

# 2011

Годовой отчет



Проводник по итогам деятельности Компании



Достижения команды ОАО «РЖД»





**Оглядываясь на 2011 год, мы с гордостью отмечаем позитивные результаты работы нашей команды.**

По итогам проведенных ОАО «РЖД» структурных преобразований на железнодорожном транспорте, которые получили положительную оценку на заседании Президиума Правительства Российской Федерации, руководством страны было принято решение о продлении реформы еще на пять лет в рамках реализации четвертого этапа и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. Одним из важнейших направлений нашей работы за прошедший период стало увеличение инвестиционной программы на 25% и ее успешное выполнение.

Плодотворная деятельность по приумножению доходов и оптимизации расходов, а также продаже акций дочерних и зависимых обществ позволили Компании получить чистую прибыль в размере 16,8 млрд. рублей.

**Достижения 2011 года — это достижения всей команды ОАО «РЖД», каждый сотрудник которой ежедневно вносит свой вклад в развитие Компании и экономики страны.**

**2011**  
ГODOVOЙ ОТЧЕТ

# ОГЛАВЛЕНИЕ

Приветственное слово председателя совета директоров ОАО «РЖД» К.Г. Андросова .....	8
Приветственное слово президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина .....	10
Раскрытие информации и заявления прогнозного характера .....	12
Общие сведения об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» .....	13
Общеправовая характеристика .....	14
Изменения в уставной деятельности .....	15
Перечень аффилированных лиц .....	16
Организационная структура ОАО «РЖД» .....	16
<b>1. Описание стратегии и миссии Общества .....</b>	<b>19</b>
<b>2. Краткие итоги работы Общества и основные корпоративные события .....</b>	<b>25</b>
Производственные достижения и основные операционные показатели .....	27
Обзор основных корпоративных событий за год .....	30
<b>3. Корпоративное управление в ОАО «РЖД» .....</b>	<b>35</b>
Принципы корпоративного управления в ОАО «РЖД» .....	38
Общее собрание акционеров .....	40
Совет директоров ОАО «РЖД» .....	41
Состав совета директоров ОАО «РЖД» .....	41
Краткие автобиографические сведения о членах совета директоров ОАО «РЖД» .....	42
Заседания совета директоров ОАО «РЖД» .....	46
Вопросы, рассмотренные на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД» ..	46
Комитеты совета директоров ОАО «РЖД» .....	53
Президент ОАО «РЖД» .....	59
Правление .....	60
Краткие автобиографические сведения о членах правления ОАО «РЖД» ..	62
Ревизионная комиссия .....	69
Совершенствование корпоративного управления в 2011 году .....	70
<b>4. Положение Общества в отрасли .....</b>	<b>73</b>
Изменение доли ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг .....	75
Развитие конкуренции в отрасли .....	77
Принципы государственного регулирования и формирования тарифной политики в отношении ОАО «РЖД» .....	78



Программа структурной реформы ОАО «РЖД» .....	84
Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года .....	85
Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, входящих в периметр консолидации финансового плана ОАО «РЖД» за 2011 год .....	88
<b>5. Грузовые перевозки .....</b>	<b>101</b>
Динамика объемов грузовых перевозок .....	103
Конкурентная среда на транспортном рынке грузовых перевозок .....	108
Повышение качества транспортного обслуживания .....	111
Повышение эффективности перевозочного процесса .....	116
<b>6. Пассажирские перевозки .....</b>	<b>121</b>
Услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках .....	124
Пассажирские перевозки в международном сообщении .....	126
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении .....	128
Скоростное и высокоскоростное движение .....	132
<b>7. Характеристика и содержание инфраструктуры ОАО «РЖД» .....</b>	<b>143</b>
Состояние основных фондов путевой инфраструктуры .....	147
Устройства железнодорожной автоматики и телемеханики .....	149
Хозяйство гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения .....	151
<b>8. Управление имуществом ОАО «РЖД» .....</b>	<b>153</b>
<b>9. Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД» .....</b>	<b>159</b>
Инновационное развитие Общества и реализация единой технической политики .....	161
Повышение энергоэффективности и инновационного развития Компании .....	165
<b>10. Безопасность движения .....</b>	<b>169</b>
Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса .....	171
Обеспечение безопасности движения поездов .....	172
Информация об актах незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта .....	172
<b>11. Международная деятельность и реализация основных международных проектов .....</b>	<b>175</b>
Сотрудничество с железными дорогами СНГ, ОАО «УБЖД» и «Пространства 1520» .....	177
Развитие Улан-Баторской железной дороги .....	178

