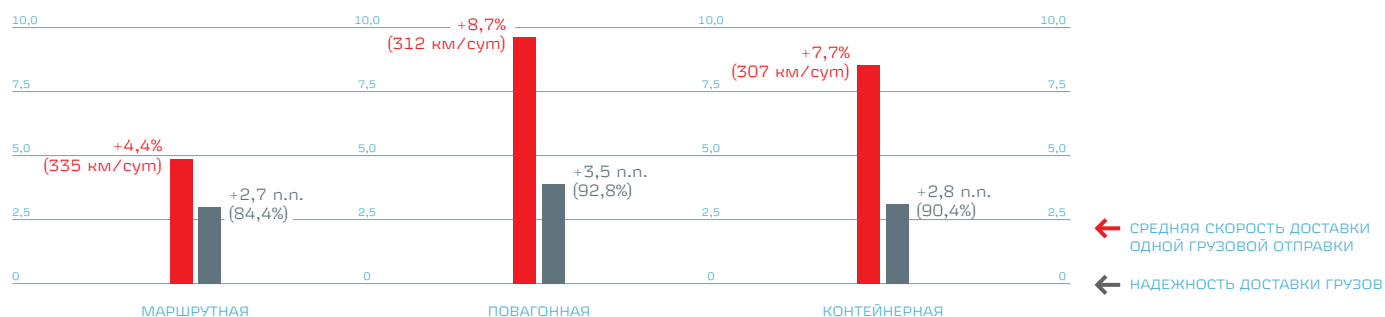
В 2003 – 2005 годах надежность доставки находилась на достаточно высоком уровне (свыше 90%), с 2006 по 2008 годы она неуклонно снижалась и только в 2009 году заметно увеличилась.

Таким образом, в 2009 году скорость и надежность доставки грузов в целом повышены (кроме мелких отправок), что свидетельствует об улучшении качества транспортного обслуживания грузовладельцев. Тенденция снижения скорости и надежности доставки, сформировавшаяся в конце 2008 – начале 2009 года, приостановлена, качество транспортного обслуживания грузоотправителей улучшено.

тываемых грузов как за счет расширения мощности, так и за счет совершенствования технологии работы;

- осуществление мероприятий по созданию современных терминально-логистических комплексов на базе объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», в том числе подготовка к учреждению совместно с инвесторами дочерних (зависимых) компаний по строительству и организации работы комплексов;
- инициирование, координация и интеграция проектов, связанных с разработкой и реализацией единой политики в сфере развития терминально-логистической инфраструктуры ОАО «РЖД».

Относительное изменение скорости и доставки грузов по категории отправок в груженных вагонах в 2008 – 2009 гг.



Для улучшения работы по обеспечению эффективности перевозочной деятельности за счет повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе модернизации терминально-складской инфраструктуры, расширения номенклатуры и качества услуг, привлечения дополнительных грузопотоков в соответствии с Приказом президента ОАО «РЖД» Якунина В.И. от 09.04.2009 г. № 72 был создан центр по развитию терминалов – структурное подразделение ОАО «РЖД».

Его основными задачами являются:

- выработка системных решений по развитию терминально-логистических комплексов ОАО «РЖД», направленных на улучшение взаимодействия с клиентурой, повышения эффективности использования инфраструктуры, создание условий для увеличения объемов обраба-

Формирование современной терминально-логистической инфраструктуры предполагает качественный скачок за счет комплексного решения, требующего изучения множества факторов, включая реальную оценку тенденций рынка контейнерных услуг, а также имеющегося мирового и отечественного опыта.

Предполагается, что терминально-логистический центр (далее – ТЛЦ) должен представлять собой место общего пользования (не дискриминационный доступ, тарифные преференции).

С учетом этого Центром были выполнены следующие задачи:

1. Разработаны ТЭО по ТЛЦ:
 - ст. Доскино (Нижний Новгород);
 - ст. Дзержинская–Новая (Калининград, колея 1520 и 1435);

- ст. Клейсха (Новосибирск);
 - ст. Ховрино (Москва);
 - ст. 9-й км (Краснодарский край, «сухой порт»);
 - ст. Батайск (Ростовская обл.);
 - ст. Новокуйбышевск (Самарская обл., совмещенный с грузовым речным портом).
2. Выработаны типовые технологические требования к функциям «сухого порта» как группе специализированных и универсальных тыловых терминалов (включая таможенные терминалы) для обслуживания мощностей грузового морского района.
- 2.1 Согласно этим требованиям «сухой порт» призван обеспечить:
- вывод с территории портов непрофильных операций;
 - консолидацию (судовых, поездных партий и проч.);
 - распределение (порт, регион, материк, транзит и проч.);
 - хранение;
 - оказание комплекса услуг (таможенное оформление, с добавленной стоимостью и проч.).
- 2.2 Перечисленные функции позволяют достичь:
- увеличения перерабатывающей способности портов;
 - снижения экологической нагрузки на мегаполис и загрузки улично-дорожной сети;
 - снижения инвестиционной нагрузки при формировании портовой инфраструктуры и более быстрого ввода объектов в эксплуатацию;
 - снижения вероятности возникновения условий для «брошенных поездов» за счет структурирования грузопотоков;
 - снижения транспортных издержек участников перевозочного процесса и др.

Таким образом, на контейнерном терминале «сухого порта» по существу произойдет замещение сортировочной работы ж.д. технических станций на терминальную переработку.

2.3 Финансирование проекта ТЛЦ и «сухих портов» может предусматривать:

- бюджетные инвестиции (бюджеты регионов — Правительства субъектов федерации, федеральный бюджет, средства федеральных целевых программ — Минтранс РФ, Минрегионразвития РФ, Минэкономразвития РФ);
 - прямые инвестиции (вклад в уставный капитал проектных компаний) — стратегические инвесторы (ДЗО, инвестиционные общества и фонды, логистические, складские и торговые операторы, ритейл, девелопмент и проч.);
 - заемное финансирование — предпочтительно зарубежные кредитно-финансовые организации;
 - проектное финансирование;
 - экспортное финансирование поставок подъемно-транспортного оборудования;
 - лизинг грузоподъемного, складского и транспортного оборудования, информационных продуктов и проч.;
 - лизинг недвижимости;
 - частные инвестиции.
3. В 2009 году был выполнен «пилотный» проект создания ТЭО ТЛЦ «Белый Раст» (Московская область), в котором предусмотрены объекты:
- контейнерный терминал;
 - универсальный терминал для переработки грузов промышленного назначения;
 - терминал для колесной техники (в том числе контрейлеров);
 - универсальный складской комплекс;
 - центр таможенного оформления грузов;
 - деловой центр;
 - административно-хозяйственный блок;
 - модуль автотранспорта;
 - объекты обеспечивающей инженерной и транспортной инфраструктуры.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

В рамках Комплексного научно-технического проекта «Оптимизация управления перевозочным процессом на основе экономических критериев» (КНП-1) проекта в 2007 — 2009 годах реализованы и находятся в процессе опытной эксплуатации инновационные технологии управления эксплуатационной работой на укрупненном полигоне с реализацией прогнозных и планирующих функций, в том числе:

- текущее и сменно-суточное планирование поездной работы железнодорожного направления;



- суточное планирование потребности локомотивов грузового движения по дорогам полигона;
- автоматизированная система диспетчерского управления локомотивами и локомотивными бригадами на замкнутых полигонах обращения.

Разработаны и переданы в эксплуатацию новые технологии и программные средства в области прогнозирования и организации сменного суточного планирования местной работы в части пономерного распределения вагонов согласно заявкам на перевозку грузов и многое другое.

В соответствии с поручением Научно-технического совета ОАО «РЖД» (Протокол от 29 апреля 2009 года № 2, пункт 6) проведена подготовительная работа по распространению технологии продукта «Транссиб за 7 суток» на другие направления сети железных дорог.

Как промежуточный этап внедрения продукта «Транссиб за 7 суток» с марта 2009 года организовано регулярное движение контейнерных поездов, сформированных ОАО «ТрансКонтейнер», ЗАО «Русская тройка», со станций Находка—Восточная и Владивосток Дальневосточной железной дороги до станций Московского узла. Среднее время в пути составляет в настоящее время 8 сут, маршрутная скорость 1148 км/сут. Кроме того, инновационная технология пропуска ускоренных поездов использована при организации интермодальных перевозок по маршруту Находка—Восточная—Марцево Северо-Кавказской железной дороги.

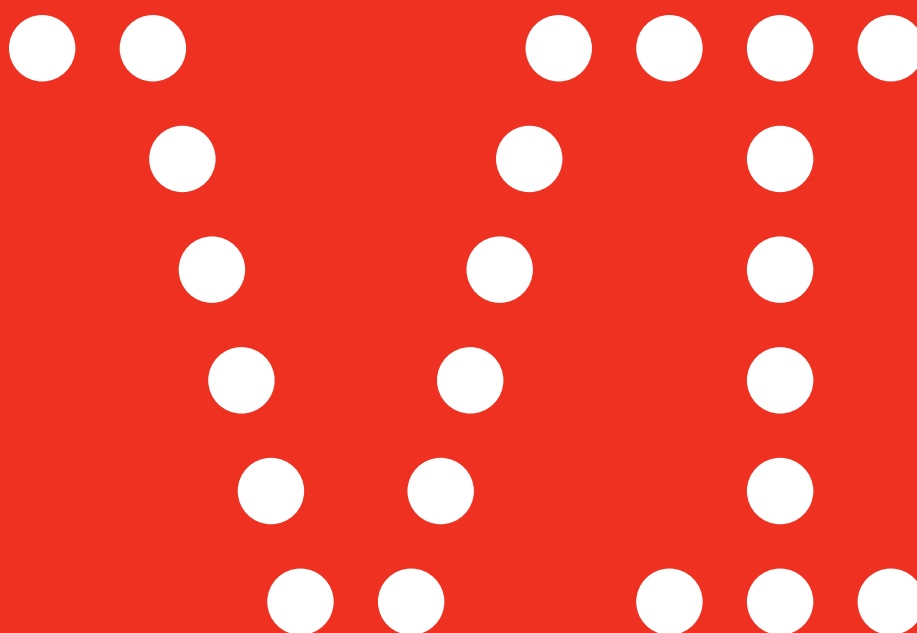
Аналогичная технология применяется и в обратном направлении. С апреля 2009 года со станций Московского железнодорожного узла отправлено 19 контейнерных поездов назначением на Свердловскую и Западно-Сибирскую железные дороги.

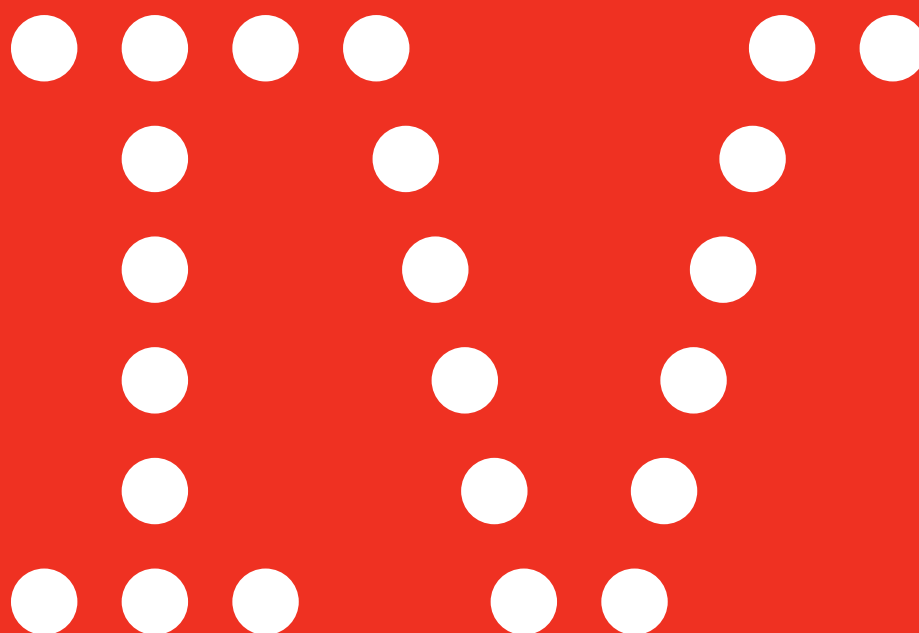
В 2009 году Общество реализовало ряд значимых мер по повышению качества и эффективности перевозочного процесса. Обеспечен ввод в опытную эксплуатацию прогрессивной технологии управления тягой (работа общим парком локомотивов двух и более железных дорог) на важнейших полигонах сети, активизирована работа по организации вождения соединенных и тяжеловесных поездов.

Благодаря технологическим инновациям и своевременным организационным решениям выполнены все бюджетные показатели качества эксплуатационной работы.

Для организации перевозочного процесса на всех уровнях управления в условиях созданной Центральной дирекции управления движением в комплексном научно-техническом проекте (КНП 1) получила развитие идеология перехода от административно-территориального управления эксплуатационной работой к управлению на технологически обоснованных полигонах. Базовым объектом для отработки данной идеологии принято направление Челябинск—Рыбное, расположенное в границах Южно-Уральской, Куйбышевской и Московской железных дорог.

В условиях развития транспортного рынка и реформирования системы управления Общества возросли ее информационные потребности. Значимые изменения внесены в систему статистического учета эксплуатационных показателей. С 1 января 2010 года ОАО «РЖД» полностью перешло на автоматизированный учет выполнения расписания движения пассажирских поездов, что позволяет достоверно оценивать качество оказываемых услуг, повысить ответственность диспетчерского аппарата и технических служб, улучшить обслуживание пассажиров.







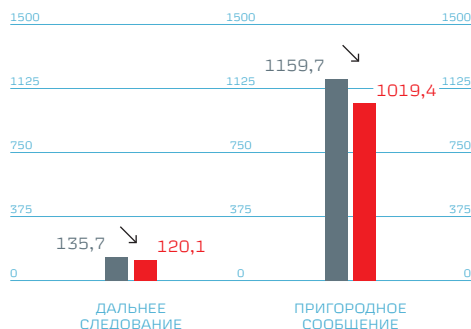
Работа пассажирского комплекса в 2009 году была направлена на полное удовлетворение спроса и эффективное транспортное обслуживание населения, на устойчивое и динамичное развитие перевозок, повышение качества обслуживания пассажиров.

В 2009 году услугами железнодорожного транспорта воспользовалось более 1,1 млрд. пассажиров (88,0% к 2008 году), из них:

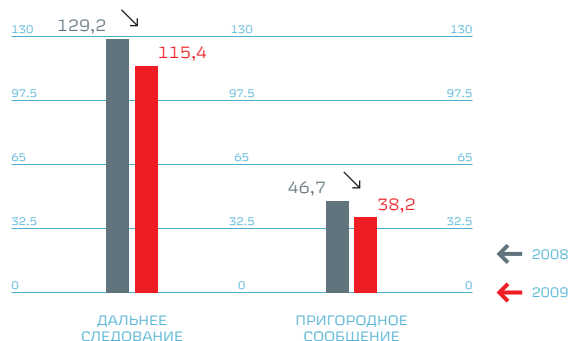
- в дальнем следовании — 120,1 млн. пассажиров (88,5% к 2008 году);
 - в пригородном сообщении — более 1,0 млрд. пассажиров (87,9% к 2008 году).
- Пассажирооборот составил 153,6 млрд. пасс-км (87,3% к 2008 году), в том числе:
- в дальнем следовании — 115,4 млрд. пасс-км (89,3% к 2008 году);
 - в пригородном сообщении — 38,2 млрд. пасс-км (81,7% к 2008 году).



Отправление пассажиров, млн. чел.



Пассажирооборот, млрд. пасс-км



ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ПЕРЕВОЗОК В КРИЗИСНЫЙ ПЕРИОД

Пассажирские перевозки в дальнем сообщении

В дальнем сообщении в условиях экономического кризиса наибольшее падение объема отправленных пассажиров к уровню 2008 года произошло в дерегулируемом сегменте — в вагонах СВ и купейных вагонах снижение составило 13,5%, в то время как в плацкартных и общих вагонах — 7,9%.

Учитывая сложившуюся ситуацию на рынке пассажирских перевозок, Компания в начале 2009 года пересмотрела тарифную политику в секторе перевозок в купейных вагонах и вагонах СВ:

- индексация тарифов в 2009 году проводилась не единовременно в начале года, а более плавно — поквартально, при этом 4 квартал не индексировался совсем (1 кв — 1,08, 2 кв — 1,03, 3 кв — 1,035);
- был изменен график гибкого регулирования — сглажены пики на периоды массовых предпраздничных и каникулярных перевозок.

Положительных тенденций по снижению темпов спада объемов пассажирских перевозок удалось добиться в период массовых летних перевозок. В 2009 году большинство российских туристов отказались от отдыха за рубежом и предпочли отдых в странах ближнего зарубежья и на курортах России, что и подтвердилось полученными результатами. С началом сезона летних отпусков (2009 год) темпы падения объемов перевозок сократились с 14 до 8%, а в направлении Черноморского побережья Северного Кавказа был зафиксирован 4%-й рост пассажиропотока к уровню 2008 года.

В целях стабилизации сокращения объемов перевозок Компанией был проведен ряд мероприятий по снижению тарифной нагрузки на пассажира в дерегулируемом сегменте, реализованных ОАО «РЖД» в преддверии летних перевозок:

- Скидка 20% на проезд в направлении Черноморского побережья Северного Кавказа и района Минеральных Вод, которая позволила на 4% увеличить объемы перевозок в поездах, участвующих в акции, при общесетевом снижении перевозок на 8% к уровню 2008 года.
- Скидка 20% на проезд в поездах 400-й и 500-й нумерации, отправляющихся в период с 1 июня по 30 сентября 2009 года, позволившая расширить возможность выбора по параметру «цена — качество». Привлечено 62,9 тыс. чел. (+ 6% к уровню 2008 года).
- Скидка 10% на ранние даты приобретения проездных документов, позволившая в общесетевых масштабах более точно планировать объемы предложения. Привлечено 41,7 тыс. чел. (+ 2% к уровню 2008 года).

Спрямление графика гибкого регулирования тарифов на летний период 2009 года, позволившее снизить стоимость билетов в вагонах СВ и купе к уровню 2008 года в среднем на 1% в июне — июле и на 5% — в августе. Применение акции позволило сократить темпы падения объемов перевозок и привлечь 1 073,5 тыс. чел.

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

Впервые пользователям Интернет предложена новая услуга — электронная регистрация, которая позволяет осуществить посадку в поезд без необходимости оформления проездного документа в билетной кассе. С 1 декабря 2009 года услуга электронной регистрации предлагается на поездах с 001 по 199 номер, включая скоростные поезда «Сапсан». В декабре 2009 года на Ленинградском вокзале Москвы введены в опытную эксплуатацию транзакционные терминалы регистрации, предназначенные для получения проездных документов. Терминал не содержит банковского приложения, необходимого для покупки проездных документов, и позволяет пассажиру самостоятельно распечатывать проездные документы, оплаченные ранее через Интернет. Таким образом, у пассажира нет необходимости стоять в очереди к билетному кассиру. В 2010 году планируется устанавливать такие терминалы во всех крупных пунктах продажи билетов.

В 2009 году через Интернет оформлено свыше 3,2 млн. электронных билетов и это в 3 раза выше уровня 2008 года, через ТТС оформлено свыше 1,7 млн. билетов и 43 тыс. билетов было распечатано после электронной регистрации.

В целях исключения безбилетного проезда в пригородных поездах организовано привлечение сторонних организаций к оказанию услуг по продаже проездных документов и контролю за их наличием.

В результате усиления контрольной работы общая выручка участков, на которых работали сторонние организации, превысила уровень прошлого года на 19%.

Создан постоянно действующий Штаб по наведению порядка на вокзалах и привокзальных территориях.

Реализованы в качестве пилотных следующие проекты новых видов услуг:

- В поезде «Александр Невский» (Северо-Западная региональная дирекция) пассажирам предоставлена возможность просмотра спутникового телевидения, видеофильмов, доступа в Интернет в пути следования посредством оборудования вагонов поезда многофункциональной информационной системой ИНБЕРА.

- В 5 фирменных поездах можно пользоваться DVD-плеерами для индивидуального просмотра видеофильмов. За время тестового использования услугой воспользовалось около 9 тыс. пассажиров.
- В группе поездов дальнего следования с августа 2009 года действует услуга по приготовлению качественного кофе с использованием автоматических кофе-машин. Воспользовались услугой более 11 тыс. пассажиров. В 2010 году услуга будет расширена.
- Свердловская региональная дирекция в качестве экспериментальной ввела услугу — посещение фитнес-купе, оборудованного в одном из вагонов поезда Свердловск — Кисловодск «Урал».

В рамках состоявшегося форума «1520» между ОАО «РЖД» и Национальным обществом Французские железные дороги было подписано Соглашение о дальнейшем сотрудничестве. В качестве приоритетных направлений сотрудничества определены вопросы в области развития вокзального хозяйства и в области взаимодействия электронных систем резервирования и продажи проездных документов.

Достигнута договоренность по расширению сети продаж на проезд в сообщении Россия — Франция:

- с 19 июня 2009 года — через систему резервирования SNCF;
- с 20 октября 2009 года — через систему бронирования «Rail Europe», созданную специалистами SNCF и имеющую 13 тыс. пунктов продаж в 48 странах мира.

В ближайшей перспективе будет реализована возможность продажи билетов на высокоскоростные поезда, курсирующие по территории Франции, через систему бронирования Российских железных дорог, и на поезда ОАО «РЖД» — через систему бронирования SNCF — что будет являться важнейшим шагом в расширении каналов дистрибуции.



Работа ДЗО и независимых перевозчиков

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

Всего в 2009 году частными перевозчиками перевезено 305,0 тыс. чел., или 0,3% от общего отправления в дальнем следовании. Одновременно с частными перевозчиками перевозку пассажиров в дальнем следовании осуществляют ДЗО Западно-Сибирской и Свердловской ж.д.: поездами повышенной комфортности моторвагонного формирования ДЗО вышеназванных железных дорог перевезено за отчетный период 1,750 млн. чел. (1,5% от общего объема отправления в дальнем следовании).

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

Пригородные перевозки

На конец 2009 года на полигоне железных дорог создано 17 ППК, из них 5 компаний — в течение 2009 года. Все созданные компании стали перевозчиками и существенно расширили полигоны обслуживания. Работой ППК охвачено 38 регионов из 73, в которых существует пригородное железнодорожное сообщение.

На 31.12.2009 г. пригородные пассажирские перевозки на территории России осуществляют 17 компаний, учрежденных с участием ОАО «РЖД»:

- ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» на Московской ж.д.;
- ОАО «Аэроэкспресс» на Московской ж.д.;
- ОАО «Экспресс-пригород» на Западно-Сибирской ж.д.;

- ОАО «Омск-пригород» на Западно-Сибирской ж.д.;
- ОАО «Кузбасс-пригород» на Западно-Сибирской ж.д.;
- ОАО «Алтай-пригород» на Западно-Сибирской ж.д.;
- ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» на Октябрьской ж.д.;
- ОАО «Краспригород» на Красноярской ж.д.;
- ОАО «Дон-пригород» на Северо-Кавказской ж.д.;
- ОАО «Волгоградтранспригород» на Приволжской ж.д.;
- ОАО «Свердловская пригородная пассажирская компания» на Свердловской ж.д.;
- ОАО «Экспресс Приморья» на Дальневосточной ж.д.;
- ОАО «Федеральная пассажирская компания»;
- ОАО «Пермская пригородная компания»;
- ОАО «Волго-Вятская пригородная компания»;
- ОАО «Московско-Тверская пригородная компания»;
- ОАО «Содружество».

По итогам 2009 года, компаниями-перевозчиками отправлено 546 984 тыс. пассажиров (53,7% от общего объема отправления по сети), пассажирооборот составил 19 582 млн. пасс-км (51,3% от общего объема перевозок по сети).

При современной системе организации управления железнодорожным транспортом пригородные пассажирские перевозки являются убыточными, они дотируются за счет доходов, получаемых от грузовых перевозок и частично за счет регионального бюджета

Доходы ОАО «РЖД» от перевозки пассажиров (без учета работы пригородных пассажирских компаний) за 2009 год по сети составили 18,4 млрд. руб. Расходы — 43,2 млрд. руб. по сети. Компенсация выпадающих доходов по сети денежными средствами — 2,0 млрд. руб. Соответственно в 2009 году Обществом для покрытия убытков от пригородных перевозок было направлено 24,8 млрд. руб.

Одной из наиболее остро стоящих проблем, связанных с достижением безубыточности пригородных перевозок, является полное возмещение выпадающих доходов перевозчиков, возникающих в результате регулирования тарифов со стороны регионов и реализация в этих целях Постановления Правительства Российской Федерации № 950 («Об участии органов исполнительной власти субъектов РФ в области государственного регулирования тарифов в области государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий» от 10 декабря 2008 года № 950).

Решение проблемы убыточности пригородного комплекса ОАО «РЖД»

ЧТО СДЕЛАНО

Утверждена и введена в действие новая номенклатура доходов и расходов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ (Приказ Минтранса РФ от 17.08.2007 г. Регистрация в Минюсте 27.09.07 г. № 10196)

Постановление Правительства РФ «Об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий»

Разработана и представлена в ФСТ для утверждения методика определения ставок экономически обоснованного тарифа на перевозку пассажиров в пригородном сообщении по субъектам РФ (методика утверждена в 2002 году, согласована с ФЭК, МПС, Минфином и МЭРТ)

Разработана и утверждена ФСТ России (30.09.2006 г.) Концепция построения Прейскуранта №10-02-16, (в т.ч. в части тарифа на услуги инфраструктуры на перевозку пассажиров в пригородном сообщении (глава IV))

ЧТО НАДО СДЕЛАТЬ

Принятие ФЗ «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения ж.д. транспортом в пригородном сообщении»



Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на предоставление услуг инфраструктуры для пригородных перевозок»



Утверждение методики определения ставок экономически обоснованного тарифа на перевозки пассажиров в пригородном сообщении по субъектам для определения потерь доходов от госрегулирования тарифов



Переход к договорным отношениям Перевозчик (ОАО «РЖД», либо другой перевозчик) — Заказчик (регион)



Позапное принятие нового Прейскуранта 10-02-16, включающего тариф на оплату инфраструктуры на перевозку пассажиров в пригородном сообщении



В пригородном сообщении реализованы действия, направленные на исключение случаев безбилетного проезда пассажиров в пригородном сообщении:

1. Внедрена программа введения новых видов абонементных билетов в пригородном сообщении:
 - абонементных билетов, действительных для проезда пассажиров во все дни недели в течение нескольких месяцев, недель, дней;
 - абонементных билетов, действительных для проезда пассажиров в рабочие дни недели в течение нескольких месяцев, недель, дней;
 - абонементных билетов, действительных для проезда в определенные дни недели и даты в течение одного месяца;
 - абонементных билетов, действительных для проезда пассажиров в выходные дни в течение нескольких месяцев, недель;
 - абонементных билетов на определенное количество поездок.
2. На период летних пассажирских перевозок дополнительно открыты пригородные билетные кассы на 270 остановочных пунктах.
3. В октябре 2009 года внедрен пилотный проект по оформлению проезда с использованием платежных терминалов самообслуживания.

Для стимулирования пассажиров к приобретению проездных документов в билетных кассах и для повышения качества обслуживания пассажиров на Октябрьской, Московской и Горьковской ж.д. реализован первый этап новой системы оформления абонементных билетов в пригородном сообщении: оформление, контроль и учет абонементных билетов сроком действия на 10 и 20 дней.

Расширяется взаимодействие с органами внутренних дел на транспорте по обеспечению правопорядка на объектах пригородного комплекса и усилению охраны контролируемых работников перевозчиков и пунктов контроля проездных документов.

В соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 01.07.2009 г. № 1382р «О сопровождении ЗАО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА» поездов пригородного сообщения и разъездных билетных кассиров в 2009 году» с 3 июля 2009 года организовано сопровождение на участке Москва—Тверь Октябрьской ж.д.

С 1 августа начата соответствующая работа на Витебском направлении Санкт-Петербургского узла, а с 1 сентября — на участке Москва—Александров Московской ж.д.

На данных направлениях был организован контроль в пригородных поездах совместными бригадами, состоящими из разъездных билетных кассиров, сотрудников милиции и работников частных охранных предприятий.

К охране объектов пригородного пассажирского комплекса с 2009 года привлекается ООО ЧОП «РЖД-ОХРАНА» (дочернее общество ОАО «РЖД»). При этом ООО ЧОП «РЖД-ОХРАНА» наряду с выполнением основных функций обеспечивает соблюдение корпоративных интересов ОАО «РЖД» в части предотвращения фактов злоупотреблений со стороны контролируемых работников перевозчиков.

Деятельность вокзального комплекса

В рамках исполнения поручений Итогового Правления ОАО «РЖД» в части выведения услуг, предоставляемых пассажирам на вокзалах, на безубыточный уровень, а также мероприятий по улучшению качества обслуживания пассажиров Дирекцией были реализованы следующие мероприятия:

Проведена оценка
рыночных ставок аренды

С 1 января 2009 года договоры аренды перезаключены по рыночным ставкам на всей сети вокзалов Дирекции. Результат — доходы от сдачи имущества в аренду в 2009 году выросли на 495 млн. руб. или на 176% по сравнению с предыдущим годом.

Вовлечение в коммерческий
оборот свободных площадей

В 2009 году дополнительно вовлечено в коммерческий оборот порядка 5 500 кв. м ранее свободных площадей. Дополнительная сумма арендных доходов в годовом исчислении по данным площадям составляет 95 млн. руб.

Общий рост доходов от аренды в 2009 году по сравнению с 2008 года ориентировочно составил более 590 млн. руб.

Завершена модернизация Курского вокзала

В январе 2009 года осуществлена передача в доверительное управление Курского вокзала. В результате финансово-экономические показатели вокзала существенно улучшились: годовая выручка возросла более чем в 3 раза по сравнению с периодом до модернизации и передачи в доверительное управление, при этом прибыль выросла более чем в 5 раз. Выручка от аренды и предоставления платных услуг пассажирам в 2009 году составила 298,5 млн. руб. Таким образом, инвестиции в размере 637 млн. руб. в модернизацию вокзала будут компенсированы за счет доходов вокзала в течение 3,5 лет.

Проводится работа по привлечению сетевых операторов на вокзалы

В 2009 году начата работа по привлечению сетевых операторов-партнеров для организации предоставления платных услуг пассажирам и посетителям на вокзалах Дирекции.

На конкурсной основе привлечены сетевые операторы в сегменты: вендинговые аппараты, платежные терминалы, предприятия розничной торговли и аптеки.

В текущем году реализовано опционов за право организации бизнеса на инфраструктуре Дирекции на общую сумму 202,9 млн. руб., из них уже оплачено 57,7 млн. руб. Привлечение сетевых операторов позволит обеспечить высокую заполняемость арендопригодных площадей и существенно повысит качество предоставления услуг на всей сети вокзалов Дирекции.

В 2010 году планируется продолжить эту работу и привлечь партнеров в сегменты, такие как: предприятия общественного питания, медиа-продукция, салоны сотовой связи, точки продаж мороженого, бытовые услуги и др. Предполагаемый дополнительный доход от реализации опционов в 2010 году составит порядка 350 млн. руб.

Запущен проект «РЖД-такси»

Летом текущего года на Курском вокзале реализован пилотный проект «РЖД-такси», в рамках которого организована услуга официального такси-оператора. На основании положительного опыта в ноябре, по итогам открытого аукциона, определены операторы, которые будут оказывать эту услугу сначала на московских вокзалах — Киевском, Ярославском, Белорусском, Ленинградском. Цены на услуги определяются по принципу зональности, позволяя снизить стоимость услуги в 2 — 3 раза в сравнении с нелегальными перевозчиками. На текущий момент проводятся мероприятия по оформлению земельно-правовых отношений с префектурами ЦАО г. Москвы для организации мест посадки и высадки пассажиров для запуска услуги такси на других вокзалах.

В 2010 году планируется организовать данную услугу на условиях франчайзинга под брендом «РЖД-такси» в первую очередь на внеклассных вокзалах и вокзалах первого класса.

Заклучены договоры на эксплуатацию и организацию услуг санитарных комнат

В августе 2009 года заключены договоры на эксплуатацию и организацию услуг санитарных комнат на Казанском, Киевском, Павелецком и Ярославском вокзалах.

В результате, выручка от оказания услуг санитарных комнат на указанных вокзалах выросла в среднем в 3,3 раза. В годовом исчислении рост выручки составит примерно 70 млн. руб., при этом прибыль увеличится на 25 млн. руб. или более чем в 30 раз.

Учитывая положительный опыт, в 2010 году Дирекция планирует осуществить поэтапную передачу услуг на аутсорсинг на всех внеклассных вокзалах и вокзалах первого класса. Речь идет, прежде всего, об услугах с высоким экономическим потенциалом, таких как услуги по переноске и хранению багажа (камеры хранения и носильщики), услуг санитарных комнат и КДО.



Реализован пилотный
проект «РЖД-трансфер»

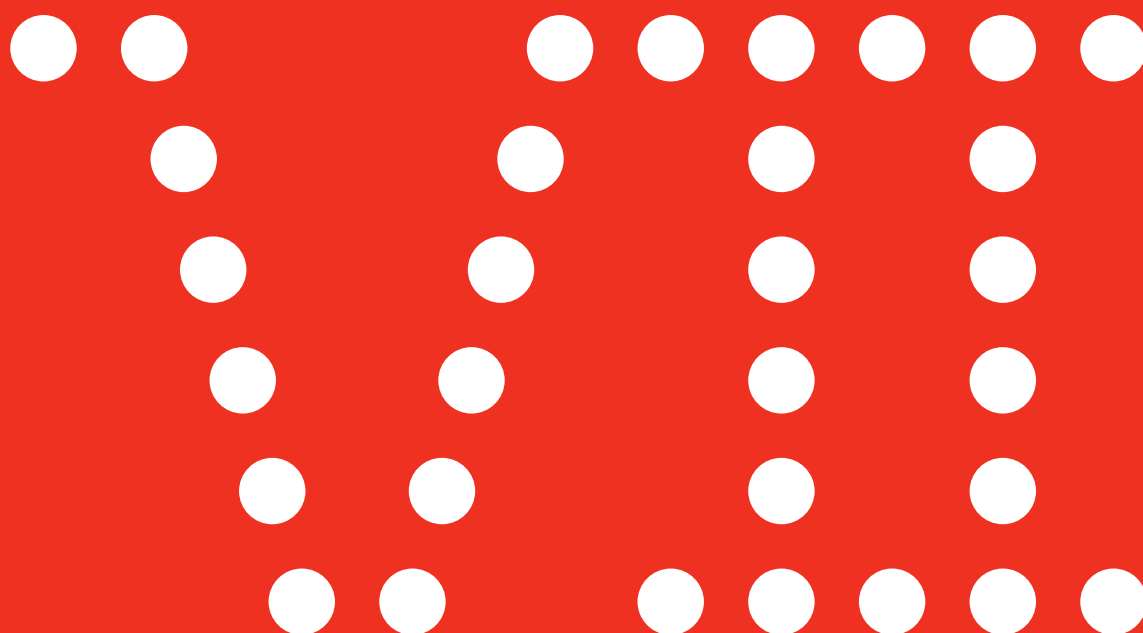
В 2009 году совместно с Правительством г. Москвы начата реализация проекта «РЖД-трансфер», в рамках которого организована регулярная бесплатная доставка пассажиров от железнодорожных вокзалов до автобусных вокзалов г. Москвы и реализация билетов на официальные междугородние автоперевозки с этих станций. Данный проект, прежде всего, позволяет выстроить взаимоотношения с компаниями-автоперевозчиками — обеспечить согласование маршрутов и расписаний. Планируется развивать автобусные локальные направления в населенные пункты, с которыми нет прямых железнодорожных направлений, и частично компенсировать выпадающие доходы от организации автобусных перевозок пассажиров с железнодорожных вокзалов. Кроме того, привлечение официальных компаний-автоперевозчиков для организации услуг на вокзалах позволяет существенно повысить безопасность услуг, предоставляемых пассажирам, и обеспечивает выведение доходов из «теневое» оборота. Данные мероприятия реализуются, в том числе, во исполнение поручения премьера В.В. Путина № ВП-П4-1814 от 3 апреля 2009 года по наведению порядка на вокзальных комплексах.

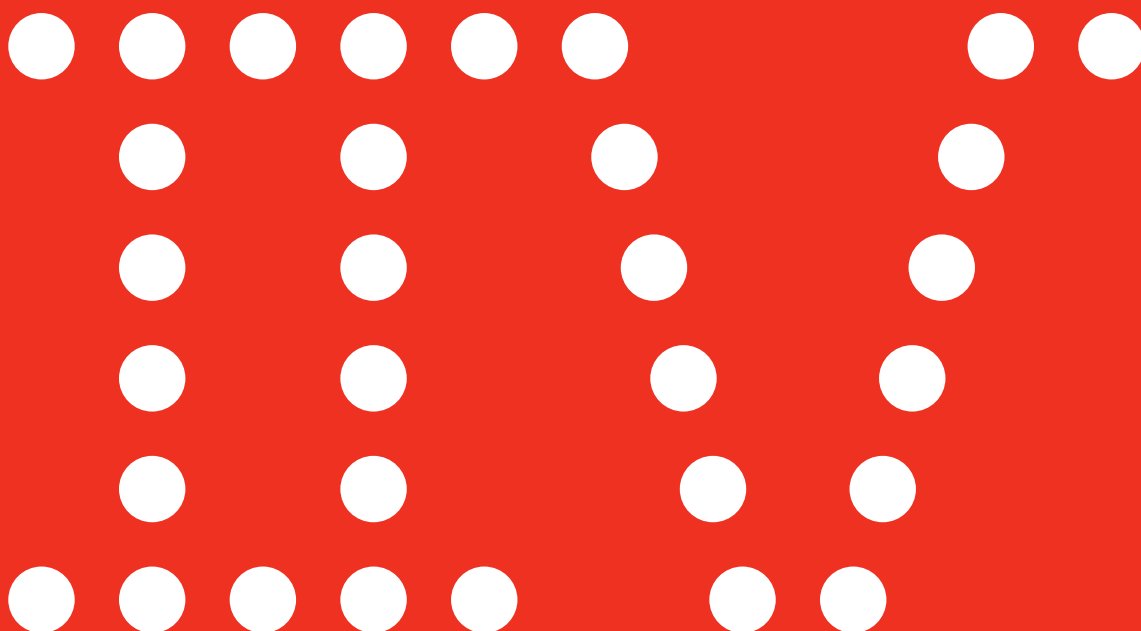
Организованы дополнительные
услуги для пассажиров
скоростных поездов «Сапсан»

В рамках запуска проекта по организации скоростного движения между городами Москва и Санкт-Петербург для пассажиров бизнес-класса поездов «Сапсан» организованы услуги «РЖД-такси» и залов повышенной комфортности. Услуги встречи такси пассажиры смогут заказывать во время движения поезда.

Создание сетевого
агентства продаж

На 2010 год запланировано создание сетевого агентства продаж на всех вокзалах Дирекции с созданием единого колл-центра для приема и обработки заказов на услуги «РЖД-такси», «РЖД-трансфер» и так далее.





ХАРАКТЕРИСТИКА И СОДЕРЖАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОАО «РЖД»

105

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

За 2009 год средняя грузонапряженность по железным дорогам сети уменьшилась по сравнению с 2008 годом на 3,8 млн. т брутто и составила 29,6 млн. т брутто/км в год.

Высокий показатель средней грузонапряженности сохраняется на участках пути основных грузовых направлениях: Забайкальской (53,1 млн. т брутто/км год), Западно-Сибирской (48,2 млн. т брутто/км год), Восточно-Сибирской (40,3 млн. т брутто/км год), Горьковской (37,7 млн. т брутто/км год), Свердловской (33,3 млн. т брутто/км год), Южно-Уральской (32,2 млн. т брутто/км год) и Красноярской (31,72 млн. т брутто/км год) железных дорогах.

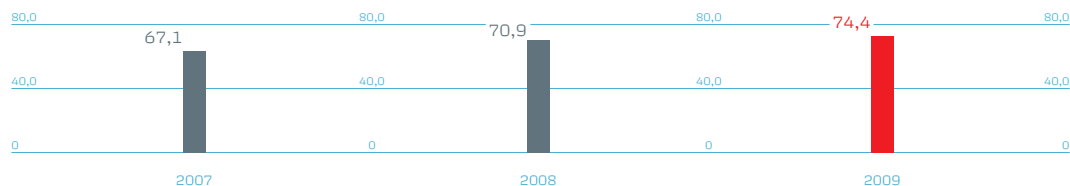
СОСТОЯНИЕ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ПУТЕВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

По состоянию на 31.12.2009 года:

- общая эксплуатационная длина составила 85 281 км, в т.ч.:
- по ширине колеи: 1520 мм — 84 446 км, 1067 мм — 805 км, 750 мм — 30 км;
- развернутая длина главных путей составила 124 163 км, в т.ч.:
- по типам рельсов: с рельсами типа Р-75 1010 км (0,8% от развернутой длины главных путей); Р-65 118 980 км (95,8% от развернутой длины главных путей); Р-50 и близкие к ним по весу 3441 км (2,8% от развернутой длины главных путей);



Протяженность бесстыкового пути, тыс. км



- на щебне, сортированном гравии и асбесте 123 064 км, или 99,5% от протяжения забалластированного пути;
- протяженность бесстыкового пути 74 403 км, что составило 59,9% от развернутой длины главных путей;
- протяженность пути на железобетонных шпалах 79 382 км, что составило 63,9% от развернутой длины главных путей;
- протяженность пути с термически упроченными рельсами 111 369 км, что составило 89,7% от развернутой длины главных путей.

На 31.12.2009 г. на сети железных дорог эксплуатируется 166,975 тыс. стрелок, 138 тоннелей и 30 727 мостов.

В 2009 году плановые задания по ремонтно-путевым работам были выполнены. Всеми видами ремонта отремонтировано и сдано в эксплуатацию 7,4 тыс. км пути. Из них на 1,7 тыс. км в 2009 году были проведены работы по реконструкции железнодорожного пути за счет инвестиционных средств; на 5,7 тыс. км проводились работы по капитальному ремонту пути на новых и старогодных материалах, по среднему и усиленному ремонтам — за счет средств капитального ремонта.

В связи со снижением в 2009 году объемов капитального ремонта пути возросло число участков со сверхнормативным пропущенным тоннажем и сверхнормативным сроком эксплуатации. На 31.12.2009 г. протяжение таких участков составило 19,4 тыс. км (15,7%), из них на 1 — 2 классе — 10,5 тыс. км, на 3 — 4 классе — 8,9 тыс. км.

Количество дефектных рельсов, лежащих в главном пути, уменьшилось до 81,43 тыс. шт. (на 11,15 тыс. шт.), и их протяжение составило 0,70% от развернутой длины главных путей.

Процент негодных деревянных шпал в главных путях по сети дорог за год возрос на 0,39% и составил 11,57% (против 11,18% в 2008 году).

Количество дефектных деревянных переводных брусков в целом по сети уменьшилось на 10 тыс. шт., — их количество в главном пути составило 54,4 тыс. шт., — т.е. на 5,5%.

Процент дефектности стрелочных переводов по сети дорог составил 1,0% (против 1,3% в 2008 году).

На сети дорог планомерно ведется работа по расширению полигонов укладки бесстыкового пути на железобетонных шпалах и пружинных рельсовых скреплений. За счет выполнения в 2009 году плановых заданий по реконструкции и капитальным ремонтам пути увеличилась протяженность главного пути:

- на железобетонных шпалах — на 3,0 тыс. км и составила 79,38 тыс. км (63,9% от развернутой длины главных путей);
- бесстыкового пути — на 3,15 тыс. км и составила 74,40 тыс. км (59,9% от развернутой длины главных путей);
- с пружинными скреплениями типа APC и ЖБР — на 1,96 тыс. км и составила 13,95 тыс. км (18% от протяженности пути на железобетонных шпалах), в т.ч. с APC — 4,74 тыс. км, с ЖБР — 8,69 тыс. км;
- с разделительным слоем — на 2,77 тыс. км и составила 18,48 тыс. км (14,9% от развернутой длины главных путей).

Протяженность главного пути с термически упроченными рельсами увеличилась до 89,7% от развернутой длины главных путей сети железных дорог.

Выполнение в 2009 году плановых заданий по оздоровлению пути позволило повысить скорости движения поездов на перегонах и главных путях станций на протяжении 3,2 тыс. км для пассажирских поездов и на 3,8 тыс. км — для грузовых. Повышены скорости на 395 приемо-отправочных путях (430,7 км).

Средневзвешенная допускаемая скорость в графике 2009 года составила 89,6 км/ч для пассажирских поездов и 72,2 км/ч — для грузовых.

Средняя балловая оценка состояния пути на сети железных дорог в 2009 году составила 37 ед. и, в сравнении с 2008 годом, снижена на 5 ед. (2008 год — 42 ед.). Среднее количество неудовлетворительных километров уменьшилось по сравнению с прошлым годом на 304 и составило 665 км (2008 год — 969 км).

Мостовое хозяйство

На железных дорогах России на 31.12.2009 г. насчитывалось 82 947 искусственных сооружений протяженностью 2 481,28 тыс. пог. м, а на 31.12.2008 г. — 82 898 сооружение, полной длиной 2 465,58 тыс. пог. м.

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 31.12.2009 г. 30 727 шт. (31.12.2008 г. — 30 949 шт.) полной длиной 960,9 тыс. пог. м (2008 г. — 959,7).

На дорогах сети в 2009 году эксплуатируется 49 651 шт. труб (2008 год — 50 357 шт.) и поперечных лотков протяженностью 217,67 тыс. пог. м (2008 году — 1409,77 тыс. пог. м). Количественное увеличение труб за рассматриваемый 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 до 2009 года, за счет уточнения данных переустройства, ввода в эксплуатацию вновь построенных и демонтажа дефектных сооружений в целом по сети дорог количество пешеходных мостов увеличилось, и, по состоянию на 31.12.2009 г., их количество составляет 1 098 шт. (2008 год — 968) общей протяженностью 172,13 тыс. пог. м.

На железных дорогах эксплуатируется 138 тоннеля протяженностью 109,26 тыс. пог. м.

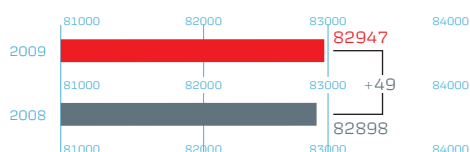
СОСТОЯНИЕ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ УСТРОЙСТВ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

В условиях снижения и экономии эксплуатационных расходов, с учетом реальных возможностей и объемов работ по обновлению устройств электроснабжения в условиях финансового кризиса, одной из основных задач является обеспечение надежности работы технических средств за счет оптимизации расходов для сохранения физических объемов работ по основным позициям, непосредственно обеспечивающим безопасность движения поездов. Упор делается на замену старотипных конструкций и элементов устройств электроснабжения, применение высоконадежных малообслуживаемых узлов. Одной из основных причин отказов в работе системы электроснабжения Общества является нарастающая динамика износа и старения технических средств.

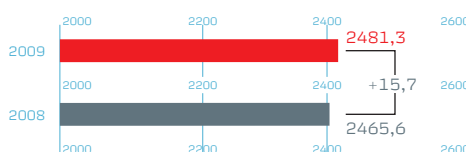
Со сроком выше нормативного эксплуатируются более 53,6 тыс. км развернутой длины электрифицированных линий (46%), из них 80% приходятся на основные грузовые и пассажирские направления. Темп старения устройств в последние 10 лет интенсивно нарастал в объемах 1,5 — 3 тыс. км в год.

Искусственные сооружения на железных дорогах России 2008 — 2009 гг.

Количество искусственных сооружений, **объектов**



Протяженность искусственных сооружений, **тыс. пог. м**





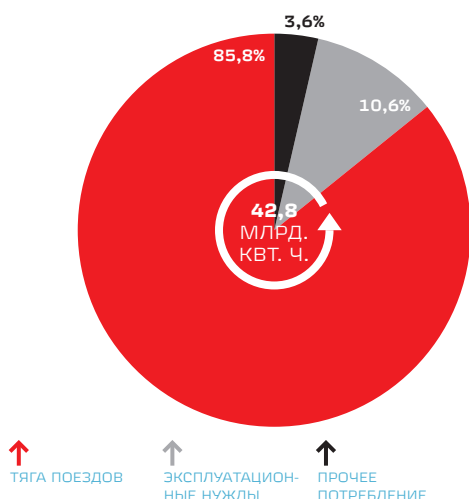
Аналогичное положение с устройствами тяговых подстанций, где требуется реконструкция, как по сроку службы, так и по фактическому состоянию: на 763 тяговых подстанциях (54% от общего количества), на 3,6 тыс. (81%) понижающих и тяговых трансформаторов.

Процент отказов технических средств на ряде дорог по причине старения достигает 35 – 45% от общего количества.

Основные стратегические задачи и меры:

- Для повышения уровня безопасности движения поездов – уменьшение «просроченного» полигона за счет инвестиционных вложений и капитального ремонта.
- Адресная замена элементов и оборудования низкой эксплуатационной надежности и выработанным ресурсом на высокотехнологические устройства повышенной надежности.
- Распространение методов и технологий комплексной диагностики (периодического диагностирования силовых трансформаторов, верховой диагностики контактной сети и др.).
- Расширение функциональных возможностей вагонов-лабораторий контактной сети типа ВИКС-ЦЭ, в том числе за счет внедрения новых систем контроля.

Структура электропотребления железных дорог



Потребление электроэнергии

На электрифицированном полигоне перевезено 85,5% всех грузов и пассажиров, при этом доля электрифицированных участков составляет 50,6% от общей протяженности железных дорог России.

Снижено удельное электропотребление на тягу поездов на 1 км эксплуатационной длины в однопутном исчислении на 11,3% к уровню 2008 года., особенно на дорогах Куйбышевской – 23,3%, Южно-Уральской – 22,4% и Западно-Сибирской – 15,8%.

В связи с уменьшением объема перевозок потребление электрической энергии железными дорогами России в 2009 году снижено на 9,5% и составило 42,8 млрд. кВт/ч, в том числе: на тягу поездов – 36,7 млрд. кВт/ч (снижение на 9,9%), железнодорожные узлы – 6,1 млрд. кВт/ч (снижение на 6,9%).

В структуре электропотребления железных дорог удельный вес расхода электроэнергии на тягу поездов составил 85,8%, на эксплуатационные нужды – 10,6%, на прочее потребление – 3,6%. Доля электропотребления железных дорог в общем отпуске электроэнергии по России составила 4,5% (в 2008 году – 4,7%).

Эффективность электрической тяги по расходу топлива в 1,71 раза выше тепловозной тяги, а в стоимостном выражении – в 4,6 раза.

При росте доли перевозок на электротяге с 84,0% в 2006 году до 85,5% в 2009 году в целом по хозяйству электрификации и электроснабжения наблюдается динамика снижения количества событий, связанных с нарушениями безопасности движения поездов. За период 2006 – 2008 годов снижение событий (случаев брака) составило 28,7% (при снижении в целом по ОАО «РЖД» на 14,5%), что явилось следствием реализации комплекса мероприятий по повышению безопасности движения через принятие организационных мер, внедрение новых технических средств и технологий, выполнение отраслевых инвестиционных программ по обновлению технических средств хозяйства и усилению инфраструктуры. В 2009 году снижение количества событий составило 4,5% к прошлому году, балльная оценка состояния контактной сети составила 37,5 балла (отлично).

За счет реализации программы ресурсосбережения по хозяйству электрификации и электроснабжения в 2009 году сэкономлено 41,53 млн. кВт/ч электрической энергии, или 74,25 млн. руб., в том числе:

- введено в работу 14 штук двенадцатипульсовых выпрямительных преобразователей (повышают коэффициент мощности до 0,94–0,96, дают экономию до 2,5% электроэнергии, расходуемой на тягу поездов, а также снижают потребление реактивной энергии в 2,5 раза), сэкономлено электроэнергии 11,03 млн. кВт/ч, годовой экономический эффект составил 18,13 млн. руб.;
- установлены светодиодные системы освещения на жестких поперечинах 4 станций, сэкономлено электроэнергии 3,63 млн. кВт/ч, годовой экономический эффект составил 6,32 млн. руб.;
- установлены высокомагнитные осветительные установки с применением экономичных светильников в количестве 144 шт., сэкономлено электроэнергии 26,87 млн. кВт/ч, годовой экономический эффект составил 46,8 млн. руб.

АВТОМАТИКА И ТЕЛЕМЕХАНИКА

Устройства железнодорожной автоматики и телемеханики на сети железных дорог России обслуживают 203 дистанции сигнализации, централизации и блокировки и 1 технический центр автоматики и телемеханики. На Октябрьской, Западно-Сибирской и Северо-Кавказской ж.д. функционируют центры технической диагностики и мониторинга устройств ЖАТ. В 4 кв. 2009 года на двух пилотных ж.д. (Красноярской и Восточно-Сибирской) изменена структура управления хозяйством в связи с переходом на безотделенческую структуру.

Средняя протяженность дистанций СЦБ по состоянию на 31.12.2009 г. составляет 417,6 км при средней численности дистанции СЦБ 184 чел.

Протяженность линий, оборудованных автоблокировкой (АБ) и диспетчерской централизацией, составляет 62 055 км, или 72,9% от эксплуатационной длины железных дорог.

По состоянию на 31.12.2009 г. при общей эксплуатационной длине двух и многопутных перегонов 36 360 км оснащенность 2-сторонней

постоянно действующей АБ составляет 29 381 км (81%), в том числе в основных направлениях 24 448 км (92%), в прочих — 4 934 км.

С августа 2001 года в хозяйстве автоматики и телемеханики крушений и аварий не допускалось.

Количество нарушений безопасности движения поездов (событий) в 2009 году снижено по сравнению с 2008 годом на 17,7% и составило 28 событий против 34.

В 2009 году снижено количество отказов устройств ЖАТ от вмешательства посторонних лиц в работу устройств на 42,3% к уровню 2008 года, пропорционально этому снизилось и количество задержек поездов (117 поездов в 2009 году против 252 — в 2008 году). Количество задержек поездов по причине вмешательства посторонних лиц составило в 2009 году 7,2% от общего количества. Вмешательству посторонних лиц в работу устройств ЖАТ в первую очередь подвержены участки железных дорог, расположенные вблизи мегаполисов.

В 2009 году на капитальный ремонт устройств СЦБ выделено 3,8 млрд. руб. На эти средства отремонтировано: 2 700 км автоблокировки (100% к плану года), 6 517 стрелок ЭЦ (101%), 229 вагонных замедлителей (101,7%), 1 478 км кабельных линий СЦБ (100,4%), 66 компрессорных установок (100%), 32 ед. ССПС (103,2%).

При снижении объемов перевозок выполнение работ по капитальному ремонту позволило поддерживать устройства СЦБ в рабочем состоянии и снизить количество нарушений нормальной работы на 11%.

Основные фонды хозяйства составляют 3,5% от стоимости основных фондов ОАО «РЖД». В составе основных фондов хозяйства финансовый процент износа составляет: по зданиям — 16,57%, по сооружениям — 24,32%, по передаточным устройствам — 40,67%, машинам и оборудованию — 28,99%, по транспортным средствам — 42,61%, инвентарю производственному и хозяйственному 56,59%.



Завершены работы по обновлению и модернизации устройств ЖАТ на 125 объектах с объемами: 1258 стрелок ЭЦ, 642 км автоблокировки, 498 км систем диспетчерской централизации и диспетчерского контроля.

Общий объем обновленных технических средств ЖАТ (включая проекты ЦШ) в 2009 году составляет: 2261 стрелка ЭЦ, — 774 км АБ, — 998 км ДЦ, ДК.

Департаментом автоматики и телемеханики совместно с отраслевой наукой и разработчиками устройств в 2009 году проведены следующие работы в области научно-технического развития средств ЖАТ:

- Для обеспечения защиты микропроцессорных устройств от грозовых и коммутационных перенапряжений ООО «БомбардьеТранспортейшн (Сигнал)» разработаны и приняты в эксплуатацию устройства защиты объектных контроллеров МПЦ «Эбилек-950»;
- ЗАО «Форатек АТ» совместно с компанией «Сименс» ведутся работы по разработке комплексной системы защиты объектов инфраструктуры от грозовых и коммутационных перенапряжений на трех пилотных объектах МПЦ-МЗ-Ф;
- Разработаны и внедряются на сети системы диагностики устройств ЖАТ типа АПК-ДК, АСДК, АДК-СЦБ. На базе данных систем создаются дорожные центры диагностики и удаленного мониторинга ЖАТ на Московской, Куйбышевской, Свердловской и Горьковской ж.д.
- В системе АПК-ДК реализована функция диагностики технического состояния питающих установок, качества питающего напряжения и устройств бесперебойного питания (УБП), приняты в постоянную эксплуатацию блок контроля аппаратуры сигнальной точки БКА и автомат контроля напряжения и сопротивления изоляции АKNСИ-8.
- Введена в постоянную эксплуатацию автоматизированная технология обслуживания устройств ЖАТ на основе систем диагностики АПК-ДК (Тихвинская дистанция СЦБ Октябрьской ж.д.) и АДК-СЦБ (Сальская дистанция СЦБ Северо-Кавказской ж.д.).

Для решения задачи создания и внедрения малообслуживаемого, герметичного и вандализационного напольного оборудования СЦБ в 2009 году приняты в постоянную эксплуатацию:

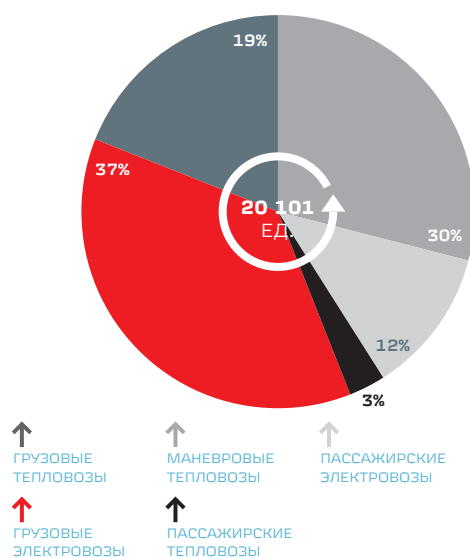
- железнодорожный светофор со светодиодными светооптическими системами для децентрализованных систем автоблокировки;
- дроссель-трансформатор в шпальном исполнении типа ДТШ-1-300;
- вагонные замедлители для парковых и горочных тормозных позиций ЗВУ и РЗ-5пк — быстродействующая управляющая аппаратура вагонных замедлителей ВУПЗ-05;
- Разработаны и внедрены на Октябрьской ж.д. стрелочные электроприводы серии ВСП, переводные и замыкающие устройства для стрелочных переводов высокоскоростного движения проектов 2956, 2968;
- В рамках программы ресурсосбережения 2009 года внедрены на сети железных дорог указатели маршрутные световые на светоизлучающих диодах на общую сумму 24,540 млн. руб. (592 шт.), указатели положения на светоизлучающих диодах на общую сумму 22,434 млн. руб. (799 шт.).

Реализация инвестиционных и ремонтных программ в 2009 году позволила снизить количество событий в хозяйстве автоматики и телемеханики, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, по сравнению с 2008 годом — на 17,7% (28 событий против 34 в 2008 году), а общее количество отказов устройств ЖАТ — на 14,5% (17 830 отказов против 20 845 в 2008 году).

**ХАРАКТЕРИСТИКА ПАРКА
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА****Локомотивы**

В инвентарном парке ОАО «РЖД» содержится 20 101 локомотив, в том числе 2 409 пассажирских электровозов, 536 пассажирских тепловозов, 7 417 грузовых электровозов, 3 750 грузовых тепловозов, 5 989 маневровых тепловозов.

В парке находятся 796 пассажирских электровозов (18,66%) с просроченным сроком службы, из которых 483 электровоза постоянного тока и 313 электровозов – переменного тока.

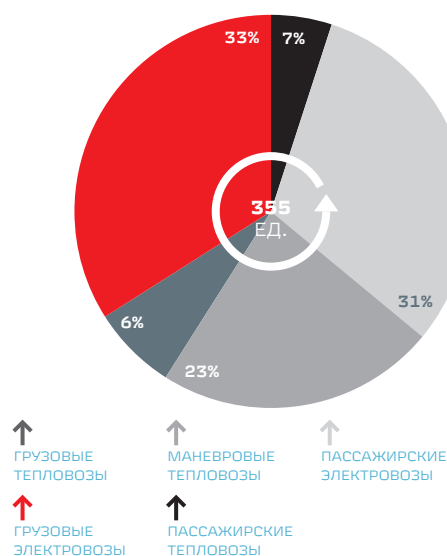
**Структура инвентарного парка
локомотивов ОАО «РЖД»**

В грузовом движении находятся 523 электровоза переменного тока (12,3%), 876 магистральных тепловозов (20,5%) и 1896 маневровых тепловозов (44,4%) с истекшим сроком службы.

По результатам 2009 года, поставлено 355 ед. тягового подвижного состава:

- 229 ед. электровозов, из них:
 - пассажирских – 110 ед. (ЭП1М, П – 80 ед. и ЭП2К – 30 ед.);
 - грузовых – 119 ед. (2ЭС5К – 17 ед.; 3ЭС5К – 49 ед.; Э5К – 8 ед.; 2ЭС4К – 20 ед.; 2ЭС6 – 25 ед.);

- 126 ед. тепловозов, из них:
 - грузовых – 26 ед. (2ТЭ25К – 5 ед.; 2ТЭ25А – 1 ед. и 2ТЭ116У – 20 ед.);
 - пассажирских – 20 ед. (ТЭП70БС – 20 ед.);
 - маневровых – 80 ед. (ТЭМ7А – 15 ед. и ТЭМ18Д – 65 ед.).

**Обновление парка тягового подвижного
состава в 2009 году**

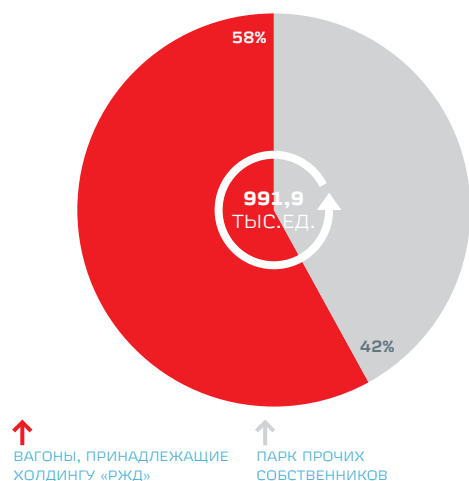
В результате проведения модернизации в 2009 году оздоровлено 158 локомотивов; из них 68 секций грузовых тепловозов ТЭ10, 90 ед. электровозов: грузовых – 55 ед. (ВЛ10 – 32 ед., ВЛ80 – 18 ед., ВЛ11 – 5 ед.) и пассажирских ЧС2 – 35 ед.



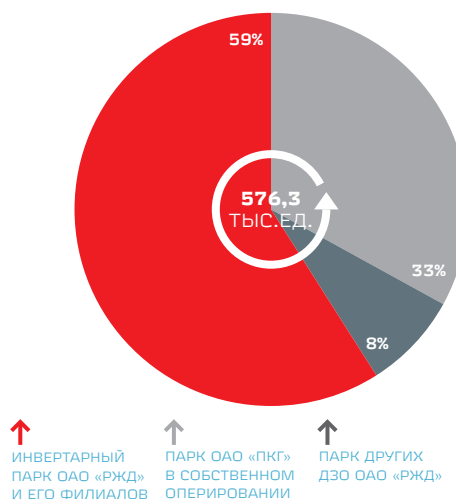
Вагонные парки

По состоянию на 31 декабря 2009 года парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации (код 20) составил 991,9 тыс. ед., в том числе:

Парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации (код 20)



Основные собственники грузовых вагонов внутри холдинга «РЖД»



- 24,3 тыс. вагонов – ОАО «ТрансКонтейнер»;
- 10,1 тыс. вагонов – ОАО «Рефсервис»;
- 1,6 тыс. вагонов – ОАО «РейлТрансАвто»;
- 7,8 тыс. вагонов – ЗАО «РусАгроТранс».

Динамика изменения парка грузовых вагонов холдинга «РЖД», ед.

год	ВСЕГО по холдингу «РЖД»	ОАО «РЖД»	ДЗО в пользовании ОАО «РЖД»	ОАО «ПКГ»	ОАО «РусАгроТранс»	ОАО «ТрансКонтейнер»	ОАО «Рефсервис»	ОАО «РейлТрансАвто»
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
2009	576 454	338 719	541	193 332	7847	24 255	10 120	1 640

(Структура инвентарного парка грузовых вагонов, см. Прил. 15)

- 576,5 тыс. ед. – вагоны, принадлежащие холдингу «РЖД»;
 - 415,5 тыс. ед. – парк прочих собственников.
- Основными собственниками грузовых вагонов внутри холдинга «РЖД» являются:
- 339,2 тыс. ед. – инвентарный парк ОАО «РЖД» и его филиалов, включая 0,5 тыс. вагонов ДЗО, находящихся в пользовании ОАО «РЖД» (58,8% парка грузовых вагонов Холдинга).
 - 193,3 тыс. ед. – парк ОАО «ПКГ» в собственном оперировании;
 - 43,8 тыс. ед. – парк других ДЗО ОАО «РЖД» (7,5% парка Холдинга), в том числе:

Закупки новых грузовых вагонов

Начиная с 2009 года, основную закупку вагонов в холдинге ОАО «РЖД» осуществляет ОАО «ПКГ». В 2009 году ОАО «РЖД» закупило 292 грузовых полувагона перспективных моделей.

ОАО «ПКГ» закуплено 7 788 вагонов, в том числе 3 378 цистерн, 4 401 полувагон, 1 платформа, 8 крытых.

УПРАВЛЕНИЕ ИМУЩЕСТВОМ ОАО «РЖД»

Общая информация об имуществе 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.

По состоянию на 31.12.2009 г. в собственности Компании находятся 385 тыс. объектов недвижимости (включая земельные участки). Общая площадь строений (без учета линейно-протяженных объектов) составляет 73 650 тыс. кв. м, общая площадь земельных участков ОАО «РЖД» составляет 32 825,75 га.

В целях ускорения процедуры передачи ОАО «РЖД» недвижимого имущества, при формировании уставного капитала Компании 356 800 из 420 200 объектов недвижимости (около 85%) были зарегистрированы в собственность ОАО «РЖД» в составе 8 622 сооружений — производственно — технологических комплексов (далее — ПТК).

В то же время регистрация объектов недвижимости в составе ПТК усложняет совершение большинства сделок с указанным имуществом, в т.ч. любых сделок по отчуждению, передаче в долгосрочную аренду. Для совершения указанных сделок необходимо предварительно расформировать ПТК.

Так, дополнительно к 1 238 ПТК, расформированным в 2007 — 2008 годах, в 2009 году проведены работы по расформированию 887 ПТК. По результатам выполнения работ проведена техническая инвентаризация 37 500 объектов недвижимости, получены свидетельства на 17 282 объекта недвижимости.

На 31.12.2009 г. железными дорогами заключено договоров аренды между ОАО «РЖД» и Территориальными управлениями Росимущества на 6 078 земельных участка полосы отвода общей площадью 935 833 га, что составляет 96,5% от общей площади земельных участков полосы отвода.

Основные принципы управления недвижимостью ОАО «РЖД»

За годы существования Компании основными принципами управления недвижимостью являлись:

1. приоритет профильного (железнодорожного) использования объекта над иными формами использования недвижимости;
2. 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;
3. 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;
4. 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.

Система управления имущественным комплексом (СУИК)

В целях ведения единого учета недвижимого имущества ОАО «РЖД», а также повышения эффективности принятия управленческих решений за счет оперативного доступа к информации о состоянии объектов недвижимого имущества, по заказу Департамента управления имуществом разработана автоматизированная система управления имущественным комплексом (СУИК). Система управления имущественным комплексом предназначена для учета объектов недвижимого имущества, которым наделены филиалы и структурные подразделения ОАО «РЖД», включая отображение их местоположения на земельном участке, а также имущественных договоров по данным объектам. В соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 21.09.2009 г. № 1964р система



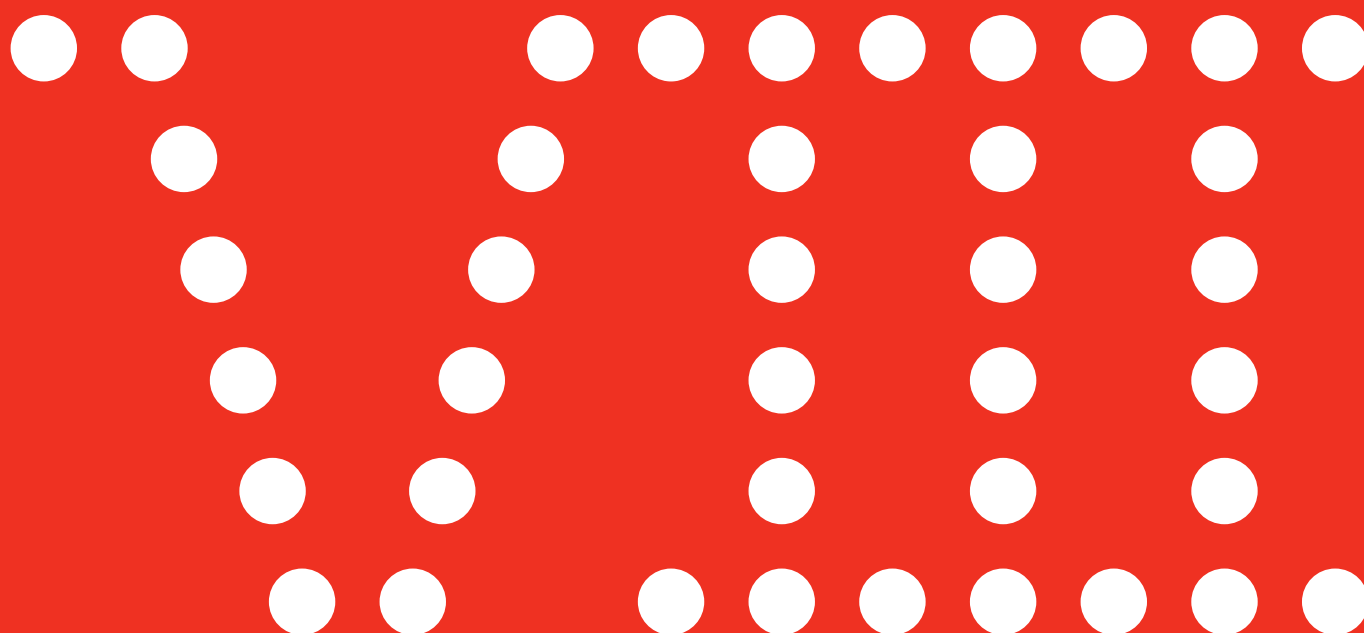
управления имуществом комплексом введена в опытную эксплуатацию на всей сети железных дорог, в функциональных филиалах и негосударственных учреждениях ОАО «РЖД».

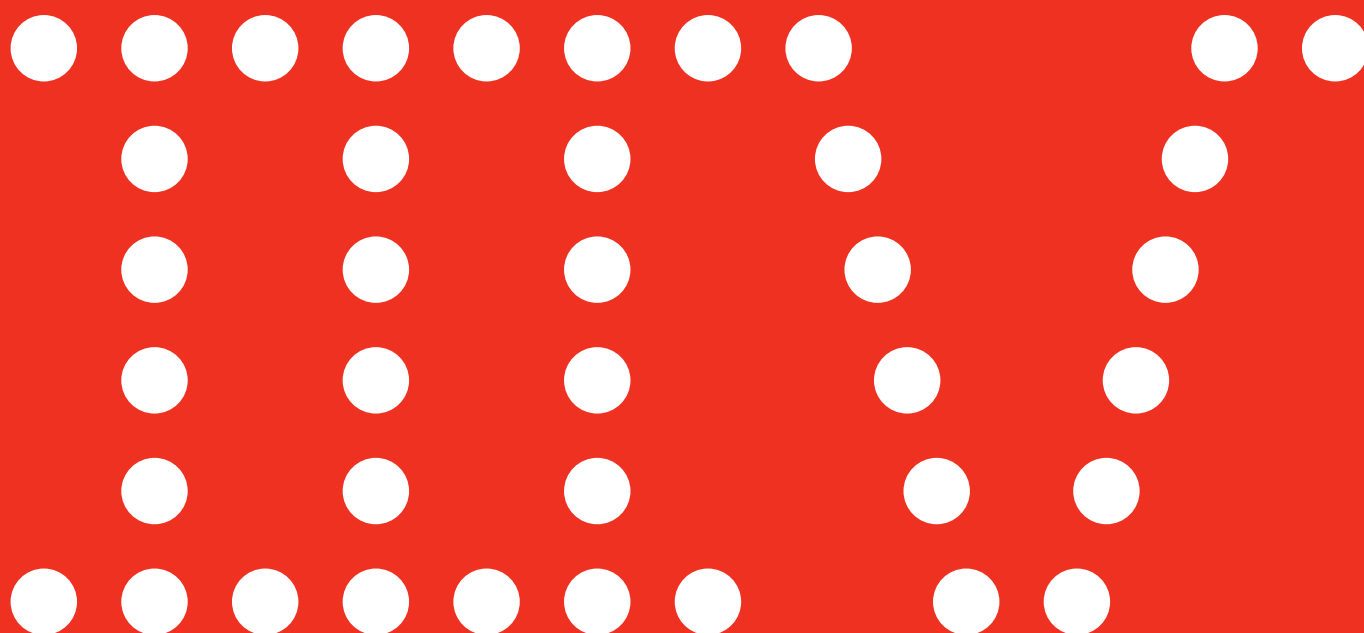
Доходы от управления недвижимым имуществом

За 2009 год доходы от вовлечения недвижимого имущества в гражданско-правовой оборот составили:

- от передачи в аренду зданий, сооружений и железнодорожных путей ОАО «РЖД» — 5 763,49 млн. руб., без учета НДС;
- от передачи в субаренду земельных участков — 455,51 млн. руб., без учета НДС;
- от продажи непрофильных и неиспользуемых в производственной деятельности объектов недвижимости ОАО «РЖД» — 1 357,06 млн. руб., с учетом НДС (в том числе 234,82 млн. руб. от продажи имущества вагонного ремонтного депо Черемхово и вагонного участка Хилок вагонного ремонтного депо Чита в соответствии с Распоряжениями Правительства Российской Федерации от 20.03.2008 № 348-р и ОАО «РЖД» от 28.03.2008 № 634р и 635р).

В 2009 году дорогами было заключено: 7 548 договоров аренды зданий, сооружений площадью более 1,295 млн. кв. м и железнодорожных путей более 63,904 тыс. пог. м, 4 530 договоров субаренды земельных участков общей площадью 2161,81 га.





МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И РЕАЛИЗАЦИЯ ОСНОВНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ

117
ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

В соответствии с принятой стратегией развития ОАО «РЖД» до 2030 года международная деятельность ОАО «РЖД» в 2009 году была нацелена на решение стратегической задачи укрепления позиций Российских железных дорог на мировых рынках транспортных услуг. Эта работа проходила в непростых условиях глобального финансово-экономического кризиса и жесткой конкуренции как со стороны других видов транспорта (прежде всего судоходных компаний), так и иностранных железных дорог.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И КЛЮЧЕВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ

Одной из основных задач, решаемых пассажирским комплексом в международных перевозках в текущем году, стало расширение спектра направлений на международном рынке железнодорожных пассажирских перевозок. В настоящее время ОАО «Российские железные дороги» осуществляет перевозку пассажиров в 20 стран Европы и Азии: Германию, Францию, Швейцарию, Голландию, Польшу, Австрию, Словакию, Чехию, Венгрию, Румынию, Болгарию, Грецию, Италию, Хорватию, Сербию, Черногорию, Финляндию, Китай, Монголию, Северную Корею по 59 международным маршрутам, а также в 8 Республик СНГ:



Украину, Беларусь, Молдову, Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Азербайджан, Таджикистан.

Объемы перевозок пассажиров в международных сообщениях за 2009 год составили 20,1 млн. чел., в том числе:

- со странами СНГ и Балтии — 19,5 млн. чел.;
- со странами дальнего зарубежья — 0,66 млн. чел.

В 2009 году открыты новые международные маршруты Москва—Бар (Черногория) и Санкт-Петербург—Загреб (Хорватия).

Подготовлены и реализованы все необходимые технические, технологические и нормативно-правовые решения по организации в 2010 году скоростного пассажирского сообщения Санкт-Петербург—Хельсинки.

В течение 2009 года в международные нормативные документы внесены существенные изменения в части сроков проведения расчетов за услуги, которые приведены в соответствие с общепринятой деловой практикой, т.е. в месяце, следующем за месяцем оказания услуг. Кроме того, введены нормы, обеспечивающие дифференцированный подход к начислению пеней за несвоевременную оплату в зависимости от сроков задержки платежей.

Наибольшую долю в объеме оказанных услуг, которая составляет 95%, занимают страны СНГ и Балтии. Оставшаяся доля, равная 5% объема оказанных услуг, приходится на «третьи страны».

За 2009 год объем услуг по перевозкам пассажиров и услугам, связанным с грузовыми перевозками, оказанных ОАО «РЖД» иностранным железным дорогам, составил 552,1 млн. долл.

Объем услуг по статьям расчетов пассажирского сообщения, оказанных ОАО «РЖД» иностранным железным дорогам за 2009 год по сравнению с 2008 годом, снизился на 23% и составил 295,0 млн. долл. США. Начисления в пользу иностранных железных дорог также сократились, однако только на 10%, и составили 488,6 млн. долл. США.

За 2009 год поступления в ОАО «РЖД» от иностранных железных дорог составили 256,7 млн. долл. и сократились на 40% по сравнению с 2008 годом.

Основной статьей расчетов по грузовым перевозкам с иностранными железными дорогами являются расчеты за пользование грузовыми вагонами. Сумма платы за пользование грузовыми вагонами ОАО «РЖД» на иностранных железных дорогах составила 213,8 млн. долл. (сниже-

ние к 2008 году — 42%), что связано с передачей грузовых вагонов инвентарного парка ОАО «РЖД» в собственность вновь организованным операторам грузовых вагонов.

Плата за пользование грузовыми вагонами принадлежности других государств на российских железных дорогах в 2009 году составила 87,9 млн. долл. (сокращение к 2008 году — 42,5%).

За 2009 год ОАО «РЖД» продолжило реализовывать международные проекты, требующие весомых вложений, в Ливии и Иране.

С апреля 2008 года начаты работы по строительству 2-путной железнодорожной линии на участке Сирт—Бенгази в Ливии протяженностью 554 км. Планируется построить современную скоростную линию с шириной колеи 1435 мм. Срок строительства участка — 4 года. Стоимость проекта — 2,2 млрд. евро. Строительные работы начались в декабре 2008 года.

С марта 2008 года начаты работы по электрификации 46 км главных и станционных путей железнодорожной ветки Тебриз—Азаршахр в Иране. Полная стоимость проекта — 8,85 млн. евро. Срок выполнения работ — 9 месяцев (фактически реализация проекта началась в конце мая 2009 года).

ОАО «РЖД» ведет предконтрактные работы в Словацкой Республике по следующим проектам:

- строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице (Ганиска)—Братислава—Вена;
- создание в районе Вены международного логистического терминала;
- модернизация действующей ж.д. линии Матовце (гос. граница)—Ганиска.

Словацкой стороной одобрено разработанное ОАО «РЖД» технико-экономическое обоснование инвестиций в строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице (Ганиска)—Братислава—Вена.

В 2009 году ОАО «РЖД» проведены предконтрактные работы по следующим проектам:

- «Электрификация железнодорожной линии Тегеран — Мешхед»;
- «Строительство новой железнодорожной линии Решт (Иран) — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан)»;
- Проводится комплекс мероприятий по реконструкции участка железной дороги ст. Хасан (РФ) — Раджин (КНДР) и строительства контейнерного терминала в порту Раджин.

22 августа 2009 года подписан Указ Президента Российской Федерации Д.А. Медведева от № 965 «О передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций советско-монгольского АО «УБЖД». 17 декабря 2009 года на основании Указа был заключен Договор доверительного управления ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций советско-монгольского АО «УБЖД». Монгольской стороне передан вариант Концепции реализации совместного российско-монгольского проекта развития АО «УБЖД» и строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Монголии.

Также ОАО «РЖД» подписано Соглашение по развитию Улан-Баторской ж.д. (УБЖД). Проведено обоснование инвестиций в УБЖД, реализованы работы по модернизации и расширению железнодорожной инфраструктуры Монголии.

Перспективным направлением для ОАО «РЖД» является взаимодействие с железными дорогами государств—участников СНГ.

Проведены межправительственные встречи с руководством Туркменистана, в ходе которых была высказана заинтересованность туркменской стороны в строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры Туркменистана, включая строительство нового мостового перехода через реку Амударья.

ОАО «РЖД» ведет диалог с Узбекскими ж.д. по развитию пропускных способностей пограничного перехода Галаба (Узбекистан) — Хайратон (Афганистан).

Проведены встречи с представителями Республики Таджикистан по экономическому сотрудничеству и дальнейшей реализации совместных проектов.

В целях укрепления позиций ОАО «РЖД» на евроазиатском рынке транспортных услуг и инфраструктурных рынках зарубежных стран в 2009 году Обществом продолжена реализация ряда крупных международных проектов.

В рамках по организации прямого международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Кавказ (Российская Федерация) и Варна (Республика Болгария) 29 июня 2009 года подписано Соглашение № 546 между ОАО «РЖД», единоличным АО «Болгарские государственные железные дороги», ООО «Аншип» об эксплуатации, пономерном учете и расчетах за пользование грузовыми вагонами и контейнерами в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Российская Федерация) и Варна (Республика Болгария).

Для эффективной работы железнодорожно-паромных сообщений на маршруте Усть-Луга — Балтийск — Зассниц ОАО «РЖД» совместно с немецкой стороной создан Совет паромной переправы, который на своих заседаниях рассматривает вопросы текущей деятельности, а также занимается поиском грузовладельцев, заинтересованных в использовании данной транспортно-логистической схемы.

В июле 2009 года подписанием Соглашения «О пользовании грузовыми вагонами в железнодорожно-паромном сообщении между станциями Мукран и Балтийск между ОАО «РЖД» и ДБ Шенкер завершена подготовка нормативно-правовой базы железнодорожно-паромного сообщения Зассниц—Балтийск.



В апреле 2009 года ОАО «РЖД» переданы на согласование немецкой стороне проекты «Особых условий грузовых перевозок повагонными отправками в железнодорожно-паромном сообщении между станциями Засниц—Мукран и Лужская» и Договор о передаче и приеме грузов в железнодорожно-паромном сообщении между станциями Засниц—Мукран и Лужская.

Несмотря на снижение объемов перевозок контейнеров с автокомплектующими к уровню прошлого года, вызванного сокращением производства автомобилей из-за мирового финансового кризиса, была успешно продолжена реализация проекта поставки автокомплектующих из Чехии, Словакии и Германии на завод концерна «Фольксваген» в г. Калуге.

Технологическое сотрудничество с зарубежными партнерами

В рамках технологического сотрудничества с зарубежными партнерами в мае 2009 года в г. Сочи подписаны Соглашения о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта между ОАО «РЖД» и SNCF (Франция), Соглашение между ОАО «ТрансКонтейнер» и АО «Татравагонка» о действиях по созданию совместного российско-словацкого предприятия в сфере грузовых железнодорожных вагонов, Меморандум о расширении сотрудничества ОАО «РЖД» с Обществом «Сименс АГ» по инфраструктурным проектам, Меморандум между ОАО «РЖД», Обществом «Сименс АГ» и ЗАО «Группа Синара» о производстве и поставке современных российских электропоездов.

В рамках визита Президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина в Словацкую Республику (г. Требишов) 24.05.2009 г. были подписаны Меморандум об условиях финансирования поставок между ОАО «ТрансКонтейнер», АО «Татравагонка» и «Экспортно-импортным банком Словацкой Республики», Соглашение между ОАО «РЖД», ОАО «Первая грузовая компания» и АО «Татравагонка» об определении основных положений распределения прав на результаты научно-технической деятельности по созданию универсального крытого вагона, Соглашение между ОАО «РЖД» и АО «Татравагонка» об определении основных положений распределения прав на результаты научно-технической деятельности по созданию платформы сочлененного типа.

16 июля 2009 года в Мюнхене, ФРГ, подписано Соглашение между ОАО «РЖД», ЗАО «Группа Синара», «Сименс АГ» о производстве в России на взаимовыгодных условиях электропоездов с объемом поставки примерно 100 шт. в год и производстве комплектующих изделий к ним, а также Протокол о взаимодействии между ОАО «РЖД» и «Сименс АГ» в области разработки и производства электропоездов для обеспечения транспортного обслуживания пассажиров во время проведения Олимпийских и Параолимпийских игр в Сочи-2014 (подписан в г. Москве 30 июля 2009 года).

Кроме того, подготовлен проект Контракта между ОАО «РЖД» и «Сименс АГ» на разработку и поставку 38 электропоездов для пригородных перевозок и Предварительный контракт о заключении договора на поставку 16 электропоездов для пригородных пассажирских перевозок с локализацией их производства в Российской Федерации.

В марте 2009 года в Мадриде подписан Протокол о сотрудничестве между Администрацией железнодорожной инфраструктуры Испании (ADIF), Renfe Operadora и ОАО «РЖД».

В июле 2009 года в Мюнхене подписано Соглашение между ОАО «Вагонреммаш» и Обществом «Кнорр-Бремзе» о создании СП по производству тормозного оборудования для подвижного состава на российском рынке железнодорожного транспорта на базе вагоноремонтного завода «Вагонреммаш» в г. Воронеже (Воронежский ВРЗ).

ОАО «РЖД» И КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА «ПРОСТРАНСТВА-1520»

ОАО «РЖД» продолжило реализацию мероприятий по повышению эффективности взаимодействия с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм — нашими ближайшими соседями и основными партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению.

Бесспорными преимуществами «пространства-1520» с общей колеей являются единые технологические стандарты, исторически сложившиеся долгосрочные деловые связи, единое информационное пространство, уникальное геоэкономическое положение с точки зрения огромного транзитного потенциала, работоспособные механизмы формирования конкурентоспособных тарифов, дальнейшей гармонизации нормативно-правовой базы, осуществления совместных инвестиций в развитие инфраструктуры. Выработка согласованных подходов к определению стра-

тегии развития «пространства 1520» позволяет компаниям железнодорожного комплекса оптимизировать использование ресурсов и достигать эффективных результатов. Растущий рынок «пространства-1520» становится все более привлекательным для крупных мировых производителей железнодорожной техники и технологий, что открывает широкие возможности для международной кооперации.

ОАО «РЖД» стремится активно использовать указанные преимущества, взаимодействуя с зарубежными партнерами как в рамках «производственного» Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества, так и в формате делового форума «Стратегическое партнерство-1520».

РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ АДМИНИСТРАЦИЯМИ И ТРАНСПОРТНЫМИ ВЕДОМСТВАМИ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

ОАО «РЖД» придает огромную важность развитию и укреплению двухсторонних и многосторонних отношений со своими ближайшими соседями.

Активное сотрудничество с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами осуществлялось в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества Независимых Государств.

В ходе состоявшегося 20 — 22 мая 2009 года в г. Минске (Республика Беларусь) юбилейного 50-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества утверждена Программа реализации приоритетных направлений сотрудничества государств — участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, принятых главами правительств государств СНГ, призванная обеспечить совершенствование эксплуатационной работы и транспортного обслуживания в международном сообщении на длительную перспективу.

Особое внимание было уделено созданию эффективного механизма сотрудничества по вопросам реформирования с железными дорогами СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии. Участники заседания утвердили Положение о Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований при Совете, созданной по инициативе российской стороны.

27 — 28 октября 2009 года в г. Ташкенте (Республика Узбекистан) прошло 51-е заседание Совета, в рамках которого проведено совещание руководителей железных дорог России и Центральной Азии (Казахстана, Киргизстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана). По итогам совещания подписан Протокол, в соответствии с которым Стороны согласились продолжить в 2010 году сотрудничество в рамках Программы совместных действий железных дорог России и стран Центральной Азии по реализации Заявления об общих подходах к стратегии развития железных дорог в международном сообщении.

Совместно с представителями администрации железных дорог Украины («Укрзализныцы») проводится работа по созданию конкурентоспособного транспортного продукта в области организации транзитных контейнерных перевозок в составе контейнерных поездов в сообщении Китай — Европа — Китай. С целью привлечения дополнительных объемов грузов из Китая в Европу и обеспечения конкурентоспособности по сравнению с альтернативными маршрутами доставки на отдельных направлениях для контейнерных поездов устанавливаются специальные тарифные условия.

На основе Концессионного договора с 1 июня 2008 года осуществляется работа дочерней компании ОАО «РЖД» по управлению железными дорогами Республики Армения — ЗАО «Южно-Кавказская ж.д.» со 100% капиталом ОАО «РЖД». В соответствии с условиями Договора продолжилось осуществление масштабной инвестиционной программы.

ОАО «РЖД» прорабатывает вопросы развития сотрудничества с Республикой Абхазия в области железнодорожного транспорта, в том числе восстановления инфраструктуры Абхазской ж.д. для перевозок грузов и пассажиров, использования нерудных материалов Абхазии для строительства олимпийских объектов в г. Сочи.



Также получило свое развитие двухстороннее сотрудничество с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Китая, КНДР, Монголии, Германии, Испании, Италии, Финляндии, Франции, Южной Кореи и Японии. В 2009 году ОАО «РЖД» был подписан целый ряд важных международных договоров, соглашений и меморандумов, затрагивающих весь спектр деятельности железных дорог.

В рамках реализации Программы стратегического сотрудничества между ОАО «РЖД» и АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы» в 2009 году проведено 19 встреч на уровне руководства и экспертов железных дорог России и Казахстана, включая участие в переговорах и заседаниях по линии государственных органов двух стран. В ходе указанных мероприятий обсуждались и принимались решения по всему комплексу двусторонних отношений, в том числе в области тарифной политики, улучшения в организации транзитных перевозок и по вопросам имущественных отношений.

21 мая 2009 года в рамках визита в Республику Казахстан Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. между ОАО «РЖД» и «Национальной компанией «Казахстан Темир Жолы» («НК «КТЖ») в присутствии Глав Правительств двух стран подписаны Меморандум о сотрудничестве при формировании тарифных условий на грузовые железнодорожные перевозки и Соглашение о совместной деятельности в области терминальной обработки грузов.

28 мая 2009 года в г. Сочи на Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство-1520» между ОАО «РЖД» и «НК «КТЖ» подписано Соглашение о сотрудничестве в области гармонизации и унификации нормативной и технической документации, устанавливающей требования к эксплуатации технических средств железнодорожного транспорта.

СОТРУДНИЧЕСТВО С МЕЖДУНАРОДНЫМ СОЮЗОМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (МСЖД) И УЧАСТИЕ В ИНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

В 2009 году ОАО «РЖД» активно проводило линию на продвижение интересов Общества и преодоление кризиса деятельности МСЖД.

В рамках проходивших заседаний во 2 кв. 2009 года состоялись концептуальные переговоры Президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина с Генеральным директором МСЖД г-ном Ж.П. Лубину, в ходе которых были обсуждены основные направления сотрудничества ОАО «РЖД» с МСЖД:

- введение русского языка в качестве рабочего языка МСЖД на заседаниях Генеральной Ассамблеи (ГА), Исполнительного Совета (ИС), Европейской Региональной Ассамблеи (ЕРА);
- организация стажировки молодых специалистов в штаб-квартире МСЖД на краткосрочной и среднесрочной основе;
- внесение изменений и дополнений в новый Устав МСЖД и в проект Устава ЕРА, касающихся мультирегионального членства ОАО «РЖД» (количество голосов), европейского законодательства (директивы ЕС);
- поиск новых совместных проектов, в том числе по вопросам международных грузовых транспортных коридоров, технических стандартов, безопасности (экологической, экономической, антитеррористической).

15 мая в г. Санкт-Петербурге состоялось очередное заседание Азиатской Региональной Ассамблеи (АРА) МСЖД, в рамках которого были рассмотрены и приняты решения по важнейшим направлениям деятельности МСЖД в Азии в 2010 году.

В течение года проведен ряд многосторонних и двусторонних переговоров с представителями МСЖД, в т.ч. по участию ОАО «РЖД» в подготовке Глобальной железнодорожной грузовой конференции, проекту МСЖД «Коммерческий осмотр поезда». 27 – 28 октября в г. Сочи в ходе Семинара по использованию вагонов в международном сообщении утвержден концептуальный документ по сотрудничеству ОАО «РЖД» с МСЖД.

Являясь активным членом Конференции генеральных директоров Организации сотрудничества железных дорог (КГД ОСЖД), ОАО «РЖД» представлено во всех рабочих органах ОСЖД.

Основным мероприятием 2009 года стало проведение в Москве XXIV заседания КГД ОСЖД, в котором приняли участие руководители железных дорог 23 стран—членов ОСЖД, а также ассоциированные члены ОСЖД, наблюдатели и представители присоединенных предприятий.

Результатом Конференции стало принятие важнейших решений в области сотрудничества и взаимодействия иностранных железных дорог, регламентирующих технические и эксплуатационные вопросы, международное грузовое и пассажирское железнодорожное сообщение, комбинированные перевозки, финансово-экономические взаимоотношения, международные тарифы (МПП, ЕТТ, МТТ). Новое развитие получила работа по совершенствованию Правил пользования вагонами: отдельно грузовыми и пассажирскими (ППВ и ПГВ). Было принято решение о создании системы нормативных документов ОСЖД, которая будет построена исходя из проводимых ревизий, прежде всего по СМГС, СМПС, ППВ и ПГВ.

В рамках реализации приоритетов Общества в части облегчения пересечения границ в течение 2009 года, при ведущей роли специалистов ОАО «РЖД», продолжалась работа по совершенствованию Руководства по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Благодаря открытию практически всех маршрутов на российских железных дорогах при применении унифицированной накладной ЦИМ/СМГС опытные перевозки стали регулярными по многим международным транспортным коридорам.

Проведена большая работа по присоединению к проекту ЦИМ/СМГС важнейших партнеров Казахстана, Китая и Монголии. Кроме того, подготовлена программа действий по организации экспериментальных перевозок по трансконтинентальным маршрутам (Транссиб) между Европой и Азией (Китаем), а также транзитом через Монголию с использованием накладной ЦИМ/СМГС.

Одним из приоритетов международной деятельности ОАО «РЖД» является активная интеграция в общеевропейскую и азиатскую транспортные системы.

Общество участвует на постоянной основе в деятельности Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН и его Рабочих групп по тенденциям и экономике транспорта, по железнодорожному транспорту, по перевозке опасных грузов, по интермодальным перевозкам и перевозкам скоропортящихся грузов.

В 2009 году представители ОАО «РЖД» принимали участие в работе Координационного комитета по Генеральному плану проекта ЕЭК ООН Трансевропейской железнодорожной сети (ТЕЖ), целью которого является согласованное развитие инфраструктуры железных дорог стран региона ЕЭК, включая Россию.

ОАО «РЖД» также участвует в деятельности рабочих органов Экономической и Социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН). В июне 2009 году вступило в силу Межправительственное соглашение о сети Транс-азиатских железных дорог (ТАЖД), которое было подготовлено при непосредственном участии экспертов ОАО «РЖД».

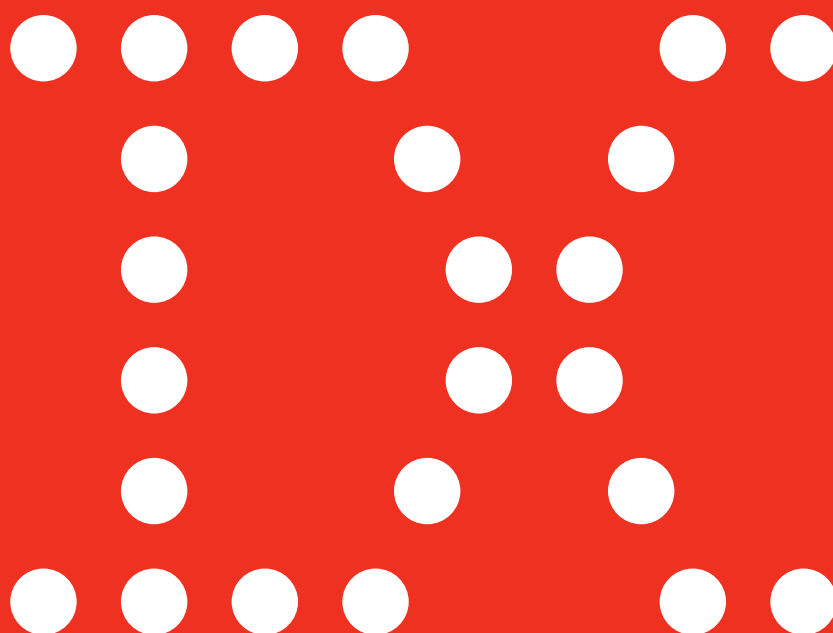
14—18 декабря 2009 года в г. Бангкоке (Таиланд) была организационно оформлена Рабочая группа ЭСКАТО по соглашению о ТАЖД, задачей которой станет координация развития железнодорожной инфраструктуры на национальных участках сети ТАЖД.

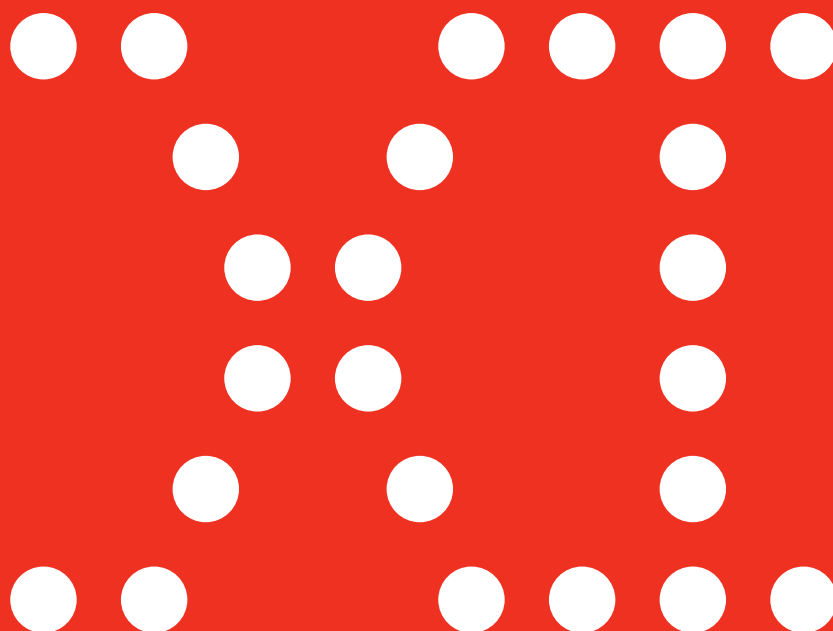
Важное значение имеют отношения со структурами Европейского союза (ЕС). В июле 2009 года состоялись консультации делегации ОАО «РЖД» с Генеральным директором по транспорту и энергетике ЕС. По результатам встречи подготовлены и направлены в ЕС материалы, отражающие позицию ОАО «РЖД» по вопросу развития евроазиатских транспортных коридоров и развития транспорта на пространстве ЕС. В октябре 2009 года делегация ОАО «РЖД» приняла участие в конференции ЕС в Италии по вопросам транспортных коридоров и сотрудничества в области транспорта.



В течение 2009 года проводилась работа по подготовке позиции и участия представителей ОАО «РЖД» в мероприятиях Круглого стола промышленников Россия-ЕС (Рабочая группа по развитию мультимодальности и контейнеризации в г. Роттердаме (сентябрь 2009 года), согласованию позиций к годовому совещанию в г. Стокгольме (Швеция) в ноябре 2009 года.

Делегация ОАО «РЖД» приняла участие в работе подготовительной конференции к 18-му экономико-экологическому форуму ОБСЕ (Экономфорум-2010) на тему: «Продвижение надлежащего управления в пунктах пересечения границ, повышение безопасности наземного транспорта и облегчение международного автомобильного и железнодорожного сообщения в регионе ОБСЕ», состоявшейся в октябре 2009 года в г. Астана (Казахстан). Основными темами Конференции стала разработка мер по облегчению пересечения границ, включая упрощение таможенных процедур, гармонизацию транспортных стратегий стран-участников ОБСЕ, обеспечение безопасности на транспорте, повышение эффективности использования международных транспортных коридоров (МТК).





ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ОАО «РЖД»

127

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВА И РЕАЛИЗАЦИЯ ЕДИНОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

В условиях усиливающейся конкуренции на транспортном рынке и требований клиентов по росту качества и снижению стоимости перевозок, системный рост эффективности работы железнодорожного комплекса может быть достигнут исключительно на основе реализации прорывных, научно обоснованных решений и инноваций.

Основной задачей, поставленной Президентом Российской Федерации, является системная, всеобъемлющая модернизация и технологическое обновление производственной сферы, экономики страны в целом.

Масштабные задачи по модернизации железнодорожного транспорта определены в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной Правительством Российской Федерации.

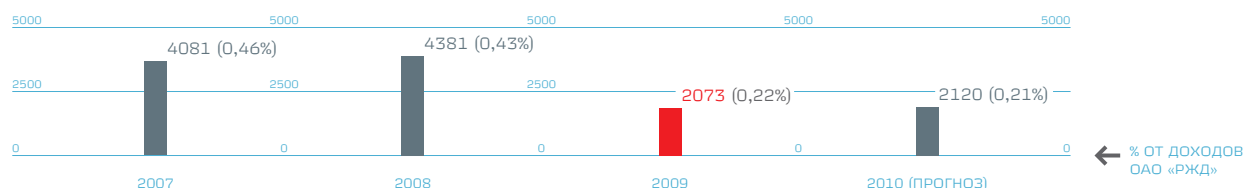
Стратегией определено целевое состояние холдинга «РЖД». Одним из базовых принципов Стратегии является ориентация на развитие железнодорожного транспорта преимущественно на основе идеологии инновационного прорыва.

Важнейшим документом, определяющим стратегию инновационного развития и его направления, а также целевые параметры ОАО «РЖД» на перспективу до 2015 года, является Белая книга ОАО «РЖД», разработанная с участием отрас-

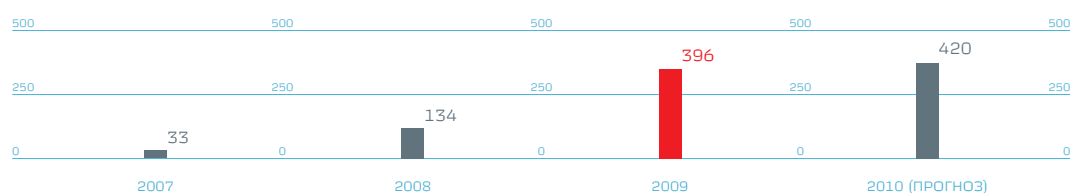


Показатели результативности инновационной деятельности за 2007 – 2009 гг.

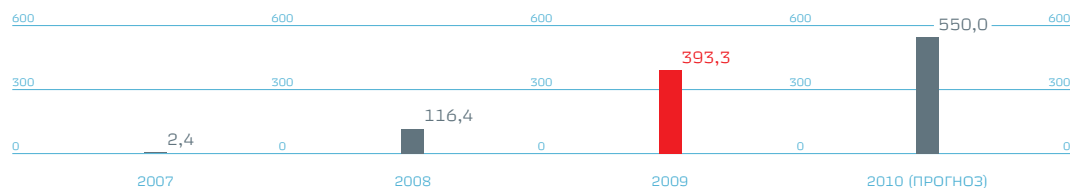
I. Затраты на НИОКР, млн. руб.



II. Количество полученных охранных документов на объекты интеллектуальной собственности ОАО «РЖД», в том числе изобретения



III. Объем нематериальных активов, поставленных на баланс в ОАО «РЖД», млн. руб.



левой науки, специалистов Компании, институтов Российской академии наук в 2007 году. Отдельные положения этого документа актуализированы в прошлом году.

Проходящие в Компании структурные преобразования потребовали принятия серьезных шагов по обеспечению единства инновационных подходов в развитии всех структурных подразделений и дочерних обществ Холдинга. Важнейшим этапом реформирования научно-технического комплекса Компании стала разработка в прошлом году Концепции Единой технической политики (ЕТП) холдинга «РЖД», в которой сформирована структура управления инновационной деятельностью Компании с обеспечением четких связей на всех уровнях управления.

В перспективе холдинг «РЖД» должен стать высокотехнологичным Обществом, ориентированным на инновационное развитие; при этом все бизнес-структуры, реализующие различные виды деятельности, должны иметь единый вектор

технологического развития. Риск утраты единства управления в сфере реализации Единой технической политики является основным в процессе реализации третьего этапа реформирования. Проведение Единой технической политики должно стать гарантом устойчивой работы холдинга «РЖД», эффективности и качества предоставляемых услуг, обеспечения безопасности движения, минимизации рисков, связанных с дезинтеграцией в сфере технико-технологического развития и инженерного обеспечения.

Концепция ЕТП служит логическим продолжением «Концепции системы управления Общества холдингового типа, образуемой в результате реформирования ОАО «РЖД» и детализирует формирование блока Единой технической политики.

В разработанном документе определены цели, задачи, основные принципы, механизмы инженерной деятельности в сфере технического и технологического развития, обеспечения эффективности единого технологического процес-

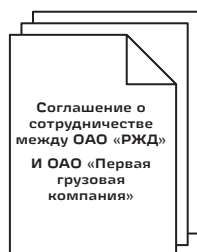
Единая научно-техническая политика ОАО «РЖД» и его дочерних обществ (Распоряжение № 595р от 30 марта 2007 года)

**ЦЕЛЬ: ДОСТИЖЕНИЕ
СОГЛАСОВАННОСТИ И
СКООРДИНИРОВАННОСТИ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ
ПОЛИТИКИ ОАО «РЖД И ДЗО»**



ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

1.
Обязательность проведения единой научно-технической политики
2.
Единство ключевых технических и технологических решений
3.
Баланс экономических интересов ОАО «РЖД» и ДЗО
4.
Максимизация экономического эффекта от использования ресурсов
5.
Обязательность внедрения новой техники и технологий



**Общий объем инвестиций
более 130 млн. руб.**

ПРИМЕРЫ РАБОТ

ОАО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ»

Разработка универсального крытого вагона с осевой нагрузкой 25 тс

Разработка полувагонов с кузовом из алюминиевых сплавов

Испытания защитного полимерного покрытия на внутреннюю поверхность вагона

ОАО «ВАГОНРЕММАШ»

Разработка проекта вагона-тренажера, вагона-салона, межобластного вагона

ОАО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР»

Модернизация 2-х платформ в шестиступенчатую платформу сочлененного типа для перевозки трех 40-футовых контейнеров

ОАО «ЖЕЛДОРРЕММАШ»

Внедрение установки для восстановления коленчатых валов с применением нанотехнологий

ОАО «КАЛУЖСКИЙ ЗАВОД РЕМПУТЬМАШ»

Поезд рельсофрезерный РФП-1

ОАО «ФПК»

Технология и установка газодинамической очистки ходовых частей вагонов при ремонте

са оказания транспортных услуг, проведен анализ основных рисков несоблюдения принципов единства технической политики, разработаны мероприятия, обеспечивающие переход к целевому состоянию в сфере Единой технической политики при реформировании.

В рамках реализации Единой технической политики в Компании созданы Управление по вопросам интеллектуальной собственности, Центр инновационного развития (коммерциализация, организация экспертизы, привлечение внешних инвестиций, взаимодействие с научными организациями и компаниями-производителями). Также полностью пересмотрены подходы к обеспечению научно-технической информации; для этого был создан Центр научно-технической информации и библиотек.

Также создан Объединенный ученый совет ОАО «РЖД», включающий не только ведущих отраслевых ученых, но и представителей «смежных» отраслей науки, в том числе акаде-

мической, что позволит обеспечить синергию фундаментальных и прикладных исследований, создание эффективного моста между фундаментальной наукой и практической деятельностью. В составе Совета — восемь академиков, член-корреспондентов РАН; шесть ректоров крупнейших вузов страны.

Совет должен обеспечить концентрацию лучших научных идей, заложить долгосрочную основу для эффективного обмена информацией между бизнесом и наукой и осуществлять свою работу на принципах открытости, трансформируя результаты научных дискуссий в практические решения инновационного развития транспортной отрасли.

Созданная система инновационного менеджмента предусматривает использование процессного подхода в реализации стратегических задач развития холдинга «РЖД» и определяет место и роль каждого субъекта научно-технического комплекса Общества, в том числе использо-



вание научного потенциала Российской академии наук, ведущих научных институтов, зарубежных научных центров и компаний-производителей. Система предусматривает повышение эффективности результатов интеллектуальной деятельности, привлечения внешних государственных и частных инвестиций для реализации инновационных проектов в кооперации с российскими и зарубежными партнерами.

Для нормативного обеспечения инновационной деятельности холдинга «РЖД» в 2009 году были разработаны «Требования к инновационным проектам в области железнодорожного транспорта» и шесть отраслевых стандартов.

Отраслевая наука в настоящее время обладает наиболее глубокими знаниями технологий, применяемых на железных дорогах. Именно благодаря этому в последние годы Компания перешла к созданию сквозных комплексных технологий перевозочного процесса и обеспечения его безопасности применительно к конкретным направлениям и видам деятельности холдинга «РЖД». Важнейшим шагом является активное их тиражирование на сеть дорог.

Вот некоторые из них:

1. Системы управления перевозками на направлении Исыкуль — Челябинск — Кропачево (протяженностью 1000 км) и Автоматизированный программно-технический комплекс управления движением поездов для главного пассажирского хода страны Москва — Санкт-Петербург.
2. Комплексная технология автоматизированного управления направлением Челябинск — Рыбное (1920 км).
3. Внедрение энергооптимальных графиков движения поездов на основных направлениях сети железных дорог. В настоящее время по таким графикам курсируют более трехсот пассажирских поездов, что уже дало годовую экономию электроэнергии более 3,5 млн. кВт/ч.

Важнейшим направлением снижения издержек и сокращения времени проектных работ стало внедрение различных методов имитационного математического моделирования. Уже сегодня их использование позволило существенно сократить затраты на строительство при проектировании транспортной системы «Сочи-2014».

Применение математических моделей позволило сэкономить при реконструкции ст. Карымская 1 млрд. 200 млн. руб., а также полностью изменить схему проектируемой ст. Лужская.

Эти методы станут обязательными при разработке проектов развития инфраструктуры, включая вновь строящиеся и реконструируемые сортировочные станции.

С использованием математического моделирования проводятся испытания конструкций пассажирских вагонов, оценка предельных значений статических и динамических воздействий.

Компанией сделаны конкретные шаги по переходу к «интеллектуальному» железнодорожному транспорту, который предусматривает развитие компьютерных систем обеспечения безопасности движения, спутниковых технологий управления и сквозных логистических технологий.

В рамках комплекса «Автодиспетчер» отработываются системные решения для централизованного управления движением поездов с функциями формирования прогнозных и управляющих решений для исключения конфликтных ситуаций, что обеспечит стабильность графика движения на уровне мировых требований: отклонение не более 30 сек. При этом система управления движением поездов будет полностью соответствовать по функциям Европейской ERTMS (уровень 2), а организация передачи ответственной информации обеспечивает нормы безопасности SINELEC.

Главный инновационный ресурс это не только новая, современная техника, но и талантливые, творческие и энергичные люди. Особая роль в разработке и внедрении инноваций отводится молодым специалистам.

В Обществе реализуется комплексная программа «Молодежь ОАО «РЖД», в рамках которой действует отлаженный механизм управления и стимулирования научно-технического творчества молодежи.

В рамках развития молодежной политики в ОАО «РЖД», начиная с 2008 года, проводится ежегодный общесетевой молодежный конкурс инновационных проектов «Новое звено», направленный на повышение эффективности деятельности ОАО «РЖД».

За два года проведения конкурса в нем приняли участие более 1200 молодых сотрудников, было разработано 246 конкурсных проектов, из которых 40 получили организационную и финансовую поддержку руководства Общества.

В целях сохранения и развития интеллектуального потенциала ОАО «РЖД» учреждены гранты ОАО «РЖД» для молодых ученых на проведение научных исследований, результаты которых могут быть внедрены в ОАО «РЖД».

Развитие нормативной базы

Современный этап реформирования железнодорожного транспорта, условия либерализации рынка транспортных услуг выдвинули на повестку дня вопрос совершенствования политики ОАО «РЖД» в развитии применяемой нормативной базы.

Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ кардинально изменил структуру нормативных документов, предъявляющих требования к продукции, поставляемой на железные дороги, и связанным с ней процессам.

В 2009 году основная, наиболее значимая доля разрабатываемых стандартов приходилась на национальные стандарты, обеспечивающие соблюдение требований разработанных технических регламентов в области железнодорожного транспорта:

- «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»;
- «О безопасности железнодорожного подвижного состава»;
- «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта».

Для этих целей в 2009 году завершена работа по созданию национального Технического комитета по стандартизации № 45 «Железнодорожный транспорт». Подготовлено и утверждено Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии Положение о Техническом комитете. В соответствии с ним развернута работа 17 подкомитетов и 43 рабочих групп ТК 45, в которой задействовано около 120 предприятий и 900 специалистов отрасли.

В соответствии с утвержденными планами в 2009 году разработано 10 межгосударственных и национальных стандартов с датой ввода в действие в 2009 – начале 2010 года.

СКОРОСТНОЕ И ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок обеспечит улучшение транспортных связей, создаст более привлекательные условия для пассажиров, повысит комфортность и безопасность пассажирских перевозок, сократит время в пути, что позволит привлечь на железнодорожный транспорт дополнительный пассажиропоток с авиационного и автомобильного транспорта, сократить убыточность пассажирских перевозок и негативное воздействие транспорта на экологию. Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения также обеспечит сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

При разработке в 2006 году «Программы развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года» отраслевыми институтами совместно со специалистами железных дорог и территориальных органов власти были проанализированы пассажиропотоки по всем видам транспорта, в т.ч. и по сети ОАО «РЖД», и определены основные направления для организации скоростного движения, исходя из устойчивости транспортных связей, привлекательности направлений для пассажиров, обеспечения удобного времени прибытия и отправления пассажиров, а также стоимости реконструкции железнодорожной инфраструктуры и срока окупаемости проектов. На основе указанных критериев был определен полигон организации скоростного движения на 21 направлении общей протяженностью 7,7 тыс. км, из которых 10 были отнесены к коммерчески эффективным проектам.

При разработке «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» был уточнен ряд параметров «Программы развития скоростного движения до 2020 года» с учетом произошедших изменений в пассажиропотоках и социально-экономической ситуации в стране и отдельных регионах.

В результате, общий полигон скоростного пассажирского сообщения (со скоростью до 160 км/ч и выше) был увеличен почти до 11 тыс. км на период до 2030 года.

При этом также планируется создание высокоскоростного пассажирского сообщения



(со скоростями до 350—400 км/ч), полигон которого к 2030 году при реализации максимального варианта развития превысит 1,5 тыс. км.

За прошедший период с 2006 по 2009 годы был реализован целый ряд мероприятий, предусмотренных Программой развития скоростного и высокоскоростного движения и Стратегией развития железнодорожного транспорта.

К наиболее значимым из них можно отнести:

- завершение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ на участке Санкт-Петербург — Москва и организация высокоскоростного движения электропоездов «Сапсан» в конце 2009 года;
- завершение проектно-изыскательских и выполнение строительно-монтажных работ на участке Москва — Нижний Новгород с организацией скоростного движения электропоездов «Сапсан» в середине 2010 года;
- завершение проектно-изыскательских и выполнение строительно-монтажных работ на участке Санкт-Петербург — Бусловская с организацией скоростного движения электропоездов «Pendolino» в 2011 году. Общий объем инвестиций по проекту, согласно Инвестиционному паспорту, составляет 79,7 млрд. руб., в т.ч. 51,7 млрд. руб. за счет средств ОАО «РЖД», 28,0 млрд. руб. — за счет средств Инвестиционного фонда РФ. К концу 2009 года освоение по проекту силами ОАО «РЖД» составило 27,1 млрд. руб. с НДС (52,5% от общей стоимости работ за счет средств ОАО «РЖД»).

Кроме того, в 2007—2008 годах были проведены проектно-изыскательские работы по организации скоростного пассажирского движения на направлении Москва — Адлер (Центр — Юг), с модернизацией Курского хода и строительством обходов Украины Прохоровка — Журавка и Журавка — Чертково. В 2008—2009 годах ОАО «РЖД» было разработано технико-экономическое обоснование строительства высокоскоростной специализированной пассажирской магистрали (ВСМ) Санкт-Петербург — Москва.

В 2009 году Россия присоединилась к странам, имеющим высокоскоростное железнодорожное движение.

17 декабря 2009 года началось регулярное движение поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом, позволяющее проделать путь между двумя российскими столицами всего за 3 ч 45 мин.

Это событие открыло новую эру в развитии Российских железных дорог и по своему значению выходит далеко за рамки Компании и отрасли.

Начало высокоскоростных перевозок — это реальный вклад Компании в решение задач модернизации страны, поставленных Президентом России Д.А. Медведевым в Послании Федеральному Собранию РФ.

Следующий этап — реализация международного скоростного пассажирского сообщения Санкт-Петербург — Хельсинки с применением скоростных электропоездов типа «Pendolino».

В сложившихся условиях мирового финансово-экономического кризиса и ограниченности инвестиционных средств ОАО «РЖД» представляется целесообразной концентрация усилий по реализации вышеназванных проектов скоростного и высокоскоростного движения. В частности, по проекту ВСМ Санкт-Петербург — Москва после прохождения «Главгосэкспертизы» и определения участников и их степени участия в реализации проекта необходимо приступить к строительно-монтажным работам со сроком окончания в 2017 году. В рамках проекта Москва — Адлер (Центр — Юг) целесообразно выделить первоочередного участка Москва — Курск для организации скоростного пассажирского движения с продлением до Белгорода.

В соответствии с проведенными предпроектными проработками были определены предварительный набор и стоимость мероприятий по организации скоростного движения пассажирских поездов до 200 км/ч на участке Москва — Курск.

Необходимо отметить, что часть мероприятий предусмотрена к реализации в рамках других инвестиционных проектов, в частности — строительство вышеперечисленных дополнительных главных путей уже предусмотрено Генеральной схемой развития Московского железнодорожного узла. В связи с этим общая стоимость мероприятий, необходимых к реализации непосредственно в связи с организацией скоростного движения, экспертно оценивается на уровне 40—50 млрд. руб.

Для более точной оценки потребных объемов инвестиций необходима разработка соответствующей проектной документации.

Организация скоростного движения на направлении Москва — Курск — Белгород позволит:

- подготовить инфраструктуру для реализации крупномасштабного проекта скоростного пассажирского движения в сообщении Москва — Адлер (Центр — Юг);
- распространить положительный опыт организации скоростного пассажирского сообщения на еще одном пассажиронапряженном направлении сети железных дорог ОАО «РЖД»;
- расширить ассортимент и повысить качество услуг железнодорожного транспорта в секторе дальних пассажирских перевозок, и, соответственно, усилить конкурентную позицию ОАО «РЖД» в данной сфере деятельности.

Помимо направления Москва — Курск и ВСМ Санкт-Петербург — Москва, в период до 2015 года с точки зрения перспективных пассажиропотоков в качестве первоочередных для проведения предпроектных и проектно-изыскательских работ представляются следующие направления:

- Скоростное движение до 160 — 200 км/ч — Москва — Ярославль, Москва — Саратов — Самара, Екатеринбург — Челябинск, Новосибирск — Омск, а также Москва — Смоленск — Красное и Москва — Брянск — Суземка с продлением до Минска и Киева соответственно в рамках развития «Пространства-1520».
- Высокоскоростные магистрали до 350 — 400 км/ч — Москва — Нижний Новгород (с продлением до Екатеринбурга) и Москва — Смоленск — Красное (с продлением до Берлина).

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ И РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В ближайшей перспективе в путевом хозяйстве ОАО «РЖД» будут внедрены следующие инновационные решения.

1. Увеличение межремонтных сроков до 1,1 млрд. т брутто, или в 1,6 раза больше сегодняшних 700 млн. т брутто на основе:
 - Применения рельсов мирового уровня качества (в конце 90-х годов на линии Санкт-Петербург — Москва, а также в кривых участках пути на Дальневосточной и Забайкальской ж.д., было уложено около 400 км пути с японскими рельсами. Данные по эксплуатации рельсов японского производства подтвердили их высокие показатели. В 2008 — 2009 годах рельсы японского производства были уложены на участках пути Октябрьской, Московской и Дальневосточной ж.д. на протяжении 150 км. В 2010 году планируется уложить еще около 540 км пути с японскими рельсами. Начата и будет завершена в 2010 году сертификация рельсов австрийского производства «ФестАльпине»).
 - Применения высокоэффективных упругих скреплений.
 - Применения железобетонных шпал, изготовленных по технологии итальянской фирмы «ОЛМИ», обеспечивающей увеличение производительности производства шпал в 2 раза.
 - Применения кубовидного щебня, ГОСТ на который будет разработан в 2010 году.
 - Укладки защитных подбалластных слоев из песчано-гравийной смеси, а также с использованием георешеток типа «Неовеб». В 2008 году был заложен первый опытный участок на перегоне Торбино — Боровенка Октябрьской ж.д., в 2009 году — на участке БМО Московской ж.д. Запланирована укладка в 2010 году участков общим протяжением до 150 км. Кроме того, в 2010 году будет заложен опытный участок безбалластного пути на перегоне Саблино — Тосно Октябрьской ж.д.
2. Автоматизации диагностики и мониторинга.
3. Механизации путевых работ, включая:
 - внедрение современных технологий для текущего содержания и ремонта пути в условиях скоростного и тяжеловесного движения;



- внедрение высокопроизводительных машин и механизмов для выполнения полного комплекса работ по ремонту и текущему содержанию пути механизированным способом;
- изготовление и последующее внедрение такой техники, как: машина для создания подбалластного слоя, рельсофрезерный поезд, самоходная вакуумная машина, самоходный струг-снегоочиститель, самоходные кюветоочистительные машины повышенной производительности, путе-ремонтные летучки на комбинированном ходу для обслуживания малодеятельных участков.

В ОАО «РЖД» разрешены к применению поддерживающие конструкции повышенной надежности, арматура и изделия для контактной сети, тяговых подстанций и других устройств электроснабжения, разработаны новые технологии технического обслуживания и ремонта устройств электроснабжения, проектная документация на изделия.

Ставится задача внедрять разработки, добиваться максимальной эффективности их использования, а при сооружении вновь, реконструкции и усилении устройств электроснабжения полностью исключить применение морально устаревших, недостаточно надежных и низкоэффективных технических решений, а также изделий промышленности, не разрешенных либо ограниченных к применению в ОАО «РЖД».

Развитие тяжеловесного движения

ОАО «Российские железные дороги» в течение последних лет проводило планомерную работу по повышению эффективности перевозок грузов за счет повышения веса и длины грузовых поездов, в первую очередь на основных направлениях сети железных дорог.

В настоящее время в связи со значительными объемами перевозок массовых грузов (уголь, руда, сырая нефть, нефтепродукты, металл, минерально-строительные грузы) по международным транспортным коридорам в рамках участия России в международных экономических связях возросла протяженность участков ж.д. с недостаточной пропускной способностью. В течение последних лет проводится планомерная работа по обеспечению возрастающих перевозок грузов. Повышение весовых норм является одним из приоритетных направлений, позволяющих увеличить

провозную способность, усилить эффективность работы ж.д. в рыночных условиях.

Принято решение о разработке нормативных требований к устройствам и содержанию объектов инфраструктуры на участках обращения грузовых поездов весом свыше 6000 т, включая разработку методики мониторинга их состояния.

К 2015 году намечается завершение работ по удлинению приемо-отправочных путей до стандарта 1050 м по маршрутам продвижения массовых грузов в порты и пограничные переходы.

В настоящее время вес маршрутов с мест погрузки постоянно увеличивается. На грузонапряженных участках Западно-Сибирской, Свердловской и Южно-Уральской, Приволжской ж.д. практикуется вождение поездов весом 7000, 8000, 9000 и 12000 т и длиной свыше 71 условного вагона. При дальнейшем увеличении объемов перевозок на период до 2030 года намеченная тенденция вождения тяжеловесных поездов приобретет особо важное значение и позволит повысить провозную способность без капиталоемких мероприятий по строительству третьих и четвертых главных путей на грузонапряженных участках сети.

Нельзя не учесть тот факт, что при существующей нестабильности экономического развития страны, в случае спада перевозок, и из-за повсеместного строительства трубопроводов, а также из-за намечаемого на перспективу развития производства эксплуатация третьих и четвертых путей может быть неэффективной, что приведет к их консервации.

Уже в настоящее время ведутся испытания технических устройств, обеспечивающих безопасное вождение тяжеловесных и соединенных поездов, а также поездов повышенного веса и длины с использованием систем дистанционного управления тягой и торможением поездов.

Технико-экономический расчет и опыт работы показывают, что при организации постоянного обращения грузовых поездов повышенного веса и длины необходимо учитывать издержки, связанные с увеличением простоя вагонов на станциях формирования и назначения, а также изменением продольной динамики движения поезда и возникновения дополнительных нагрузок на железнодорожный путь и подвижной состав.

Принципиально важным для перспективных условий эксплуатации является использование возможностей габарита Тпр при разработке перспективных грузовых вагонов для перевозки, прежде всего, угля и руды.

Реализация инновационной политики ОАО «РЖД» через трансферт технологий

Пассажирский локомотив
с асинхронным тяговым
приводом



ALSTOM



Производитель



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

Грузовой локомотив
с асинхронным
тяговым приводом



SIEMENS



Производитель



СИНА РАТРА СПВ ТРАНСПОРТ МАШИНАРИ

Грузовой вагон нового
поколения (крытый)



Производитель



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

Автоматизированный
комплекс сортировочной
горки нового поколения



SIEMENS



Производитель

Совместное предприятие



Моторвагонный подвижной
состав нового поколения



SIEMENS



Производитель

Совместное предприятие

...

Локализация 80%

Подвижной состав габарита Тпр имеет ряд преимуществ по сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время полувагонами. Эффект от применения будет заключаться в следующем:

- уменьшение количества подвижного состава для перевозки того же объема груза на 20%;
- прирост производительности вагона на 9,2%;
- увеличение провозной способности железных дорог на имеющейся путевой инфраструктуре, развитой под унифицированную длину поездов, — до 15%;
- снижение потребности в локомотивах — до 10% (если не они ограничивали массу поезда) и локомотивных бригадах — до 20%;

сокращение эксплуатационных затрат на транспортировку, в том числе удельного расхода электроэнергии из-за увеличения массы поезда — до 5%.

На полигонах вождения поездов весовой нормой выше 6000 т должны быть «твердые нитки» графика движения поездов для пропуска грузовых поездов повышенного веса.



Для организации тяжеловесного движения необходима соответствующая подготовка инфраструктуры путевого хозяйства и хозяйства электроснабжения.

В настоящее время грузовые вагоны габарита Тпр в количестве 301 ед. находятся в опытной эксплуатации.

Перспективы эксплуатации газотурбовозов на сети железных дорог

Энергетическая стратегия ОАО «РЖД» до 2030 года предусматривает постепенное замещение дизельного топлива на тепловозной тяге сжиженным и сжатым природным газом (СПГ). Уровень потребления СПГ к 2030 году должен достичь 250 тыс. т при снижении потребления дизельного топлива за соответствующий период с 345,8 до 160 тыс. т.

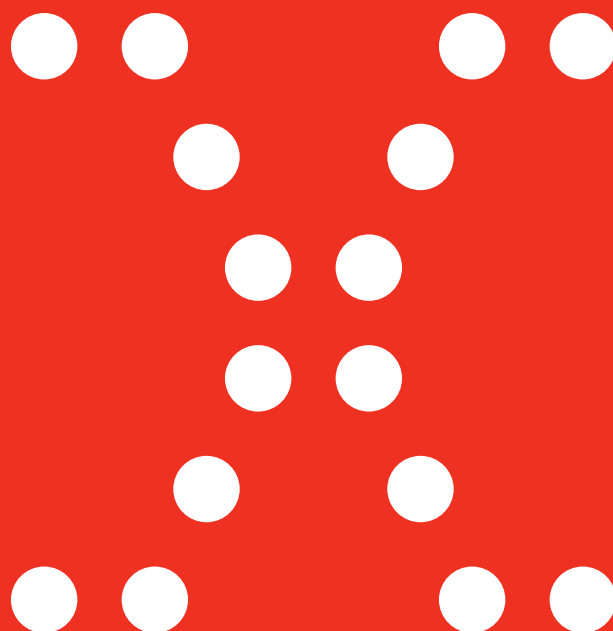
Газотурбовоз ГТ-1 мощностью 8300 кВт, работающий на сжиженном природном газе и созданный с использованием конверсионной продукции (газотурбинные двигатели), разработан совместно со специалистами Самарского научно-технического комплекса имени Н.Д. Кузнецова (СНТК). Газотурбовоз работает на сжиженном природном 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 т. Одной заправки хватает на 750 км. ГТ-1 оснащен самыми современными приборами управления и устройствами, отвечающими за безопасность движения.

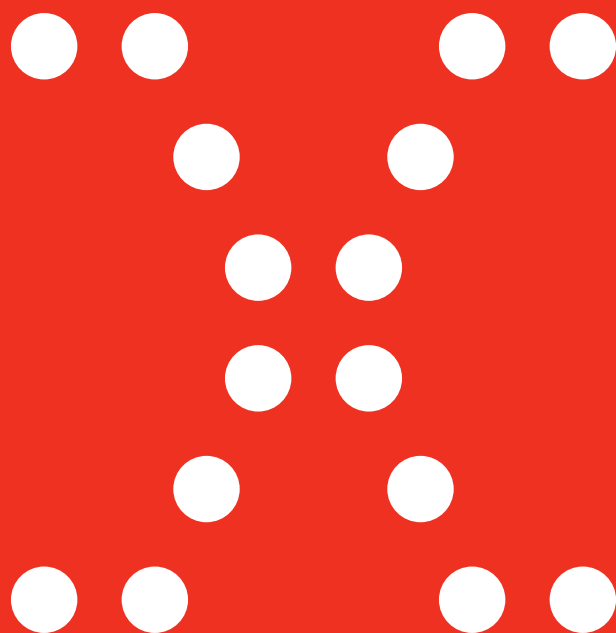
Результаты проведенных в 2009 году эксплуатационных испытаний газотурбовоза позволяют в значительной степени приблизиться к решению поставленной задачи. Этот инновационный вид тягового подвижного состава, использующий в качестве топлива сжиженный природный газ, может осуществлять на равнинных профилях вождение тяжеловесных составов весом до 15 000 т.

Эксплуатация газотурбовозов на неэлектрифицированных участках железных дорог России позволит:

- решить задачу, поставленную в Энергетической стратегии Российской Федерации и ОАО «РЖД» по замещению дизельного топлива сжиженным природным газом;

- снизить эксплуатационные расходы на топливно-энергетические ресурсы и смазочные материалы — до 44%;
- улучшить экологические показатели по выбросам вредных веществ в атмосферу по сравнению с тепловозами в 10 раз;
- повысить вес поездов на рассматриваемых полигонах до 10 — 15 тыс. т;
- создать новые рабочие места, улучшить условия труда работников железнодорожного транспорта, создания и внедрения передовых технологий;
- способствовать освоению новых природных ресурсов и северных территорий Российской Федерации.





**ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГАРАНТИРОВАННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА**

В 2009 году развернута работа по формированию прогноза возникновения рисков опасных состояний на объектах инфраструктуры и в подвижном составе. Ревизии и проверки железных дорог в соответствии с утвержденными Распоряжением ОАО «РЖД» от 2 июня 2009 года № 1150р Стандартами, осуществляются с элементами технического аудита, по результатам которых определяются «узкие» места для проведения профилактической работы. Проводится подробный многофакторный анализ состояния безопасности движения, в котором учитываются не только факты наступления транспортных происшествий и со-

бытий, но и экономические последствия, связанные с ними. На основании полученных расчетных данных создается возможность более гибкого реагирования на каждое нарушение безопасности движения. Обоснованные аргументированные показатели становятся основой для принятия эффективных управленческих решений.

Сформировано техническое задание на разработку автоматизированной системы управления Ситуационным центром, в котором будут задействованы системы, позволяющие выполнять мониторинг отдельных объектов инфраструктуры и подвижного состава.



В связи с необходимостью построения и развития СМБ (системы менеджмента безопасности) было разработано «Положение о порядке создания систем менеджмента безопасности движения в холдинге «РЖД». Указанный нормативный документ предусматривает создание гармонизированных, с зарубежными системами менеджмента безопасности движения, показателей.

Основными функциями системы менеджмента безопасности движения всех обществ и их структурных подразделений будут:

1. Управление рисками неблагоприятных событий.
2. Достижение поставленных целей безопасности.
3. Обеспечение соответствия обслуживаемых объектов установленным требованиям безопасности.
4. Поддержание взаимодействия между менеджерами инфраструктуры и операторами (перевозчиками).

В сентябре-октябре 2009 года проведено обучение 80 специалистов аппаратов РБ по организации и проведению технического аудита.

В 2009 году по трем пилотным хозяйствам Общества: перевозок, локомотивному, пути и сооружений — разработана методическая база для расчета показателей, характеризующих опасность возникновения транспортных происшествий и событий. Данная база, разработанная в области факторного анализа по пилотным хозяйствам Общества, позволяет встраивать задачи в функционал разрабатываемой Автоматизированной системы управления Ситуационного центра. Таким образом, Ситуационный центр, помимо задач по контролю и мониторингу текущей обстановки, будет обеспечивать предупреждение транспортных происшествий и событий за счет оперативно-го выявления факторов, влияющих на их возникновение.

На базе Автоматизированной системы управления Ситуационного центра планируется создать подсистему, обеспечивающую формирование оптимального плана корректирующих мероприятий по снижению влияния наиболее опасных факторов.

Программа повышения безопасности движения

Лимитом финансирования Программы повышения безопасности движения (далее — Программа) в 2009 году было предусмотрено и реализовано 2,7 млрд. руб. (с учетом средств ЖАСО), направленных на внедрение во всех хозяйствах наиболее совершенных и технологически обоснованных средств.

За время деятельности Компании на Программу целевым назначением выделено 30,3 млрд. руб.

В рамках Программы в 2009 году введены в эксплуатацию:

- системы автоматического управления торможением поезда (САУТ-ЦМ) на 74 локомотивах и 14 перегонах участков пути;
- микропроцессорные дешифраторы с функциями безопасности движения (КЛУБ-У) на 140 локомотивах;
- 39 стационарных тормозных упоров повышенной мощности и 37 колесосбрасывающих башмаков с электроприводом;
- 1414 регистраторов служебных переговоров локомотивных бригад поездов;
- системы технической диагностики подвижного состава и локомотивов в пути следования КТСМ-01Д и КТСМ-02 в объеме 77 приборов и УКСПС 131 устройство;
- 59 заградительных устройств на переездах (УЗП);
- 10 комплектов автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов АСКО ПВ.

Проведена работа по замене и модернизации устаревшей техники, обеспечивающей ликвидацию последствий крушений, аварий, сходов подвижного состава с рельсов.

В 2009 году общее количество нарушений безопасности движения в целом по Компании, с учетом функциональных филиалов ОАО «РЖД», снижено на 0,2% к уровню 2008 года (4327/4334).

Устойчиво в течение года, не допустив крушений, аварий, сходов и столкновений с пассажирскими и грузовыми поездами, работало 46 отделений железных дорог.

Осуществляется целенаправленная работа в вопросах мотивации труда работников железных дорог, обеспечивающих безопасность движения. Вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов выплачено 112 412 работникам на сумму более 1,8 млрд. руб. Знаком

«За безопасность движения», с выплатой премии в размере 12 тыс. руб. награждено 182 чел. на общую сумму 2 184 тыс. руб.

Проводилась плановая работа по разработке и вводу в действие нормативной базы, направленной на усовершенствование процесса в области безопасности движения поездов. В результате, были разработаны и внедрены 6 нормативных документов.

Показатели безопасности

За 2009 год общие расходы, предусмотренные на оздоровление инфраструктуры и подвижного состава, позволили уменьшить аварийность на 30,6% и составили 363,8 млрд. руб.

Лучший показатель безопасности был достигнут в путевом комплексе. Количество нарушений сократилось на 32% (2009 год — 345, 2008 год — 510).

В локомотивном комплексе количество нарушений безопасности движения снижено на 11% (2009 год — 1725, 2008 год — 1939).

Хозяйствам автоматики и телемеханики, а также электроснабжения удалось сократить количество нарушений на 17,6 и 5% соответственно.

В вагонном комплексе количество нарушений увеличилось на 24,5% (2009 год — 1783, 2008 год — 1431 случай).

Стратегия ОАО «РЖД» в области инноваций внедрения спутниковых технологий предусматривает участие Общества по выполнению задачи внедрения отечественной системы ГЛОНАСС, созданию единого цифрового координатного пространства объектов железнодорожной инфраструктуры как части общегосударственной задачи.

Процент внедрения отечественных спутниковых разработок для железнодорожного транспорта составил 35%, что превосходит даже параметры авиационного транспорта (17%).

Объем технических средств, оснащенных спутниковой навигацией, приблизился к 12 тыс. ед. При этом в рамках создания комплексных систем безопасности в ОАО «РЖД» более 9,7 тыс. ед. подвижного состава оснащено комплексными локомотивными устройствами безопасности (КЛУБ-У и КЛУБ-УП), в состав которых входит отечественный спутниковый навигационный приемник ГЛОНАСС/GPS Ижевского радиозавода.

Информация о незаконном вмешательстве в деятельность железнодорожного транспорта

В 2009 году на обеспечение охраны и защиты объектов ОАО «РЖД» от противоправных действий и несанкционированных вмешательств в деятельность железнодорожного транспорта было затрачено 10,5 млрд. руб.

В рамках выделенного финансирования охраняемым организациям было передано под охрану 5493 объекта ОАО «РЖД». Кроме того, на наиболее криминогенных участках железных дорог организована работа 343 совместных специализированных групп в составе работников ведомственной охраны и сотрудников транспортной милиции.

В соответствии с «Программой организационных мероприятий по антитеррористической защите объектов ОАО «РЖД» на 2008 — 2010 годы» организована разработка стандартов в области обеспечения безопасности объектов высокоскоростного железнодорожного транспорта. (Дополнительная информация — Приложение 21.)

Инвестиционный проект «Антитеррор»

В рамках инвестиционного проекта «Антитеррор» в 2009 году проведены работы по оборудованию объектов системами технических средств охраны (далее — ТСО) на сумму 405,2 млн. руб.

ТСО оборудовано 8 наиболее важных объектов, осуществлена модернизация систем технических средств охраны на 12 железнодорожных вокзалах, 5 железнодорожных мостах, железнодорожном тоннеле.

Кроме того, в рамках инвестиционной программы «Антитеррор» были проведены работы по оснащению высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург техническими средствами физической защиты (далее — ТСФЗ) (три высокоскоростных участка, модернизация систем телевизионного наблюдения Московского и Ленинградского железнодорожных вокзалов, железнодорожного моста через р. Волгу), на что из общей суммы Инвестиционной программы выделено в 2009 году 207 млн. руб. Октябрьским РЦБ организована непосредственная работа по обеспечению безопасности высокоскоростного участка Мстинский Мост — Окуловка. Техническими средствами физической защиты оснащены 9 железнодорожных мостов и переезд, расположенный на 244-м км, оборудовано



3 опорных пункта охраны на о.п. Вялка, Заозерье, ст. Торбино и 1 районный Ситуационно-технический центр на ст. Торбино.

По состоянию на 31.12.2009 г. за счет средств инвестиционной программы «Антитеррор» оборудовано техническими средствами физической защиты 1019 объектов, из них 280 железнодорожных вокзалов, 235 мостов, 48 тоннелей.

В течение 2009 года на сети железных дорог ТСФЗ оборудовано 3 железнодорожных вокзала, административное здание Управления Приволжской ж.д., база мобилизационных резервов № 47 на Куйбышевской ж.д., сортировочная внеклассная станция Красноярск-Восточный и 2 парка (сортировочный и транзитный) станции Чита-1.

Осуществлена модернизация систем ТСФЗ на 14 железнодорожных вокзалах (включая Московский в г. Санкт-Петербурге и Ленинградский в г. Москве), 5 железнодорожных мостах, тоннеле на 586 км перегона Отрожка—Придача Юго-Восточной ж.д. и части комплекса административных зданий Управления Западно-Сибирской ж.д.

Принимая во внимание высокую важность реализации инвестиционной программы «Сочи-2014», ОАО «РЖД» во взаимодействии с ОАО «Мосгипротранс» и ОАО «НИИАС» разрабатывает меры по созданию комплексной системы безопасности олимпийского объекта № 32 «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис».

В целях повышения эффективности работы по охране и защите объектов олимпийского строительства, организации контроля хода работ на месте строительства усилено Краснодарское отделение Северо-Кавказского РЦБ.

После совершения подрыва железнодорожного полотна под пассажирским поездом «Невский экспресс» 27 ноября 2009 года было принято решение о дополнительных мерах по защите магистрали Москва — Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства с использованием сплошного видеоконтроля железнодорожного полотна.

На основании Постановления Правительства от 24 декабря 2009 года № 1080 ОАО «РЖД» была оказана государственная поддержка в виде предоставления из федерального бюджета субсидии в объеме 1,0 млрд. руб. на реализацию мероприятий по защите инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования

на направлении Москва — Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства в 2010 году.

Субсидия из федерального бюджета в объеме 1,0 млрд. руб. перечислена ОАО «РЖД» в соответствии с договором от 28.12.2009 г. № 592д/1177 между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД».

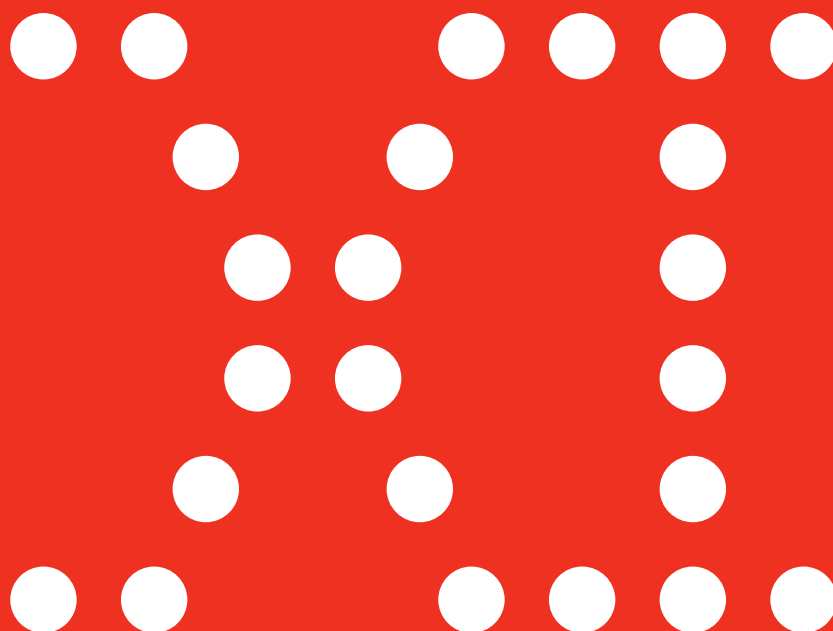
В целях реализации вышеуказанного Договора разработан План мероприятий по защите инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на направлении Москва — Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства на 2010 год, утвержденный президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным 30 марта 2010 года.

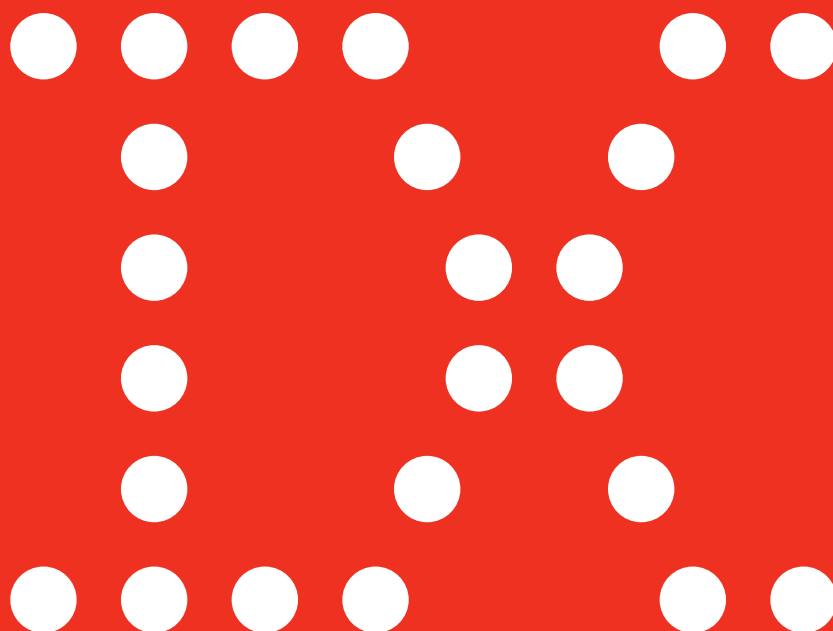
Финансирование мероприятий Плана включено в Инвестиционную программу ОАО «РЖД» на 2010 год в рамках подпроекта «Защита железнодорожной инфраструктуры на направлении Санкт-Петербург — Москва от актов незаконного вмешательства» инвестиционного проекта «Антитеррор».

Принятыми мерами в 2009 году удалось сократить на 20% по сравнению с 2008 годом количество актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта (в 2009 году — 1668, в 2008 году — 2070). Из 1668 зарегистрированных актов — 8 взрывов.

Кроме того, в течение года поступило 91 сообщение об угрозах совершения террористических актов, зарегистрировано 21 преступление, связанное с угрозой жизни и здоровью работников ОАО «РЖД», зафиксировано 599 наложений посторонних предметов на рельсы, 93 случая разоборудования железнодорожных путей и 796 случаев разукомплектования средств СЦБ. Обнаружено 2 взрывных устройства и 439 бесхозных (подозрительных) предметов.

В результате принятых мер совместно с органами внутренних дел на транспорте за различные противоправные действия, в том числе с признаками террористического характера, задержано 511 чел. Возбуждено 191 уголовное дело.





БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА



Политика ОАО «РЖД» в области охраны труда направлена на 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.

В ОАО «РЖД» 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:

1. Предупреждение несчастных случаев.
2. Улучшение условий труда и предупреждение заболеваний на производстве.
3. Улучшение санитарно-бытовых условий работающих.
4. Обучение и пропаганду вопросов охраны труда.

По Инвестиционной программе для локомотивных, вагонных и пассажирских депо поставались аппараты для очистки воздуха от вредных веществ, тепловые завесы, что позволило улучшить условия труда работникам указанных хозяйств и снизить количество случаев заболеваний.

Для хозяйства электрификации и электроснабжения планировалась поставка комплектов технических средств «Безопасность труда», применение которых снизило вероятность поражения работников электрическим током при работе на устройствах контактной сети и электроснабжения.

Приобретение газоанализаторов для котельных и канализационных колодцев с аварийно-спасательным снаряжением обеспечило снижение уровня риска отравления работников хозяйств гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения, связи и вычислительной техники при работах в подземных коммуникациях, колодцах и котельных.

Поставленные для хозяйств (вагонного, управления перевозками и автоматики и телемеханики) модульные пункты обогрева позволили улучшить условия труда осмотрщиков-ремонтников, составителей поездов, их помощников, регулировщиков скорости движения вагонов, электро-механиков и электромонтеров СЦБ.

Поставка переносных радиостанций для сигнальщиков позволила снизить риск травмирования работников хозяйства пути и сооружений от наезда подвижного состава.

В 2009 году на реализацию Программы израсходовано 2,5 млрд. руб., в том числе 236,6 млн. руб. за счет централизованных инвестиций и 2,3 млрд. руб. — за счет бюджетных средств железных дорог.

Ежегодно на выполнение мероприятий по охране труда Компанией расходуется в среднем 7 млрд. руб.

В 2009 году в ОАО «РЖД» на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по всем источникам финансирования израсходовано 7,8 млрд. руб., что в пересчете на одного работника ОАО «РЖД» составляет 7,6 тыс. руб.

Проводимая в Компании профилактическая работа позволила сохранить в 2009 году тенденцию снижения уровня производственного травматизма, в т.ч. и со смертельным исходом.

В то же время в 2009 году в Компании 620 работников получили производственные травмы, из которых 78 — со смертельным исходом.

Необходимо отметить, что только четыре вида травм: наезд подвижного состава, поражение электрическим током, падение с высоты и движущего подвижного состава, ДТП — составили около 70% от всех травм со смертельным исходом.

В ОАО «РЖД» проводится работа по снижению этих факторов. Создаются новые системы оповещения о приближении подвижного состава к бригадам, работающим на путях, разрабатываются новые технологии по ремонту и содержанию железнодорожного пути и устройств электроснабжения, в Типовые нормы бесплатной выдачи средств индивидуальной защиты (Приказ Минздравсоцразвития России от 22.10.2008 г. № 582Н) включены защитные костюмы от термического воздействия электрической дуги и наведенного напряжения и другие меры.

В целях формирования в ОАО «РЖД» новых подходов в системе управления охраной труда и промышленной безопасностью разработан стандарт СТО РЖД 1.15.005-2009 «Система внутреннего аудита управления охраной труда и промышленной безопасностью в ОАО «РЖД». Основной целью внутренних аудитов является выявление элементов системы охраны труда и промышленной безопасности, требующих улучшения.

Ежегодное снижение производственно-го 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 году до 0,4% в 2006 году.

По состоянию на 01.01.2010 г. в ОАО «РЖД» насчитывается 486,5 тыс. рабочих мест, на которых работает более 1 млн. чел. Из них 229 тыс. рабочих мест (578 тыс. работающих), или 47% от общей численности, не в полной мере соответствуют санитарно-гигиеническим нормам.

В 2009 году приведены в соответствие с требованиями норм охраны труда более 12 тыс. рабочих мест и улучшены условия труда на 42,3 тыс. рабочих мест. (Дополнительная информация — Прил. 19 — 20.)

Одной из важных задач, которая существенным образом влияет на состояние профессиональной заболеваемости и производственно-го травматизма, является обеспечение работников современными сертифицированными средствами индивидуальной защиты.

В 2009 году на приобретение спецодежды, спецобуви и других СИЗ израсходовано 2,5 млрд. руб.

В целях повышения качества обеспечения работников в ОАО «РЖД» утверждены новые «Типовые нормы бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железнодорожного транспорта Российской Федерации, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением» (Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 22 октября 2008 года № 582Н).

В Нормы включены новые современные виды специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты, прошедшие производственные испытания и получившие положительную оценку.

Обучение руководителей, специалистов и всех работников ОАО «РЖД» вопросам охраны труда и безопасности производства носит многоуровневый и непрерывный характер.

Повышение квалификации, переподготовка, обучение по охране труда и проверка знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД» организованы в вузах железнодорожного транспорта и их филиалах, техникумах, учебных центрах, дорожно-технических школах. Обучение работников ОАО «РЖД» проходит в более чем 80 обучающих организациях.

В 2009 году обучение по охране труда прошли 16 тыс. чел. из числа руководителей и специалистов железных дорог и других филиалов ОАО «РЖД».

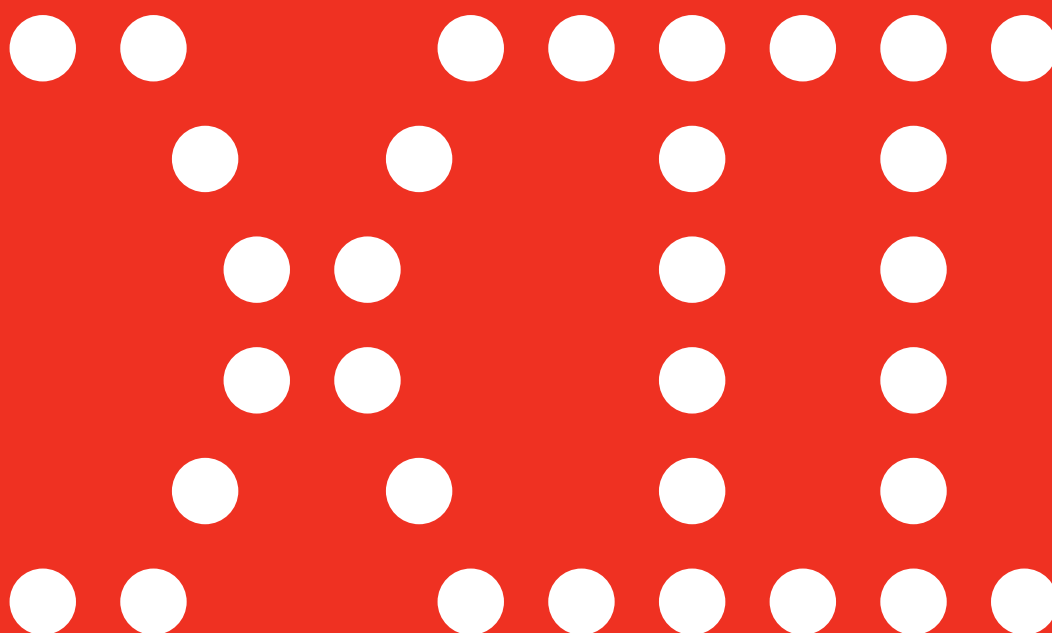
В ОАО «РЖД» функционируют 18 вагонов охраны труда, которые задействованы в единой системе организации обучения работников структурных подразделений железных дорог. Вагон охраны труда представляет собой мобильный обучающий комплекс, одной из основных функций которого является оказание методической и организационной помощи в проведении обучения и проверки знаний по охране труда работников с

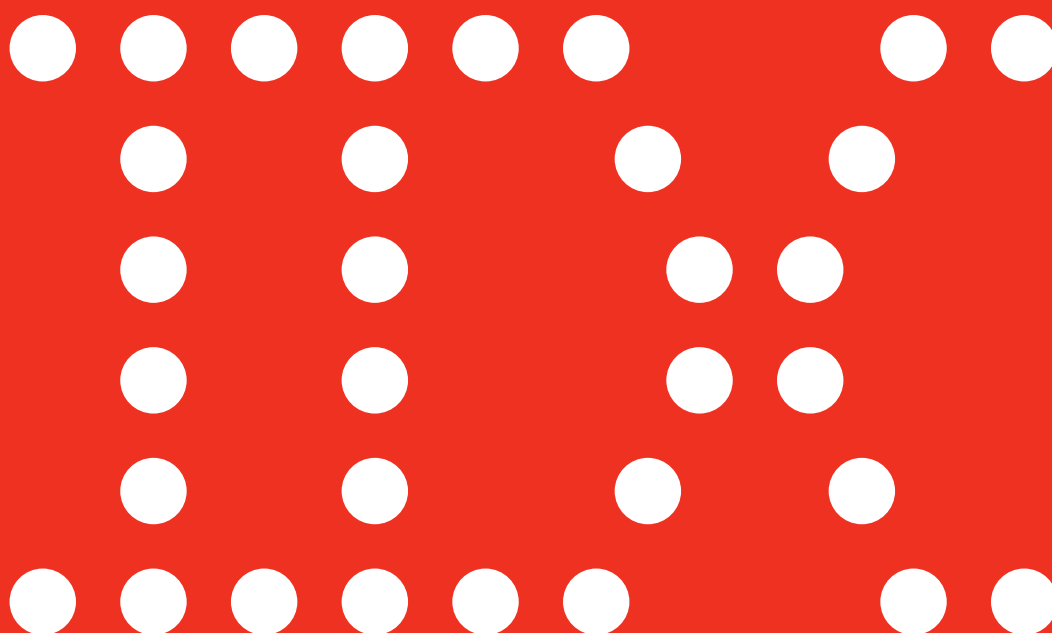


использованием аудио-, видео- и компьютерной техники, а также проведение профилактической работы по охране труда непосредственно на линейных предприятиях.

В 2009 году на оборудование и дооснащение кабинетов и уголков по охране труда израсходовано около 50 млн. руб.

В целях пропаганды безопасных условий труда в Компании на страницах газеты «Гудок» и дорожных СМИ на постоянной основе публикуются статьи по новым технологиям, обмену опытом в области совершенствования системы управления охраной труда, профилактики производственного травматизма.





ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

151
ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с Положением об управлении природоохранной деятельностью в ОАО «РЖД», утвержденным президентом ОАО «РЖД» Якуниным В.И. 02.12.2007 г. № 1480.

Основой природоохранной работы в Компании является «Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года» (утверждена Президентом ОАО «РЖД» Якуниным В.И. 13.02.2009 г. № 293р).

Для оценки соответствия природоохранной деятельности требованиям природоохранного законодательства Российской Федерации и системы экологического менеджмента

международного стандарта ГОСТ Р ИСО 14001 проводится экологический аудит деятельности ОАО «РЖД». В 2009 году проведен экологический аудит 158 структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД».

В Компании реализуется 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 2009 году на эти цели израсходовано 322,6 млн. руб. капитальных вложений.



В рамках инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2009 году:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 9 природоохранных объектов;
- внедрено 3 единицы оборудования по очистке выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, доочистке сточных вод;
- поставлено: 4 передвижные экологических лаборатории на базе автомобиля «Газель», 29 комплектов аналитических приборов и лабораторного оборудования и 24 прибора для пунктов экологического контроля выбросов от тепловозов;
- приобретено технических средств для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов в количестве 161 единицы.

Ввод в эксплуатацию в 2009 году природоохранных объектов, а также внедрение установок и оборудования экологического назначения позволит в 2010 году сократить сброс загрязненных сточных вод в водные объекты и муниципальные канализационные системы на 2,5 млн. м³, разместить и утилизировать на площадках структурных подразделений железных дорог 5,0 тыс. т отходов производства.

Выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных объектов в 2009 году по сравнению с 2008 годом снизились на 20,0 тыс. т и составили 113,3 тыс. т. Уловлено и обезврежено 26,6% вредных веществ, отходящих от всех источников выбросов в атмосферу.

В 2009 году всего использовано 127,3 млн. м³ воды, что на 20,6 млн. м³ меньше, чем в 2008 году. На производственные нужды израсходовано 61,9 млн. м³ воды, что на 9,7 млн. м³ меньше, чем в 2008 году.

Сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в 2009 году составили 14,0 млн. м³, что меньше, чем в 2008 году, на 2,9 млн. м³.

В 2009 году образовалось 2,2 млн. т отходов производства и потребления, что на 130 тыс. т меньше, чем в 2008 году. Использовано и обезврежено в технологических процессах в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» 518,2 тыс. т, или 23,1% от общего объема их образования.

Такое снижение воздействия на окружающую среду достигнуто за счет реализации инвестиционных проектов, технического перевооружения отрасли, наличия системы управления природоохранной деятельностью.

Экологические платежи за выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду и размещение отходов в 2009 году составили 261 млн. руб., что меньше, чем в 2008 году, на 9 млн. руб.

Контроль за выбросами и сбросами в окружающую среду осуществляется:

- от стационарных объектов 56 экологическими лабораториями, а также 9 вагонами-лабораториями и 55 лабораториями на автомобильном ходу;
- от передвижных источников (тепловозов) — 89 пунктами экологического контроля, где все тепловозы после ремонта проходят тестирование по экологическим показателям.

Природоохранными подразделениями железных дорог в 2009 году произведено 350 тыс. анализов по воздуху, стокам, почвам, выполнена инвентаризация 20,3 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду, разработано нормативной экологической документации в количестве 935 томов, продлено в природоохранных органах 3,8 тыс. разрешений на выбросы, сбросы вредных веществ в окружающую среду и размещение отходов.

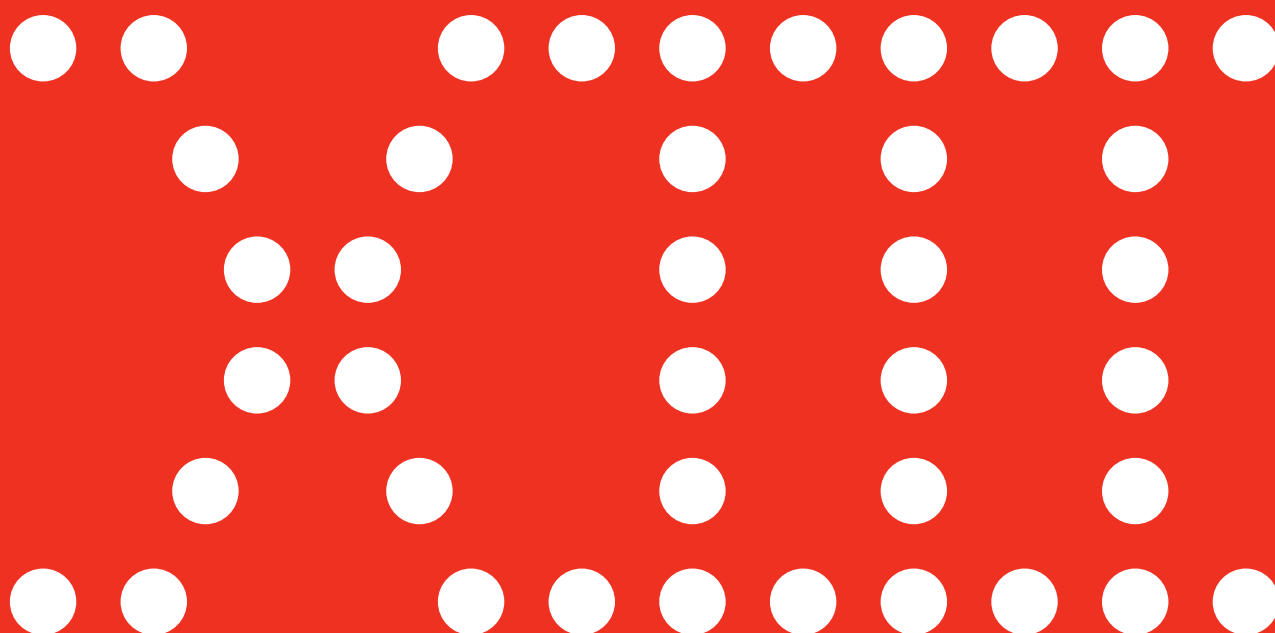
Разработка обязательных нормативных экологических документов для структурных подразделений железных дорог, получение разрешений на выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду и размещение отходов, осуществление производственного экологического контроля позволили не привлекать для выполнения указанных работ сторонние организации и обеспечить экономию в сумме 292,8 млн. руб.

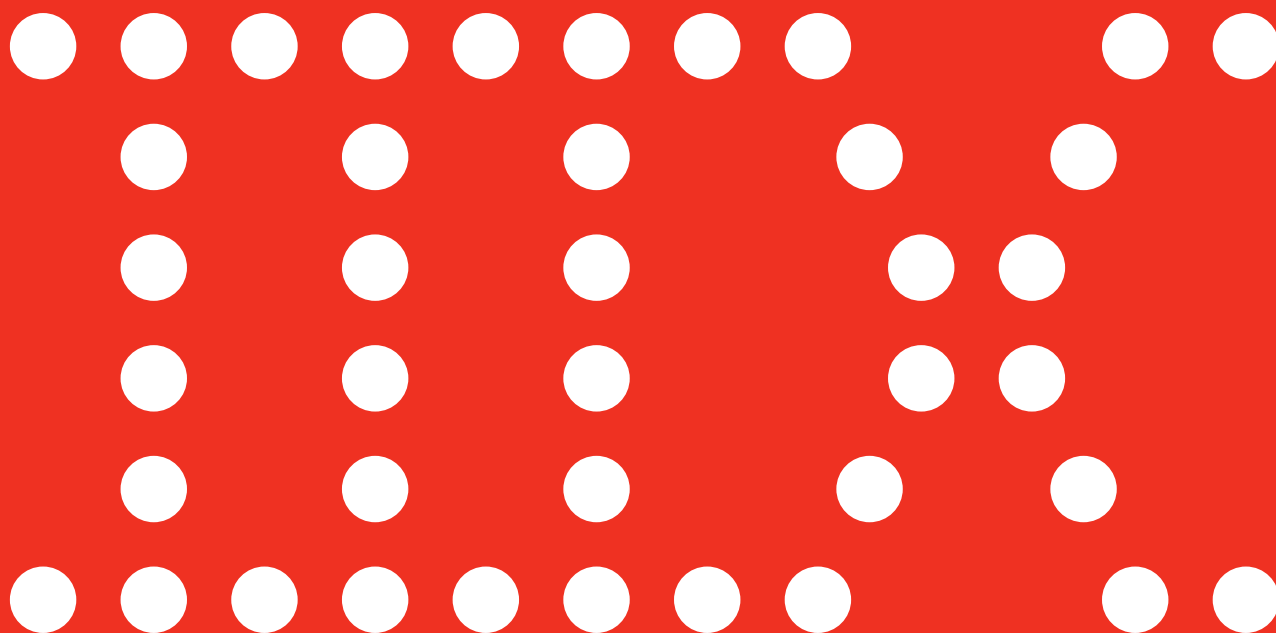
Защита интересов предприятий экологии железных дорог при решении спорных вопросов с территориальными природоохранными органами позволила сэкономить 92 млн. руб.

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 33,8 млн. руб., то есть платить за фактические выбросы.

Все это привело к экономии финансовых средств на сумму 418,6 млн. руб.

Кроме того, экономический эффект от внедрения природоохранных технологий на предприятиях отрасли достиг 135,4 млн. руб.





ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО **УПРАВЛЕНИЮ** ПЕРСОНАЛОМ



ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ В УСЛОВИЯХ СНИЖЕНИЯ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

Финансово-экономический кризис потребовал от Общества принятия жестких мер по экономии всех видов затрат и издержек. Для этого во всех структурных подразделениях проводились работы по изысканию внутренних резервов для приведения контингента в соответствие с объемами выполняемых работ: перевод под единое руководство малодеятельных производственных участков, ликвидация незагруженных рабочих мест, совмещение профессий, расширение зон обслуживания и др.

Совершенствование техники, повышение уровня механизации и автоматизации трудоемких производственных процессов обеспечило снижение трудозатрат на обслуживание, эксплуатацию и ремонт подвижного состава и инфраструктуры. В связи с этим возникла необходимость в пересмотре действующей нормативной базы. Было переработано около 200 технологических инструкций и положений. Реализация пересмотренных нормативных документов позволила обеспечить снижение потребности в численности работников по всем хозяйствам при безусловном соблюдении безопасности движения поездов.



В течение 2009 года проводилась активная работа по оптимизации рабочего времени работников. В результате, часы сверхурочной работы по сети железных дорог снизились по сравнению с 2008 годом в 3,2 раза.

Применение режимов неполного рабочего времени и отпусков без сохранения заработной платы достигло наибольших объемов в 1 кв. 2009 года. Начиная с сентября 2009 года дифференцированно, с учетом роста объемов перевозок и доходности, осуществлялся переход структурных подразделений на работу в условиях полного рабочего времени. В результате, в декабре применение режимов неполного рабочего времени к началу 2009 года сократилось в 2,5 раза.

В среднем по году снижение нормы рабочего времени применялось в отношении 475 тыс. чел., что составляет 46% от численности работников.

Принимаемые в 2009 году антикризисные меры, наряду с проведением большой разъяснительной работы в коллективах, позволили обеспечить выполнение установленных параметров бюджета по фонду оплаты труда, численности и производительности труда и сохранить социальную стабильность в Компании.

В целях объединения интересов Компании и работников, формирования единого общекорпоративного подхода к стимулированию в Компании разработана новая система материальной мотивации труда, которая позволит:

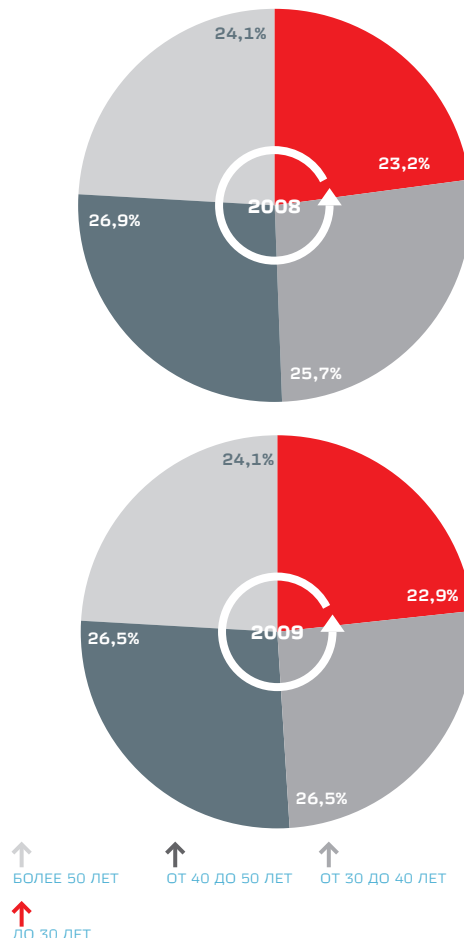
- в наибольшей степени вовлечь персонал в решение корпоративных задач;
- повысить материальную заинтересованность работников в эффективном выполнении как индивидуальных, так и общекорпоративных задач;
- установить единые принципы в области материального стимулирования всех работников Компании, порядок разработки и утверждения в филиалах ОАО «РЖД» положений о премировании работников с учетом трехуровневого подхода;
- гарантировать выплату доли премии работнику за выполнение его индивидуальных показателей при ухудшении общих производственно-экономических результатов работы структурного подразделения, филиала.

ЭФФЕКТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ КАДРОВЫМ СОСТАВОМ ОАО «РЖД»

По состоянию на 31.12.2009 г. численность работников ОАО «Российские железные дороги» снизилась к уровню 2008 года на 7,7% и составила 1 075 700 чел., в том числе 305,8 тыс. руководителей и специалистов, среди которых 165,5 тыс. инженеров и 117,7 тыс. техников. Выросла обеспеченность Компании инженерами на 1,7% и численность работников со средне-специальным образованием — на 1,2%. Кадрового дефицита основных рабочих профессий в Компании в целом за 2009 год не наблюдалось. Укомплектованность по сети железных дорог и основным функциональным филиалам составляет 97,9% к штатному расписанию.

Доля молодых работников Компании в возрасте до 30 лет составила в 2009 году 22,9%. Средний возраст работников Общества составляет 40 лет. Количество женщин в обществе ОАО «РЖД», занимающих должности руководителей и специалистов, составляет 55%.

Возраст всех работников, состоящих в списочном составе



В целях укрепления руководства филиалов и структурных подразделений приказами по ОАО «РЖД» назначено 380 руководителей. Приказами начальников железных дорог назначено 3,2 тыс. руководителей, приказами начальников отделений железных дорог — 5,2 тыс. чел., приказами руководителей функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» — 0,8 тыс. чел.

Текущая кадровая по сети железных дорог в целом по сравнению с 2008 годом снизилась на 2,4% и составила 8,7%. Вместе с тем в разрезе основных профессий текучесть возросла среди дежурных по станции с 5,4 до 6,1%, машинистов электропоездов — с 4,0 до 4,4%, машинистов тепловозов — с 5,6 до 6,8%, приемосдатчиков груза и багажа — с 8,0 до 9,5%.

Развитие кадрового потенциала

Система управления персоналом в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии со «Стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года», утвержденной Распоряжением ОАО «РЖД» от 31 августа 2009 года № 1819р. Задачей актуализации Стратегии явилось определение главной стратегической цели, функциональных задач, ключевых направлений и мероприятий по их реализации на период до 2015 года в сфере управления персоналом с учетом формирования холдинга ОАО «РЖД».

Стратегия развития кадрового потенциала способствует созданию надежных механизмов, которые позволяют достичь главной цели — повышения эффективности деятельности и вовлеченности персонала в реализацию корпоративных задач холдинга «Российские железные дороги». Главная цель Стратегии с учетом развития сильных сторон, сопутствующих рисков и возможностей, принципов реализации может быть достигнута через решение следующих функциональных задач:

- обеспечение персоналом;
- вовлечение персонала в эффективную реализацию корпоративных задач и совершенствование системы мотивации;
- непрерывное развитие персонала и переход к обучающейся организации;
- жизнеобеспечение персонала во внепроизводственной среде;
- проведение эффективной молодежной политики;

- совершенствование корпоративной социальной ответственности и социального партнерства;
- развитие корпоративной системы управления персоналом в Холдинге.

В кризисный 2009 год основные мероприятия были направлены на оптимизацию численности Компании и приведение ее к сократившимся объемам выполняемой работы. Для планомерного выведения излишнего персонала и приведения численности к выполняемому объему работ была разработана и утверждена «Целевая программа содействия занятости высвобождаемых работников ОАО «РЖД» на 2009 — 2011 годы». Основное высвобождение численности произошло за счет естественного оттока: по сокращению численности или штата организации в Компании уволен только 1,1% работников (12,5 тыс. чел.). Это не больше, чем в докризисном 2008 году. Кроме того, Компания выполнила свои обязательства по приему студентов, окончивших вузы и техникумы по целевому набору, и лиц, вернувшихся из рядов Вооруженных Сил России — 13,5 тыс. чел.

В основном все задачи, поставленные Правлением на 2009 год в области управления персоналом, выполнены, и принятые меры позволили обеспечить реализацию поставленных задач перед Компанией.

Проводимая в 2009 году работа по реализации Стратегии развития кадрового потенциала в целом обеспечила потребности филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» в квалифицированных кадрах. Особое внимание было уделено реализации антикризисных мер — переподготовке персонала, обучению работников Общества вторым (смежным) профессиям, повышению их квалификации.

Еще одним важным направлением работы в 2009 году является дальнейшее развитие существующей системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала ОАО «РЖД», а также ее адаптация к изменяющимся внешним и внутренним условиям.

В 2009 году утверждена Концепция создания системы дополнительного корпоративного образования руководящего состава ОАО «РЖД» (Корпоративный университет ОАО «РЖД»), соответствующие документы утверждены Советом директоров ОАО «РЖД». Корпоративный университет начнет свою работу с 1 июля 2010 года.

В 2009 году по рабочим профессиям обучено 60 тыс. чел., в том числе 41 тыс. чел. в порядке переподготовки и вторым (смежным)



профессиям, 157 тыс. рабочих повысили квалификацию, из них более 25 тыс. чел. повысили свой квалификационный разряд.

В 2009 году создан и начал работать Координационно-методический совет по вопросам подготовки рабочих кадров, внедрены дистанционное обучение и тестовый контроль знаний учащихся технических школ и учебных центров. Продолжается работа по переработке примерных учебных планов и программ по основным рабочим профессиям с учетом современных требований. В 2009 году было переработано более 22 примерных учебных планов и программ профессиональной подготовки рабочих локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств.

Большое внимание уделено подготовке специалистов в вузах и техникумах. На очную форму обучения филиалами и ДЗО ОАО «РЖД» было направлено в вузы железнодорожного транспорта 3 934 чел.; в техникумы и колледжи — 3500 чел., что соответствует потребностям Общества в специалистах.

Всего по очной форме обучения на условиях целевой подготовки обучается в вузах железнодорожного транспорта 17,2 тыс. чел., в техникумах и колледжах — 13,5 тыс. чел.

В текущем году в филиалах и других структурных подразделениях ОАО «РЖД» прошли практику 12,8 тыс. студентов вузов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах — 4,4 тыс. чел., и 9,5 тыс. студентов техникумов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах — 3,3 тыс. чел.

Студентам и аспирантам учебных заведений железнодорожного транспорта присуждены 200 именных стипендий ОАО «РЖД» в размере от 1,5 до 4,5 тыс. руб. в мес; 500 грантов ОАО «РЖД» на разработку дипломных проектов в размере 35 тыс. руб. для студентов вузов и 25 тыс. руб. — для студентов техникумов; установлены доплаты в размере от 1 до 2 тыс. руб. в мес к государственной стипендии студентам-целевикам, обучающимся на «хорошо» и «отлично», а также относящимся к категории малообеспеченных и социально незащищенных граждан.

В 2009 году повысили квалификацию 72 тыс. руководителей и специалистов, в том числе 94 руководителя прошли зарубежную стажировку на предприятиях железнодорожного транспорта.

В настоящее время по программам MBA в ведущих российских бизнес-школах обучаются 186 перспективных руководителей ОАО «РЖД». Успешно закончили обучение 203 чел., в том числе в 2009 году — 111 чел.: из них 12 работников Общества поступили для обучения по программам MBA в престижные зарубежные бизнес-школы. Организована подготовка к поступлению еще 16 чел.

Для системной поддержки мер по повышению качества предоставляемых услуг организовано каскадное обучение системе менеджмента качества, безопасности движения. В системе менеджмента качества и лидерства на 5 каскадном уровне прошли обучение около 4300 руководителей.

Реализация Коллективного договора

Регулирование социально-трудовых отношений является одним из важнейших в деятельности ОАО «Российские железные дороги».

Правовым актом, регулирующим социально-трудовые отношения в Компании, является Коллективный договор ОАО «РЖД», который заключен между Компанией и единым представительным Органом первичных профсоюзных организаций — Роспрофжела на 2008 — 2010 годы на основе принципов социального партнерства.

За годы своего действия он доказал свою жизнеспособность и позволил достаточно успешно регулировать социально-трудовые отношения на железнодорожном транспорте, в значительной степени обеспечил успешное проведение нашей реформы.

С его помощью создан реально работающий механизм по урегулированию коллективных и индивидуальных трудовых споров, а также по социальной защите работников и ветеранов Компании.

В течение 2009 года Компанией выполнялись все обязательства по Коллективному договору ОАО «РЖД» на 2008 — 2010 годы. В 2009 году на эти цели использовано 83 млрд. руб. С учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий расходы на каждого работника дороги составили 51,8 тыс. руб., а расходы на неработающего пенсионера — 8,4 тыс. руб.

Соревнования

Ежеквартально Правление Компании подводит итоги сетевого соревнования среди коллективов железных дорог, других филиалов, структурных подразделений и работников ОАО «РЖД».

В 2009 году 683 коллектива занимали призовые места в отраслевом соревновании. Среди двадцати коллективов, добившихся наивысших результатов и занимавших 1 место в течение года, признаны победителями по итогам отчетного периода коллективы Октябрьской, Северо-Кавказской, Свердловской и Южно-Уральской ж.д., а также коллективы Муромского отделения Горьковской ж.д., Белгородского отделения Юго-Восточной ж.д. и Омского отделения Западно-Сибирской ж.д.

По итогам соревнования за 2009 год присвоены звания:

- «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте» — 103 чел.;
- «Лучший мастер на железнодорожном транспорте» — 77 чел.;
- «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте» — 242 чел.;
- «Лучший коллектив бригады (колонны, участка, смены)» — 202 коллективам, в которых трудится 3 859 работников Общества.

Поощрения

В 2009 году проводилась работа по мотивации труда железнодорожников, поощрению их за высокое профессиональное мастерство и многолетний добросовестный труд. Всеми видами наград отмечено 6 985 работников Общества и лиц, не работающих в ОАО «РЖД». Государственных наград удостоены 1 15 работников, наградами Минтранса России отмечены 1 123 работника; 5 747 работников поощрены корпоративными наградами, из них 336 удостоены высшей награды Общества — знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги».

Перспективы развития

Главная задача Компании в отношении трудовых ресурсов — постепенный отказ, в зависимости от объема перевозок, от применения таких антикризисных инструментов, как неполный рабочий день, уход в отпуска без сохранения заработной платы. Не менее важная задача — возобновление индексации заработной платы.

Проведение Единой кадровой политики в холдинге «РЖД», направленной на реализацию функциональных задач «Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года», прежде всего, ориентировано:

- на укомплектование квалифицированным персоналом, создание надежного кадрового резерва, включая резерв ДЗО;
- непрерывное его развитие, повышение эффективности деятельности персонала и вовлечение его в решение корпоративных задач.

В 2010 году планируется переход к системному развитию и обучению топ-менеджмента Общества в Корпоративном университете ОАО «РЖД» на уровне лучших мировых практик.

СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА**Жилищная политика ОАО «РЖД»**

С 2005 года в ОАО «РЖД» реализует Концепция жилищной политики, направленная на решение двух основных задач: финансовая поддержка работников, нуждающихся в улучшении жилищных условий, и создание жилищного фонда для обеспечения технологического процесса перевозок.

Особое внимание уделено молодым и многодетным семьям, а также одиноким родителям, воспитывающим детей. Так, для последних предусмотрены безвозмездные субсидии, составляющие до 70% стоимости жилого помещения. В настоящее время около 10 тыс. работников Компании, непосредственно участвующих в обеспечении технологии перевозок, проживают в технологическом жилье.

Кроме того, молодой специалист имеет право на 2-процентный ипотечный кредит для покупки жилья. Если у него в семье родится ребенок в период выплаты задолженности по субсидируемому ипотечному кредиту, то Компания компенсирует ему сумму за 10 кв. м приобретенного жилья, за второго ребенка — еще 14 кв. м, за третьего — 18 кв. м. За 2009 год было оформлено 1279 кредитов на покупку жилья работникам до 30 лет, в том числе для молодых специалистов — 633.

В 2009 году ипотечные субсидируемые кредиты получили 2 369 работников ОАО «РЖД», на выплату безвозмездных субсидий многодетным семьям и одиноким родителям было направлено 74,5 млн. руб. 836 молодым работникам, в семьях которых родились дети, выплачено 232,9 млн. руб. на погашение задолженности по приобретенным жилым помещениям.



Введен статус молодого специалиста, который позволяет молодому работнику после окончания вуза получить подъемные в размере дополнительного оклада, компенсировать затраты на переезд к месту работы (в том числе и для членов семьи).

Молодежная политика

Проведение эффективной молодежной политики как одной из 7 функциональных задач Стратегии развития кадрового потенциала является комплексной задачей, предполагает проведение Единой корпоративной молодежной политики.

Стратегия предусматривает механизмы собственно корпоративной политики, целевой аудиторией которой является молодежь (обучение, социальная поддержка), работу среди потенциальных работников — студентов, в детской (детские железные дороги), школьной аудитории и самоорганизующие мероприятия в молодежной среде, создание механизмов инициирования инноваций, поддержки раскрытия творческого потенциала, вовлечения молодежи в решение корпоративных задач. Молодежь — это главный инновационный ресурс Компании.

В рамках целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД»» в 2006 — 2009 годах реализовано 625 мероприятий по 3 основным направлениям: «Молодой профессионал», «Корпоративная молодежная культура» и «Социальные гарантии». Все проекты реализовывались по 6 направлениям: «Молодой профессионал», «Молодежная самоорганизация», «Нравственно-патриотическое воспитание», «Корпоративный досуг», «Здоровье и спорт», «Молодая семья и социальная поддержка». В настоящее время стоит задача создания новой целевой Программы до 2015 года.

Совместно с университетскими комплексами создана система привлекательности для молодежи наших вузов и работы в ОАО «РЖД».

Компания поощряет научные исследования молодежи: общий объем научных исследований, выполняемых вузами железнодорожного транспорта по заказу всех филиалов и ДЗО НТК ОАО «РЖД», составляет около 1 млрд. руб.

В Компании введена система наставничества. Молодым специалистам планируется карьера на перспективу, создается Корпоративный университет, в котором будут обучаться более 200 перспективных молодых руководителей ежегодно.

Молодой работник может получить второе высшее образование при помощи принятой в Обществе практики образовательного кредита.

Также пройти обучение по программе MBA в ведущих российских и зарубежных бизнес-школах за счет средств Компании.

Созданы Советы по делам молодежи во всех филиалах. Реализуются молодежные проекты: «Новое звено», «Корпоративный лидер», «Корпоративный клуб «Команда-2030», «3Д-сеть» и многие другие.

Пять проектов победителей инновационных идей поддержаны Правлением Компании и реализуются на сети.

Работа негосударственных образовательных учреждений

ОАО «РЖД» является учредителем 311 негосударственных образовательных учреждений (2 общеобразовательных лицеев, 18 общеобразовательных школ, 30 школ-интернатов, 8 образовательных учреждений для детей дошкольного и младшего школьного возраста — начальных школ-детских садов и 253 детских садов). Общее число обучающихся и воспитанников в этих учреждениях — 42 498 чел., в том числе 37 398 чел. (88 %) — дети работников ОАО «РЖД».

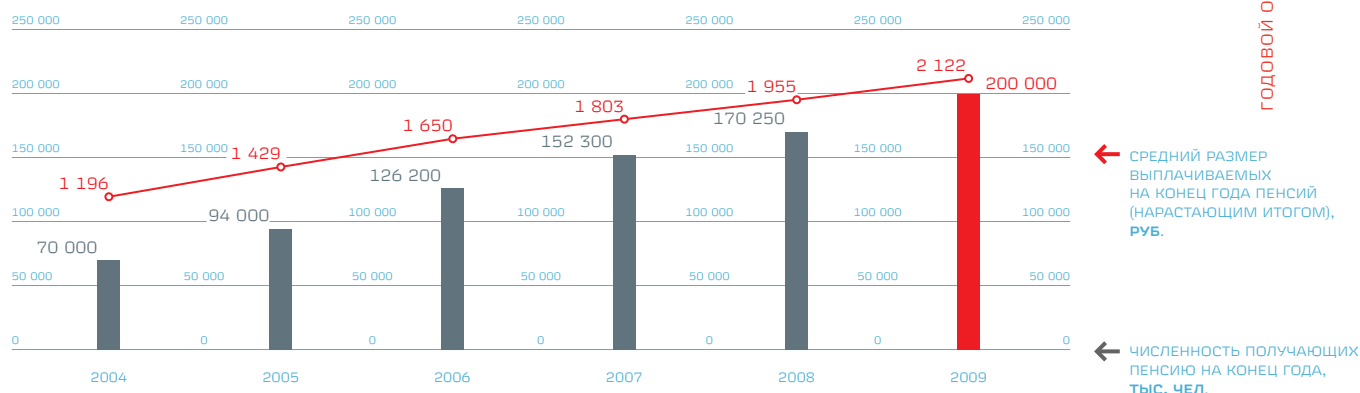
Все образовательные учреждения имеют лицензии на осуществление образовательной деятельности и свидетельства о государственной аккредитации.

Корпоративная пенсионная система

Важнейшим направлением деятельности Общества является забота о ветеранах. В ОАО «Российские железные дороги» корпоративное пенсионное обеспечение является одной из основных составляющих социального пакета работника. Присоединившись к Договору негосударственного пенсионного обеспечения, став участником-вкладчиком, сотрудник вместе с Обществом на паритетном принципе формирует дополнительную к государственной пенсию. Реализацию Корпоративной пенсионной программы ОАО «РЖД» осуществляет негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Сегодня все работники Компании имеют возможность участия в Корпоративной системе негосударственного пенсионного обеспечения. В 2009 году к Договору негосударственного пенсионного обеспечения присоединились 133,5 тыс. работников ОАО «РЖД». Общая численность участников-вкладчиков в Компании достигла 584,3 тыс. чел., что составляет более 56,1 % от численности работников ОАО «РЖД».

Основные показатели негосударственного пенсионного обеспечения в ОАО «РЖД»



Корпоративную пенсию получают около 200 тыс. бывших железнодорожников. В 2009 году пенсии назначены 29 750 работникам ОАО «РЖД», средний размер пенсии, выплачиваемой на конец года, рассчитанной нарастающим итогом, составил в 2009 году 2 122 руб., что на 167 руб. больше уровня 2008 года.

ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

По состоянию на 31.12.2009 г. в ОАО «РЖД» функционировали 270 негосударственных учреждений здравоохранения, для медицинского обеспечения к которым прикреплено 3,3 млн. чел. (на 31.12.2008 г. — 3,4 млн. чел.). В 2009 году прошли диспансеризацию 1,035 тыс. работников ОАО «РЖД».

Работникам, связанным с безопасностью движения поездов (1 категория), в 2009 году проведено около 327 тыс. (в 2008 году — 338 тыс. чел.) медицинских осмотров. Признано профнепригодными 3,6 тыс. (в 2008 году — 3,5 тыс. чел.).

В системе здравоохранения ОАО «РЖД» в 2009 году функционировали 4 ПКДЦ, созданные на базе железнодорожных вагонов и оснащенные современным медицинским оборудованием и телемедицинскими комплексами — на Северной, Дальневосточной, Красноярской и Западно-Сибирской ж.д. В декабре 2009 года введен в эксплуатацию ПКДЦ на Восточно-Сибирской ж.д. В 2009 году ПКДЦ совершили 62 выезда на 284 станции железных дорог. Было осмотрено около 44 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 31.12.2009 г. комплекс санаторно-курортных и оздоровительных учреждений ОАО «РЖД» включал 14 негосударственных учреждений здравоохранения центрального подчинения общей конечной мощностью 2 840 мест. Указанные санатории располагают современной лечебно-диагностической базой. Большинство санаторно-курортных и оздоровительных учрежде-



ний расположено на территориях уникальных курортов России Черноморского побережья Кавказа и Кавказских Минеральных Вод.

Всего в 2009 году санаторно-курортное лечение и оздоровление получили 99 168 чел. (31,9% от потребности) (в 2008 году — 102 040 чел.), в том числе: работающие железнодорожники — 69 563 чел. (70,1%) (в 2008 году — 71 018 чел.), члены семей работников — 8 187 чел. (8,3%) (в 2008 году — 9 118 чел.), неработающие пенсионеры железнодорожного транспорта — 21 418 чел. (21,6%) (в 2008 году — 21 904 чел.), из них ветеранов Великой Отечественной войны — 2 090 чел. (в 2008 году — 2 706 чел.).

Все проекты объединены блоком целевых задач: профориентационная работа, формирование кадрового резерва и закрепление молодых работников, воспитание патриотизма и лояльности к Компании, пропаганда здорового образа жизни и развитие корпоративной культуры.

В общей сложности в мероприятиях 2007 — 2009 годов участвовали 18,6 тыс. чел., в том числе в 2009 году — 8,2 тыс. чел.

Ежегодно на объектах, находящихся в собственности ОАО «РЖД», отдыхают около 53 тыс. детей, из них свыше 46 тыс. детей работников Компании и 7 тыс. детей, сторонних организаций и частных лиц (в 2009 году работали 72 детских оздоровительных лагеря).

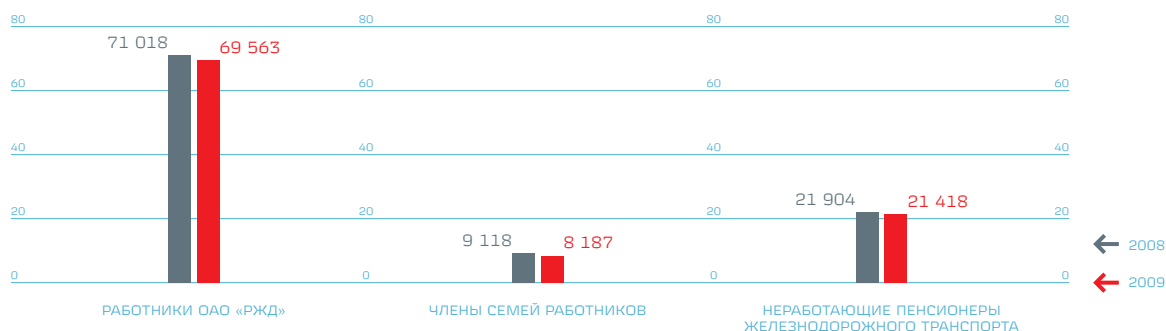
Кроме того, для 9 тыс. детей работников реализована Программа отдыха детей на Черноморском побережье.

Ежегодно в период летней оздоровительной кампании, используя все возможности оздоровительных учреждений Компании, в том числе по программе «Мать и дитя», отдыхают более 75 тыс. детей работников ОАО «РЖД».

В рамках программы организации отдыха и оздоровления работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров в санаториях-профилакториях дорожного подчинения, базах отдыха, а также в санаториях-профилакториях центрального подчинения, за 2009 год отдохнули и прошли курс оздоровления около 173,0 тыс. чел.

Особое внимание при распределении и реализации санаторно-курортных путевок уделяется работникам, непосредственно связанным с обеспечением безопасности движения поездов.

Структура контингента, получившего лечение в санаторно-курортных и оздоровительных учреждениях ОАО «РЖД» в 2009 г. по сравнению с 2008 г., чел.



КУЛЬТУРА И СПОРТ

На балансе ОАО «РЖД» состоят 207 объектов спорта, в которых функционируют 2 273 группы в спортивных секции по наиболее популярным видам спорта. В них занимаются 46 105 чел., из которых 29 413 — железнодорожники и члены их семей, дети до 14 лет — 5 821 чел.

За отчетный период проведены такие общекорпоративные спортивные мероприятия, как: Спартакиада работников ОАО «РЖД», Спартакиада среди детей работников ОАО «РЖД», Кубок Президента ОАО «РЖД» по волейболу, чемпионаты и первенства по наиболее популярным и массовым видам спорта, фестиваль «День бега», спортивный праздник «Папа, мама и я — спортивная семья».

При финансовой поддержке ОАО «РЖД» проведены детские соревнования по футболу — «Локобол», по баскетболу — «Школьная лига», соревнования по уличному баскетболу, в которых приняли участие не только дети железнодорожников, но и все желающие.

В ОАО «РЖД» числится 201 объект культуры, на которых функционируют 1 549 клубных формирований; в их работе принимают участие 60 569 чел., из которых 35 900 — железнодорожники и члены их семей, детей до 14 лет — 20 333 чел.

В 2009 году в третий раз подряд в ОАО «РЖД» на всех 17 железных дорогах прошел Фестиваль самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды». В нем приняли участие более 6 тыс. участников из 976 самодеятельных коллективов железных дорог.

На сети железных дорог на постоянной основе проводятся торжественные мероприятия, посвященные Дню защитника Отечества, Международному женскому дню, Дню Победы в Великой Отечественной войне, Дню железнодорожника.

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Благотворительная деятельность в Открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» является важным направлением корпоративной социальной ответственности.

В 2009 году на благотворительную деятельность направлено 548 млн. руб., основными направлениями благотворительной деятельности являлись:

- Сохранение отечественного культурного наследия: по данному направлению Компанией выделено более 104 млн. руб., в

том числе на проведение противоаварийных работ на объектах Воскресенского Ново-Иерусалимского ставропигиального мужского монастыря, поддержку деятельности Государственного музея изобразительных искусств им. А.С. Пушкина.

- Активное участие Компания принимала в подготовке к открытию после восстановления Марфо-Мариинской обители в Москве, в праздновании 1 150-летия Великого Новгорода, в сооружении часовни и восстановлении Мемориала памяти воинам-участникам боев на реке Халхин-Гол. Значительные средства (40,7 млн. руб.)

выделены на восстановление и поддержку православных храмов по всей территории нашей страны и за рубежом, в том числе: Валаамского мужского монастыря на строительство Странноприимного дома (Дома паломника) Русской православной церкви Московского патриархата на Месте Крещения Иисуса Христа на реке Иордан; на восстановление храма Прихода церкви Святого Николая (Казанская епархия) в микрорайоне Юдино г. Казани; храма в честь Смоленской иконы Божьей Матери «Одигитрия»; на восстановление в Коренной пустыни соборного храма Рождества Пресвятой Богородицы; Русского прихода Московского Патриархата в Страсбурге.

Традиционно продолжалась помощь Компании детским образовательным и высшим учебным заведениям. Общий объем выделенных средств на эти цели составил более 20,8 млн. руб.

Особое внимание в 2009 году уделялось поддержанию проектов, связанных с оказанием помощи воспитанникам детских домов, школ-интернатов, детей, оставшихся без попечения родителей: сумма средств, направленная на эти цели, превысила 44 млн. руб. На поддержку спортивных мероприятий выделено 9,3 млн. руб. Помощь инвалидам составила 0,6 млн. руб.

На оказание благотворительной помощи гражданам, оказавшимся в тяжелых жизненных условиях, направлено более 91 млн. руб.

Общий финансовый объем безвозмездных перевозок в 2009 году превысил 20 млн. руб.



ОБЗОР ОБЩЕСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ОАО «РЖД» взаимодействует с общественными (неправительственными) организациями, занимающимися вопросами социальной ответственности, охраны окружающей природной среды, защитой прав и законных интересов граждан, осуществлением общественного контроля в этих сферах. Сотрудничество с общественными организациями формирует базу для развития механизмов социальной ответственности бизнеса, учета общественного мнения при осуществлении деятельности по улучшению социально-экономического положения регионов деятельности Общества и проживающего в них населения, охране окружающей среды и рационального природопользования.

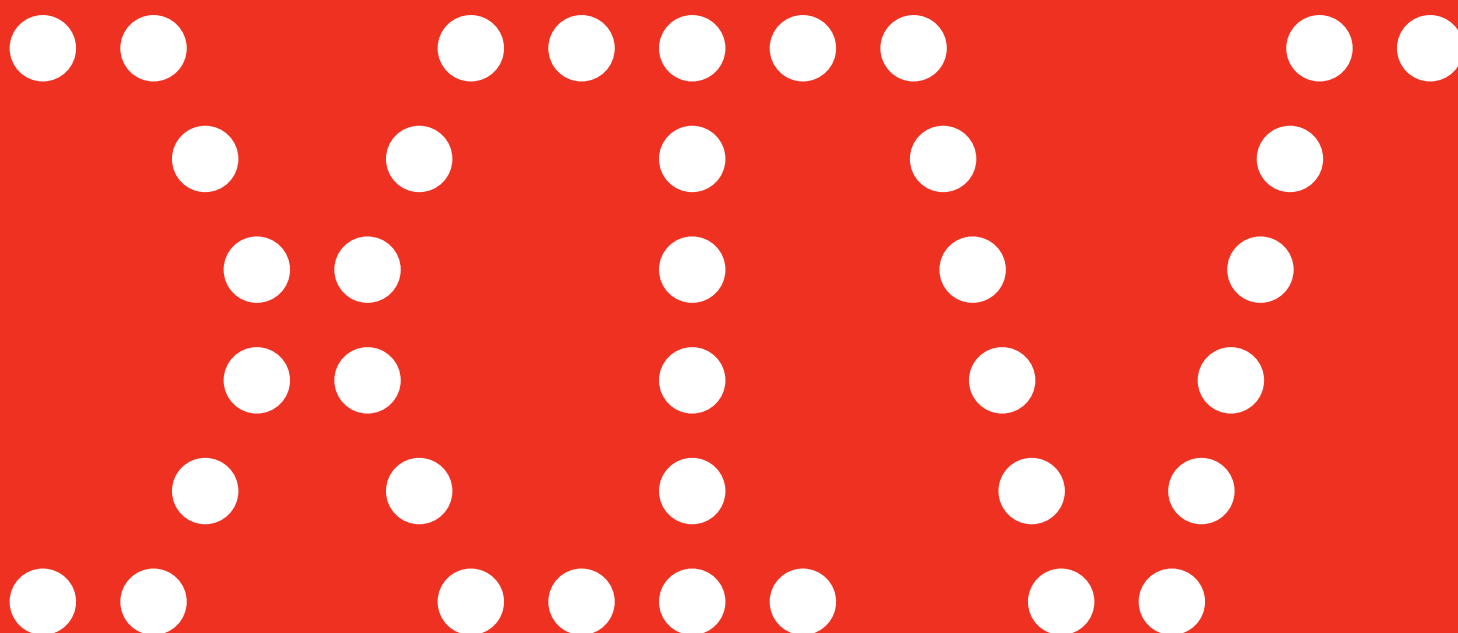
ОАО «РЖД» является членом Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), участником Социальной хартии российского бизнеса, взаимодействует с Торгово-промышленной палатой РФ, в том числе по вопросам реализации реформы, участвует в деятельности Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта, Союза транспортников России.

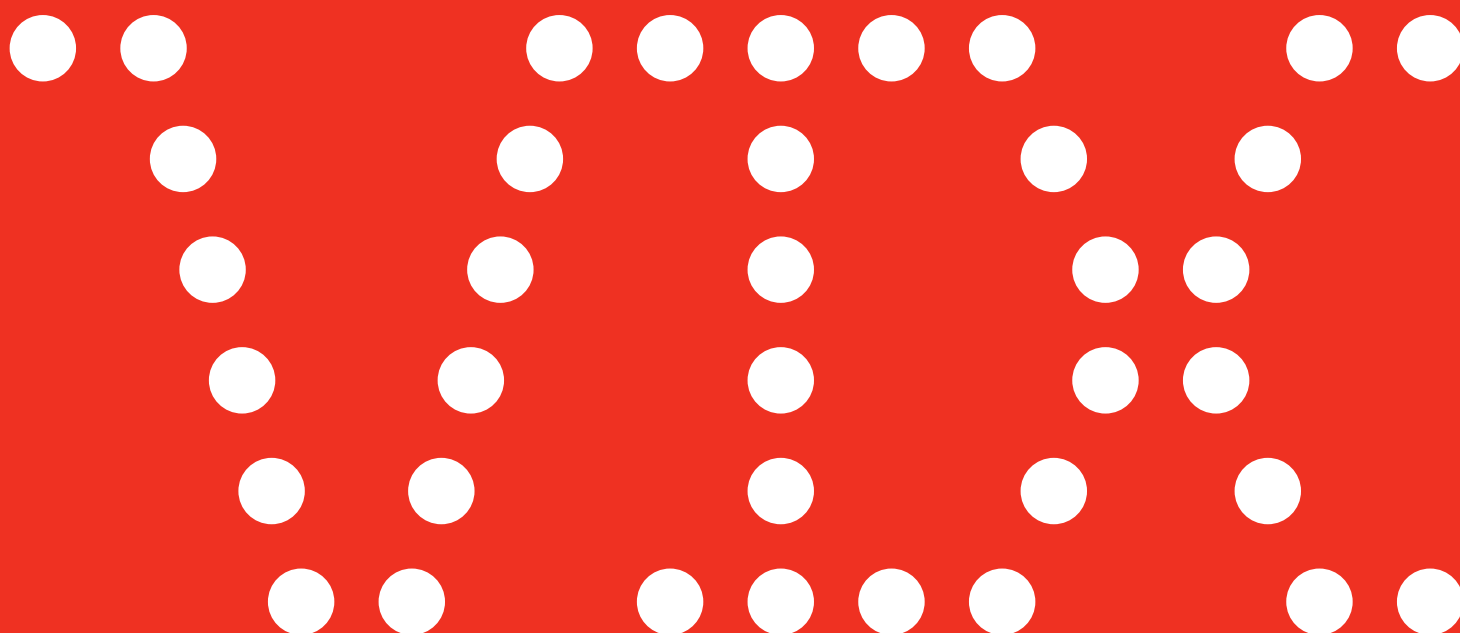
Активно сотрудничает с компаниями и с профсоюзными организациями по вопросам социально-трудового характера, а также в сфере совместной реализации социальных проектов и социальной политики ОАО «РЖД». ОАО «РЖД» стремится обеспечивать взаимопонимание и доверие во взаимоотношениях с профсоюзами, поддерживая имидж социально ответственной Компании.

ОАО «РЖД» участвует в деятельности ряда международных организаций как функциональных, так и отраслевых. Это Международная организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД), Евроазиатский транспортный союз, Европейская Экономическая Комиссия ООН (ЕЭК ООН), Европейское бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Международный конгресс промышленников и предпринимателей, Совет по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества и другие.

Участие Общества в международных организациях способствует взаимовыгодному сотрудничеству в рамках международных соглашений, конвенций, кодексов и пр. Основными возможностями при таком сотрудничестве являются реализация совместных проектов, информационное и методологическое взаимодействие, учет Компанией в своей деятельности документов, принятых на международном уровне, и рекомендаций в области аспектов своей деятельности.

ОАО «РЖД» берет на себя обязательства, согласованные на международном уровне и отраженные в положениях о международных организациях, имеющих характер международного договора и содержащих порядок деятельности организаций, в международных соглашениях и конвенциях, таких как Глобальный договор ООН, различные добровольные международные стандарты и руководства.





ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

167

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

В 2009 году в непростых макроэкономических условиях Компания сохранила устойчивость и эффективность железнодорожного обслуживания экономики и населения страны.

Одобренный советом директоров ОАО «РЖД», план антикризисных мер, направленный на концентрацию и мобилизацию внутренних резервов, эффективное использование ограниченных финансовых ресурсов контроль над расходами, в полном объеме реализован.

В период финансово-экономического кризиса и сокращения объемов промышленного производства основное внимание руководства ОАО «РЖД» было направлено на обеспечение устойчивости и финансовой сбалансированности работы Компании.

Реализованные в 2009 году мероприятия по оптимизации численности работников позволили Компании, в первую очередь, оптимизировать использование трудовых ресурсов и сократить затраты на оплату труда, обеспечив при этом сохранение кадрового потенциала Холдинга и основных социальных льгот для работников.

Об этом свидетельствуют итоги года: почти все параметры улучшены по сравнению с показателями, планируемыми в течение 2009 года.

**Производственная
деятельность**

- Улучшены производственные параметры — снижение погрузки к 2008 году составило 15% вместо ранее прогнозируемых 19%.
- В 2009 году реализован пакет антикризисных мероприятий на общую сумму 202 млрд. руб.
- В 2009 году Компания реализовала максимально возможный объем Инвестиционной программы в размере 265,7 млрд. руб. за счет всех источников финансирования.

Маркетинг

- Политика тарифообразования на перевозки в дальнейшем следовании и реализованная широкомасштабная маркетинговая акция по снижению стоимости проезда (скидки) позволила по итогам года сохранить объем доходов от перевозок пассажиров на уровне 2008 года.
- В условиях снижения активности основных рынков Компанией были приняты исчерпывающие меры по сохранению рыночной позиции, в результате доходы от неперевозочных видов деятельности были получены в размере 93,4 млрд. руб., с приростом к уровню 2008 года на 6,2 млрд. руб. (+7,1%).

**Ликвидность
и финансовые риски**

- Эффективное управление оборотным капиталом Компании в условиях финансового кризиса смогло препятствовать негативным тенденциям снижения ликвидности. Так, в рамках Холдинга выстроена единая финансовая политика управления денежными средствами на основе стратегической и оперативной системы управления ликвидностью.
- В конце 2008 — начале 2009 года ведущие международные рейтинговые агентства пересмотрели рейтинг ОАО «РЖД» в сторону понижения в связи с аналогичным снижением кредитного рейтинга Российской Федерации. В течение 2009 года кредитный рейтинг Компании сохранился на уровне суверенного рейтинга Российской Федерации: Baa1 (Moody's), BBB (Standard & Poor's) и BBB (Fitch),

а в 4 кв. официальный прогноз рейтинговых агентств был улучшен с «негативного» на «стабильный»

- В 2009 году Обществом проведена комплексная работа по оптимизации структуры заемного капитала, в результате которой был увеличен средний срок кредитования, снижена доля валютных обязательств за счет их замещения рублевыми заимствованиями, а также снижена средняя стоимость заемного капитала, что позволило сэкономить около 2 млрд. руб. по процентным платежам от первоначальных планов.
- В 2009 году сформирован проект консолидированного финансового плана Группы компаний «РЖД» на 2010 год, включающий финансовые планы ключевых дочерних обществ ОАО «РЖД», который был рассмотрен и одобрен на заседании Правительства Российской Федерации 10 декабря 2009 года.
- В настоящее время в Холдинге сформирована структура управления и минимизации финансовых рисков с определением ответственных на каждом уровне управления.

**Взаимоотношения
с государством**

- В 2009 году в счет оплаты текущих налогов направлено 194,3 млрд. руб., в том числе в федеральный бюджет — 24,4 млрд. руб., в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований — 95,3 млрд. руб., в фонды обязательного социального страхования — 74,7 млрд. руб.
- Благодаря активной работе с органами государственной власти, выработан перечень антикризисных мероприятий по финансовой поддержке ОАО «РЖД» со стороны государства и обеспечению ее стабильной работы: государственные средства составили более 100 млрд. руб.

По итогам 2009 года, Компания вышла на положительные итоги работы – сумма чистой прибыли составила более 14,4 млрд. руб., с увеличением к предыдущему году на 7,5%.

Наряду с достижением основных ключевых показателей работы Компании удалось обеспечить максимально эффективное финансовое управление Холдингом, осуществив мобилизацию денежных средств на наиболее приоритетных направлениях хозяйствования Компании. Основ-

ные мероприятия сконцентрированы на мобилизации внутренних резервов, проведении активной маркетинговой политики, эффективном использовании финансовых ресурсов, реализации проектов международной деятельности, являющихся дополнительным источником доходов для Российских железных дорог.

Финансовые результаты, млрд. руб.

	2008 факт.	2009 год		% факт. к Плану	% факт. 09 к факту 08
		План	Факт.		
Всего доходов	1 101,7	1 035,0	1 050,2	101,5	95,3
Всего доходов от перевозок	1 014,5	948,3	956,8	100,9	94,3
От пассажирских перевозок	150,4	151,6	151,0	99,6	100,4
из них в дальнем следовании	130,7	133,7	132,6	99,3	101,5
пригородном сообщении	19,7	17,9	18,4	102,8	93,4
От грузовых перевозок	847,0	775,5	783,0	101,0	92,4
От предоставления услуг локомотивной тяги	10,6	10,6	11,0	103,8	103,8
От предоставления услуг инфраструктуры	6,5	10,6	11,7	110,4	182,8
Доходы от прочих видов деятельности	87,2	86,5	93,4	108	107,1
Всего расходов	1 035,3	1 002,0	999,9	100	96,6
Расходы от перевозок, в т.ч.	952,1	919,8	913,8	99	96,0
От пассажирских перевозок	216,9	203,3	203,3	100	93,7
из них в дальнем следовании	162,4	157,2	160,1	102	98,6
пригородном сообщении	54,5	46,1	43,2	94	79,3
От грузовых перевозок	722,7	696,9	691,1	99	95,6%
От предоставления услуг локомотивной тяги	7,8	8,2	8,3	101	105,1
От предоставления услуг инфраструктуры	4,7	11,3	11,1	98	236,2
Расходы от прочих видов деятельности	83,1	82,0	86,1	105	103,6
Всего прибыль от продаж	66,4	33,1	50,2	152	75,6
Прибыль по перевозкам, в т.ч.	62,3	28,5	43,0	151	68,9
От пассажирских перевозок	-66,5	-51,7	-52,3	101	78,6
из них в дальнем следовании	-31,7	-23,5	-27,5	117	86,8
в пригородном сообщении	-34,8	-28,2	-24,8	88	71,3
От грузовых перевозок	124,3	78,6	91,9	117	73,9
От предоставления услуг локомотивной тяги	2,7	2,4	2,7	113	100,0
От предоставления услуг инфраструктуры	1,8	-0,7	0,6	-86	33,3
Прибыль от прочих видов деятельности	4,1	4,5	7,2	162	178,0
Себестоимость перевозок	366,2	380,5	376,8	99	102,9
Результат от прочих доходов и расходов	-11,6	4,9	10,1	206	-87,1
Прибыль до налогообложения	54,8	38,0	60,3	159	110,0
Чистая прибыль	13,4	2,1	14,4	686	107,5

Ед. изм.
млрд. руб.
↓

коп. на 10 км
млрд. руб.
↓



170

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
РЕЗУЛЬТАТЫ

	2008	2009	+/-	%	Ед. изм.
Показатели доходности и себестоимости					
Средняя доходная ставка по перевозкам	390,2	394,6	+4,3	101,1	коп/10 прив. т-км
Себестоимость перевозок без амортизации	(301,2)	(304,5)	+3,2	101,1	↓

Рентабельность

Рентабельность	2008	2009	+/-	%
перевозок	7%	5%	-2 п.п.	71,9
грузовых перевозок	17%	13%	-4 п.п.	77,3
грузовых перевозок с учетом компенсации	17%	19%	2 п.п.	111,5
пассажирских перевозок	-31%	-26%	5 п.п.	83,9
пассажирских перевозок в дальнем следовании	-20%	-17%	2 п.п.	88,0
пассажирских перевозок в дальнем следовании с учетом компенсации	-8%	5%	13 п.п.	-70,4
пассажирских перевозок в пригородном сообщении	-64%	-57%	6 п.п.	89,9
пассажирских перевозок в пригородном сообщении с учетом компенсаций	-60%	-53%	7 п.п.	87,7
прочих видов деятельности	5%	8%	3 п.п.	172,1

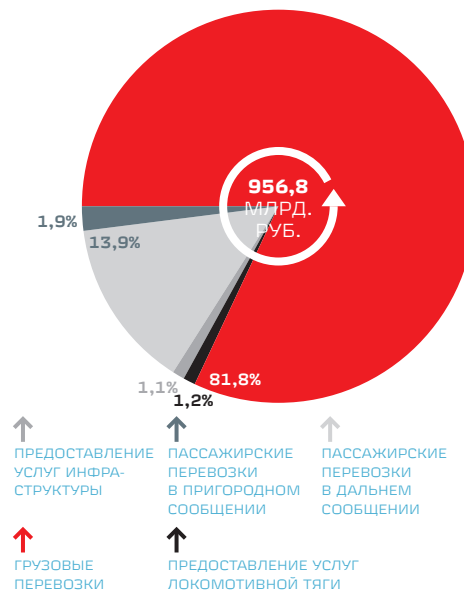
ДОХОДЫ ОТ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК, ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ

Доходы от всех перевозочных видов деятельности ОАО «РЖД», по итогам 2009 года, составили 956,8 млрд. руб.

2009 год был крайне сложным как для экономики страны в целом, так и для Российских железных дорог. Промышленное производство сократилось в 2009 году почти на 11%. Более глубокий спад погрузки по сравнению с сокращением промышленного производства объясняется тем, что кризис в первую очередь «ударил» по отраслям, формирующим основную часть грузовой базы железнодорожного транспорта, в частности по строительному комплексу, где снижение объемов выпуска отдельных видов продукции составило 20 — 40%. Сокращение внутреннего спроса в 2009 году на фоне падения цен на мировых товарных рынках, девальвации национальной валюты и дефицита кредитных ресурсов привело к изменению структуры грузовых железнодорожных перевозок. Объемы перевозок во внутрироссийском сообщении были снижены значительно в большей степени, чем в международном (снижение на 21,1% против 8,9% соответственно). Общие потери доходов от спада погрузки к уровню 2008 года составили в 2009 году 127,1 млрд. руб.

Доходы снизились к уровню прошлого года на 57,7 млрд. руб. Вместе с тем разработанный план антикризисных мероприятий позволил не только сформировать сбалансированный финансовый план, но и обеспечить получение сверхплановых доходов по итогам года в сумме 8,5 млрд. руб. (+0,9%).

Структура доходов от перевозочных видов деятельности в 2009 г.



Грузовые перевозки

Доходы от грузовых перевозок, которые в составе доходов от всех перевозочных видов деятельности являются основной частью (81,8%), оказались ниже уровня предыдущего года на 64 млрд. руб. и составили в 2009 году 783,0 млрд. руб.

Основной причиной снижения доходов к уровню предыдущего года является значительный спад погрузки грузов в 2009 году, который составил 15%, что обусловлено, главным образом, снижением потенциального объема грузовой базы железнодорожного транспорта. В 2009 году объем погрузки сократился на 195,6 млн. т, из них 181 млн. т (свыше 90%) — потери в результате сокращения объемов промышленного производства продукции, в том числе по:

- строительным грузам — 77 млн. т;
- каменному углю — 27,6 млн. т;
- промышленному сырью и формовочным материалам — 17 млн. т;
- железной и марганцевой руде — 8,3 млн. т;
- лесным грузам — 8,2 млн. т;
- черным металлам — 7,8 млн. т;
- цементу — 6,2 млн. т.

Вместе с тем рост средней доходной ставки (руб./10 т·км) к уровню прошлого года составил лишь 5%, при индексации грузовых тарифов в 2009 году на 12,4%. Потери доходов по этой причине составили в 2009 году 52 млрд. руб.

Разрыв между уровнем запланированной индексации тарифов и фактическим ростом средней доходной ставки вызван следующими основными причинами:

- изменение структуры грузооборота по видам сообщения: рост доли грузооборота в международном сообщении на 5,8 п.п., где уровень доходной ставки ниже чем во внутригосударственном сообщении на 23%. Потери доходов составили около 8,0 млрд. руб.;
- увеличение доли объема перевозок в собственных или арендованных вагонах операторов почти на 20 п.п. (с 54% в 2008 году до 69% в 2009 году) за счет не оплачиваемой в тарифе вагонной составляющей. Потери доходов — около 13 млрд. руб.;
- изменение структуры перевозок международных грузов в части увеличения доли перевозок грузов, следующих «че-

рез порты России», на 4 п.п. (уголь, кокс, нефтеналивные грузы, черные металлы, хлебные грузы) и оплачиваемых по внутрироссийским тарифам. Потери доходов — 4,0 млрд. руб.;

- увеличение отправок отправительскими маршрутами на 3,5 п.п. Потери доходов — около 4 млрд. руб.
- рост объема перевозок с применением исключительных тарифов на 2,7 п.п. Снижение доходов — 8,1 млрд.

Пассажирские перевозки

Доходы от пассажирских перевозок за 2009 год составили 151,0 млрд. руб. При этом, доходы от пассажирских перевозок в поездах дальнего следования получены в размере 132,6 млрд. руб., что выше уровня прошлого года на 1,9 млрд. руб., или на 1,5%.

Анализ объемов перевозок в дальнем следовании показал, что наметившаяся тенденция снижения перевозок пассажиров в конце 2008 года сохранилась и в 2009 году. При этом к концу 1 кв. ситуация значительно ухудшилась. В марте 2009 года снижение составило 14%. Перелом наметившейся тенденции начался с апреля 2009 года — в связи с началом продажи билетов на летний период. К осени ситуация значительно усугубилась, при этом наибольшее негативное влияние начавшегося кризиса отразилось на перевозках в дерегулируемом сегменте — вагонах СВ и купейных вагонах. В ноябре объем перевозок к уровню 2008 года сократился на 16%, в том числе в купейных вагонах и вагонах СВ — на 24%.



В целом за 2009 год услугами железнодорожного транспорта в дальнем сообщении воспользовались 120,1 млн. чел., что на 11,5% ниже уровня 2008 года.

В целях стабилизации объема перевозок пассажиров, были разработаны меры, направленные на стимулирование спроса на железнодорожные перевозки за счет проведения гибкой тарифной политики и применения маркетинговых скидок в отдельных поездах и направлениях.

Так, была реализована широкомасштабная маркетинговая акция по снижению стоимости проезда на 50% в купейных вагонах (сегмент, наиболее пострадавший от последствий кризиса и имеющий наибольший вес в объемах, — 28% пассажирооборота).

Пригородные перевозки

Доходы от перевозок пассажиров в пригородном сообщении составили в 2009 году 18,4 млрд. руб. со снижением к 2008 году на 6,7%. Снижение вызвано расширением полигона обслуживания пригородными компаниями. Фактический рост доходов к уровню 2008 года (в сопоставимых условиях с учетом выхода на правлений в пригородные компании в течение 2009 года) составил 19,7%, что соответствует росту тарифов в пригородном сообщении в среднем по сети железных дорог.

Рост доходов платной категории пассажиров, доля которых в общих доходах от пригородных перевозок составила 57%, к уровню 2008 года достиг +14,6% (в сопоставимых условиях).

Услугами железнодорожного транспорта в пригородном сообщении воспользовались более 1,0 млрд. чел., снижение числа отправленных пассажиров к уровню 2008 года составило 12,1%.

ПРОЧИЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Положительная динамика финансовых показателей по прочим видам деятельности, наблюдавшаяся в течение предыдущих лет, сохранилась даже несмотря на влияние кризиса.

В 2009 году доходы Компании составили 93,4 млрд. руб., с приростом в размере 6,1 млрд. руб. (+7,0%) к уровню 2008 года, что обусловлено расширением спектра и ростом объемов оказываемых услуг.

В условиях снижения активности основных рынков менеджмент Компании принял исчерпывающие меры по сохранению рыночной позиции и ее укреплению путем проведения гибкой тарифной политики на предоставляемые услуги, своевременно реагируя на текущий спрос, что позволило получить за 2009 год прибыль в объеме 7,2 млрд. руб., превышающую уровень прошлого года на 3,2 млрд. руб., или на 78,1%.

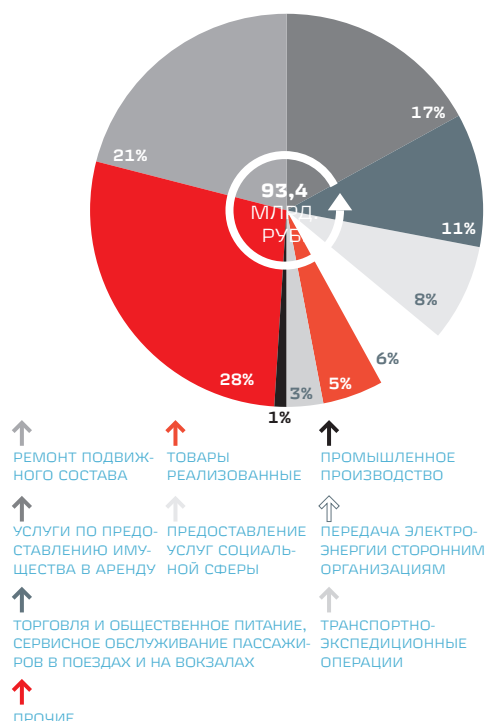
Особенно необходимо отметить сложившуюся ситуацию по ремонту подвижного состава. Предложив рынку в условиях кризиса снижение цены на ремонт частных вагонов, Компания смогла сохранить объем ремонта частного парка на докризисном уровне, в том числе за счет увеличения объема ремонта грузовых вагонов ОАО «ПГК». Такое решение было позитивно воспринято рынком и в то же время позволило обеспечить загрузку мощностей ремонтных депо, сохранить рабочие места, а также избежать закрытия ремонтных предприятий.

Необходимо отметить качественное улучшение финансовых показателей деятельности социальной сферы. Убытки социальной сферы к аналогичному периоду прошлого года сократились на 1,4 млрд. руб. Реальное снижение убытков стало возможно за счет вовлечения в гражданско-правовой оборот убыточных объектов социальной сферы. За 2009 год было передано в муниципальную собственность 159 общежитий, что составляет свыше 393 тыс. кв. м.

Существенное влияние на выполнение доходов по прочим продажам оказывают услуги по предоставлению имущества в аренду, доходы по которым возросли по сравнению с 2008 годом, в том числе от сдачи в аренду недвижимого имущества, грузовых вагонов, а также электропоездов.

В структуре доходов преобладающими (свыше 70% — 65 млрд. руб.) являются доходы от: ремонта подвижного состава — 19,4 млрд. руб. (20,8% от общей суммы доходов), услуг по предоставлению имущества в аренду — 15,4 млрд. руб. (16,5%), торговли и общественного питания, а также сервисного обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах, включая пользование постельными принадлежностями — 10,1 млрд. руб. (10,8%), предоставления услуг социальной сферы — 7,3 млрд. руб. (7,9%), услуг по передаче электроэнергии сторонним организациям — 5,2 млрд. руб. (5,6%), реализации товаров, в т.ч. металлолома — 4,8 млрд. руб. (5,2%), транспортно-экспедиционные операции — 2,9 млрд. руб. (3,1%).

Структура доходов по прочим видам деятельности за 2009 г.



В целях поступательного развития прочих продаж, для обеспечения экономической эффективности и финансовой устойчивости, Компанией приняты меры по повышению прибыльности прочих продаж, в том числе за счет укрепления конкурентных позиций ОАО «РЖД» на различных перевозочных рынках, открытия и внедрения новых востребованных на рынке услуг, эффективного управления ликвидными активами и снижения убытков от социальной и жилищно-коммунальной сферы.

ПРОЧИЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

В 2009 году результаты по счету «Прочие доходы и расходы» составили 10,1 млрд. руб., с ростом к прошлому году на 21,7 млрд. руб., что обусловлено проведением менеджментом Компании комплекса антикризисных мероприятий. Ключевым из них является принятие в рамках проводимых государством антикризисных мер, Правил предоставления из федерального бюджета субсидий ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, сборов и платежей на грузовые железнодорожные перевозки, что позволило получить средства, предусмотренные Федеральным бюджетом, в размере 40,7 млрд. руб., и восполнить текущий дефицит ликвидности.

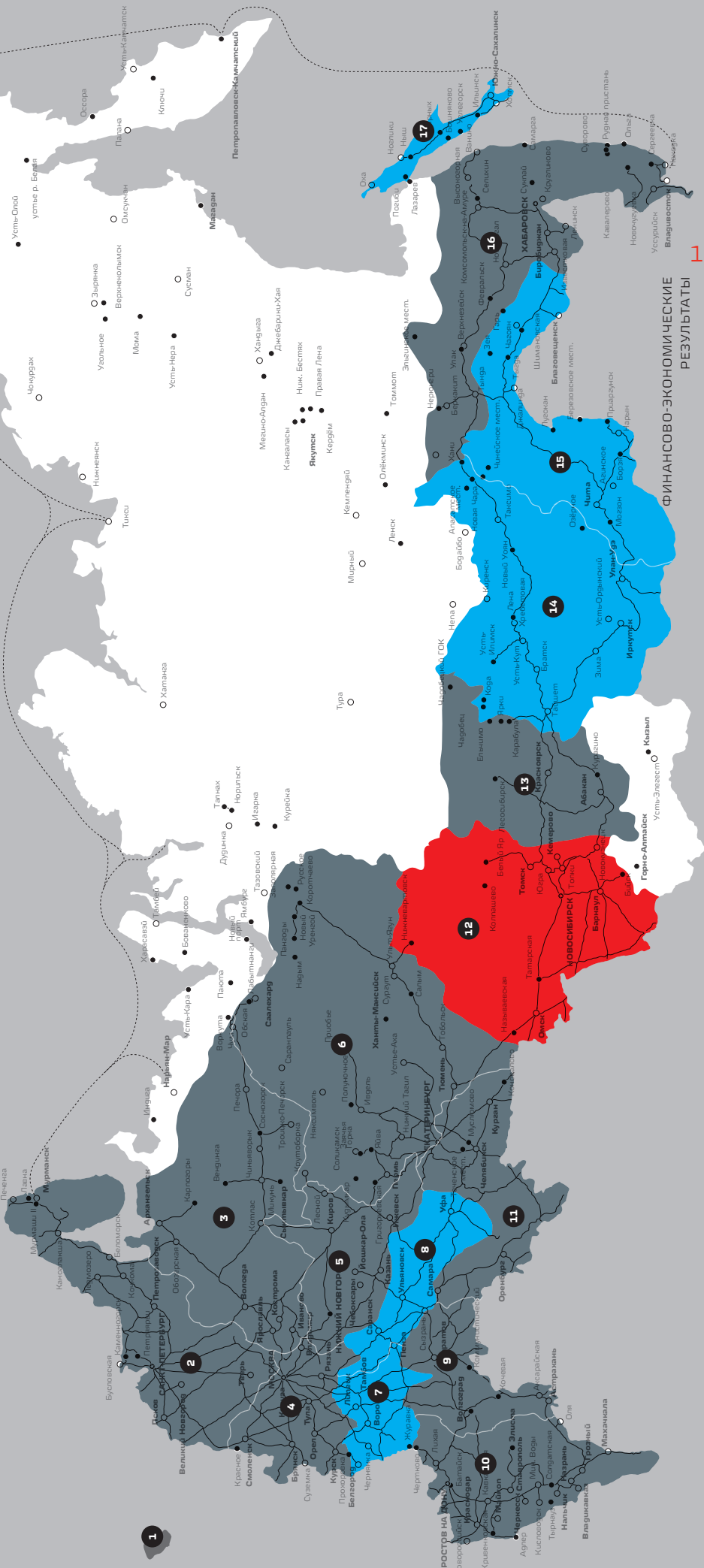
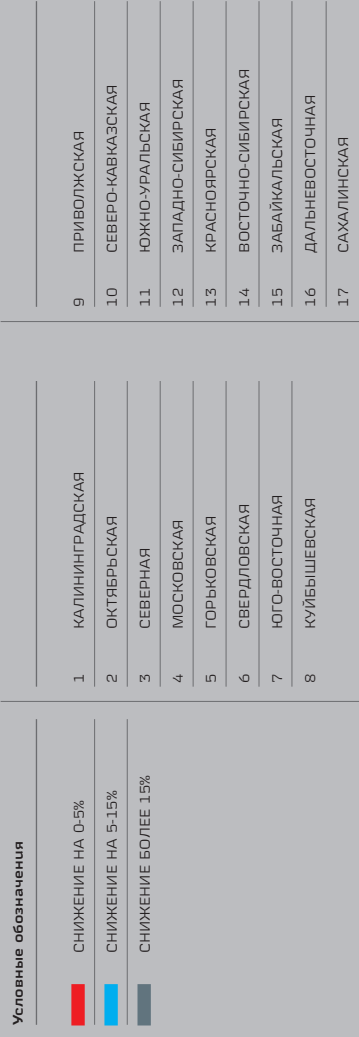
Кроме того, своевременная диверсификация кредитного портфеля и замещение валютных обязательств рублевыми заимствованиями, подкрепленное стабилизацией курса национальной валюты, позволила снизить убытки от курсовых разниц на 17,2 млрд. руб. по сравнению с 2008 годом и предупредить риск их возникновения в дальнейшем.

При условии сохранения всех основных гарантий, предусмотренных Коллективным договором ОАО «РЖД», в 2009 году удалось достичь снижения социальных расходов, финансируемых из прочих расходов по сравнению с прошлым годом на 1 млрд. руб.

Одновременно, несмотря на снижение количества сделок на рынке слияния и поглощения, а также изменения подходов к оценке справедливой стоимости Компании успешно реализован пакет акций ОАО «Росжелдорпроект» (50% минус 1 акция), доходы от продажи которого составили 1,72 млрд. руб., что в 2,5 раза выше балансовой стоимости.

Положительное влияние на результат прочих доходов и расходов оказало создание на базе заводов Дирекции «Желдорреммаш» дочернего общества, а также получение дивидендов от дочерних компаний в размере 1,1 млрд. руб., с ростом к прошлому году на 0,6 млрд. руб.

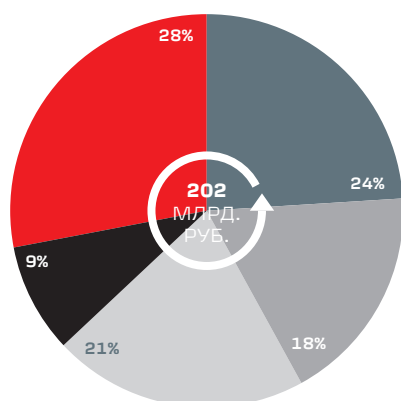
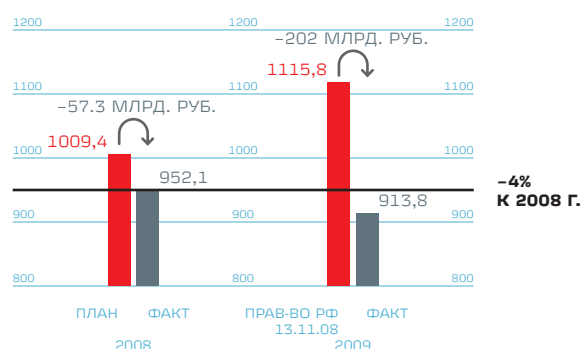
Изменение погрузки в 2009 году к уровню 2008 года



ОПТИМИЗАЦИЯ РАСХОДОВ КОМПАНИИ В 2009 ГОДУ

В 4 кв. 2008 года, в преддверии мирового финансово-экономического кризиса, ОАО «РЖД» было одной из первых компаний, которые не только смогли оценить для себя последствия и глубину надвигающихся негативных явлений, но и принять ряд своевременных упреждающих мер.

Годовая программа оптимизации расходов в 2009 г.



Прогноз по снижению объемов перевозок и, соответственно, доходных поступлений потребовал принятия срочных мер по сокращению расходов. В результате, ОАО «РЖД» был принят пакет антикризисных мероприятий, уменьшающих расходы на общую сумму 202 млрд. руб. по сравнению с первоначальным планом, рассмотренным на заседании Правительства Российской Федерации 13 ноября 2008 года.

Пакет мер был сформирован как непосредственно по принимаемым мерам, так и по элементам затрат. При этом заложенное в них объективное снижение расходов, связанное со снижением объемов перевозок составляет 19% от общей величины экономии, остальные мероприятия — это непосредственные усилия Компании, направленные на достижение финансовой сбалансированности деятельности.

Основными направлениями оптимизации явились:

Затраты на оплату труда

Принимая во внимание социальную ответственность и необходимость сохранения квалифицированного персонала при наступлении посткризисного периода, высвобождение его численности в основном было осуществлено за счет естественного оттока и выхода на пенсию лиц, достигших пенсионного возраста.

Для дальнейшей оптимизации расходов и сохранения кадрового потенциала Компании как ключевого фактора посткризисного развития, был введен режим неполного рабочего времени и предоставления отпусков без сохранения заработной платы.

Данными режимами в среднем в мес было охвачено около 475 тыс. работников Компании, что позволило обеспечить рост производительности труда на 1,8% к прошлому году, при падении производительности труда в целом по РФ на 6%.

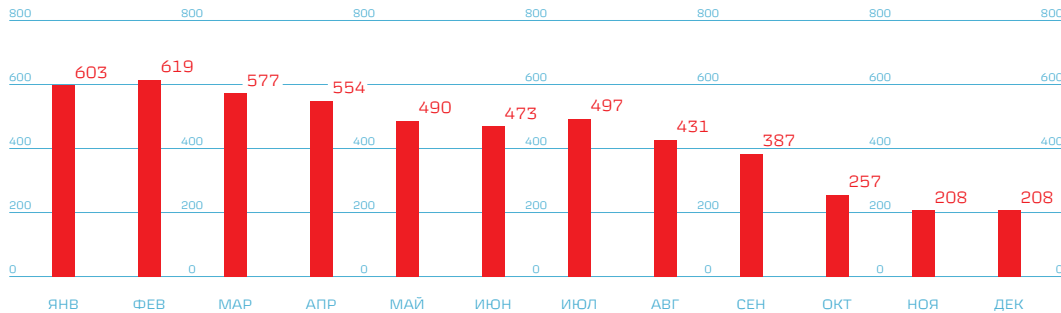
Поддержание соответствующего уровня заработной платы работников Компании в течение 2009 года осуществлялось в условиях значительного снижения объемов перевозок и принятия жестких мер по экономии всех видов затрат, в том числе по фонду оплаты труда, что позволило в снизить расходы на оплату труда, с учетом отчислений на социальные нужды, на 55,8 млрд. руб.



176

ФИНАНСОВО-
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
РЕЗУЛЬТАТЫ

Оптимизация затрат на оплату труда

← РАБОТНИКИ С РЕЖИМОМ
НЕПОЛНОГО РАБОЧЕГО
ВРЕМЕНИ, ТЫС. ЧЕЛ.

Программа капитального ремонта основных фондов Компании

Другим значимым направлением оптимизации расходов в кризис явилось снижение программы капитального ремонта основных фондов. Программа была пересмотрена в сторону уменьшения практически на 30%, были выбраны приоритетные объекты, в первую очередь связанные с безопасностью движения. В результате из программы капитального ремонта полностью исключен ремонт зданий и сооружений (за исключением находящихся в аварийном состоянии).

В 2009 году средства были направлены на ремонт железнодорожного пути. В общей сложности всеми видами ремонта отремонтировано и сдано в эксплуатацию 7,4 тыс. км пути, из них за счет инвестиционных средств — 1,7 тыс. км.

При этом по тяговому подвижному составу физические объемы капитального ремонта сохранены на максимально возможном в кризис уровне.

Общее снижение программы капитального ремонта в 2009 году составило порядка 45 млрд. руб.

Ценовая политика

В течение всего года ОАО «РЖД» проводило активную политику по сдерживанию цен на закупаемые материально-производственные запасы, снижению стоимости строительных и ремонтных работ и доведению их до уровня 4 кв. 2007 года. В результате постоянного мониторинга цен на закупаемую продукцию (работы, услуги), отслеживания конъюнктуры отечественного и зарубежных рынков стало возможным проведение переговоров с такими поставщиками, как «Евраз-Холдинг», «Белорецкий металлургический комбинат», «Магнитогорский металлургический комбинат», «Северсталь-Метиз» на предмет снижения цен. Цены на продукцию этих и других предприятий были снижены в среднем на 20%.

Основное высвобождение численности произошло за счет естественного оттока по сокращению численности или штата организации в Компании.

При этом Компания сохранила прием на работу и в первую очередь молодых специалистов

Оптимизация цен на потребляемую продукцию



Проведена работа с ключевыми поставщиками компании по снижению цен до уровня конца 2007 года.

В среднем снижение цен составило 20%, а по отдельным позициям было получено 40% снижение.

Достигнутые результаты позволили заложить базу для формирования ценовой политики при подготовке бюджета 2010 года.

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

Стабильная работа и безопасность движения на железных дорогах в решающей степени зависит от своевременного проведения работ по ремонту железнодорожного пути, искусственных сооружений и земляного полотна. Программы капитального ремонта подвижного состава выполнены в полном объеме. В 2009 году отремонтировано 3 928 пассажирских вагонов, 549,5 электросекций, более 11 тыс. грузовых вагонов, 1 142,5 электровоза и 1 117 секций тепловозов.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров как в дальнем, так и в пригородном сообщении проведен значительный объем работ по капитальному ремонту объектов пассажирского хозяйства, на выполнение которого в 2009 году направлено 1,4 млрд. руб.

Всеми видами ремонта в 2009 году обновлено 5,72 тыс. км пути. Кроме того, в результате реконструкции железнодорожного пути восстановлено почти 1,72 тыс. км. Таким образом, в 2009 году обновлено посредством капитального ремонта и реконструкции более 7 тыс. км пути. Это позволило улучшить, по сравнению с прошлым годом, балловую оценку состояния главного пути на 3 балла, которая по состоянию на 1 января 2010 года составила 32 балла.

Посредством капитального ремонта оздоровлено искусственных сооружений на 3,7 млрд. руб., земляного полотна — на 2,3 млрд. руб.

Выделены приоритеты в части восстановления основных средств — в первоочередном порядке ремонтировались: путь, искусственные сооружения, пассажирские вагоны и электропоезда, линии электропередач, связи, автоматики и др., т.е. объекты, непосредственно связанные с производственной и перевозочной деятельностью и влияющие на безопасность движения поездов. Активно проводилась 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.

Так, в целом расходы Компании в 2009 году на капитальный ремонт основных средств составили 94,5 млрд. руб.

ГОСПОДДЕРЖКА ОАО «РЖД» В 2009 ГОДУ: СУБСИДИИ, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВЗНОСЫ В УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ И ВЛИЯНИЕ НА РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Спад в российской экономике, произошедший вследствие мирового финансово-экономического кризиса, ознаменовался спадом интереса крупных инвесторов к масштабным инвестиционным проектам, в том числе осуществляемым в рамках государственно-частного партнерства. В связи с этим сменился общий тренд предоставления государственной поддержки, и в первую очередь был расширен арсенал возможных механизмов поддержки стратегических предприятий страны.

Перечень системообразующих организаций России был разработан Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики в декабре 2008 года. Организации, попавшие в список, становятся приоритетными объектами поддержки государства в условиях кризиса.

Как и предусмотрено антикризисной программой мер, направленных на эффективную поддержку отраслей экономики, предприятий и населения, государственная поддержка ОАО «РЖД», в первую очередь, ориентирована на формирование нового промышленного потенциала, модернизацию и развитие инноваций в стране.

В условиях мирового финансово-экономического кризиса государство располагает достаточно широким спектром инструментов оказания государственной поддержки стратегическим предприятиям. При этом по каждой из предусмотренных мер государственной поддержки предусматриваются прозрачные условия ее обоснования и предоставления.

Итоги 2009 года показывают активное взаимодействие и поддержку Компании со стороны государства в условиях нестабильного макроэкономического фона. В результате согласованной работы Правительства Российской Федерации, причастных министерств и ведомств и ОАО «РЖД» был выработан перечень эффективных направлений взаимодействия с государством и антикризисных мероприятий по поддержке ОАО «РЖД» в 2009 году:



Бюджетные средства, поступившие в 2009 г., млрд. руб.

Наименование	Сумма
1. Субсидии на компенсацию потерь в доходах от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации	0,3
2. Субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку нефелинового концентрата по направлению ст. Апатиты – ст. Пикалево 2-й Октябрьской ж.д.	0,1
3. Субсидии на перевозку железнодорожным транспортом новых легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, на железнодорожные станции, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа	0,1
4. Субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах)	36,0
5. Субсидия на компенсацию потерь в доходах от снижения индексации тарифов на грузовые перевозки	40,7
6. Субсидия на реализацию мероприятий по защите инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на направлении Москва – Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства	1,0
7. Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 07.07.2009 г. № 918-р и Постановления Правительства Российской Федерации от 07.07.2009 г. № 551, от 31.12.2009 г. № 1209 «О внесении изменений в Устав ОАО «РЖД», в том числе:	11,3
Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» в целях приобретения Компанией вагонов производства ОАО «Тверьвагонзавод».	3,0
8. Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» (Постановление Правительства Российской Федерации от 16.12.2008 г. № 1877-р «Об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД»), в целях реализации Инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части создания объектов транспортной инфраструктуры для Олимпиады-2014.	16,9
ИТОГО	106,4

Подобные меры помогли Компании сохранить финансово-экономическую стабильность в 2009 году, реализовать ряд ключевых инвестиционных проектов и оказать максимально возможную поддержку смежным отраслям экономики.

Заметное оживления экономики и обеспечение устойчивости наметившегося экономического роста в краткосрочном периоде являются важнейшим достижением в реализации антикризисных мер как со стороны государства, так и «компаний-доноров» экономики, на которых возложены эти функции.

Оказываемая государственная поддержка, наряду с инвестиционной и стратегической направленностью, является базой для модернизационных действий компании, ориентированных на поддержку социальной стабильности и обеспечение полноценной социальной защиты работников ОАО «РЖД» и населения страны.

Подобное частичное смещение акцентов позволит не только компенсировать накопленное отставание от инновационной политики развития инфраструктуры страны, но и усилить социальную и экономическую значимость компании в восстановительный – посткризисный период.

ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ

Одной из первоочередных задач ОАО «РЖД» в условиях финансово-экономического кризиса в 2009 году являлось обеспечение потребности Компании источниками финансирования, в т.ч. за счет максимального сокращения финансового цикла для скорейшего высвобождения денежных средств и направления их на финансирование своей текущей и инвестиционной деятельности, а также изменение структуры обязательств в сторону долгосрочных пассивов в целях повышения ликвидности Компании.

Мероприятия по управлению оборотным капиталом и ликвидностью в 2009 г.

Элемент оборотных активов	Управленческое воздействие
Консервативная политика формирования оборотных активов	
запасы материалов, сырья и готовой продукции	Минимизация и жесткое нормирование запасов вовлечение старогодних материалов реализация металлолома
дебиторская задолженность	введение типовых условий расчетов по договорам связанных с реализацией товаров, работ и услуг
авансы выданные	снижения авансов выданных и сохранения ранее существовавших сроков окончательных расчетов (30 календарных дней)
денежные активы	Минимизация остатка денежных средств на счетах
Политика управления ликвидностью и финансирование оборотными активами	
кредиторская задолженность	Нормирование кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками с учетом на уровне месячного оборота (оплата строго на 30 календарный день) и регулирование объемов исходящих платежей
авансы полученные (ПВД, перевозки)	введение типовых условий расчетов по договорам связанных с реализацией товаров, работ и услуг
финансирование текущей деятельности	управление финансово-расчетной дисциплиной оптимизация объема текущего финансирования оборотных активов (текущих финансовых потребностей) с учетом формируемого финансового цикла предприятия
ликвидность и взаимные расчеты в рамках Холдинга	Разработка механизма управления расчетами внутри холдинга

Управление материальными запасами

По итогам 2009 года, запасы МТР составили 64,0 млрд. руб. со снижением к началу года на 2,4 млрд. руб.

Планирование финансирования закупок материально-технических ресурсов осуществлялось с учетом имеющихся в наличии запасов, поступления запасов из собственного производства, использования старогодних материалов и меж-

филиального перераспределения. По излишним и длительно неиспользуемым запасам материально-технических ресурсов определялись плановые задания по их вовлечению в хозяйственный оборот. На фоне инфраструктурных изменений, вывода из Компании отдельных видов деятельности, к настоящему времени основную долю запасов (24,9 млрд. руб. или 31,8%) составляют запасы материалов верхнего строения пути.

Наличие и движение материально-производственных запасов, млрд. руб.

	Остаток на 01.01.09	Поступило в 2009	Выбыло в 2009	Остаток на 31.12.09	Отклонение
Запасы всего:	80,8	1 524,9	1 527,4	78,3	-2,5
в том числе:					
сырье, материалы, аналогичные ценности	64,1	275,2	277,5	64,0	-2,3
Затраты в незавершенном производстве	2,8	1 200,8	1 203,3	0,3	-2,5
готовая продукция и товары для перепродажи	0,4	7,4	7,5	0,3	-0,1
расходы будущих периодов	11,2	41,5	39,1	13,6	2,4



Дебиторская задолженность ОАО «РЖД», млрд. руб.

	2008	2009	+/-	%
За перевозку	20,9	18,1	-2,8	86,6%
Задолженность покупателей и заказчиков	12,2	10,0	-2,2	82,1%
Авансы выданные	25,5	28,9	3,4	113,4%
Налоги и сборы	10,4	1,0	-9,3	9,6%
Векселя к получению	0,06	0,04	-0,01	77,5%
Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами	0,32	0,30	-0,02	94,9%
Расчеты по претензиям	0,64	0,65	0,01	101,3%
Прочие дебиторы	30,2	21,4	-8,8	70,8%
ВСЕГО	100,2	80,4	-19,8	80,3%

Даже в условиях финансово-экономического кризиса Компании удалось не допустить увеличения доли просроченной дебиторской задолженности, которая составила лишь 2 % от объема задолженности.

Кредиторская задолженность ОАО «РЖД», млрд. руб.

	2008	2009	+/-	%
Задолженность перед поставщиками и подрядчиками	100,9	63,4	-37,4	62,9
материалы верхнего строения пути	4,3	3,4	-0,8	80,9
сырье, материалы и запчасти	15,9	8,3	-7,6	52,2
топливо	3,0	2,7	-0,3	90,2
расчеты за электроэнергию, предоставленную поставщикам	0,2	0,4	0,2	200,0
выполненные работы по ремонту объектов	10,3	6,7	-3,6	65,2
приобретение основных средств	13,0	6,7	-6,3	51,6
выполненные работы по строительству объектов	38,3	21,0	-17,3	54,8
выполненные работы и оказанные услуги	15,0	12,5	-2,6	83,0
приобретенные товары и готовая продукция	0,3	0,4	0,1	129,8
прочая задолженность	0,6	1,3	0,7	216,7
Авансы, полученные по прочим операциям	17,6	17,3	-0,3	98,3
Предварительная оплата перевозок	40,5	48,0	7,5	118,7
Прочая кредиторская задолженность	50,5	179,7	129,2	355,8
задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами	14,7	14,4	-0,3	98,0
задолженность по социальному страхованию и обеспечению	4,5	4,3	-0,2	94,3
задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	8,8	14,8	6,0	167,7
прочие	22,5	146,2	123,7	647,8
из них: задолженность в уставные капиталы дочерних обществ	15,1	137,2	122,1	908,6
ВСЕГО	209,5	308,4	98,9	147,2

Кредиторская задолженность ОАО «РЖД» по состоянию на 31.12.2009 г. составила 308,4 млрд. руб. с увеличением к началу года на 98,9 млрд. руб. (или на 47,2%), за счет статьи «Прочие кредиторы» — на 123,6 млрд. руб. (без учета вноса в уставный капитал ДЗО), или на 547,6%, за счет увеличения задолженности по взносам в уставные капиталы дочерних обществ — на 122,1 млрд. руб., (или на 808,6%) в связи с созданием ОАО «Федеральная пассажирская компания» в ноябре 2009 года и внесением имущества в уставный капитал ДО в 2010 году.

Таким образом, без учета увеличения задолженности по взносам в уставные капиталы дочерних обществ, кредиторская задолженность по Компании снизилась на 23,2 млрд. руб.

Контроль сроков оплаты обязательств в Общества минимизирует риск появления просроченной задолженности, о чем свидетельствуют показатели доли просроченной кредиторской задолженности, которая составила менее 0,5% в общем объеме задолженности.

ДОЛГОВАЯ ПОЛИТИКА И КОРПОРАТИВНЫЕ РЕЙТИНГИ

Управление заемным капиталом

В связи с ухудшением мировой финансовой конъюнктуры во второй половине 2008 года и в начале 2009 года российский рынок корпоративных облигаций, который является основным источником заемного капитала для ОАО «РЖД», был полностью закрыт. Аналогичная ситуация сложилась и на международных рынках капитала, в связи с чем Компания отложила дебютный выпуск еврооблигаций, ранее запланированный на 4 кв. 2008 года. Ввиду пересмотра финансовыми институтами своей политики управления рисками в сторону более консервативного подхода и ужесточения требований к заемщикам, большинство ведущих западных банков существенно сократили лимиты риска на Россию и приостановили выдачу необеспеченных кредитов. Рынок синдицированных кредитов, где ОАО «РЖД» в 2008 году привлекло необеспеченный синдицированный кредит в размере 1,1 млрд. долларов США, также не функционировал.

В результате, единственным источником ликвидности для Компании стали кредиты российских банков. Однако в связи с высокой неопределенностью в части процентных ставок и курсовой динамики на валютном рынке, данные кредиты в конце 2008 года и в 1 полугодии 2009 года были достаточно дорогими и предоставлялись на срок не более 1 года. ОАО «РЖД»

столкнулось с проблемой резкого увеличения в структуре долга краткосрочных кредитов до уровня 56%, а также с существенным удорожанием стоимости заемного капитала. При этом доля валютных обязательств в кредитном портфеле Компании по состоянию на 1 января 2009 года составила около 32%, что привело к возникновению отрицательной переоценки валютных кредитных обязательств, повлиявшей на итоговый финансовый результат деятельности Компании по российским стандартам бухгалтерского учета.

Таким образом, основной задачей ОАО «РЖД» в части управления заемным капиталом в 2009 году была оптимизация структуры кредитного портфеля путем:

- сокращения доли краткосрочных кредитов;
- сокращения доли валютных кредитных обязательств;
- снижения стоимости заемного капитала.

Одним из ключевых шагов для выполнения поставленных задач стало замещение наиболее дорогих краткосрочных кредитов в рублях и кредитов в иностранной валюте, привлеченных на пике кризиса в конце 2008 года, долгосрочными рублевыми облигациями. В конце 1 кв. 2009 года вновь открылся внутренний облигационный рынок, и уже в марте ОАО «РЖД» смогло разместить первые 2 выпуска корпоративных рублевых облигаций на общую сумму 30 млрд. руб. в рамках эмиссионной программы на 100 млрд. руб., зарегистрированной ФСФР 29 января 2009 года. Основным преимуществом новых выпусков облигаций стало введение плавающей ставки купона, привязанной к ставке ЦБ России по операциям банковского «репо» на срок 7 дней. Использование облигаций ОАО «РЖД» коммерческими банками для рефинансирования кредитов, выданных предприятиям реального сектора экономики, стало более удобным и технологичным, чем рефинансирование кредитов по положению 312-П, что обеспечило стабильный спрос на облигации ОАО «РЖД» как на первичном, так и на вторичном рынках.

Всего в 2009 году ОАО «РЖД» разместило 10 выпусков рублевых облигаций на общую сумму 145 млрд. руб., в том числе:

- 9 выпусков корпоративных облигаций со сроком обращения от 5 до 15 лет на общую сумму 130 млрд. руб. в рамках программы эмиссии, заявленной на 2009 год;
- дебютный выпуск биржевых облигаций на сумму 15 млрд. руб. сроком обращения 3 года.



Размещенные серии рублевых облигаций ОАО «РЖД» в 2009 г., млрд. руб.

	Сумма	Купон, %	Погашение	Оферта
РЖД-10	15,000	15.00	2014	-
РЖД-12	15,000	14.90	2019	2011
РЖД-13	15,000	13.88	2014	2011
РЖД-14	15,000	13.40	2015	2012
РЖД-15	15,000	12.84	2016	2012
РЖД-16	15,000	14.33	2017	2011
РЖД-17	15,000	14.05	2018	2013
РЖД-18	15,000	14.25	2019	2014
РЖД-19	10,000	13.50	2024	2011
РЖД БО-01	15,000	9.40	2012	-
ВСЕГО	145,000			

Анализ основных финансовых ковенант и коэффициентов в 2008 – 2009 гг.

Показатели	31.12.2008	31.12.2009
Общий долг / EBITDA (x) ⁷	1,2	1,2
Средняя стоимость заимствований, % годовых	7,7	10,3
EBITDA / Расходы по уплате процентов (x) ⁸	16,4	7,2
Доля краткосрочного долга, %	55,6	12,5
Доля кредитов в иностранной валюте, %	32,3	20,7

Движение заемных средств в кредитном портфеле ОАО «РЖД» в 2009 г.
(с учетом валютной переоценки), млрд. руб.

Вид инструмента	2008	Привлечено	Погашено	2009
Рублевые облигации	79,0	145,0	14,0	210,0
Синдицированные кредиты	39,4	-	8,0	33,3
Проектное финансирование	15,0	2,4	1,2	16,7
Двусторонние кредиты	161,5	259,3	363,7	60,4
ИТОГО	294,9	406,7	386,9	320,4

В марте 2009 года ОАО «РЖД» стало единственной российской компанией, которая смогла привлечь на двусторонней основе необеспеченный кредит от западного банка Barclays Bank PLC на сумму 500 млн. долл. США.

В июле 2009 года ОАО «РЖД» привлекло необеспеченный двусторонний 10-летний кредит с льготным периодом 1,5 года от Европейского Банка Реконструкции и Развития в размере 500 млн. долл. США, ставший самым крупным кредитом, выданным ЕБРР российскому заемщику, и крупнейшей инвестицией в железнодорожный сектор за всю историю работы данного банка.

Привлечение вышеуказанных кредитов позволило Компании снизить средневзвешенную процентную ставку по обязательствам в долларах США на 2 % годовых. Кроме того, удалось согласовать более выгодные для Компании финансо-

вые коэффициенты в части соотношения чистого долга к показателю EBITDA и EBITDA к объему уплаченных процентов, что подтвердило высокое кредитное качество Компании даже в период финансового кризиса.

В течение 2009 года Компания активно работала над улучшением структуры заемного капитала без значительного наращивания объема долга — за период с января по декабрь 2009 года чистое увеличение кредитного портфеля ОАО «РЖД» составило всего около 26 млрд. руб.

В результате реализации вышеперечисленного комплекса мер к концу 2009 года в портфеле заемного капитала Компании более 75 % заимствований приходилось на кредиты в национальной валюте, а доля краткосрочных кредитов (со сроком погашения менее 1 года) сократилась до уровня 15 % от общего объема обязательств.

Таким образом, в течение 2009 года Обществом была проведена эффективная работа по оптимизации структуры долга и все поставленные задачи были выполнены в срок и в полном объеме.

⁷ Согласно рекомендациям рейтинговых агентств данный показатель не должен превышать 2 – 2,5 x

⁸ Согласно рекомендациям рейтинговых агентств данный показатель не должен быть меньше 4 x

Лизинг

Реализация программ лизингового финансирования проводится Компанией в рамках единой Программы заимствований, направленной на комплексное развитие финансовой ресурсной базы Компании и расширение присутствия на российском и международном финансовых рынках.

Отбор контрагентов по лизинговым контрактам осуществляется Компанией на конкурсной основе в соответствии с требованиями антимонопольного законодательства.

В период 2003 – 2007 годов с использованием механизма лизинга Компанией ускоренными темпами проведено обновление подвижного состава и техники; в поддержку и развитие производственных мощностей отечественных производителей, крупнейшим потребителем продукции которых является ОАО «РЖД», инвестировано 107,5 млрд. руб.

В сентябре 2007 года правлением Компании принято решение о снижении в среднесрочной перспективе объемов закупок железнодорожного подвижного состава на лизинговой основе. В 2008 – 2009 годах приобретение железнодорожного подвижного состава в лизинг не производилось.

По состоянию на 01.01.2009 г. совокупный объем лизинговых обязательств по централизованным договорам лизинга составил 65,5 млрд. руб. с НДС. В погашение лизинговых платежей в 2009 году направлено 19,6 млрд. руб.

Кредитные рейтинги

В конце 2008 – начале 2009 года ведущие международные рейтинговые агентства пересмотрели рейтинг ОАО «РЖД» в сторону понижения в связи с аналогичным снижением кредитного рейтинга Российской Федерации:

- в декабре 2008 года международное рейтинговое агентство Standard & Poor's снизило долгосрочный кредитный рейтинг ОАО «РЖД» с «BBB+» до «BBB» с прогнозом «негативный»;

- в феврале 2009 года международное рейтинговое агентство Fitch Ratings также понизило долгосрочный рейтинг ОАО «РЖД» до уровня «BBB» с «BBB+», прогноз «негативный»;
- рейтинговое агентство Moody's в январе 2009 года поставило рейтинг ОАО «РЖД» на пересмотр с прогнозом понижения, а в апреле 2009 года снизило рейтинг до «Baa1» с «A3» с прогнозом «негативный».

В связи с данными событиями важной задачей для ОАО «РЖД» было проведение в течение 2009 года последовательной работы по поддержанию рейтинга Компании на суверенном уровне. Компания активно сотрудничала с рейтинговыми агентствами на протяжении всего года, а также работала над повышением прозрачности своей деятельности и регулярным информированием о своих финансовых результатах кредиторов и инвесторов. В 2009 году были проведены две встречи менеджмента Компании с аналитиками ведущих российских и зарубежных инвестиционных банков: в апреле 2009 года для освещения проводимых антикризисных мероприятий и в октябре 2009 года по результатам деятельности за 9 мес и политике управления заемным капиталом. Всеми агентствами было отмечено повышение финансовой прозрачности Компании.

В декабре 2009 года рейтинговое агентство Standard & Poor's пересмотрело прогноз по рейтингам ОАО «РЖД» с «негативного» на «стабильный» и подтвердило долгосрочный кредитный рейтинг на уровне «BBB», что соответствует суверенному рейтингу Российской Федерации.

Как отметили аналитики агентства, корпоративный рейтинг ОАО «РЖД» отражает стратегическую роль и тесную связь Компании с государством. Кроме этого рейтинги ОАО «РЖД» подтверждают сильные конкурентные позиции грузового железнодорожного транспорта в России и положение Компании на российском рынке грузовых железнодорожных перевозок.

Кредитные рейтинги ОАО «РЖД» по состоянию на 31.12.2009

		Рейтинг	Прогноз
	Moody's	Baa1	Негативный
	Standard & Poor's	BBB	Стабильный
	Fitch	BBB	Негативный
	Moody's	Baa1	Негативный
	Standard & Poor's	BBB	Стабильный
	Fitch	BBB	Негативный



УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ

В Компании сформирована структура управления финансовыми рисками, на каждом уровне Компании назначены ответственные за управление и минимизацию финансовых рисков. основополагающим документом системы управления финансовыми рисками является Концепция управления финансовыми рисками ОАО «РЖД», которая, в числе прочего, предусматривает классификацию и анализ рисков, описывает ключевые риски: кредитные, операционные, имущественные, рыночные (валютные, процентные) и риски потери ликвидности.

В рамках совершенствования системы управления рисками в 2009 году:

- разработан комплект документов, предусматривающий образование Комиссии по управлению финансовыми рисками — коллегиального органа, в компетенции которого будет находиться рассмотрение ряда вопросов политики управления финансовыми рисками Компании;
- усовершенствована методика расчета кредитных лимитов на депозиты, размещаемые в банках—контрагентах Компании, и банковские гарантии, предоставляемые контрагентами Компании в качестве обеспечения своих обязательств.

В рамках текущего управления финансовыми рисками внедрена необходимая нормативная база и проводится ежедневная работа, в части управления:

- имущественными рисками: имущественные риски переданы на удержание крупных страховых компаний. Кроме того, с целью эффективного и единого управления имущественными рисками в Компании разработаны: Положение о страховой защите ОАО «РЖД», регламенты, методические рекомендации;
- кредитными рисками: проводится работа по управлению кредитными лимитами по работе с финансовыми институтами и предприятиями реального сектора экономики. При работе с контрагентами для обеспечения защиты ОАО «РЖД» от рисков неисполнения (ненадлежащего или несвоевременного исполнения) контрагентом своих обязательств применяются банковские гарантии серьезности намерений, надлежащего исполнения своих обязательств (в т.ч. на гарантийный пе-

риод для договоров поставки), возврата авансов, поручительства надежных компаний. Размер принимаемых банковских гарантий и поручительств ограничивается соответствующими кредитными лимитами. С целью эффективного управления кредитными рисками в Компании утверждены методика расчета соответствующих лимитов, нормативные документы, регулирующие работу с банковскими гарантиями и поручительствами;

- рисками потери ликвидности: оперативное управление ликвидностью Компании осуществляется на основе платежных балансов; на основе скорректированной информации от подразделений о планируемых поступлениях и расходах формируется платежный календарь на ближайший месяц в разбивке по дням; в результате для анализа текущей платежеспособности Компании формируется платежная позиция;
- рыночными рисками: для оценки ответственности валютного риска Компании и дальнейшего определения инструмента управления валютным риском рассчитывается величина открытой валютной позиции. Также проводится оценка величины процентного риска. В случае превышения валютного или процентного рисков над риск-аппетитом Компании составляется программа хеджирования валютного или процентного рисков. В 2009 году новые сделки хеджирования не заключались. По заключенным в 2008 году Компанией сделкам хеджирования (валютные и процентные свопы), по итогам 2009 года, рыночная переоценка стоимости — положительная;
- операционными рисками: финансовые операции осуществляются в рамках соответствующих лимитов финансовых вложений, рассчитываемых на основе отчетности банков. Основная часть финансовых вложений, а также РКО осуществляется в крупнейших банках и банках с государственной поддержкой.

Применяемые в Компании подходы к риск-менеджменту основаны на принципе диверсификации путем использования различных инструментов управления рисками и надежных контрагентов. Политика риск-менеджмента включает спекулятивные инструменты управления рисками, а также операции с ненадежными контрагентами.

Страхование

ОАО «РЖД» уделяет значительное внимание страховой защите имущественных рисков Компании. Начиная с 2005 года ведется постоянная работа по оптимизации условий страхования, сформирован единый подход в организации централизованного страхования рисков Компании (недвижимое имущество, грузовой подвижной состав, парк пассажирских вагонов, локомотивов, электропоездов, ответственности перевозчика и владельца инфраструктуры).

В рамках совершенствования системы страховой защиты Компании в 2009 году были проведены следующие мероприятия:

- осуществлена оценка рыночной (действительной) стоимости объектов страхования, что позволило при сохранении уровня затрат увеличить объем страхового покрытия;
- проведена работа по более детальной дифференциации страхового покрытия работников Компании, что позволило без увеличения бюджета на страхование увеличить долю покрытия ущерба от производственных травм сотрудников Компании.

За период 2009 года произошел ряд крупных случаев повреждения имущества Компании, таких как:

- Пожар 02 марта 2009 года в административном здании ОАО «РЖД». Случай был урегулирован в конце 2009 года, выплата составила 100% от заявленной суммы ущерба (140 млн. руб.).
- Стихийное бедствие 21 сентября 2009 года в г. Махачкале Северо-Кавказской ж.д. Убыток, заявленный в страховые компании, был выплачен в полном объеме (32,1 млн. руб.);
- Крушение пассажирского поезда «Невский экспресс» 27 ноября 2009 года на Октябрьской ж.д. Процесс урегулирования завершен, сумма страхового возмещения составила 30 млн. руб.

В рамках централизованных договоров страхования общий объем полученных страховых возмещений в 2009 году составил около 705,8 млн. руб. (в том числе по случаям 2008 года — обрушение моста на Западно-Сибирской ж.д. и т.д.).

Имущество ОАО «РЖД» представляет собой сложный технологический комплекс объектов железнодорожного транспорта, имеющих стратегическое значение, ответственность за сохранность которых ОАО «РЖД» несет перед государством.

ОАО «РЖД» 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.

Компания уделяет большое внимание социальному обеспечению своих сотрудников. Одним из инструментов, улучшающим 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 страховая защита ОАО «РЖД» совершенствовалась, включая нормативную базу Компании, регламентирующую страховую защиту. В рамках реализации программы страховой защиты регулярно пересматриваются и оптимизируются условия договоров страхования, расширяется спектр покрываемых рисков. Проводятся работа и обучающие семинары с сотрудниками филиалов ОАО «РЖД», отвечающими за процесс урегулирования страховых случаев, для обеспечения скорейшего оформления пакетов документов и возмещения денежных средств. Автоматизированы как процесс страхования, так и процесс учета страховых случаев, что позволяет отслеживать изменение ситуации по страхованию в системе реального времени.



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСАМИ

В 2009 году, наряду с проводимой работой по преодолению воздействия финансово-экономического кризиса, Компания не только не снизила, но и активно продолжила совершенствование финансовых инструментов эффективного функционирования ОАО «РЖД» как на транспортном рынке страны, так и выхода на финансовые и инвестиционные направления экономики.

1. Наряду с ежегодным формированием отчетности ОАО «РЖД» по МСФО, в рамках реализации финансового планирования холдинга «РЖД», в 2009 году был завершен проект по разработке методики автоматизированного формирования консолидированного финансового плана холдинга ОАО «РЖД», разработанного во исполнение пункта 5 раздела VII Протокола заседания Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2009 года № 39 «О представлении предложений о разработке перечня основных показателей и методики формирования консолидированного финансового плана и Инвестиционной программы ОАО «РЖД» и его дочерних обществ».
2. В целях эффективного функционирования всех предприятий холдинга «РЖД», с учетом реализации завершающего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта, в Компании проводится систематическая работа по актуализации финансовой модели с учетом выделения различных видов бизнеса и их позиционирования на рынке.

3. 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.
4. Сформирована четкая структура управления финансовыми рисками, на каждом уровне Компании назначены ответственные за управление и минимизацию финансовых рисков. Основопологающим документом системы управления финансовыми рисками является Концепция управления финансовыми рисками ОАО «РЖД», на основе которой была вовремя реализована антикризисная политика, и, в первую очередь, в части нивелирования последствий волатильности финансовых рынков.
5. В 2009 году сформирован проект консолидированного финансового плана холдинга «РЖД» на 2010 год, включающий финансовые планы ключевых дочерних обществ ОАО «РЖД», который был рассмотрен и одобрен на заседании Правительства Российской Федерации 10 декабря 2009 года.

В качестве периметра консолидации был определен формат ОАО «РЖД» и 15 ключевых дочерних и зависимых обществ (ДЗО).

Указанный консолидированный финансовый план холдинга «РЖД» создавался с использованием методики консолидации, разработанной на основе Международных стандартов финансовой отчетности (МСФО) с помощью внедренной автоматизированной системы финансового планирования холдинга «РЖД» на базе программных модулей SAP.

Успешно проведена оценка справедливой стоимости активов и обязательств приобретенных в 2007 и 2008 годах компаний в соответствии с МСФО, что нашло свое отражение в консолидированной отчетности ОАО «РЖД» по МСФО за 2008 и за 2009 годы.

Также в 2009 году приступили к реализации проекта по оценке справедливой стоимости основных средств группы компаний ОАО «РЖД» в соответствии с МСФО (с учетом требования компонентного учета), целью которого является снятие замечания аудитора к отчетности ОАО «РЖД» по МСФО.

ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ В 2009 ГОДУ

В целях дальнейшей оптимизации методов учета и контроля активов Компании были также произведены отдельные изменения и в системе бухгалтерского учета.

ОАО «РЖД» ведет бухгалтерский учет в соответствии с Федеральным законом «О бухгалтерском учете» от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ, Положением по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденным Приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н, а также действующими положениями по бухгалтерскому учету.

Ключевые и дочерние зависимые общества (ДЗО)

Наименование ДЗО	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале	Ед. изм.
ОАО АК Железные дороги Якутии	50,00	%
ОАО Желдорреммаш	99,99	↓
ОАО ЗАРУБЕЖСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ	99,99	
ЗАО КТТК	99,95	
ОАО Первая грузовая компания	99,99	
ОАО РЖДстрой	99,99	
ОАО ТрансКонтейнер	85,00	
ЗАО ЮКЖД	99,99	
ОАО ТрансКредитБанк	55,07	
ОАО БетЭлТранс	99,99	
ОАО Федеральная пассажирская компания	99,99	
ОАО Железнодорожная торговая компания	99,99	
ОАО Росжелдорпроект	50,00	
ОАО РейлТрансАвто	51,00	
ОАО Вагонреммаш	99,99	



Бухгалтерская отчетность за 2009 год составлялась с учетом требований, предусмотренных Указаниями о порядке составления и представления бухгалтерской отчетности, утвержденной Приказом Минфина России от 22 июля 2003 года № 67н «О формах бухгалтерской отчетности организаций».

Начиная с бухгалтерской отчетности 2009 года, вступило в силу Положение по бухгалтерскому учету «Учет договоров строительного подряда» (ПБУ 2/2008), утвержденное Приказом Минфина России от 24 октября 2008 года № 116н.

Указанное положение ПБУ 2/2008 устанавливает особенности порядка формирования в бухгалтерском учете и раскрытия в бухгалтерской отчетности информации о доходах, расходах и финансовых результатах организациями, выступающими в качестве подрядчиков либо в качестве субподрядчиков в договорах строительного подряда. Выручка и расходы по договору определяются независимо от того, должны или не должны они предъявляться к оплате заказчиком до полного завершения работ по договору (этапа работ, предусмотренного договором).

В Учетной политике ОАО «РЖД» с 2009 года уточнены:

- уровень существенности изменения стоимости основных средств с 5 до 10%, произошедшего на текущую дату оценки их стоимости;
- регулярность переоценки группы однородных объектов основных средств (переоценка основных средств осуществляется регулярно 1 раз в 3 года (ранее ежегодно) с учетом того, чтобы стоимость основных средств, по которым они отражаются в отчетности, существенно не отличалась от текущей (восстановительной) стоимости);

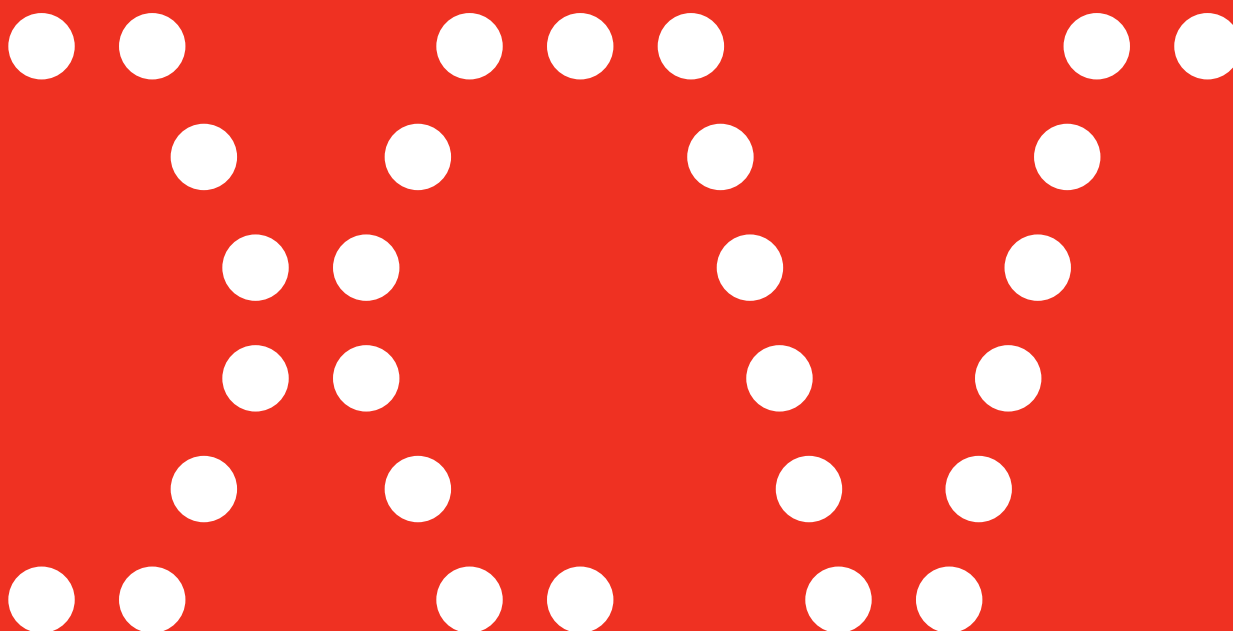
- порядок и величина создания резерва сомнительных долгов (величина резерва по каждому сомнительному долгу (просроченной, необеспеченной гарантиями, не подлежащей реструктуризации дебиторской задолженности, выявленной при инвентаризации) со сроком возникновения свыше 1 календарного года (ранее свыше 90 календарных дней) определяется исходя из оценки платежеспособности должника и степени вероятности погашения ими долга).

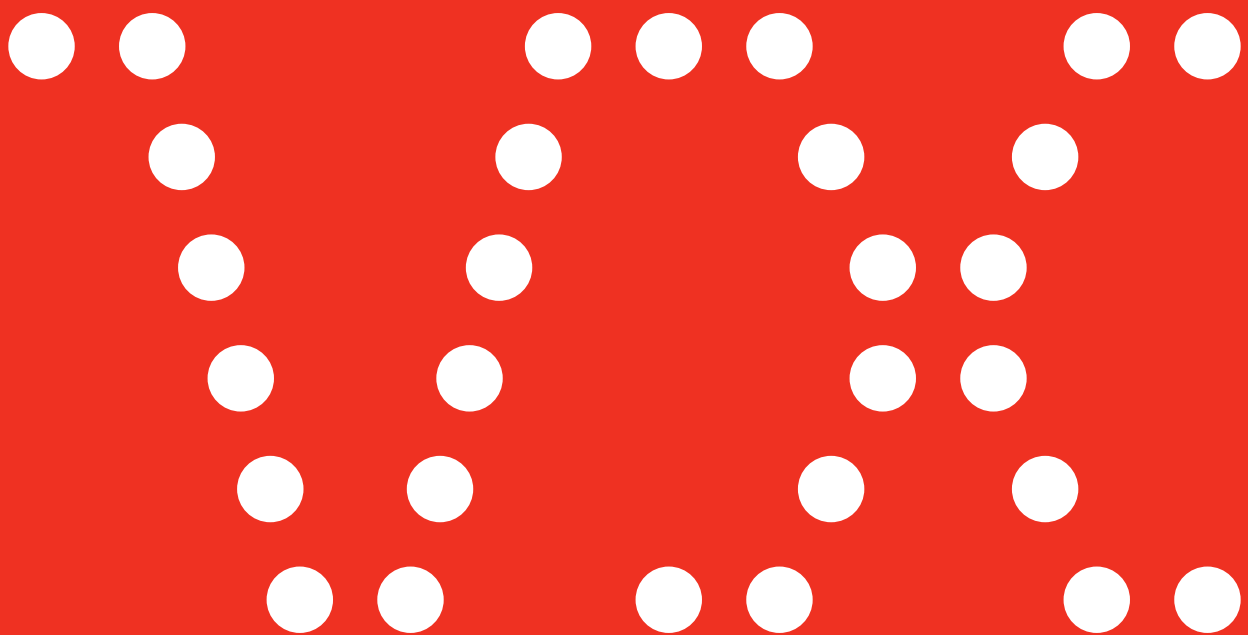
Общая сумма начисленных к уплате налогов за 2009 год составила 208,5 млрд. руб., или 115,2% по отношению к аналогичному показателю за 2008 год.

В 2009 году в счет оплаты налогов направлено 194,3 млрд. руб.

Сумма налогов, подлежащих уплате, в 2009 году увеличилась по сравнению с размером налоговых платежей, уплаченных в 2008 году, на 9,8 млрд. руб., или 5,3%.

(Дополнительная информация — Приложения 1 — 7, 12, 23.)





ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

191
ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

С момента создания Компании ее инвестиционные расходы имеют четко выраженную тенденцию к увеличению как по абсолютной величине, так и по удельному весу в общих расходах.

Приоритетом инвестиционной политики ОАО «РЖД» в этот период является 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. Продолжались работы по электрификации направлений на Октябрьской, Северной, Юго-Восточной, Куйбышевской, Приволжской, Северо-Кавказской и Дальневосточной ж.д. Производились и производятся работы по реконструкции крупных мостов и тоннелей по всей сети железных дорог, выполнению берегоукрепительных мероприятий, обеспечивающих безопасность движения на участке Туапсе—Адлер, реконструкции Сахалинской ж.д. Построен и реконструирован ряд крупных сортировочных и припортовых станций,



Проекты Компании, млрд. руб. без НДС (за счет всех источников финансирования)

	План года	Факт.	% к плану года
Всего:	262,8	265,7	101,1
«Олимпийские» проекты	47,4	47,8	101,8
«Собственные» проекты Общества, в том числе:	215,5	217,9	101,1
Выделенные проекты	94,2	100,0	106,1
Обновление подвижного состава	60,4	58,7	97,1
Проекты хозяйств	54,2	54,2	100,0
Прочие	6,6	5,0	75,8

осуществляются модернизация и переоснащение объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств, вводятся в эксплуатацию и реконструируются новые вокзальные комплексы.

На основе утвержденных регламентов в области инвестиционной деятельности автоматизированы пообъектное планирование и сбор данных о выполнении инвестиционных бюджетов Компании, включая казначейский контроль целевого использования средств.

Также введены функции контроля наличия проектно-сметной документации, организации конкурсных процедур, проверки соответствия заключаемых договоров утвержденным лимитам.

Реализован блок оперативного анализа бюджетных показателей по всем объектам с учетом исторических данных за весь период реализации объекта.

Все это позволило организовать эффективное управление инвестиционным процессом как в условиях значительного роста инвестиционного бюджета (2006 – 2008 годы), так и практически при двукратном его сокращении.

В условиях финансового кризиса в сжатые сроки удалось сформировать сценарные варианты инвестиционного бюджета на 2009 год и минимизировать возможные риски финансовых потерь, которые могли возникнуть у Компании.

С учетом складывающейся финансово-экономической ситуации, в целях недопущения роста объемов незавершенного строительства и возникновения обязательств ОАО «РЖД», не обеспеченных источниками финансирования, реализация инвестиционного бюджета на 2009 год была развернута в объеме первой очереди: 252,4 млрд. руб.

По результатам рассмотрения итогов работы Компании за 6 мес и прогнозируемых результатов работы во 2 полугодии, на заседании совета директоров ОАО «РЖД» 30 октября 2009 года была одобрена корректировка инвестиционного бюджета Компании. Уточненный бюджет 2009 года составляет 262,8 млрд. руб.

На реализацию «собственных» проектов Компании из указанного объема направлено 215,5 млрд. руб., остальная сумма – это проекты, связанные с подготовкой и проведением Олимпийских игр в г. Сочи.

Указанный инвестиционный бюджет был окончательно сформирован с учетом актуализированного прогноза по формированию доходов от осуществления хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и возможностей привлечения финансовых ресурсов с рынков капитала в условиях финансового кризиса. Наибольшее снижение приходится на раздел «Выделенные инвестиционные проекты» – более чем в два раза, на раздел «Проекты хозяйств» – также снижение в 1,8 раза. В 1,3 раза уменьшены расходы на обновление подвижного состава.

Перевыполнение по выделенным проектам сформировалось в связи с досрочной поставкой четырех электропоездов по проекту «Приобретение высокоскоростного подвижного состава «Siemens AG».

В 2009 году работы по олимпийским объектам осуществлялись в соответствии с планами и, в частности, обеспечено завершение работ по сооружению железнодорожных грузовых дворов в Имеретинской низменности, необходимых для организации завоза грузов для строительства олимпийских объектов в г. Сочи. В целом по Олимпийским проектам выполнен объем работ в сумме 47,8 млрд. руб. при годовом лимите 47,4 млрд. руб.

Инвестиции в развитие и совершенствование инфраструктуры

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 950 км новых линий и вторых путей, более 930 км станционных путей, электрифицировано около 780 км. Совокупный объем инвестиций Компании с момента образования составляют свыше 1,35 трлн. руб. в ценах соответствующих лет.

Выполнены работы по электрификации направлений на Октябрьской, Северной, Юго-Восточной, Куйбышевской, Приволжской, Северо-Кавказской и Дальневосточной ж.д. При этом завершена полная электрификация Транссибирской магистрали, направлений: Санкт-Петербург — Мурманск, Саратов — Волгоград — Тихорецкая, Старый Оскол — Валуйки, Маленга — Сумской-Посад — Обозерская, направления Сызрань — Сенная.

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

Построен и реконструирован ряд крупных сортировочных и припортовых станций: Автово, Орехово-Зуево, Бекасово, Лоста, Новоярославская, Лянгасово, Лиски, Кинель, Пенза, Находка-Восточная, Туапсе, Новороссийск и др.

Созданы единые дорожные центры управления перевозками на Октябрьской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Приволжской, Южно-Уральской, Свердловской, Дальневосточной ж.д., обеспечивающие условия для внедрения новых информационных технологий управления.

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

Введены в эксплуатацию новые и проведена реконструкция вокзальных комплексов в городах: Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Омск, Новосибирск, Красноярск, Хабаровск, Ижевск и ряде других.

Реализованы проекты организации скоростного тактового движения пригородных поездов на участках: Москва — Люберцы — Раменское, Москва-Белорусская — Шереметьево, Санкт-Петербург-Московский — Колпино, Екатеринбург — аэропорт «Кольцово» и Москва — Лосино-островская — Мытищи — Пушкино.

Одной из важнейших задач, решаемых в рамках Инвестиционной программы, является обновление подвижного состава ОАО «РЖД». С момента создания Компании на железные дороги, в т.ч. с использованием лизинга, поставлено более 1 680 локомотивов, около 4,5 тыс. пассажирских вагонов, более 59 тыс. грузовых вагонов, более 4 тыс. секций моторвагонного подвижного состава.

Для решения социальных вопросов работников железнодорожного транспорта построено порядка 1 млн. кв. м жилья, модернизировано значительное количество объектов здравоохранения и образования, построен ряд спортивных сооружений и других объектов.

В приоритетном порядке финансировались также работы по организации скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Хельсинки, усилению подходов к портам Ванино и Советская Гавань с реконструкцией участка Оуэн — Высокогорная и строительством нового Кузнецовского тоннеля, строительству 53-км обхода зоны техногенной аварии в районе г. Березники, развитию подходов к новому нефтяному терминалу на Дальнем Востоке.

В 2009 году завершена реализация инвестиционных проектов «Организация высокоскоростного движения на направлении Москва — Санкт-Петербург», что обеспечивает постоянное обращение высокоскоростных поездов «Сапсан» на направлении Москва — Санкт-Петербург и позволяет сократить время хода поездов на участке Москва — Санкт-Петербург до 3 ч 45 мин.

На обновление подвижного состава в 2009 году направлено 60,4 млрд. руб., при этом обеспечена закупка 355 локомотивов, 643 пассажирских вагонов локомотивной тяги, 292 гру-



зовых вагонов и 695 вагонов моторвагонного подвижного состава, а также модернизировать 22,6 тыс. грузовых вагонов, 158 локомотивов, 110 пассажирских вагонов и 22 вагона моторвагонного подвижного состава.

В приоритетном порядке финансировались проекты, получившие целевое финансирование и государственную поддержку.

Средства федерального бюджета, полученные в качестве увеличения уставного капитала ОАО «РЖД», были направлены на реализацию проектов:

- «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» (проектные и изыскательские работы, строительство)» — 41,5 млрд. руб.
- Приобретение продукции Открытого акционерного общества «Тверской вагоностроительный завод» — 3,0 млрд. руб.
- «Строительство нового железнодорожного участка Яйва — Соликамск Свердловской ж.д. в обход района техногенной аварии» — 6,0 млрд. руб.

За счет средств, полученных от дополнительной индексации тарифов на грузовые перевозки в среднем на 1% в 2009 году, финансировались проекты:

- «Организация интермодальных перевозок на участке линии Сочи — Адлер — аэропорт «Сочи».
- «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе—Адлер».
- «Организация грузовых дворов для обеспечения приема поступающих для строительства олимпийских объектов грузов». Кроме того, на условиях софинансирования в 2009 году финансировались проекты:

1. за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации:
 - «Реконструкция участка Оунэ — Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань»;
 - «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Хельсинки».
2. за счет Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года»:

- «Расширение разъезда Хмыловский Дальневосточной ж.д. и строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Кузнецово, Находка—Хмыловский».

Заказчиком при реализации указанных проектов со стороны государства, в части финансируемой из Инвестиционного фонда Российской Федерации, является Федеральное агентство железнодорожного транспорта.

За счет других внешних источников на программу капитальных вложений использовано около 0,6 млрд. руб. Привлеченные средства, в первую очередь, использованы на финансирование превентивных мероприятий программы безопасности движения и расходов по присоединению к путям общего пользования ведомственных подъездных путей, а также совместное финансирование объектов строительства вокзалов и др.

Ввод основных фондов

В целом стоимость введенных основных фондов в 2009 году осуществлена в объеме более 273,1 млрд. руб., при этом впервые за все время существования Компании превысив годовой объем капитальных вложений.

В 2009 году обеспечен ввод 47,7 км новых линий, 81,6 км вторых и около 161,9 км станционных путей, а также реконструировать 167,2 км контактной сети, 1 671,9 км верхнего строения пути.

Кроме того, введен в эксплуатацию ряд других важных объектов, в том числе:

- 2-я очередь совмещенного моста через р. Амур Дальневосточной ж.д. — 2600 пм, которая за счет ликвидации последнего однопутного участка на всей Транссибирской магистрали позволяет увеличить пропускную способность дальневосточной части Транссиба в 1,6 раза;
- Лагар-Аульский тоннель на участке Архара — Хабаровск, Нанчхульский тоннель Дальневосточной ж.д.;
- Навагинский тоннель на участке Армавир—Туапсе и Большой Новороссийский тоннель Северо-Кавказской ж.д.;
- Мост через реку Обь на 605 км линии Омск — Алтайская Западно-Сибирской ж.д.;

- мост через реку Чуна на 124 км линии Тайшет — Лена Восточно-Сибирской ж.д.;
- второй путь на перегоне 338 км — Кармыш участка Тобольск — Сургут Свердловской ж.д.;
- бесстыковой путь на участках Ага — Булак, рзд 114 — Шахтерская, Борзя — рзд 115, рзд 83 — Даурия, Билютуй — Мациевская Забайкальской ж.д.;
- первый этап реконструкции моторвагонного депо Металлострой для обслуживания высокоскоростных поездов на Октябрьской ж.д.;
- вокзал на 400 пассажиров на ст. Ижевск Горьковской ж.д.;
- вокзал на ст. Ин Дальневосточной ж.д.;
- ПТО на ст. Сковородино Забайкальской ж.д. и др.

С целью обеспечения перевозки нефтяных маршрутов в объеме 15 млн. т проведена реконструкция разъезда Хмыловский Дальневосточной ж.д. и строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Находка—Хмыловский, которая осуществлялась в рамках реализации проекта «Строительство трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан».

Введены в эксплуатацию реконструированные ст. Аксак и Дюанка, входящие в титул «Комплексная реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля».

Открыто движение поездов по новому железнодорожному 53-км участку Яйва — Соликамск в обход района техногенной аварии в Пермском крае.

Реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» обеспечивает системный рост эффективности и качества транспортного обслуживания экономики страны, что полностью соответствует целям структурной реформы Компании.

НЕЗАВЕРШЕННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

С учетом реализации инвестиционных проектов, в рамках бюджета Компании 2009 года, объем незавершенного строительства (НЗС) по состоянию на 31.12.2009 г. составил 266,2 млрд. руб. При этом, впервые за все годы существования Компании, стоимость введенных в 2009 году в эксплуатацию активов превысила годовой объем капитальных вложений. Как результат, объем незавершенного строительства по состоянию на конец года сократился на 12,6 млрд. руб. в сравнении с началом года.

При этом существующий на конец года объем НЗС обусловлен реализацией в 2009 году капиталоемких инвестиционных проектов, направленных на развитие и обновление инфраструктуры, нормативные сроки строительства, которых превышают один год.

В первую очередь это относится к олимпийским проектам. В соответствии с Программой строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта ОАО «РЖД» определено ответственным исполнителем и с 2009 года реализует значительные объемы капитальных вложений.

Наряду с этими проектами в Инвестиционной программе ОАО «РЖД» реализуется целый ряд других проектов со значительными сроками строительства, в частности:

- комплексная реконструкция участка Мга—Гатчина—Веймарн—Ивангород и ж.д. подходов к портам на южном берегу Финского залива (с учетом строительства ст. Лужская);
- организация скоростного пассажирского движения на участке С.-Петербург—Булловская;
- реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля;
- комплексная реконструкция участка Котельниково—Тихорецкая—Крымская с обходом Краснодарского узла;
- строительство и реконструкция искусственных сооружений и др.



ПРИБРЕТЕНИЕ, ОБНОВЛЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ТЯГОВОГО 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.

В части проводимых ОАО «РЖД» мероприятий по обновлению и модернизации подвижного состава в 2009 году на сеть железных дорог России было поставлено 695 вагонов моторвагонного подвижного состава, из них 653 вагона электропоездов и 34 вагона рельсовых автобусов и 8 вагонов дизель-электропоездов. Объем инвестиций, вложенных в обновление моторвагонного подвижного состава, составил 9 226,7 млн. руб.

В соответствии с Инвестиционной программой 2009 года на модернизацию подвижного состава выделены средства в размере 614,1 млн. руб., освоено за отчетный период 611,9 млн. руб. (99,6%) (без НДС), из них:

- на модернизацию подвижного состава направлено 288,8 млн. руб. (модернизировано 22 вагона локомотивной тяги и 19,5 секций электропоездов, 9 секций дизель-поездов);
- выполнены работы по обеспечению пожарной безопасности на электропоездах и вагонах локомотивной тяги на общую сумму 69,2 млн. руб.;
- модернизирован 91 кузов электросекций на сумму 45,2 млн. руб.;
- выполнена узловая модернизация подвижного состава на сумму 99,2 млн. руб.;
- проведена модернизация 42 секций салонов электропоездов на общую сумму 109,5 млн. руб.

ПРИБРЕТЕНИЕ, ОБНОВЛЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ НЕТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В 2009 году приобретено 643 новых пассажирских вагонов на общую сумму, превышающую 16,6 млрд. руб. Все вагоны поступили в региональные дирекции по обслуживанию пассажиров и введены в работу.

Для обеспечения требуемого уровня комфорта и безопасности проезда пассажиров в течение 2009 года проводилась планомерная работа по внедрению необходимых технических средств.

На дороги направлено 622 ед. пассажирских вагонов нового модельного ряда 44 серии. Из них 224 купейных модели 61-4440 и 325 плацкартных, а также 20 ед. купейных штабных. Поставлено 50 вагонов типа СВ модели 61-4440.03, 2 межобластных вагона модели 61-4458 и 1 вагон повышенной вместимости модели 61-4461.

Кузова вагонов отличаются увеличением длины кузова и использованием плоско-гофрированных панелей боковых стен, выделением туалетного блока с одной стороны вагона и наличием кладового помещения в вагоне для хранения инвентаря.

Вагоны оборудованы системами кондиционирования воздуха, автоматическими прислонно-сдвижными входными дверями и автоматическими торцевыми дверями. Вагоны окрашиваются в цвета единого корпоративного стиля ОАО «РЖД».

Вагоны оборудованы дисковыми тормозами с использованием противоюзной системы производства Общества КНОРР Бремзе, обеспечивающей межремонтный эксплуатационный пробег более 200 тыс. км.

Из вагонов указанных моделей сформированы и введены в эксплуатацию пассажирские поезда нового класса «Премиум».

Поезда оборудованы системой контроля безопасности и связи пассажирского поезда, обеспечивающей радиотелефонную связь бригады поезда, передачу диагностической и информации «Тревожная кнопка» в диспетчерский центр, а также определение местоположения поезда в системе позиционирования ГЛОНАСС.

Отличительной характеристикой этих поездов является наличие в каждом купейном вагоне системы ограничения доступа в купе с использованием магнитных ключей, информационно-развлекательной системы, обеспечивающей воспроизведение развлекательных видео-

программ на мониторах жидкокристаллических телевизоров в каждом купе, индивидуального для каждого места подключения звукового сопровождения телетрансляции.

Все новые поставленные вагоны оборудованы экологически чистыми туалетными комплексами, емкость которых обеспечивает проследование состава в течении 4 суток без обслуживания, системой информационных табло, где бегущая строка показывает следующую остановку поезда, время, температуру воздуха в вагоне.

Вагоны также оборудованы системой диагностики технического состояния оборудования вагона, обеспечивающей передачу информации в штабной вагон.

Для передачи диагностической информации используется беспроводная система передачи между вагонами.

Для обеспечения пассажиров питьевой водой в вагонах установлены устройства охлаждения и нагревания питьевой бутилированной воды (кулеры)

С целью обеспечения благополучия пассажиров и повышения санитарно-эпидемиологической безопасности пассажирских перевозок по заданию Федеральной пассажирской дирекции ООО «ЛитТрансСервис» разработана установка обеззараживания воздуха в пассажирском вагоне. Образец прошел комплекс предварительных испытаний и смонтирован на вагоне производства ОАО «ТВЗ» (модель 61-4440 № 05113212). По данным испытаний, установлена высокая эффективность применения УОВ «МЕГАЛИТ-2ЖТ» производства ООО «ЛитТрансСервис» (Россия) при обеззараживании воздуха пассажирских вагонов в условиях эксплуатации. В результате применения общее микробное число в воздушной среде вагона снижается в 3 — 4 раза. Применение в составе вагонов этого устройства начнется с февраля 2010 года.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ОАО «РЖД»

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

На первом этапе стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (2008 — 2015 годы) 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, разработаны новые технические требования к технике и технологии, начаты проектно-исследовательские 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 года;
- обеспечение беспрепятственного пропуска грузовых поездов весом 6000 — 6300 т 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 года, 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 года составляла 4 520 км. При прогнозируемом росте объемов перевозок на некоторых направлениях, без проведения мер по их развитию и усилению, к 2010 году появились бы новые «узкие места» протяженностью 15,4 тыс. км, и их общая протяженность могла составить почти 20 тыс. км. При этом 50% из них находились бы на основных направлениях сети железных дорог, обеспечивающих около 80% всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

В результате выполнения мероприятий Инвестиционной программы, направленных на развитие пропускных способностей, протяженность «узких мест» на начало 2009 года была снижена и составила 3,5 тыс. км.

Инвестиционный бюджет 2009 года был окончательно сформирован с учетом актуализированного прогноза по формированию доходов от осуществления хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и возможностей привлечения финансовых ресурсов с рынков капитала в условиях финансового кризиса. Общие плановые объемы инвестиционного бюджета 2009 года, с учетом корректировок, существенно упали в сравнении с фактическими показателями 2008 года.

В целом проекты реконструкции и обновления существующей инфраструктуры, в первую очередь, направлены на обеспечение безопасности перевозочного процесса при осуществлении перевозок.

Это достигается за счет мероприятий, направленных на снижение износа основных фондов, увеличение надежности работы устройств, оборудования, машин и механизмов, а также на обеспечение соответствия их современным требованиям перевозочного процесса.

Кроме того, в ходе реализации проектов обновления и реконструкции основных фондов Компании вместо выходящего оборудования, машин и механизмов внедряются передовые разработки, при этом осуществляется переход на новые технологические и инновационные решения.

Реализация заданий 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 сети железных дорог. В 2009 году обеспечено улучшение большинства качественных показателей эксплуатационной работы. В частности, за 2009 год средний оборот грузового вагона ускорен на 3,4 ч, средняя участковая скорость движения поездов возросла на 1,0 км/ч, среднесуточная производительность грузового локомотива увеличена на 50 тыс. т-км брутто, средний вес брутто грузового поезда повышен на 40 т.

ИНФОРМАЦИЯ О СДЕЛКАХ, В СОВЕРШЕНИИ КОТОРЫХ ИМЕЕТСЯ **ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ**

В 2009 году Обществом были одобрены на заседании совета директоров следующие сделки с заинтересованностью:

1. Одобрение договоров аренды с членами Правления ОАО «РЖД». Цена сделки по договору определяется исходя из рыночной стоимости объекта в размере 15 %. Протокол от 27 июля 2009 года № 12.
2. Одобрение Договора займа между ОАО «РЖД» (Займодавец) и Oy Karelian Trains (Заемщик) на сумму 500 тыс. Евро. Срок — до 31 декабря 2010 года, ставка — 0 %.
3. Сделка купли-продажи акций ОАО «Зарубежстройтехнология» между ОАО «РЖД» (Покупатель) и ЗАО «КБ «Миллениум Банк» (Продавец) в количестве 194 шт. на общую стоимость 4 151 600 руб.
4. Одобрение Договора аренды между ОАО «РЖД» (Арендатор) и Oy Karelian Trains (Арендодатель). Предмет — 6 поездов «Pendolino Sm6». Размер платы устанавливается на основании заключения отдельных договоров аренды. Протокол от 21 декабря 2009 года № 25.
5. Одобрение Договора на ведение бухгалтерского учета между ОАО «РЖД» (Исполнитель) и ОАО «ФПК» (Заказчик). Срок — 3 декабря 2009 года по 31 марта 2010 года. Сумма — 500 000 руб. Протокол от 21 декабря 2009 года № 25.

ИНФОРМАЦИЯ О КРУПНЫХ СДЕЛКАХ

202

ИНФОРМАЦИЯ
О КРУПНЫХ СДЕЛКАХ

В 2009 году советом директоров ОАО «РЖД» принимались решения об одобрении следующих сделок в качестве крупных:

1. О размещении неконвертируемых процентных документарных облигаций серий 20 — 26 на общую сумму 100 млрд. руб. Протокол от 30 октября 2009 года № 20.
2. О размещении выпусков неконвертируемых процентных документарных облигаций на предъявителя серии БО-01, БО-02, БО-03, БО-04, БО-05, БО-06, БО-07 и БО-08 на общую сумму 100 млрд. руб. Протокол от 30 октября 2009 года № 20.

ОТЧЕТ О ВЫПЛАТЕ ОБЪЯВЛЕННЫХ ДИВИДЕНДОВ

203
ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
2009

За 2008 год была получена чистая прибыль в размере 13,4 млрд. руб., в т.ч. 13 млрд. руб. за счет превышения денежной оценки вклада над балансовой стоимостью имущества, переданного в уставный капитал дочерних обществ. Весь объем чистой прибыли был направлен на реализацию ИЖФЦ344343 инвестиционной программы Компании и формирование резервного фонда.

На протяжении первых лет работы Компания демонстрировала положительную динамику основных показателей, связанных с дивидендной политикой ОАО «РЖД».

Вместе с тем снижающаяся динамика 2007 – 2008 годов 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 Инвестиционной программы Компании.

В конце 2008 года, в целях снижения влияния финансового кризиса на реальный сектор экономики и формирования у последних дополнительных источников для финансирования текущей и инвестиционной деятельности, государственными органами было принято решение и предложено Компаниям с государственным участием пересмотреть политику выплаты дивидендов в сторону снижения или отказа от их выплаты, в связи с чем ОАО «РЖД» направило полученную чистую прибыль на реализацию Инвестиционной программы.

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.:	0,7	5
резервный фонд	0,7	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	0	0
Накопление прибыли всего:	12,7	95

ПРОЕКТ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЧИСТОЙ **ПРИБЫЛИ** ОБЩЕСТВА, ПОЛУЧЕННОЙ ПО ИТОГАМ 2009 ГОДА

204

ПРОЕКТ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ
ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОБЩЕСТВА,
ПОЛУЧЕННОЙ ПО ИТОГАМ 2009 ГОДА

По итогам 2009 года, ОАО «РЖД» получи-
ло чистую прибыль в сумме 14,4 млрд. руб.

В соответствии с пунктом 1 поручения
Первого заместителя Председателя Правительства
Российской Федерации от 10 апреля 2010 года
№ ИШ-П13-2205 по вопросу формирования
в 2010 году директив к годовым общим собрани-
ям акционеров акционерных обществ ОАО «РЖД»
определено как обществу со 100-процентным
государственным участием осуществить выпла-
ту государству дивидендов, по итогам 2009 года,
в размере 25% от суммы чистой прибыли, напра-
вить оставшуюся часть чистой прибыли на реали-
зацию Инвестиционной программы Компании и
формирование фондов, предусмотренных зако-
нодательством.

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2009 г., млрд. руб.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	14,4	100
Направление прибыли всего, в т.ч.:	4,3	30
резервный фонд	0,7	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	3,6	25
Накопление прибыли всего:	10,1	70

ОПИСАНИЕ ОСНОВНЫХ ФАКТОРОВ РИСКА, СВЯЗАННЫХ С ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ОБЩЕСТВА

ИНФОРМАЦИЯ О СУДЕБНЫХ РАЗБИРАТЕЛЬСТВАХ ЗА 2009 ГОД, В КОТОРЫХ ОАО «РЖД» ВЫСТУПАЕТ В КАЧЕСТВЕ ОТВЕТЧИКА

В производстве арбитражных судов в 2009 году находилось на рассмотрении 12 640 исков, предъявленных к ОАО «РЖД», на общую сумму 5 121,1 млн. руб.

Рассмотрено (в том числе по делам, по которым сроки на обжалование истекли) 8 036 исков на общую сумму 3 258 695,0 тыс. руб., из которых:

Не в пользу ОАО «РЖД» — 4 851 иск на общую сумму 814,4 млн. руб.

В пользу ОАО «РЖД» — 3 185 исков на общую сумму 2 444,3 млн. руб.

Не рассмотрено — 4 604 иска на общую сумму 2 253,4 млн. руб.

По состоянию на 01.01.2010 г. в производстве арбитражных судов находилось на рассмотрении:

В судах первой инстанции

Рассмотрено 2 494 исков на общую сумму 611,0 млн. руб., из которых:

Не в пользу ОАО «РЖД» — 1 735 иска на общую сумму 199,6 млн. руб.

В пользу ОАО «РЖД» — 759 исков на общую сумму 411,4 млн. руб.

Не рассмотрено — 1 614 исков на общую сумму 1 141,1 млн. руб.

В судах апелляционной инстанции

Рассмотрено 144 иска на общую сумму 104,5 млн. руб., из которых:

Не в пользу ОАО «РЖД» — 83 иска на общую сумму 47,1 млн. руб.

В пользу ОАО «РЖД» — 61 иск на общую сумму 57,3 млн. руб.

Не рассмотрено — 78 исков на общую сумму 25,2 млн. руб.

В судах кассационной инстанции

Рассмотрено 196 исков на общую сумму 210,1 млн. руб., из которых:

Не в пользу ОАО «РЖД» — 79 исков на общую сумму 17,9 млн. руб.

В пользу ОАО «РЖД» — 117 исков на общую сумму 192,1 млн. руб.

Не рассмотрено — 78 исков на общую сумму 161,5 млн. руб.

**ИНФОРМАЦИЯ О СУДЕБНЫХ
РАЗБИРАТЕЛЬСТВАХ ЗА 2009 ГОД,
В КОТОРЫХ ОАО «РЖД» ВЫСТУПАЕТ
В КАЧЕСТВЕ ИСТЦА**

В производстве арбитражных судов в 2009 году находилось на рассмотрении 16 835 исков, предъявленных ОАО «РЖД» к контрагентам, на общую сумму 7 781 740,1 тыс. руб.

Рассмотрено (в том числе по делам, по которым сроки на обжалование истекли) 11 425 исков на общую сумму 5 473 995,0 тыс. руб., из которых:

В пользу ОАО «РЖД» — 10 461 иск на общую сумму 3 793,7 млн. руб.

Не в пользу ОАО «РЖД» — 964 иска на общую сумму 1 680,3 млн. руб.

Не рассмотрено — 5 410 исков на общую сумму 2 307,7 млн. руб.

По состоянию на 01.01.2010 г. в производстве арбитражных судов находилось на рассмотрении:

В судах первой инстанции

Рассмотрено 2 434 иска на общую сумму 1 053,6 млн. руб., из которых:

В пользу ОАО «РЖД» — 2 151 иск на общую сумму 918,0 млн. руб.

Не в пользу ОАО «РЖД» — 283 иска на общую сумму 135,6 млн. руб.

Не рассмотрено — 2 335 исков на общую сумму 936,3 млн. руб.

В судах апелляционной инстанции

Рассмотрено 387 исков на общую сумму 165,1 млн. руб., из которых:

В пользу ОАО «РЖД» — 182 иска на общую сумму 118,6 млн. руб.

Не в пользу ОАО «РЖД» — 205 исков на общую сумму 46,5 млн. руб.

Не рассмотрено — 66 исков на общую сумму 98,3 млн. руб.

В судах кассационной инстанции

Рассмотрено 150 исков на общую сумму 38,1 млн. руб., из которых:

В пользу ОАО «РЖД» — 63 иска на общую сумму 7,5 млн. руб.

Не в пользу ОАО «РЖД» — 87 исков на общую сумму 30,6 млн. руб.

Не рассмотрено — 38 исков на общую сумму 16,3 млн. руб.

СВЕДЕНИЯ О ВОЗМОЖНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ОБЪЕКТИВНО ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА

На сети железных дорог ОАО «РЖД» существуют риски нарушения безопасности движения поездов из-за схода снежных лавин, в результате которых ежегодно фиксируются случаи перерывов в движении поездов. Данные риски серьезно затрудняют эксплуатационную работу сети и приводят к значительным материальным затратам на восстановление инфраструктуры. Общая протяженность лавиноопасных участков составляет 74,3 км, три четверти из которых расположены в границах Красноярской, Дальневосточной и Сахалинской ж.д.

В 2009 году работа по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в ОАО «РЖД» проводилась в соответствии с утвержденным президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным 25 декабря 2008 года Планом основных мероприятий в области гражданской обороны, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности в ОАО «РЖД».

В каждом филиале ОАО «РЖД» работа комиссий по предупреждению, ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности филиалов в 2009 году организована в соответствии с требованиями Федерального закона «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», Постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 года № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» (в редакции Постановлений Правительства Российской Федерации от 27 мая 2005 года № 335, от 3 октября 2006 года № 600), иных нормативных правовых актов Российской Федерации, Устава и действующих нормативных актов ОАО «РЖД».

Задачи и мероприятия, предусмотренные планами в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности в филиалах ОАО «РЖД», в целом выполнены.

В 2009 году завершена работа по уточнению перечней возможных чрезвычайных ситуаций, масштабов и последствий. Организованы и проведены практические тренировки и учения. Выполнен комплекс профилактических мероприятий по повышению уровня пожарной безопасности на объектах инфраструктуры, инженерных сооружений и подвижном составе.

При этом особое внимание уделялось предупреждению чрезвычайных ситуаций, надежности и устойчивости работы технических средств, совершенствованию технологических процессов осмотра поездов, средств диагностики, готовности сил и средств к ликвидации последствий возможных чрезвычайных ситуаций, непрерывности обучения по повышению квалификации работников, связанных с перевозкой опасных грузов, работе по созданию собственных аварийно-спасательных формирований, а также разработке планов предупреждения и ликвидации аварийных разливов при перевозке нефти и нефтепродуктов.

В истекшем году в ОАО «РЖД» было разработано Распоряжение ОАО «РЖД» от 9 ноября 2009 года № 2286р «Об утверждении Регламента взаимодействия ОАО «РЖД» с дочерними и зависимыми обществами по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».

НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ С УЧЕТОМ ТЕНДЕНЦИЙ РЫНКА И ПОТЕНЦИАЛА

Развитие ОАО «РЖД» в первую очередь направлено на формирование высокоэффективного холдинга «РЖД», расширение его рыночного потенциала, рост капитализации, повышение инвестиционной привлекательности и усиление конкурентных преимуществ на стратегически значимых рынках.

В ходе структурной реформы на железнодорожном транспорте проявился ряд проблемных вопросов, которые требуют решения для эффективного развития железнодорожного транспорта.

Для решения этих вопросов важнейшее значение имеет Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на перспективу до 2015 года, которая разработана по инициативе Общества и одобрена Общественной палатой Российской Федерации. В соответствии с проектом Целевой модели предусмотрено формирование института локальных перевозчиков и создание максимально устойчивой эффективной для отрасли инвестиционно-привлекательной модели развития частных грузовых операторов. Приоритетными задачами на 2010 год являются:

- эффективное транспортное обслуживание экономики страны на основе повышения качества работы и инновационного развития ОАО «РЖД»;
- эффективное управление холдингом ОАО «РЖД» на основе «Стратегии развития и целевых параметров до 2015 года»;
- эффективное взаимодействие с государственными структурами по стратегическому развитию железнодорожного транспорта на основе финансовой модели холдинга ОАО «РЖД»;
- разработка и согласование с федеральными органами исполнительной власти основных направлений дальнейших структурных преобразований.

На рынке грузовых перевозок будет развиваться конкуренция в сфере услуг по предоставлению грузовых вагонов среди частных компаний. Основной задачей на 2010 год для ОАО «РЖД» является создание ОАО «Вторая грузовая компания» и переход к полному дерегулированию вагонной составляющей.

Вторая грузовая компания

В соответствии с решением Правительства Российской Федерации о необходимости создания равных условий на рынке предоставления грузовых вагонов под перевозку и дальнейшего реформирования операторского сегмента в 2009 году разработан проект концепции реформирования железнодорожного транспорта в сфере оперирования грузовыми вагонами и создания Второй грузовой компании. Подходы к созданию Второй грузовой компании одобрены Межведомственной комиссией по реформе на железнодорожном транспорте и Правлением ОАО «РЖД».

Осуществляется разработка бизнес-плана Второй грузовой компании, который показывает, что у данного бизнеса есть хороший потенциал развития при условии решения целого ряда системных задач по формированию эффективной модели перевозочного процесса в условиях работы исключительно частных грузовых вагонов, выработке схемы работы частных российских вагонов на территории сопредельных государств, обеспечению совершенствования системы тарифного регулирования для эффективного функционирования рынка в новых условиях.

Основными стратегическими направлениями развития ОАО «РЖД» на рынке грузовых перевозок являются:

- обеспечение конкурентоспособности в доходных сегментах рынка;
- предложение комплексных транспортных услуг;
- ускоренное развитие контейнерных перевозок;
- обеспечение максимальной эффективности перевозок массовых грузов на основе использования эффекта масштаба и внедрения логистических технологий, активная модернизация технических средств и технологий в сфере грузовых перевозок.

Не менее важно — максимальное привлечение к перевозкам потенциальной грузовой базы, формируемой российскими и зарубежными производителями, переход к стимулированию спроса на перевозки, решение вопроса дерегулирования тарифов в конкурентных сегментах рынка грузовых перевозок с целью формирования равно выгодных тарифно-экономических условий для обеспечения реальной конкуренции между различными видами транспорта в процессе завершения третьего этапа структурного реформирования железнодорожного транспорта.

На рынке пассажирских перевозок одним из важнейших направлений развития рынка пассажирских перевозок являются:

- развитие высокоскоростного и скоростного пассажирского движения;
- обеспечение качественной оптимизации логистики пассажирских перевозок;
- организация систем взаимодействия с федеральными и региональными органами власти по обеспечению транспортного обслуживания населения на договорной основе;
- обеспечение начала функциональной деятельности Федеральной пассажирской компании и достижения целевого состояния пригородного комплекса в соответствии с программой его реформирования;
- разработка и внедрение комплексных инвестиционных проектов по развитию новых предложений на рынке пассажирских перевозок.

Также планируется продолжить создание дочерних обществ ОАО «РЖД» по пригородным перевозкам с участием субъектов Российской Федерации.

Главным стратегическим направлением действий холдинга «РЖД» на международном рынке является обеспечение за счет активного сотрудничества с зарубежными железнодорожными администрациями, компаниями и специализированными международными организациями максимально благоприятных условий для повышения эффективности международных грузовых (в т.ч. транзитных) и пассажирских перевозок, научно-технического и технологического сотрудничества, вывода российских передовых разработок в железнодорожной сфере и строительных услуг на зарубежные рынки.

Большое внимание будет уделено вопросам проведения социальной политики и повышения престижности работы на железнодорожном транспорте. Одними из самых важных вопросов здесь являются повышение конкурентоспособности Компании на рынке труда и совершенствование системы обучения и подготовки персонала для обеспечения качественного процесса перевозок грузов и пассажиров. При этом основной принцип — это формирование оплаты труда в соответствии с сохранением экономически обоснованного соотношения между ростом производительности труда и реальной заработной платы в долгосрочном периоде. Инвестиционная программа Компа-

нии сформирована как портфель инвестиционных проектов с утвержденными бюджетами проектов и сроками их реализации. Этот подход позволит более гибко реагировать в среднесрочной перспективе на изменения прогнозов социально-экономического развития страны в целом и наиболее важных грузообразующих регионов.

С учетом снижения объема затрат в результате переноса ремонтных программ по инфраструктуре и подвижному составу в кризисный период Компанией выделены приоритеты в части восстановления основных средств в посткризисный период — в первоочередном порядке будут ремонтироваться: путь, искусственные сооружения, пассажирские вагоны и электропоезда, линии электропередач, 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.

На рынке предоставления услуг инфраструктуры основными направлениями развития являются:

- ускоренная модернизация объектов инфраструктуры;
- 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 других видов транспорта Российской Федерации;
- транспортное обеспечение новых промышленных центров и освоения месторождений;
- внедрение новой модели управления инфраструктурным комплексом на пилотных железных дорогах;
- разработка и внедрение новых типов путевых машин для обеспечения продления срока службы материалов верхнего строения пути и сокращения затрат на ремонтные работы и т.д.

Кроме того, ОАО «РЖД» активно выполняет данное государством поручение по усиленному развитию инноваций, энергоэффективности, обеспечению безопасности объектов железнодорожного транспорта во всех отраслях экономики.

Впервые в России внедрена энергоустановка на топливных водородных элементах в системах автоматики и связи. При ремонте подвижного состава и инфраструктуры нашли практическое применение нанотехнологии.

Эффективное инновационное развитие ОАО «РЖД» предусматривает решение таких задач, как:

- выполнение основных положений Концепции единой технической политики холдинга «Российские железные дороги»;

- проведение эффективной политики в сфере технического регулирования на железнодорожном транспорте;
- решение задач научно-технического развития ОАО «РЖД», включая последовательный переход к «интеллектуальному железнодорожному транспорту», разработку нового подвижного состава, объектов инфраструктуры и технических средств с учетом стоимости их жизненного цикла;
- повышение энергоэффективности деятельности Холдинга.

Повышение энергоэффективности Компании

Целевые показатели энергетической стратегии к 2015 году

Снижение удельных энергозатрат на тягу поездов:		
для электрической тяги	3,5 – 4,0	
для тепловозной тяги	4,5 – 5,5	
Снижение расхода топливно-энергетических ресурсов на нетяговые нужды	13 – 15	

Ед. изм.

%

↓

Целевые показатели энергосбережения и повышения энергоэффективности в 2010 году

Снижение удельного расхода ТЭР на тягу поездов		
для электрической тяги	0,5	
	(на 0,4%)	
для тепловозной тяги	0,6	
	(на 0,9%)	
Повышение уровня возврата энергии рекуперации	6	
Снижение расхода основных видов топливно-энергетических ресурсов в стационарной энергетике	3	

Ед. изм.

кВт ч/10 тыс. т-км

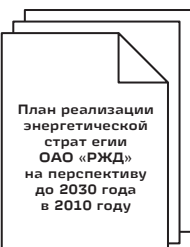
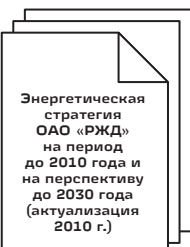
брутто

кг у.т. /10 тыс. т-км

брутто

%

↓



Мероприятия плана на 2010 год

Система автоведения	305 систем
Система учета дизтоплива	360 систем
Системы освещения на светодиодах	883 системы
Система АСКУ	4 системы
Система подогрева	304 системы
Энергосберегающая система здания	Пилотный проект
Установка КТУ-3	3 котельные

Приоритетной задачей является снижение энергоемкости перевозочного процесса

Обеспечение в первую очередь безопасности грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок является основой дальнейшего развития и модернизации железнодорожной отрасли.

Новая антикризисная архитектура как Компании, так и страны в целом должна обладать всеми качествами, обеспечивающими системное решение проблем и превентивное реагирование на вероятные новые угрозы и вызовы. Повышение уровня обеспечения безопасности движения поездов связана с совершенствованием системы предупреждения и оперативного реагирования в условиях чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте.

Реализация Инвестиционной программы Компании будет способствовать обеспечению эффективной работы ОАО «РЖД»: повышению эффективности использования активов Общества и, в первую очередь, — подвижного состава, сокращению эксплуатационных расходов, росту производительности труда, дальнейшему развитию организации управления перевозками на основе информационных технологий и внедрению ресурсосберегающих технологий.

В проекте инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» на 2010—2012 годы на обновление и развитие железнодорожной инфраструктуры предусмотрены средства в объеме 855,4 млрд. руб., в том числе на 2010 год — 270,5 млрд. руб., на 2011 год — 285,0 млрд. руб., на 2012 год — 299,8 млрд. руб.

В 2010 году Компания планирует направить на реализацию «собственных» проектов Общества 210,5 млрд. руб. (с учетом «олимпийских» проектов, реализуемых за счет собственных источников Компании).

Кроме того, на реализацию проекта Совершенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горно-климатический курорт «Альпика-Сервис» планируется направить 60 млрд. руб., проект реализуется за счет взносов в уставный капитал ОАО «РЖД».

Весьма важными задачами 2010 года в Инвестиционной программе представляются:

- организация движения скоростных поездов «Сапсан» по участкам Москва — Санкт-Петербург и Москва — Нижний Новгород на Октябрьской, Московской и Горьковской ж.д.;
- завершение всех работ по 53-км электрифицированному участку Яйва — Соли-

камск на Свердловской ж.д.

Среди других проектов, на которых запланированы значительные объемы ввода мощностей, следует обратить внимание на проекты:

- «Комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» на Октябрьской ж.д.;
- «Комплексная реконструкция участка М. Горький — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла» на Приволжской и Северо-Кавказской ж.д.;
- «Перевозки нефти на Китай (2 этап)» на Забайкальской ж.д.;
- «Реконструкции верхнего строения и комплексной реконструкции железнодорожного пути» на всех железных дорогах и ряд других выделенных проектов.

ПОСТКРИЗИСНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПЕРСПЕКТИВЫ, УГРОЗЫ И РИСКИ

Проводимая Правительством Российской Федерации антикризисная политика не только позволила предотвратить более глубокий спад, но и привела к сравнительно быстрому выходу экономики на положительные темпы роста.

По данным Министерства экономического развития РФ, экономический рост и увеличение объема промышленного производства в одних секторах сочетается с падением в других. В 2010 году восстановление экономической активности продолжится.

Согласно прогнозам Минэкономразвития инфляция в России в апреле 2010 года составит 0,4—0,5%.

Влияние негативных факторов на устойчивое развитие экономики еще не закончено. Финансово-экономический кризис повлек за собой резкое снижение потребительского спроса на внутреннем и мировом рынках, доходов населения, падение инвестиционной активности стратегических инвесторов.

Таким образом, на фоне менее высокой инфляции и более ощутимого роста экономики номинальный ВВП, по итогам года, как ожидает Правительство, составит чуть выше 43,1 трлн. руб. (против 39,0 трлн. руб. в 2009 году).

По оценкам аналитиков, в реальном секторе преобладают умеренно оптимистические оценки и настроения. Наиболее проблематичными секторами по-прежнему остаются автомобилестроение и инвестиционное машиностроение.

Поскольку дефицит бюджета будет меньше, чем ожидает Правительство, это также даст возможность продолжить снижение процентных ставок. Доходы бюджета превысят ожидания. В 2010 году ожидается, что темпы экономического роста будут довольно высокими, благодаря чему увеличится налогооблагаемая база за пределами нефтегазового сектора, и дефицит бюджета будет достаточно скромным. Поступления в бюджет от нефтегазового сектора также вырастут, несмотря на укрепление рубля. Однако если ставки останутся на текущих уровнях, то кредитно-денежная политика станет слишком жесткой, тормозящей экономический рост в стране. Высокие процентные ставки на российском финансовом рынке могут вновь стимулировать рост притока краткосрочного капитала и привести к еще более значительному укреплению рубля.

По оценке аналитиков, в экономике продолжают доминировать факторы, обусловившие быстроту и глубину экономического спада: зависимость от конъюнктуры мировых цен на товары сырьевого экспорта, низкий внутренний спрос и неспособность российской промышленности его обеспечить, слабость финансовой системы и отсутствие в экономике «длинных» денег.

Тем не менее, в 2010 году ЦБ прогнозирует дальнейшее замедление инфляции, которая в 1 кв. 2010 года составила лишь 3,2% (годом ранее — 5,2%), а рост по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года замедлился в годовом выражении с 8,8% по состоянию на конец декабря 2009 года до 6,5% на 1 апреля 2010 года. При этом ЦБ снизил ставки только на 0,5%.

В 2010 году сохранится влияние всех этих факторов на деятельность ОАО «РЖД» и, таким образом, сохранится зависимость деятельности Компании по основным показателям, влияющим на финансовый результат: объем перевозок, величина тарифов на перевозки, цена закупок сырья и аналогичных ценностей, налоговая нагрузка, волатильность обменных курсов иностранных валют и пр.

Соответственно, темпы восстановления и развития Российской экономики будут обуславливать динамику грузооборота и ключевых финансово-экономических показателей ОАО «РЖД».

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Наиболее полную и оперативную информацию о Компании Вы всегда можете найти на ее вебсайте: 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) представлены электронные версии следующих отчетов:

1. Отчет о деятельности Компании.
2. Финансовая отчетность (по МСФО и РСБУ).
3. Ежеквартальная финансовая отчетность.
4. Отчет эмитента.

Понятия и определения, используемые в Отчете

Названия и слова ОАО «Российские железные дороги», российские железные дороги, ОАО «РЖД», «РЖД», «Компания», Компания «РЖД», «мы» и «наш», используемые в тексте данного годового отчета, являются равнозначными и относятся к ОАО «РЖД».

Сокращения

долл. — доллары США
ткм — тонно-километры грузооборота
пасс-км — пассажиро-километры пассажирооборота

**Юридический адрес
и центральный офис**
107174, г. Москва,
ул. Новая Басманная, д. 2

Электронная почта
portal@center.rzd

Справочная служба
Телефон: +7 (499) 262-99-01

**ЕДИНАЯ ТЕЛЕФОННАЯ ЛИНИЯ
ОАО «РЖД»**
8-800-200-67-67
(звонок бесплатный из всех регионов
Российской Федерации).

**Департамент корпоративных
финансов ОАО «РЖД»
(для инвесторов)**
Телефон: +7 (499) 262-56-49
Факс: +7 (499) 262-89-41

**Департамент
корпоративных коммуникаций
(пресс-служба ОАО «РЖД»)**
Телефон: +7 (499) 262-71-48
Факс: +7 (499) 262-84-09

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

акционерам ОАО «Российские железные дороги» по бухгалтерской отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по итогам деятельности за 2009 год

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ПО БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПО ИТОГАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 2009 год

Аудит бухгалтерской отчетности ОАО «Российские железные дороги» (далее – Общество) за 2009 год проведен ЗАО «БДО» в соответствии с договором от 07.09.2009 № Ю-0120-0644-09, заключенным на основании Распоряжения правительства РФ от 30.06.2009 № 894-р.

216

Краткие сведения о ЗАО «БДО»

ЗАО «БДО» зарегистрировано Инспекцией Министерства РФ по налогам и сборам № 26 по Южному административному округу г. Москвы.

Свидетельство серия 77 № 006870804 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 29.01.2003 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Свидетельство серия 77 № 013340465 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 20.01.2010 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Место нахождения: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, дом 125, строение 1, секция 11

Телефон: (495) 797 5665

Тел./факс: (495) 797 5660

E-mail: reception@bdo.ru

Web: www.bdo.ru

Генеральный директор – Дубинский Андрей Юрьевич

ЗАО «БДО» – независимая национальная аудиторская компания, входящая в состав международной сети BDO.

ЗАО «БДО» является членом профессионального аудиторского объединения Некоммерческое партнерство «Аудиторская Палата России», основной регистрационный номер записи в государственном реестре аудиторов и аудиторских организаций № 10201018307. НП «АПР» внесено в государственный реестр саморегулируемых организаций аудиторов под № 1 в соответствии с приказом Минфина России от 01.10.2009 № 455.

Аудиторское заключение уполномочена подписывать старший партнер Харламова Наталья Васильевна на основании доверенности от 01.02.2010 № 81-01/2010-БДО.

Руководитель аудиторской проверки - аудитор Ланцов Александр Владимирович возглавлял аудиторскую проверку Общества.

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

1. Нами проведен аудит прилагаемой бухгалтерской отчетности за 2009 год, на 98 листах:

- Бухгалтерский баланс (форма № 1) – на 3 листах;
- Отчет о прибылях и убытках (форма № 2) – на 2 листах;
- Отчет об изменениях капитала (форма № 3) – на 3 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 83 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 – Якунин 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 30.12.2008 № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» и федеральными правилами (стандартами) аудиторской деятельности, утвержденными постановлением Правительства РФ от 23.09.2002 № 696 (в редакции последующих изменений и дополнений), другими нормативными актами, регулирующими аудиторскую деятельность, а также внутрифирменными стандартами и методиками аудита.

При проведении аудита мы руководствовались внутренними правилами (стандартами) аккредитованного профессионального аудиторского объединения Некоммерческое партнерство «Аудиторская Палата России».

Аудит планировался и проводился таким образом, чтобы получить разумную уверенность в том, что бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений.

217
Годовой отчет
2009

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.

218

3. По нашему мнению, бухгалтерская отчетность Общества отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение на 31 декабря 2009 года и результаты его финансово-хозяйственной деятельности за период с 1 января по 31 декабря 2009 года включительно в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчетности.

02 апреля 2010 года

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 ЦАЛАК Министерства финансов РФ)

Руководитель аудиторской проверки – аудитор

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to A.V. Lantsov.

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 ЦАЛАК Министерства финансов РФ)

Всего сброшюровано 102 листов.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1

Бухгалтерский баланс (Форма № 1) на 31 декабря 2009 года

АКТИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода	Ед. изм.
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы (04, 05)	2 952 163	3 729 851	тыс. руб. ↓
Расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы (04)	305 130	242 346	
Основные средства (01, 02)	2 685 101 293	2 772 803 931	
Незавершенное строительство (07, 08, 15, 16)	285 792 927	266 215 334	
Доходные вложения в материальные ценности (03, 02)	5 366 949	8 927 816	
Долгосрочные финансовые вложения (58, 59)	207 531 087	360 735 596	
Отложенные налоговые активы (09)	15 650 087	19 128 750	
Прочие внеоборотные активы (58)	36 188 811	38 468 817	
ИТОГО по разделу I	3 238 888 447	3 470 252 441	
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	80 793 934	78 292 227	
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности (10, 14, 15, 16)	66 393 481	64 041 675	
животные на выращивании и откорме (11)	4 852	5 411	
затраты в незавершенном производстве (издержках обращения) (14, 20, 21, 23, 29, 44, 46)	2 774 755	318 093	
готовая продукция и товары для перепродажи (14, 15, 16, 41, 43)	453 408	340 504	
товары отгруженные (45)	-	-	
расходы будущих периодов (97)	11 167 438	13 586 544	
прочие запасы и затраты	-	-	
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (19)	10 347 166	8 137 593	
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	21 884 237	24 084 999	
в том числе:			
покупатели и заказчики (62, 63, 76)	588 762	133 894	
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	78 285 714	56 311 021	
в том числе:			
покупатели и заказчики (62, 63, 76)	11 636 881	9 897 416	
Краткосрочные финансовые вложения (58, 59)	39 163 909	20 191 884	
Денежные средства	25 094 458	6 360 822	
в том числе:			
касса (50)	21 731	25 897	
расчетные счета (51)	7 736 417	2 171 842	
валютные счета (52)	16 816 856	3 707 339	
прочие денежные средства (50, 55, 57)	519 454	455 744	
из них: переводы в пути (57)	413 275	421 369	
Прочие оборотные активы (94, 58, 76)	7 586 014	11 664 800	
ИТОГО по разделу II	263 155 432	205 043 346	
БАЛАНС	3 502 043 879	3 675 295 787	

ПАССИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ		
Уставный капитал (80)	1 583 197 819	1 594 516 219
Собственные акции, выкупленные у акционеров (81)	-	-
Добавочный капитал (83)	1 197 487 754	1 190 097 693
Резервный капитал (82)	6 763 962	7 433 979
в том числе:		
резервы, образованные в соответствии с законода- тельством	-	-
резервы, образованные в соответствии с учредитель- ными документами	6 763 962	7 433 979
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) (84)	158 566 186	179 844 072
ИТОГО по разделу III	2 946 015 721	2 971 891 963
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Займы и кредиты (67)	130 735 681	297 092 748
Отложенные налоговые обязательства (77)	44 086 036	57 935 781
Прочие долгосрочные обязательства (67)	-	-
Реструктурируемая задолженность перед бюджетом по налогам и сборам (68)	31 908	25 162
Реструктурируемая задолженность по внебюджетным фондам (69)	-	-
ИТОГО по разделу IV	174 853 625	355 053 691
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Займы и кредиты (66)	166 837 024	30 350 023
Кредиторская задолженность	209 471 257	308 342 157
в том числе:		
поставщики и подрядчики (60, 76)	100 861 479	63 420 192
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов (75)	-	-
Доходы будущих периодов (98)	4 866 252	5 657 872
Резервы предстоящих расходов (96)	-	-
Прочие краткосрочные обязательства (76)	-	4 000 081
ИТОГО по разделу V	381 174 533	348 350 133
БАЛАНС	3 502 043 879	3 675 295 787

Ед. изм.

тыс. руб.
↓

Приложение № 2

Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах

Наименование показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
Арендованные основные средства (001)	179 364 402	177 274 321
в том числе по лизингу:	89 526 934	89 810 215
грузовые вагоны по лизингу	30 331 809	29 638 890
Справочно из стр. арендованные основные средства:		
арендованные земельные участки и объекты природопользования	72 236 524	77 939 683
земли и объекты природопользования в безвозмездном пользовании	390 180	158 008
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение (002)	1 938 157	2 656 289
Материалы, принятые в переработку (003)	63 451	48 259
Товары, принятые на комиссию (004)	4	1 296
Оборудование, принятое для монтажа (005)	13 139	-
Бланки строгой отчетности (006)	238 764	172 137
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов (007)	16 207 567	11 258 438
Обеспечения обязательств и платежей полученные (008)	6 183 315	7 473 052
Обеспечения обязательств и платежей выданные (009)	4 402 312	7 107 811
Износ жилищного фонда (010)	685 049	690 407
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов (010)	167 546	201 684
Основные средства, сданные в аренду (011)	487 326	-
Полученные права пользователя на объекты интеллектуальной собственности (012)	6 434 338	8 356 009
Основные средства стоимостью не более 10000 руб. за единицу, переданные в эксплуатацию до 01.01.06 (013)	8 114 892	6 486 541
Имущество со сроком полезного использования не более 12 месяцев, переданное в эксплуатацию (014)	4 349 290	4 217 773
Объекты жилищного фонда, на которые отсутствует право собственности (016)	90 986	86 281
Объекты жилищного фонда и ЖКХ, находящиеся в обременении в ОАО «РЖД» (017)	916 220	668 173
Имущество, находящееся на территории Казахстана и Украины (019)	2 074 287	2 077 763
Активы со сроком полезного использования более 12 месяцев, учитываемые в качестве материально-производственных запасов, переданные в производство (020)	10 718 907	13 287 648
Выявленные при инвентаризации объекты недвижимого имущества, по которым отсутствует основание для регистрации права собственности ОАО «РЖД» (021)	1 505 863	1 811 303

Ед. изм.

тыс. руб.

↓

Приложение № 3

Отчет о прибылях и убытках (Форма № 2) за январь-декабрь 2009 года

Наименование показателя	За отчетный период	За предыдущий отчетный период	Ед. изм.
ДОХОДЫ И РАСХОДЫ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	1 050 157 925	1 101 710 458	тыс. руб. ↓
в том числе:			
грузовые перевозки	783 035 973	847 037 159	
пассажирские перевозки в дальнем следовании	132 646 056	130 730 157	
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	18 361 313	19 676 019	
предоставление услуг инфраструктуры	11 744 612	6 442 599	
предоставление услуг локомотивной тяги	11 017 723	10 581 458	
ремонт подвижного состава	19 435 954	19 926 487	
строительство объектов инфраструктуры	7 311 848	287 266	
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	61 054	103 759	
предоставление услуг социальной сферы	7 334 742	5 900 229	
прочие виды деятельности	59 208 650	61 025 325	
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	(999 853 882)	(1 035 247 879)	
в том числе:			
грузовые перевозки	(691 136 467)	(722 685 769)	
пассажирские перевозки в дальнем следовании	(160 137 194)	(162 413 036)	
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	(43 150 613)	(54 501 886)	
предоставление услуг инфраструктуры	(11 121 070)	(4 698 505)	
предоставление услуг локомотивной тяги	(8 273 886)	(7 838 118)	
ремонт подвижного состава	(18 825 055)	(17 614 419)	
строительство объектов инфраструктуры	(7 022 858)	(267 149)	
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	(34 655)	(91 859)	
предоставление услуг социальной сферы	(13 614 733)	(13 618 675)	
прочие виды деятельности	(46 537 351)	(51 518 463)	
Валовая прибыль	50 304 043	66 462 579	
Коммерческие расходы	(82 649)	(71 063)	
Управленческие расходы	-	-	
Прибыль (убыток) от продаж	50 221 394	66 391 516	
в том числе:			
грузовые перевозки	91 899 506	124 351 390	
пассажирские перевозки в дальнем следовании	(27 491 138)	(31 682 879)	
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	(24 789 300)	(34 825 867)	
предоставление услуг инфраструктуры	623 542	1 744 094	
предоставление услуг локомотивной тяги	2 743 837	2 743 340	
ремонт подвижного состава	610 899	2 312 068	
строительство объектов инфраструктуры	288 990	20 117	
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	26 399	11 900	
предоставление услуг социальной сферы	(6 279 991)	(7 718 446)	
прочие виды деятельности	12 588 650	9 435 799	
ПРОЧИЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ			
Проценты к получению	4 038 234	1 128 149	
Проценты к уплате	(18 432 493)	(10 739 271)	

Наименование показателя	За отчетный период	За предыдущий отчетный период	Ед. изм.
Доходы от участия в других организациях	1 573 197	1 164 346	тыс. руб.
Прочие доходы	177 111 731	214 290 558	↓
Прочие расходы	(154 196 836)	(217 460 438)	
ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ДО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ	60 315 227	54 774 860	
Отложенные налоговые активы	3 706 931	5 344 512	
Отложенные налоговые обязательства	(14 111 898)	(15 146 255)	
Текущий налог на прибыль	(34 822 516)	(30 433 540)	
Налог на прибыль за предыдущие периоды	(593 298)	(1 807 211)	
Единый налог на вмененный доход за предыдущие периоды	(60)	(-162)	
Отложенные налоговые активы, списанные на счет учета прибылей и убытков	(228 269)	(359 406)	
Отложенные налоговые обязательства, списанные на счет учета прибылей и убытков	262 154	354 292	
Расходы по уплате штрафных санкций в бюджет	(91 636)	(- 680 327)	
Расходы по уплате штрафных санкций по социальному страхованию и обеспечению	(- 10 758)	(7 402)	
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ОТЧЕТНОГО ПЕРИОДА	14 447 393	13 400 339	
СПРАВочно			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	33 502 100	27 406 011	
Базовая прибыль (убыток) на акцию	9,14	8,69	
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	-	-	

Приложение № 4

Расшифровка отдельных прибылей и убытков

Наименование показателя	За отчетный период		За предыдущий отчетный период		Ед. изм.
	прибыль	убыток	прибыль	убыток	
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	4 379 497	353 572	6 609 582	594 060	тыс. руб.
Прибыль (убыток) прошлых лет	8 969 156	8 688 381	13 607 421	9 710 981	↓
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	442 241	283 398	289 544	234 661	
Курсовые разницы, образовавшиеся по операциям пересчета в рубли выраженной в иностранной валюте стоимости активов и обязательств	24 837 269	29 465 627	3 933 111	25 526 673	
Отчисления в оценочные резервы	X	15 581 281	X	424 921	
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	349 025	330 693	449 621	322 104	

Приложение № 5

Отчет об изменении капитала (Форма № 3) за январь-декабрь 2009 года

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
Остаток на 31 декабря 2007 года	1 541 697 819	905 081 616	2 539 196	136 437 525	2 585 756 156
2008 год					
Изменения в учетной политике	X	X	X	-	-
в том числе:					
изменение законодательства РФ и (или) нормативных правовых актов по	X	X	X	-	-
разработка новых способов ведения бухгалтерского учета	X	X	X	-	-
существенное изменение условий хозяйствования	X	X	X	-	-
Результат от переоценки объектов внеоборотных активов	X	299 813 076	X	(27 353)	299 785 723
в том числе:					
результат от переоценки основных средств	X	299 813 076	X	(27 353)	299 785 723
Пересчет величины отложенных налоговых активов и отложенных налоговых обязательств в случае изменения ставок налога на прибыль в соответствии с законодательством РФ о налогах и сборах	X	X	X	-	-
Остаток на 1 января 2008 года	1 541 697 819	1 204 894 692	2 539 196	136 410 172	2 885 541 879
Перемещение между составляющими капитала	-	(7 805 452)	4 224 766	3 580 686	-
в том числе:					
отчисления в резервный фонд	X	X	4 224 766	(4 224 766)	-
направление резервного фонда на покрытие убытка	X	X			-
дооценка по выбывшим основным средствам	X	(7 805 452)	X	7 805 452	-
использование средств, полученных в счет увеличения величины уставного капитала	-	-			
Увеличение и (или) уменьшение величины капитала	X	-	X	13 400 339	13 400 339
в том числе:					
результат от пересчета иностранных валют	X	-	X	X	-
чистая прибыль (чистый убыток)	X	X	X	13 400 339	13 400 339

Ед. изм.

тыс. руб.



ПРИЛОЖЕНИЯ

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого	Ед. изм.
Увеличение величины капитала	41 500 000	1 133 974	X	-	42 633 974	тыс. руб.
в том числе:						↓
дополнительного выпуска акций	41 500 000	X	X	X	41 500 000	
увеличения номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-	
образование эмиссионного дохода	X		X	X	-	
получение средств в счет увеличения величины уставного капитала	X		X	X	-	
прочие поступления	X	1 133 974	X	-	1 133 974	
Уменьшение величины капитала	-	(735 460)	X	(512 200)	(1 247 660)	
в том числе:						
уменьшение количества акций	-	X	X	X	-	
уменьшение номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-	
объявление дивидендов	X	X	X	(512 200)	(512 200)	
прочие выбытия	X	(735 460)	X	-	(735 460)	
Остаток на 31 декабря 2008 года	1 583 197 819	1 197 487 754	6 763 962	152 878 997	2 940 328 532	
2009 год						
Изменения в учетной политике	X	X	X	-	-	
в том числе:						
изменения законодательства РФ и (или) нормативно-правовых актов по бухгалтерскому учету	X	X	X	-	-	
разработка новых способов ведения бухгалтерского учета	X	X	X	-	-	
существенное изменение условий хозяйствования	X	X	X	-	-	
Результат от переоценки внеоборотных активов	X	-	X	-	-	
в том числе:						
результат от переоценки основных средств	X	-	X	-	-	
Пересчет величины отложенных налоговых обязательств в случае изменения ставок налога на прибыль в соответствии с законодательством РФ о налогах и сборах	X	X	X	5 687 189	5 687 189	
Остаток на 1 января 2009 года	1 583 197 819	1 197 487 754	6 763 962	158 566 186	2 946 015 721	
Перемещение между составляющими капитала	-	(7 500 510)	670 017	6 830 493	-	
в том числе:						
отчисления в резервный фонд	X	X	670 017	(670 017)	-	

Наименование	Уставный капитал	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
направление резервного фонда на покрытие убытка	X	X		-	-
дооценка по выбывшим внеоборотным активам	X	(7 500 510)	X	7 500 510	-
в том числе:					
дооценка по выбывшим основным средствам	X	(7 500 510)	X	7 500 510	-
использование средств, полученных в счет увеличения величины уставного капитала	-			-	-
Увеличение и (или) уменьшение величины капитала	X		X	14 447 393	14 447 393
в том числе:					
результат от пересчета иностранных валют	X		X	X	-
чистая прибыль (чистый убыток)	X	X	X	14 447 393	14 447 393
Увеличение величины капитала:	11 318 400	110 449	X	-	11 428 849
дополнительный выпуск акций	11 318 400	X	X	X	11 318 400
увеличение номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-
образование эмиссионного дохода	X		X	X	-
получение средств в счет увеличения величины уставного капитала	X	-	X	X	-
прочие поступления	X	110 449	X	-	110 449
Уменьшение величины капитала:	-	-	X	-	-
уменьшение количества акций	-	X	X	X	-
уменьшение номинальной стоимости акций	-	X	X	X	-
объявление дивидендов	X	X	X	-	-
прочие выбытия	X	-	X	-	-
Остаток на 31 декабря 2009 года	1 594 516 219	1 190 097 693	7 433 979	179 844 072	2 971 891 963

Ед. изм.
тыс. руб.
↓
ПРИЛОЖЕНИЯ

Наименование	Остаток на начало года	Поступило	Использовано	Остаток на конец года
II Резервы				
Резервы, образованные в соответствии с законодательством:				
Резервный фонд				
2008 год	-	-	-	-
2009 год	-	-	-	-
Резервы, образованные в соответствии с учредительными документами:				
2008 год	2 539 196	4 224 766	-	6 763 962
2009 год	6 763 962	670 017	-	7 433 979
Оценочные резервы:				
Всего				
2008 год	10 152 083	427 667	(10 133 116)	446 634
2009 год	446 634	15 581 281	(395 966)	15 631 949
в том числе:				
резервы по сомнительным долгам				
2008 год	10 129 755	377 766	(10 132 533)	374 988
2009 год	374 988	14 371 167	(374 988)	14 371 167
из них:				
присоединение к финансово- му результату				
2008 год	x	x	(9 872 716)	x
2009 год	x	x	(200 727)	x
резервы под обесценение вложений в ценные бумаги				
2008 год	22 328	49 901	(583)	71 646
2009 год	71 646	1 146 542	(20 978)	1 197 210
из них:				
присоединенные к финансо- вому результату				
2008 год	x	x	(583)	x
2009 год	x	x	(20 798)	x
резервы под снижение стои- мости материальных цен- ностей				
2008 год	-	-	-	-
2009 год	-	63 572	-	63 572
из них:				
присоединенные к финансо- вому результату				
2008 год	x	x	-	x
2009 год	x	x	-	x
Резервы по обязательствам организации, в отношении величины либо срока исполнения которых существует неопределенность				
2008 год	-	-	-	-
2009 год	-	2 866 600	-	2 866 600

Ед. изм.
тыс. руб.
↓

Показатель / Наименование	Остаток на начало отчетного года	Остаток на конец отчетного года	Ед. изм.
Справки			тыс. руб.
Чистые активы	2 950 881 973	2 977 549 835	↓
	Из бюджета	Из внебюджетных фондов	

Наименование	За отчетный год	За предыдущий год	За отчетный год	За предыдущий год	Ед. изм.
Государственная помощь	1 122 775	145 607	-	-	тыс. руб.
в том числе:					↓
субсидии на реализацию мероприятий по защите инфраструктуры ж.д. транспорта на направлении Москва—Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства	1 000 000	-	-	-	
прочие	122 775	145 607	-	-	
Компенсации, связанные с государственным регулированием цен и тарифов,					
в том числе на:	79 232 747	21 591 694	179 562	123 381	
грузовые перевозки	40 779 176	-	-	-	
пассажирские перевозки в дальнем сообщении	36 038 599	19 371 589	-	-	
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	1 985 434	1 997 372	-	-	
прочие	429 538	-	-	-	

Приложение № 5

Отчет о движении денежных средств (Форма № 4) за январь-декабрь 2009 года

Наименование показателя	За отчетный период	За предыдущий отчетный период	Ед. изм.
ОСТАТОК ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ НА НАЧАЛО ОТЧЕТНОГО ГОДА	25 084 219	3 505 856	тыс. руб.
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			↓
Средства, полученные от покупателей, заказчиков	1 199 874 886	1 263 550 758	
Средства, полученные из бюджета	80 187 546	21 734 384	
Прочие доходы	131 405 864	332 277 521	
Денежные средства, направленные:	(1 167 387 907)	(1 401 484 689)	
на оплату приобретенных товаров, работ, услуг, сырья и иных оборотных активов	(490 627 693)	(628 002 174)	
на оплату труда	(274 658 532)	(263 500 627)	
на выплату дивидендов, процентов	(26 768 308)	(9 717 985)	
на расчеты по налогам и сборам	(188 038 356)	(177 960 290)	
на прочие расходы	(187 295 018)	(322 303 613)	
Чистые денежные средства от текущей деятельности	244 080 389	216 077 974	
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
Выручка от продажи объектов основных средств и иных внеоборотных активов за исключением ценных бумаг и иных финансовых вложений	1 583 703	4 266 931	
Выручка от продажи ценных бумаг и иных финансовых вложений	1 723 971	8 026 355	
Полученные дивиденды	1 646 293	1 158 505	
Полученные проценты	2 850 868	791 870	
Поступления от погашения займов, предоставленных другим организациям (включая депозиты)	27 103 730	149 131	
Приобретение дочерних организаций	(4 890 124)	(1 885 668)	
Приобретение объектов основных средств, доходных вложений в материальные ценности и нематериальных активов	(295 305 122)	(363 160 176)	
Приобретение ценных бумаг и иных финансовых вложений	(28 938)	(173 162)	
Займы, предоставленные другим организациям (включая депозиты)	(25 753 028)	(39 546 733)	
Чистые денежные средства от инвестиционной деятельности	(291 068 647)	(390 372 947)	
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
Поступления от эмиссии акций или иных долевого бумаг	28 243 400	24 575 000	
Поступления от займов и кредитов, предоставленных другими организациями	422 121 677	508 736 761	
Погашение займов и кредитов (без процентов)	(402 357 001)	(314 508 226)	
Погашение обязательств по финансовой аренде	(19 752 578)	(22 930 199)	
Выкуп собственных акций	-	-	
Чистые денежные средства от финансовой деятельности	28 255 498	195 873 336	
Чистое увеличение (уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	(18 732 760)	21 578 363	
ОСТАТОК ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ НА КОНЕЦ ОТЧЕТНОГО ПЕРИОДА	6 351 459	25 084 219	
Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю	1 265 103	1 120 390	
Справочно:			
денежные документы			
на начало года	10 239	9 470	
на конец отчетного периода	9 363	10 239	

Приложение № 6

Приложение к бухгалтерскому балансу за январь-декабрь 2009 года

Наименование	Наличие на начало отчетного года	Поступило	Выбыло	Наличие на конец отчетного периода
НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ				
Объекты интеллектуальной собственности (исключительные права на результат интеллектуальной собственности)	4 380 900	1 424 844	(5 334)	5 800 410
в том числе:				
у патентообладателя на изобретение, промышленный образец, полезную модель	122 206	393 008	(4)	515 210
у правообладателя на программы ЭВМ, базы данных и др.	4 179 265	769 802	(3 274)	4 945 793
у правообладателя на топологии интегральных микросхем	-	-	-	-
у владельца на товарный знак и знак обслуживания, наименование места происхождения товаров	5 996	2 958	(2 056)	6 898
у патентообладателя на селекционные достижения	-	-	-	-
прочие	73 433	259 076	-	332 509
Деловая репутация организации	-	-	-	-
Амортизация нематериальных активов	1 428 737	645 079	(3 257)	2 070 559
ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА				
Здания	390 399 394	14 638 261	(12 773 415)	392 264 240
Сооружения и передаточные устройства	2 158 930 825	137 928 672	(6 307 457)	2 290 552 040
Машины и оборудование	458 235 370	67 910 378	(8 093 616)	518 052 132
Транспортные средства	549 557 061	78 317 049	(4 428 039)	623 446 071
Производственный и хозяйственный инвентарь	7 300 878	966 631	(305 998)	7 961 511
Рабочий скот	54	-	(24)	30
Продуктивный скот	963	-	(127)	836
Многолетние насаждения	229 211	2 735	(465)	231 481
Другие виды основных средств	415 589	239 263	(303 191)	351 661
Земельные участки и объекты природопользования	4 338 653	318 557	(275 176)	4 382 034
Капитальные вложения на коренное улучшение земель	-	-	-	-
ИТОГО	3 569 407 998	300 321 546	(32 487 508)	3 837 242 036

тыс. руб.

↓

Наименование	На начало отчетного года	На конец отчетного периода	Ед. изм.
Амортизация основных средств – всего	884 306 705	1 064 438 105	тыс. руб.
в том числе:			↓
зданий и сооружений	492 632 675	587 578 257	
машин, оборудования, транспортных средств	387 256 482	471 565 949	
других	4 417 548	5 293 899	
Передано в аренду объектов основных средств – всего	39 503 867	48 953 493	
в том числе:			
здания	4 787 767	7 678 424	
сооружения	14 226 070	11 482 879	
прочие	20 490 030	29 792 190	
Переведено объектов основных средств на консервацию	15 690 242	54 998 741	
Получено объектов основных средств в аренду – всего	178 974 222	177 116 313	
в том числе:			
здания	1 187 360	1 911 916	
сооружения	101 819	101 819	
прочие	177 685 043	175 102 578	
Справочно			
Результат от переоценки объектов основных средств:			
первоначальной (восстановительной) стоимости	-	376 395 215	
амортизации	-	76 609 492	
Изменение стоимости объектов основных средств в результате достройки, дооборудования, реконструкции, частичной ликвидации	114 071 623	99 406 591	

Наименование	На начало	Поступило	Выбыло	На конец	Ед. изм.
ДОХОДНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ					
Имущество для передачи в лизинг	-	-	-		тыс. руб.
Имущество, предоставляемое по договору проката	-	-	-		↓
Прочие	5 473 166	3 892 510	(222 581)	9 143 095	
ИТОГО	5 473 166	3 892 510	(222 581)	9 143 095	
Амортизация доходных вложений в материальные ценности	106 217	114 956	(5 894)	215 279	

Приложение № 7

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

Наименование	На начало	Поступило	Выбыло	На конец
НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ				
Всего	305 130	429 447	(492 231)	242 346

Ед. изм.
тыс. руб.



Справочно	На начало	На конец
Сумма расходов по незаконченным научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам	4 619 976	4 343 448
	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	20 257	2 417
--	--------	-------

Финансовые вложения

Наименование	Долгосрочные		Краткосрочные	
	На начало	На конец	На начало	На конец
Вклад в уставные (складочные) капиталы других организаций – всего	194 694 883	330 549 383	-	-
в том числе:				
дочерних и зависимых хозяйственных обществ	194 430 242	330 267 162	-	-
Государственные и муниципальные ценные бумаги	-	-	-	-
Ценные бумаги других организаций – всего	149 356	149 356	-	-
в том числе:				
долговые ценные бумаги (облигации, векселя)	149 356	149 356	-	-
Предоставленные займы	8 260 652	26 690 661	9 305	3 189 553
Депозитные вклады	4 130 000	3 050 000	39 140 000	17 000 000
Прочие	296 196	296 196	14 604	2 331
ИТОГО	207 531 087	360 735 596	39 163 909	20 191 884

Ед. изм.
тыс. руб.



Имущество, закрепляемое на праве оперативного управления	36 188 811	38 468 817	456 001	462 732
--	------------	------------	---------	---------

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	-	-	-	-
--------	---	---	---	---

ИТОГО:	-	-	-	-
--------	---	---	---	---

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 № 8

Дебиторская и кредиторская задолженность

Наименование	На начало		На конец		Ед. изм.	
	Всего	из нее: просроченная	Всего	из нее: просроченная		
Дебиторская задолженность						
1. Покупатели и заказчики – всего	12 225 643	1 021 953	10 031 310	95 027	тыс. руб. ↓	
1.1. Реализация ТМЦ	3 574 630	130 703	1 916 871	38 934		
1.2. Выполненные работы и оказанные услуги	5 440 548	776 666	4 972 385	777 895		
1.3. Расчеты за электроэнергию, отпущенную абонентам	198 448	48 324	198 512	28 279		
1.4. Прочие	3 012 017	66 260	2 943 542	105 169		
2. Векселя к получению	57 376	300	44 476	300		
3. Расчеты по претензиям	646 619	237 488	654 878	210 969		
4. Расчеты с бюджетом и внебюджетными фондами по налогам и сборам	10 351 806	X	993499	X		
5. Авансы выданные	25 484 491	286 155	28 897 343	189 517		
6. Расчеты с персоналом по оплате труда, по проч. операциям и с подотч. лицами	318 932	X	302 824	X		
7. Прочие дебиторы	30 201 828	249 227	21 380 824	227 204		
8. За перевозку	20 883 256	147 004	18 090 866	196 297		
ВСЕГО дебиторская задолженность	100 169 951	1 942 127	80 396 020	1 774 564		
Кредиторская задолженность						
1. Поставщики и подрядчики – всего	100 861 479	1 570 026	63 420 192	940 878		
материалы верхнего строения пути	4 252 792	79 428	3 441 740	28 874		
сырье, материалы и запчасти	15 875 016	880 266	8 286 798	260 475		
топливо	2 959 109	2 288	2 670 201	1 762		
расчеты за электроэнергию, предоставленную поставщиками	285 681	416	456 842	402		
выполненные работы по строительству объектов	38 249 432	95 090	20 967 154	364 879		
выполненные работы по ремонту объектов	10 250 255	267 690	6 681 920	105 845		
приобретение основных средств	12 962 689	26 755	6 682 384	7 911		
выполненные работы и оказанные услуги	15 042 737	209 961	12 486 290	165 492		
приобретенные товары и готовая продукция	301 976	6 237	391 842	788		
прочие	681 792	1 895	1 355 021	4 450		
2. Задолженность перед персоналом организации по оплате труда и перед подотчетными лицами по прочим операциям	14 653 249	1 239	14 366 664	1 229		
3. Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	4 520 429	X	4 261 797	X		
4. Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	8 814 790	X	14 782 305	X		
5. Фонды местных администраций	X		X	X		
6. Векселя к уплате	X	X	X	X		
7. Авансы полученные	17 587 339	20 491	17 280 503	17 273		
8. Прочие кредиторы	22 574 229	72 912	146 188 807	57 674		
9. Авансы, полученные за перевозку	40 459 742		48 041 889			
ВСЕГО Кредиторская задолженность	209 471 257	1 664 668	308 342 157	1 017 054		

Приложение 9

Финансовые вложения в дочерние общества

Наименование Общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале Общества (%) на 31.12.09	Величина уставного капитала на 31.12.09	Сумма вложений на 01.01.09	Поступило/Выбыло	Сумма вложений на 31.12.09
ЗАО «Регио-ТелеКом ДВ»	Хабаровск	Телекоммун.	51,00	200	102		102
ОАО «Алтай-Пригород»*	Барнаул	Перевоз.	51,00	100			
ОАО «Кузбасс-Пригород»*	Кемерово	Перевоз.	51,00	100			
ОАО «Омск-Пригород»	Омск	Перевоз.	51,02	1 811	264 186		264 186
ОАО «Экспресс-Пригород»	Новосиб.	Перевоз.	50,96	261	328 522		328 522
ОАО «Желдореммаш»	Москва	Производ.	99,99	15 162 765	15 162 764		15 162 764
ЗАО «Евразия Интертранс»	Юж.-Сахалинск	Туризм	51,11	180	92		92
ОАО «Волгоградтранс-пригород»*	Волгоград	Перевоз.	51,00	100	51	-51	
ЗАО «Транскат»	С.-Петербург	Производ.	57,00	90 124	51 371		51 371
ОАО «КРП-Инвест»*	Москва	Инвестиц.	99,80	14 529			
ЗАО «Футбольный клуб «Локомотив»	Москва	Спорт	0,0017	3 000 050	35	888	923
ОАО «Баминвест»*	Москва	Инвестиц.	82,84	10 000	4 655	1 628	6 283
ОАО «Зарубежстрой-технология»*	Москва	Строител.	80,50	21 400			
ЗАО «Желдорипотека»	Москва	Стр-во	50,01	999 600	499 900		499 900
ЗАО «Компания «ТрансТелеКом»	Москва	Телекоммун.	99,95	2 000	434 012		434 012
ОАО «Дон-пригород»*	Ростов	Перевоз.	74,00	100			
ООО «Энергопромсбыт»*	Москва	Производ.	51,00	10			
ОАО «Вагонреммаш»	Москва	Производ.	99,99	4 073 726	4 073 726		4 073 726
ОАО «Свердловская пригородная компания»*	Екатеринб.	Перевоз.	51,00	100	51	-51	
ОАО «Элтеза»	Москва	Производ.	99,99	2 368 936	2 368 936		2 368 936
ОАО «Экспресс Приморья»*	Владив.	Перевоз.	51,00	100	51	-51	
ОАО «Краспригород»*	Красноярск	Перевоз.	51,00	100			
ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш»	Калуга	Производ.	99,99	2 330 626	2 330 625		2 330 625
ОАО «Абдулинский завод «Ремпутьмаш»	Абдулино	Производ.	99,99	161 729	161 729		161 729
ОАО «Верецагинский завод «Ремпутьмаш»*	Верецагино	Производ.	99,99	259 833	259 832	-368	259 464
ОАО «Московский опытный завод путевых машин «Ремпутьмаш»*	Москва	Производ.	99,99	12 168	10 140	-10 140	
ОАО «Оренбургский путеремонтный завод «Ремпутьмаш»	Оренбург	Производ.	99,99	70 877	48 812	22 065	70 877
ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш»	Пермь	Производ.	99,99	410 827	410 827		410 827
ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш»*	Екатеринб.	Производ.	99,99	419 093	419 092	-18 845	400 247
ОАО «Экспериментальный завод «Металлист-Ремпутьмаш»*	Калинингр.	Производ.	99,99	480 801	480 800	-31 893	448 907

Наименование Общества	Место- нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале Общества (%) на 31.12.09	Величина уставного капитала на 31.12.09	Сумма вложений на 01.01.09	Поступило/ Выбыло	Сумма вложений на 31.12.09
ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод «Ремпутьмаш»*	Ярославль	Производ.	99,99	385 253	385 252	-19 273	365 979
ОАО «Росжелдорпроект»	Москва	Проектная	51,00	1 366 467	1 366 466	-683 231	683 235
ОАО «Росжелдорстрой»	Москва	Строит.	99,99	9 933 153	9 933 152		9 933 152
ОАО «Рефсервис»*	Москва	Перевоз.	99,99	3 491 493	3 491 492	-168 396	3 323 096
ОАО «ТрансКонтейнер»	Москва	Перевоз.	85,00	13 894 778	11 810 561		11 810 561
ОАО «НИИТКД»	Омск	Наука	99,99	35 965	35 964		35 964
ОАО «ВНИКТИ»	Москва	Наука	99,99	146 962	146 961		146 961
ОАО «Саранский вагоноремонтный завод»	Саранск	Производ.	99,99	518 480	518 479		518 479
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»*	Барнаул	Производ.	99,99	868 740	868 739	-24 313	844 426
ОАО «Рославльский вагоноремонтный завод»	Рославль	Производ.	99,99	870 808	870 807		870 807
ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»*	С.-Петерб.	Перевоз.	74,00	100			
ОАО «Скоростные магистральи»*	Москва	Перевоз.	75,10	1 000	751	-751	
ЗАО «ЧОП Охрана-РЖД»	Москва	Охрана	99,99	21 835	21 834		21 834
ОАО «РейлТрансАвто»*	Москва	Перевоз.	51,00	3 265 163	1 665 233	-323 377	1 341 856
ОАО «Вологодский ВРЗ»*	Вологда	Производ.	99,99	727 052	727 051	-69 422	657 629
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	Владикав.	Производ.	99,99	1 172 956	1 172 955		1 172 955
ОАО «Московский ЛРЗ»*	Москва	Производ.	99,99	946 586	946 585	-69 460	877 125
ОАО «Петуховский ЛМЗ»*	Петуховск	Производ.	99,99	285 458	285 458	-12 678	272 780
ОАО «Алатырский МЗ»	Алатырь	Производ.	99,99	104 658	104 658		104 658
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	Красноярск	Производ.	99,99	1 552 190	1 430 483	125 706	1 556 190
ОАО «ММЗ «Красный путь»	Москва	Производ.	99,99	562 513	562 513		562 513
ОАО «Арена-2000»*	Ярославль	Социал.	99,94	2 101 200	2 071 722	-27 130	2 044 592
ОАО «ВНИИЖТ»	Москва	Наука	99,99	3 191 503	3 191 502		3 191 502
ОАО «НИИАС»	Москва	Наука	75,00	748 977	561 733		561 733
ОАО «Первая грузовая компания»	Москва	Перевоз.	99,99	85 652 434	85 652 434		85 652 434
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	Москва	Торговля	99,99	8 077 297	8 077 296		8 077 296
ОАО «ТрансКредитБанк»	Москва	Банковск.	55,07	2 258 400	5 947 795		5 947 795
ОАО «Газета «Гудок»	Москва	СМИ	99,99	47 896	50 025		50 025
РОАО «Высокоскоростные магистральи»*	Москва	Перевоз.	87,38	310 000			
ЗАО «ЮКЖД»	Ереван	Перевоз.	99,99	6 800 000	550 639		550 639
ОАО «Первая нерудная компания»	Москва	Производ.	99,99	6 268 918	6 268 917		6 268 917
ОАО «БетЭлТранс»	Москва	Производ.	99,99	3 769 701	3 769 701		3 769 701
ОАО «ТрансВудСервис»*	Москва	Производ.	99,99	1 944 938	1 944 938	-55 587	1 889 351
ОАО «Новосибирский стрелочный завод»	Новосиб.	Производ.	99,99	1 950 197	1 950 197		1 950 197
Ишимский механический завод	Ишим	Производ.	99,99	216 196	216 195		216 195

Наименование Общества	Место- нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале Общества (%) на 31.12.09	Величина уставного капитала на 31.12.09	Сумма вложений на 01.01.09	Поступило/ Выбыло	Сумма вложений на 31.12.09
ООО «Blak Sea Ferries Limited»	Мальта	Перевоз.	51,00	1 245 625	635 269		635 269
ОАО «Пермская пригородная компания»	Пермь	Перевоз.	51,00	100		51	51
ОАО «ФПК»	Москва	Перевоз.	99,99	137 238 246		137 238 246	137 238 246
ЗАО «Калининград- ТрансТелеКом»	Калинингр.	Телекоммун.	49,95	2 000		999	999
ЗАО «ЦентрТрансТелеКом»	Москва	Телекоммун.	49,95	2 000		999	999
ЗАО «ТрансТелеКом-НН»	Н. Новгород	Телекоммун.	49,95	2 000		999	999
ЗАО «Юго-ВостокТрансТеле- Ком»	Воронеж	Телекоммун.	49,95	2 000		999	999
ЗАО «ТрансТелеКом-Чита»	Чита	Телекоммун.	49,95	2 000		999	999
ЗАО «Кавказ-ТрансТелеКом»	Ростов	Телекоммун.	47,80	4 000		1 912	1 912
ЗАО «СамараТрансТелеком»	Самара	Телекоммун.	40,00	2 000		800	800
ЗАО «СибТрансТелеКом»	Красноярск	Телекоммун.	40,67	300		122	122
ЗАО «СахалинТрансТелеком»	Ю.-Сахал.	Телекоммун.	39,90	2 000		798	798
ЗАО «ТрансТелеКом-ДВ»	Хабаровск	Телекоммун.	39,90	2 000		798	798
ЗАО «БайкалТрансТелеКом»	Иркутск	Телекоммун.	35,00	2 000		700	700
ЗАО «Южурал-ТрансТелеКом»	Челябинск	Телекоммун.	25,00	2 000		500	500
ЗАО «Санкт-Петербургский Телепорт»	С.-Петербург	Телекоммун.	25,01	1 000		250	250
ЗАО «СеверТрансТелеКом»	Ярославль	Телекоммун.	25,20	2 000		504	504
ЗАО «ВолгаТрансТелеКом»	Саратов	Телекоммун.	25,00	600		150	150
ЗАО «Зап-СибТрансТелеКом»	Новосиб.	Телекоммун.	25,10	2 000		502	502
ЗАО «Урал-ТрансТелеКом»	Екатерин.	Телекоммун.	25,10	573		144	144
ЗАО «Трансвок»	п. Ермолино	Телекоммун.	0,12	203 990		250	250
ИТОГО					184 544 069	135 885 992	320 430 061

*В отношении данных организаций образован резерв под обесценение финансовых вложений

Приложение 10

Финансовые вложения в зависимые общества

Наименование Общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале Общества (%) на 31.12.2009	Величина уставного капитала на 31.12.09 (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.09 (млн. руб.)	Поступило/ Выбыло (-) (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.09 (млн. руб.)
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Челябинск	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения ОЖД»	С.-Петер.	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Калинин.	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Н. Новгород	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Воронеж	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Самара	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий»	Новосиб.	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения Красноярской ж.д.»	Красноярск	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Чита	Производ.	49,95	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Хабаровск	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий»	Ярославль	Производ.	49,00	200	98		98
ЗАО «Калининград-ТрансТелеКом»	Калининг.	Телекоммун.	49,95	2 000	999	-999	
ЗАО «ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»	Москва	Наука	49,00	20 409	10 000		10 000
ЗАО «ЦентрТрансТелеКом»	Москва	Телекоммун.	49,95	2 000	999	-999	
ЗАО «ТрансТелеКом-НН»	Н. Новгород	Телекоммун.	49,95	2 000	999	-999	
ЗАО «Юго-Восток ТрансТелеКом»	Воронеж	Телекоммун.	49,95	2 000	999	-999	
ОАО «Центральная пассажирская компания»*	Москва	Перевоз.	49,33	300			
ЗАО «ТрансТелеКом-Чита»	Чита	Телекоммун.	49,95	2 000	999	-999	
ЗАО «Кавказ-ТрансТелеКом»	Ростов	Телекоммун.	47,80	4 000	1 912	-1 912	
ЗАО «Апсатская угледобывающая компания»*	п. Новая Чара	Производ.	48,57	8 000			
ЗАО «Раском»	С.-Петер.	Производ.	46,00	16 300	7 498		7 498
ЗАО «Октрансвнештерминал»*	С.-Петер.	Производ.	45,00	55			
ОАО «Ямальная железнодорожная компания»	Новый Уренгой	Перевоз.	45,00	10 000	4 500		4 500
ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий»	Москва	Наука	43,43	900	391		391
ОАО «Проектно-конструкторское бюро вагоностроения «Магистраль»*	Москва	Наука	40,45	1 513			
ЗАО «СамараТрансТелеКом»	Самара	Телекоммун.	40,00	2 000	800	-800	
ЗАО «СибТрансТелеКом»	Красноярск	Телекоммун.	40,67	300	122	-122	
ЗАО «СахалинТрансТелеКом»	Ю.-Сахал.	Телекоммун.	39,90	2 000	798	-798	
ЗАО «ТрансТелеКом-ДВ»	Хабаровск	Телекоммун.	39,90	2 000	798	-798	
ОАО «Байкальские воды»*	Иркутск	Производ.	34,90	1 400			
ЗАО «БайкалТрансТелеКом»	Иркутск	Телекоммун.	35,00	2 000	700	-700	
ОАО «Забайкальская горная компания»*	Чита	Производ.	34,29	350			
Компания с ограниченной ответственностью «Развитие инфраструктуры»	Монголия	Перевоз.	50,00	2 526 000 монгол. тугриков		28 567	28 567

Наименование Общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале Общества (%) на 31.12.2009	Величина уставного капитала на 31.12.09 (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.09 (млн. руб.)	Поступило/ Выбыло (-) (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.09 (млн. руб.)
ОАО «Волго-Вятская ППК»	Волгоград	Перевоз.	49,33	300		148	148
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Ростов	Производ.	31,00	200	62		62
ООО «Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем»	Москва	Информат.	26,00	10	3		3
ЗАО «Тальгорус»*	С.-Петер.	Производ.	26,00	2 000			
ЗАО «Южурал-ТрансТелеКом»	Челябинск	Телекоммун.	25,00	2 000	500	-500	
ЗАО «Центр внедрения Московской ж.д.»	Москва	Производ.	25,00	200	50		50
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Саратов	Производ.	25,00	400	100		100
ЗАО «Дорожный центр внедрения»	Иркутск	Производ.	25,00	200	50		50
ЗАО «Санкт-Петербургский Телепорт»	С.-Петер.	Телекоммун.	25,01	1 000	250	-250	
ЗАО «СеверТрансТелеКом»	Ярославль	Телекоммун.	25,20	2 000	504	-504	
ЗАО «ВолгаТрансТелеКом»	Саратов	Телекоммун.	25,00	600	150	-150	
ЗАО «Экза»	Новокуйбышевск	Производ.	24,73	1 500	371		371
ЗАО «Урал-ТрансТелеКом»	Екатеринб.	Телекоммун.	25,10	573	144	-144	
ЗАО «Зап-СибТрансТелеКом»	Новосиб.	Телекоммун.	25,10	2 000	502	-502	
ОАО «Морская паромная переправа «Кавказ»*	Владикав.	Перевоз.	25,00	500			
ОАО Забайкальского горно – металлургического предприятия «Забайкалстальинвест»	п. Новая Чара	Производ.	25,10	103	100 000		100 000
ЗАО ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «Транслиз»*	С.-Петер.	Финанс-я	25,00	1 500			
ЗАО «ЦНИИТЭИ-ИС»	Москва	Наука	24,00	50	12		12
ЗАО «Забайкальское «ЖАСО»*	Чита	Страх-е	22,19	2 500			
ООО «Редакция газеты «Юго-Восточный экспресс»*	Воронеж	СМИ	50,00	100			
ЗАО «Русская тройка»	Москва	Производ.	25,00	944 000	236 000		236 000
ОАО «Пул транс»	Кингисепп	Перевоз.	50,00	100 000	50 000		50 000
ООО «Управляющая компания «Мурманский транспортный узел»	Мурманск	Перевоз.	25,00	250 000	62 500		62 500
ЗАО «Русская медь»*	Верхняя Пышма	Производ.	25,50	1 000	255	-255	
СП «Транс-Евразия Лоджистикс ГмбХ»	Берлин	Перевоз.	30,00	3 703	7 327		7 327
ООО «Аэроэкспресс»*	Химки	Перевоз.	50,00	129 820	64 910	-64 910	
Oy Karelian Trans	Хельсинки	Перевоз.	50,00	34 102	17 051		17 051
ОАО «АО Железные дороги Якутии»	Алдан	Перевоз.	50,00	3 872 700			
The Breakers Investments	Амстердам	Произв.	25,00	37 240 000	9 310 000		9 310 000
ООО «Бомбардье Транспортейшен (Сигнал)»	Москва	Наука	36,00	11 700	1 170		1 170
ЗАО «ЕвразияРейлЛогистикс»*	Москва	Перевоз.	40,10	1 670	670	-670	
ОАО «Московско-Тверская ППК»	Тверь	Перевоз.	49,99	150		75	75
ОАО «КИТ финанс ИБ»**	Москва	Банков.	45,00	3 000 000			
ОАО «Содружество»	Н. Новгород	Перевоз.	49,33	300		148	148
ИТОГО					9 886 173	-49 072	9 837 101
Всего по ДЗО					194 430 242	1 358 369	330 267 162

Приложение 11

Прочие финансовые вложения (доля ОАО «РЖД» менее 20%)

Наименование Общества	Место-нахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в капитале Общества (%) на 31.12.2009	Величина уставного капитала на 31.12.09 (млн. руб.)	Сумма вложений на 01.01.09 (млн. руб.)	Поступило/ Выбыло (-) (млн. руб.)	Сумма вложений на 31.12.09 (млн. руб.)
ОАО «Компания «Усть-Луга»	Кингисепп	Перевоз.	8,52	2 050 222	184 520		184 520
ОАО «Торговый дом РЖД»	Москва	Торговля	19,90	10 000	1 950		1 950
ОАО «Северо-Западная компания по телекоммуникациям и информатике»	Мурманск	Телекоммун.	17,54	998	175		175
ОАО «Владивостокский индустриальный порт»*	Владив.	Перевоз.	17,00	1 794			
ЗАО ТК «Магистраль»*	Уссурийск	Перевоз.	13,92	78			
ОАО «Муромский стрелочный завод»*	Муром	Производ.	13,33	443 485	15 224		15 224
ОАО «Золотое звено»*	Хабаровск	Производ.	13,85	650	90	-90	
ЗАО «Люддиново-Кабельсервис»	Люддиново	Производ.	10,80	100 000	10 815		10 815
ЗАО «Питерком/МС Консультационная группа»*	С.-Петер.	Консульт.	10,00	6			
ЗАО «Энергет и Ко»	Москва	Производ.	10,00	55	6		6
ОАО «Страховая компания Поволжье»*	Казань	Страхов.	9,71	2 104			
ОАО «Уралтрансбанк»	Екатеринб.	Банковск.	3,50	249 571	8 735		8 735
ОАО «ВОСТСИБЖАСО»	Иркутск	Страхов.	1,38	8 000	550		550
ЗАО «Триинд»*	Москва	Производ.	3,00	290			
ОАО «Южный Приморский терминал»*	Владив.	Перевоз.	7,40	2 300			
ОАО «Ноглинская газовая станция»*	п. Ноглики	Производ.	1,67	300 000			
ЗАО «Трансвок»	п. Ермолино	Телекоммун.	0,12	203 990	250	-250	
ЗАО «Санаторий «Прометей»*	с. Кабардинка	Социал.	0,17	59 041			
Всероссийское ЗАО «Нижегородская ярмарка»	Н. Новгород	Торговля	0,34	54 515		185	185
ОАО «Ульяновскэнерго»	Ульяновск	Производ.	0,19	276 686	1 514		1 514
ЗАО «СПбМТСБ»	С.-Петер.	Финанс.	5,00	750 000	37 500		37 500
Сбербанк РФ (ОАО)***	Москва	Банковск.	0,02		3 312	8733****	12 045
ОАО «Волжская ТК»***				30 011 859			
	Самара	Производ.	45,00	694		9 002	9 002
Итого					264 641	17 580	282 221
Всего от участия в уставных капиталах					194 694 883	135 854 500	330 549 383

Приложение № 12

Суммы начисленных налоговых платежей по налогам и сборам ОАО «РЖД»
за 2008–2009 годы

Наименование	2008	2009	Отклонение		Ед. изм.
			+/-	%	
Всего по налогам и сборам	181	208,46	27,46	115,2	млрд. руб. ↓
Федеральный бюджет	21,63	37,38	15,75	172,8	
НДС	13,11	33,61	20,5	2,5 раза	
Налог на прибыль	8,42	3,67	-4,75	43,6	
Прочие налоги в федеральный бюджет	0,099	0,097	-0,002	97,6	
Региональные и местные бюджеты	85,62	96,81	11,19	113,1	
Налог на прибыль	22,09	31,28	9,19	141,6	
Налог на доходы физических лиц	41,1	41,98	0,8793	102,1	
Налог на имущество	20,32	21,36	1,05	105,2	
Земельный налог	1,8	1,9	0,0939	105,2	
Транспортный налог	0,161	0,175	0,013	108,3	
Налог на добычу подземных ископаемых	0,061	0,006	-0,055	10,2	
Водный налог	0,048	0,043	-0,005	90,1	
Прочие налоги в региональные и местные бюджеты	0,044	0,07	0,026	159,5	
Внебюджетные фонды	73,75	74,27	0,5233	100,7	
Пенсионный фонд	55,5	56,01	0,5125	100,9	
Фонд социального страхования	7,9	7,94	0,0415	100,5	
Фонд медицинского страхования	8,51	8,56	0,0488	100,6	
Фонд страхования от несчастных случаев	1,84	1,76	-0,0796	95,7	

Уплата денежными средствами налоговых платежей ОАО «РЖД»

Наименование	2008	2009	(+/-) 2009 к 2008	% 2009 к 2008	Ед. изм.
Всего по налогам и сборам	184,5	194,3	+9,8	105,3	млрд. руб. ↓
в том числе:					
Федеральный бюджет	25,0	24,4	-0,6	97,7	
из них:					
Налог на добавленную стоимость	15,4	21,0	+5,6	136,5	
Налог на прибыль	9,5	3,3	-6,2	34,7	
Региональные и местные бюджеты	85,9	95,3	+9,4	110,9	
из них:					
Налог на прибыль	24,7	30,0	+5,3	121,5	
Налог на доходы физических лиц	40,5	42,0	+1,5	103,7	
Налог на имущество	18,9	21,0	+2,1	111,1	
Земельный налог	1,7	2,0	0,3	117,6	
Фонды обязательного социального страхования	73,6	74,7	+1,1	101,5	
в том числе:					
Единый социальный налог	71,8	72,8	+1	101,4	
Фонд страхования от несчастных случаев	1,8	1,8	0	100	

Приложение 13

Расшифровки финансовых вложений ОАО «РЖД»

Наименование	Финансовые вложения в 2008 году	Поступило	Выбыло	Финансовые вложения в 2009 году	Отклонение	Ед. изм.
Финансовые вложения						млрд. руб. ↓
Долгосрочные финансовые вложения — всего	208	163	10	361	153	
Краткосрочные финансовые вложения — всего	39	1 014	1 033	20	-19	

Структура долгосрочных финансовых вложений

Наименование	Финансовые вложения в 2008 году	Поступило	Выбыло	Финансовые вложения в 2009 году	Отклонение	Ед. изм.
Долгосрочные финансовые вложения — всего	208	163	10	361	153	млрд. руб. ↓
в том числе:						
Вклады в уставные (складочные) капи- талы других организаций — всего	195	138	2	331	136	
в том числе:						
дочерних и зависимых хозяйственных обществ	194	137	2	330	136	
Ценные бумаги других организаций	0,1	0	0	0,1	0	
Предоставленные займы	8	26	7	27	18	
Депозитные вклады	4	0	1	3	-1	
Прочие вложения	0,3	0	0	0,3	0	

Структура краткосрочных финансовых вложений

Наименование	Финансовые вложения в 2008 году	Поступило	Выбыло	Финансовые вложения в 2009 году	Отклонение	Ед. изм.
Краткосрочные финансовые вложения — всего	39	1 014	1 033	20	-19	млрд. руб. ↓
в том числе:						
Ценные бумаги организаций	0	0,0	0,0	0		
Предоставленные займы	0,0	3	0,0	3	3	
Депозитные вклады	39	1 011	1 033	17	-22	
Прочие вложения	0,0	0,0	0,0	0,0	0	

Приложение 14

Динамика стоимости основных средств ОАО «РЖД» в разрезе групп основных средств

Наименование групп основных средств

По состоянию на

Ед. изм.

	2007		2008		2009	
	Первонач. стоимость	Остаточная стоимость	Первонач. стоимость	Остаточная стоимость	Первонач. стоимость	Остаточная стоимость
Здания	336	300	390	339	392	333
Сооружения	1786	1473	2159	1717	2291	1 762
Машины и оборудование	351	216	458	270	518	283
Транспортные средства,	434	279	550	350	623	387
в том числе:						
электровозы и тепловозы	208	132	275	168	301	173
Инвентарь производственный и хозяйственный, другие виды основных средств	11	8	12	8	13	8
Всего	2917	2275	3569	2658	3837	2 773

млрд. руб.



Приложение 15

Структура инвентарного парка грузовых вагонов принадлежности ОАО «РЖД»

Тип вагона/год	Наличие на конец 2009	Средний возраст, л
крытый	42 657	26,7
платформа	32 109	27,8
полувагон	203 160	19,5
цистерна	480	25,3
РПС	962	24,4
прочий	58 526	26,1
транспортёр	1362	

Приложение 16
Погрузка грузов в 2008–2009 годах

Грузы	Класс груза	Факт. 2008 год	Выполнение 2009 году	Отклонения к 2008 году		Доля дороги в общем объеме погрузки	Ед. изм.
				+/- абс.	%		
ВСЕГО		1 303,7	1 108,2	-195,6	-15,0	100	абс.
Каменный уголь	1	296,6	275,4	-21,1	-7,1	24,9	млн. т
Кокс	1	12,2	10,5	-1,7	-13,7	0,9	↓
Торф	1	0,7	0,6	-0,1	-19,2	0,1	
Сланцы	1	0,0	0,1	0,1	175,0	0	
Флюсы	1	12,6	8,4	-4,2	-33,5	0,8	
Руда железная	1	102,3	95,5	-6,8	-6,7	8,6	
Руда цветная	1	24,8	23,4	-1,4	-5,8	2,1	
Строительные	1	197,1	128,2	-68,9	-35,0	11,6	
Промсырье	1	39,5	30,7	-8,7	-22,1	2,8	
Граншлаки	1	5,9	3,5	-2,4	-40,5	0,3	
Огнеупоры	1	7,7	5,4	-2,3	-29,7	0,5	
Цемент	1	36,0	29,2	-6,8	-19,0	2,6	
Лесные грузы	1	55,4	40,6	-14,8	-26,7	3,7	
Перевалка	1	0,5	0,5	-0,1	-13,2	0	
Итого 1 класса		791,3	651,9	-139,4	-17,6	58,8	
Нефть	2	232,1	228,0	-4,1	-1,8	20,6	
Удобрения	2	42,1	39,1	-2,9	-7,0	3,5	
Сахар	2	3,5	2,9	-0,6	-17,3	0,3	
Мясо	2	0,7	0,4	-0,2	-32,3	0	
Овощи	2	0,6	0,3	-0,2	-41,8	0	
Соль	2	1,2	0,7	-0,4	-38,3	0,1	
Свекла	2	1,5	1,0	-0,5	-34,9	0,1	
Зерно	2	19,4	18,5	-0,9	-4,4	1,7	
Перемол	2	4,7	4,0	-0,6	-13,3	0,4	
Комбикорма	2	1,4	1,0	-0,4	-29,3	0,1	
Жмыхи	2	2,1	2,6	0,6	27,8	0,2	
Импортные грузы	2	15,6	7,4	-8,2	-52,3	0,7	
Сельхозмашины	2	0,4	0,2	-0,2	-40,5	0	
Продтовары	2	9,3	7,2	-2,1	-22,9	0,6	
Промтовары	2	2,3	1,9	-0,4	-15,9	0,2	
Живность	2	0,0	0,0	-0,0	0,0	0	
Итого 2 класса		336,6	315,4	-21,2	-6,3	28,5	
Черные металлы	3	78,7	64,7	-14,0	-17,8	5,8	
Металлоконструкции	3	0,9	0,6	-0,3	-31,8	0,1	
Металлолом	3	24,6	16,6	-8,0	-32,6	1,5	
Цветные металлы	3	4,4	3,9	-0,6	-12,6	0,4	
Химикаты	3	30,9	24,9	-6,0	-19,3	2,3	
Рыба	3	0,6	0,6	0,0	1,6	0,1	
Хлопок	3	0,0	0,0	-0,0	-100,0	0	
Бумага	3	4,1	3,5	-0,7	-15,7	0,3	
Машины и оборуд.	3	1,7	1,1	-0,7	-38,6	0,1	
Метизы	3	5,9	4,5	-1,4	-23,2	0,4	
Автомобили	3	1,2	0,8	-0,5	-37,4	0,1	
Грузы в контейнерах	3	16,7	15,2	-1,4	-8,6	1,4	
Ост. и сборные грузы	3	6,1	4,5	-1,6	-26,7	0,4	
Итого 3 класса		175,8	140,9	-35,0	-19,9	12,7	

Погрузка грузов по железным дорогам России в 2008–2009 годах

Дороги	Факт. 2008 год	Выполнение по 2009 год	Отклонения к 2008 году		Доля дороги в общем объеме погрузки	Ед. изм.
			+/- абс.	%		
Октябрьская	106,92	88,6	-18,32	-17,1	8	абс.
Калининградская	2,34	1,97	-0,37	-15,8	0,2	млн. т
Московская	86,48	70,1	-16,38	-18,9	6,3	↓
Горьковская	45,44	36,93	-8,51	-18,7	3,3	
Северная	69,2	57,58	-11,62	-16,8	5,2	
Северо-Кавказская	82,1	64,47	-17,64	-21,5	5,8	
Юго-Восточная	86,94	79,8	-7,14	-8,2	7,2	
Приволжская	39,63	32,4	-7,23	-18,2	2,9	
Куйбышевская	66,65	59,13	-7,52	-11,3	5,3	
Свердловская	133,28	104,75	-28,53	-21,4	9,5	
Южно-Уральская	95,43	74,3	-21,13	-22,1	6,7	
Западно-Сибирская	259,62	246,85	-12,77	-4,9	22,3	
Красноярская	82,26	68,59	-13,67	-16,6	6,2	
Восточно-Сибирская	75,91	66,84	-9,07	-11,9	6	
Забайкальская	17,08	15,23	-1,86	-10,9	1,4	
Дальневосточная	51,74	38,22	-13,52	-26,1	3,4	
Сахалинская	2,74	2,4	-0,33	-12,2	0,2	
РОССИЯ	1 303,74	1 108,16	-195,58	-15	100	

Приложение 17

Перевозка грузов за 2008–2009 годы (по отчету ЦО-12)
(без учета грузобагажа и возврата порожних)

Груз	Объем перевозок тыс. т	Грузооборот млн. т-км	Доход млрд. руб.	Средняя дальность, км	Доходная ставка	
					руб. на 10 т-км	руб. на т
2008 год						
Всего	1 481 307	2 110 641	710,1	1 425	3,4	479,4
Уголь	335 872	672 827	111,8	2 003	1,7	332,9
Кокс	12 795	28 962	9	2 264	3,1	700,1
Нефтяные	248 232	360 311	181,6	1 452	5,0	731,5
Руды всякие	149 044	142 715	35,5	958	2,5	238,4
Черные металлы	96 269	161 307	80,1	1 676	5,0	832,0
Лесные	58 629	78 168	27,5	1 333	3,5	468,2
Минерально-строительные	345 911	263 091	67,2	761	2,6	194,3
Удобрения	43 521	76 537	20,1	1 759	2,6	461,6
Хлебные	29 571	39 882	17,3	1 349	4,3	585,6
Остальные	161 464	286 840	160,1	1 776	5,6	991,5
2009 год						
Всего	1 232 393	1 861 234	629,8	1 510	3,4	511,1
Уголь	306 587	652 260	100,9	2 127	1,6	329,1
Кокс	10 768	26 668	7,6	2 477	2,9	709,5
Нефтяные	240 798	365 272	192,1	1 517	5,3	797,7
Руды всякие	136 153	136 126	33,4	1 000	2,5	245,2
Черные металлы	77 060	145 527	68,1	1 888	4,7	883,6
Лесные	42 201	59 763	22,8	1 416	3,8	540,2
Минерально-строительные	234 846	167 312	49,1	712	2,9	208,9
Удобрения	39 246	60 556	17,9	1 543	3,0	455,1
Хлебные	24 256	32 401	12,8	1 336	4,0	528,1
Остальные	120 478	215 349	125,2	1 787	5,8	1 039,2
Изменение показателей 2009 гоода к 2008 году						
Всего	-248 914	-16,8	-249 407	-11,8	-80,3	-11,3
Уголь	-29 285	-8,7	-20 567	-3,1	-10,9	-9,8
Кокс	-2 027	-15,8	-2 293	-7,9	-1,3	-14,7
Нефтяные	-7 434	-3	4 961	1,4	10,5	5,8
Руды всякие	-12 891	-8,6	-6 590	-4,6	-2,1	-6,0
Черные металлы	-19 209	-20	-15 780	-9,8	-12	-15,0
Лесные	-16 428	-28	-18 405	-23,5	-4,7	-16,9
Минерально-строительные	-111 065	-32,1	-95 780	-36,4	-18,2	-27,0
Удобрения	-4 275	-9,8	-15 982	-20,9	-2,2	-11,1
Хлебные	-5 315	-18	-7 481	-18,8	-4,5	-26,0
Остальные	-40 986	-25,4	-71 491	-24,9	-34,9	-21,8

Приложение 18

Объем погрузки и провозная плата основных клиентов ОАО «РЖД» в 2008–2009 годах

Наименование холдинга	Провозная плата		Ед. изм.	Объем перевозок		Ед. изм.
	2008	2009		2008	2009	
ОАО «НК «Роснефть»	44,3	49,6	млрд. руб. ↓	47,9	47,8	млн. т ↓
ОАО «НК «Лукойл»	26,8	29,1		39,3	38,5	
ООО «ЕвразХолдинг»	22,8	21,4		56,8	56,5	
ОАО «СУЭК	23,9	20,4		78,4	72,1	
ОАО «УК «КУЗБАССРАЗРЕЗУГОЛЬ»	20,9	19,1		45,9	45,5	
ОАО «Газпром нефть» Омский и Москов- ский НПЗ»	13,3	14,5		15,6	16,2	
ОАО «Мечел»	17,1	13,8		46,0	34,1	
ОАО «ХК»Металлоинвест»	12,5	13,5		37,6	32,2	
ОАО «ММК»	15,5	12,9		20,3	16,3	
ОАО «ТНК-ВР»	12,6	12,3		19,1	17,9	
АФК «Система»	9,8	10,9		10,5	10,9	
ОАО «НЛМК»	10,9	10,8		24,5	25,6	
ОАО «Северсталь»	14,2	10,4		29,1	26,6	
ОАО «Сургутнефтегаз — ПО Кинеш»	5,5	5,6		15,4	15,6	
ОАО «Холдинг Сибуглемет»	5,2	4,8		9,9	10,0	
ОАО «ХК «СДС-Уголь»	4,4	4,7		10,3	11,8	
ОАО «УК»ПМХ»	5,0	4,6		13,3	11,4	
ОАО «РУСАЛ»	5,3	4,3		9,7	8,7	
ЗАО «ФосАгро АГ»	3,8	3,9		10,6	10,8	
ОАО «Группа Илим»	3,2	3,3		3,0	3,3	
ОАО «Евроцемент груп»	0,9	2,4		5,5	12,5	
ОАО «Уралхим»	1,9	2,3		3,4	3,7	
ОАО «МХК «Еврохим»	2,1	2,2		7,1	7,2	
ОАО «УГМК»	2,3	2,2		4,9	4,6	
ОАО «Компания «Русский Уголь»	0,6	1,3		5,2	5,3	
ОАО «Акрон»	1,1	1,2		3,2	3,9	
ОАО «Павловскгранит»	1,3	1,1		6,5	5,2	
ОАО «Ураласбест»	1,1	0,7		5,1	3,3	
ОАО «ХК «Сибирский цемент»	0,8	0,5		2,3	1,8	
ОАО «Мордовцемент»	0,5	0,5		2,6	2,3	

Приложение 19

Показатели по обеспечению безопасности труда в ОАО «РЖД» за 2008–2009 годы

Показатели	2008	2009
Расходы на мероприятия по охране труда по всем источникам финансирования, млн. руб.	8 630,7	7 760,9
в том числе:		
на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты	2 625,9	2 457,0
Расходы на мероприятия по охране труда в пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД», тыс. руб.	7,6	7,6
Расходы на мероприятия по охране труда в пересчете на одного работника в среднем по сети железных дорог, тыс. руб.	8,1	7,9
Объем финансирования Программы по улучшению условий и охраны труда, млрд. руб.	2,0	2,5
Построено, реконструировано и отремонтировано санитарно-бытовых корпусов и помещений, ед.	292	279
Оборудовано, отремонтировано пунктов обогрева и комнат приема пищи, ед.	5 073	7655
Оборудовано стеклами повышенной прочности кабин локомотивов, ед.	1 661	847
Оборудовано виброзащитными креслами машиниста кабин локомотивов, ед.	1 755	915
Установлено аппаратов для очистки воздуха от вредных веществ, ед.	120	53
Установлено машин для химической чистки спецодежды, ед.	47	0
Установлено промышленных стиральных машин, ед.	110	32
Установлено комплектов тепловых завес, ед.	156	106
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, ед.	1 076	416
Поставлено автоматизированных обучающих экзаменационных комплексов по охране труда, ед.	69	56
Поставлено тренажерных комплексов для обучения навыкам по оказанию первой помощи пострадавшим, ед.	294	135
Поставлено модульных пунктов обогрева для работников вагонного хозяйства и хозяйства управления перевозками, ед.	138	172
Количество пострадавших от несчастных случаев, чел.	649	620
в том числе		
количество погибших от несчастных случаев, чел.	80	78
Количество пострадавших от несчастных случаев на 1000 чел. работающих (К частоты общ.)	0,54	0,59
Количество погибших от несчастных случаев на 1000 чел. работающих (К частоты смерт.)	0,07	0,07
Количество рабочих мест, на которых проведена аттестация по условиям труда	86 288	117 023
Количество работников, прошедших обучение или иную профессиональную подготовку в области охраны труда	15 003	16 018

Приложение 20

Финансирование Программы охраны труда по хозяйствам и железным дорогам

Хозяйства	Объем финансирования	Ед. изм.
Локомотивное (ЦТ)	83,9	млн. руб.
Вагонное (ЦВ)	112,4	↓
Электрификации и электроснабжения (ЦЭ)	100,2	
Пути и сооружений (ЦП)	153,0	
Перевозок (ЦД)	94,1	
Грузовой и коммерческой работы (ЦМ)	95,2	
Пассажирское (ЦЛ)	64,9	
Сигнализации, централизации и блокировки (ЦШ)	14,0	
Хозяйство безопасности движения и экологии (ЦРБ)	2,6	
Охрана труда (ЦБТ)	170,3	
Гражданских сооружений (Прочие)	18,6	
Информатизации и связи (ЦИС)	12,9	
Пригородных пассажирских перевозок (Цприг.)	47,7	
Итого:	969,5	

Железные дороги	Объем финансирования	Ед. изм.
Октябрьская	94,0	млн. руб.
Калининградская	12,6	↓
Московская	117,3	
Горьковская	51,2	
Северная	66,6	
Северо-Кавказская	50,7	
Юго-Восточная	62,7	
Приволжская	57,8	
Куйбышевская	51,7	
Свердловская	55,7	
Южно-Уральская	58,4	
Западно-Сибирская	65,1	
Красноярская	46,0	
Восточно-Сибирская	56,2	
Забайкальская	58,1	
Дальневосточная	55,8	
Сахалинская	9,6	
Итого:	969,5	

Приложение 21

Данные по нарушению безопасности движения

Нарушения безопасности движения	2008	2009	+ / -	%	Ед. изм.
Крушения	1	0	-1	0	ед.
Аварии	2	1	-1	0	↓
Происшествия на ж.д. переездах	1	2	1	0	
Случаи событий — всего	4334	4327	-7	-0,16	
в том числе:					
сход в организованном поезде	45	40	-5	-11	
задержка поезда на 1 ч и более	2184	1901	-283	-12,96	
сход, столкновение при маневрах	201	178	-23	-11,44	

Приложение 22

Основные фонды хозяйства гражданских сооружений водоснабжения и водоотведения в 2008–2009 годах, млрд. руб.

Наименование объекта	2008 год		2009 год		Ед. изм.
	количество	стоимость	количество	стоимость	
Всего источников тепла,					
в том числе:	5 642	14,2	5 922	15,1	ед.
Центральные тепловые пункты	185		142		↓
Объекты водоснабжения и водоотведения					
Всего объектов,					
в том числе:	9 080	5,2	10 240	5,7	ед.
Инженерные коммуникации					
Всего коммуникаций,					
в том числе:	12 318	7,1	12 417	7,5	км
Служебно-технические здания и объекты технологического назначения					
Служебно-технические здания,					
в том числе:	43 611	69,2	45 656	76,4	ед.
Жилищный фонд Компании					
Всего жилищного фонда,					
в том числе:	1 423,8	13,9	1 061,9	14,9	тыс. кв. м
Объекты социальной сферы					
Всего объектов,					
в том числе:	174	1,0	174	1,0	ед.
Общая остаточная стоимость:		110,6		120,6	

Приложение 23

Расшифровка дебиторской и кредиторской задолженности

Наименование	2008 год		2009 год	
	всего в т.ч. просроченная		всего в т.ч. просроченная	
Дебиторская задолженность				
Покупатели и заказчики	12 225,6	1022,0	10 031,3	950,3
Векселя к получению	57,4	0,3	44,5	0,3
Расчеты по претензиям	646,6	237,5	654,9	211,0
Налоги и сборы	10 351,8	0	993,5	0
Авансы выданные	25 484,5	286,1	28 897,3	189,5
Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	318,9	0	302,8	0
Прочие дебиторы	30 201,8	249,2	21 380,8	227,2
За перевозку	20 883,3	147,0	18 090,9	196,3
Всего	100 169,9	1 942,1	80 396,0	1 774,6
Кредиторская задолженность				
Поставщики и подрядчики	100 861,5	1 570,0	63 420,2	940,9
Задолженность перед персоналом по оплате труда и перед подотчетными лицами по прочим операциям	14 653,2	1,2	14 366,7	1,2
Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	4 520,4	0	4 261,8	0
Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	8 814,8	0	14 782,3	0
Фонды местных администраций	0	0	0	0
Векселя к уплате	0	0	0	0
Авансы полученные	17 587,4	20,5	17 280,5	17,3
Прочие кредиторы	22 574,2	72,9	146 188,8	57,7
Авансы, полученные за перевозку	40 459,8	0	48 041,9	
Всего	209 471,2	1 664,6	308 342,2	1017,1

Приложение 24

Экономический эффект от внедрения ресурсосберегающих технических средств в 2009 году

Год	Затраты на реализацию, млн. руб.	Экономический эффект по проекту, млн. руб.	Электроэнергия				Дизельное топливо на тягу	
			на тягу		в стационарной энергетике		тыс. т.	млн. руб.
			млн. кВт.ч	млн. руб.	млн. кВт.ч.	млн. руб.		
2008	4 838,1	1 386,2	86,4	133,0	65,7	112,6	9,3	136,0
2009	1 882,7	90,8	4,2	5,2	11,5	18,8	0,9	14,1
Всего	6 720,8	1 477,0	90,6	138,2	77,2	131,4	10,2	150,1

Справка по обеспечениям полученным и выданным за 2009 год

Обеспечения полученные, млн. руб.		Ед. изм.
Всего, из них:	7 473,1	млн. руб.
Росжелдорснаб	векселя в обеспечение надлежащего исполнения условий проведения конкурсных торгов и договорных отношений	↓
	14,1	
	банковские гарантии в обеспечение надлежащего исполнения условий проведения конкурсных торгов и договорных отношений	
	5 920,3	
ОАО «РЖД» собственно	банковская гарантия «ТрансКредитБанка» под договор с ООО «Инжстрой» (приобретение путевой техники)	
	107,4	
	банковские гарантии ОАО «Столичный Торговый Банк» (приобретение путевой техники)	
	107,4	
	зalog имущества от Улан-Баторской ж.д. в качестве обеспечения исполнения обязательств по договору займа	
	1 249,5	
Обеспечения выданные		
Всего, из них:	7 107,8	
Росжелдорснаб	поручительство в пользу компании «Сименс Транспортейшен Системс ГмбХ и Ко КГ» по договору субподряда между ОАО «Тверской вагоностроительный завод» о постановке спальных вагонов габарита РИЦ	
	5 082,8	
ОАО «РЖД» собственно	Концессионный договор по передаче ж.д. системы республики Армения ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», созданному ОАО «РЖД»	
	1 723,9	
	гарантия в обеспечение обязательств ЗАО «Футбольный клуб «Локомотив»	
	300,0	

Экономия эксплуатационных расходов, в т.ч.					Примечание
Тепловая энергия		Трудоемкость		Материалы	
тыс. Гкал.	млн. руб.	чел/ч	млн. руб.	млн. руб.	
135,8	112,1	1 332 827	194,8	697,7	Экономический эффект получен в 2009 году от реализации проекта 2008 года
5,0	3,1	127 643	18,6	31,1	Запланированный экономический эффект в сумме 571,1 млн. руб. ожидается получить в 2010 году
140,8	115,2	1 460 470	213,4	729	

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»)

Юридический адрес:

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

Почтовый адрес:

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

Контактный телефон:

+7 (499) 262-99-01

Адрес электронной почты:

rzd@rzd.ru