Сотрудничество с ведущими западноевропейскими компаниями в области железнодорожного транспорта . . . . .	179
О реализации проектов в области международных интермодальных перевозок . . . . .	180
Сотрудничество с международными транспортными организациями . . . . .	181
Развитие пассажирских перевозок в международном сообщении. . . . .	182
Реализация международных проектов строительства объектов инфраструктуры . . . . .	183

**12. Безопасность труда . . . . . 188**

**13. Охрана окружающей среды . . . . . 193**

**14. Деятельность по управлению персоналом . . . . . 203**

Совершенствование системы оплаты и мотивации труда . . . . .	205
Эффективное управление кадровым составом ОАО «РЖД» . . . . .	206
Развитие кадрового потенциала ОАО «РЖД» . . . . .	207
Корпоративная социальная ответственность . . . . .	208
Реализация коллективного договора . . . . .	208
Жилищная политика ОАО «РЖД». . . . .	209
Реализация молодежных и оздоровительных программ . . . . .	210
Молодежная политика . . . . .	211
Корпоративная пенсионная система . . . . .	211
Здравоохранение . . . . .	212
Культура и спорт. . . . .	212
Благотворительная деятельность . . . . .	212

**15. Инвестиционная деятельность . . . . . 215**

Потребности инвестиций в инфраструктуру . . . . .	217
Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры . . . . .	226

**16. Финансово-экономические результаты . . . . . 231**

Доходы от осуществления перевозок, предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги . . . . .	235
Расходы от осуществления перевозок, предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги . . . . .	237
Закупочная деятельность и работа по оптимизации расходов . . . . .	239
Прочие виды деятельности . . . . .	242
Прочие доходы и расходы . . . . .	243
Господдержка ОАО «РЖД» в 2011 году: субсидии, дополнительные взносы в уставный капитал и влияние на результаты деятельности . . . . .	244
Оборотные активы . . . . .	245
Управление дебиторской и кредиторской задолженностью . . . . .	246
Остаток денежных средств . . . . .	251
Управление запасами . . . . .	251
Финансовые коэффициенты . . . . .	252

Долговая политика, кредитные рейтинги и взаимоотношения с инвесторами .....	253
Управление заемным капиталом .....	253
Взаимоотношения с инвесторами и рейтинговыми агентствами .....	254
Лизинг .....	255
Управление финансовыми рисками .....	256
Уплата налогов и сборов .....	259
<b>Информация о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность .....</b>	<b>260</b>
<b>Информация о крупных сделках, а также иных сделках, на совершение которых в соответствии с уставом общества распространяется порядок одобрения крупных сделок .....</b>	<b>262</b>
<b>Отчет о выплате объявленных дивидендов .....</b>	<b>263</b>
<b>Проект распределения чистой прибыли Общества, полученной по итогам 2011 года .....</b>	<b>264</b>
<b>Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества .....</b>	<b>265</b>
Информация о судебных разбирательствах за 2011 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве ответчика .....	265
Информация о судебных разбирательствах за 2011 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве истца .....	266
Сведения о возможных обстоятельствах, объективно препятствующих деятельности Общества .....	267
<b>Перспективы развития .....</b>	<b>268</b>
Развитие логистической деятельности .....	268
Реализация транзитного потенциала с учетом тенденций рынка .....	268
Угрозы и риски деятельности .....	270
Приоритетные задачи ОАО «РЖД» .....	271
<b>Справочная информация .....</b>	<b>273</b>
<b>Приложения .....</b>	<b>274</b>



## Приветственное слово председателя совета директоров ОАО «РЖД» К.Г. Андросова



Уважаемые дамы и господа!

Правительством России в 2001 году было принято стратегическое решение о начале реализации программы структурных реформ на железнодорожном транспорте. Основными результатами первых трех этапов реформирования стало разграничение функций государственного регулирования и хозяйственного управления отраслью, создание и успешная работа ОАО «Российские железные дороги», разделение сферы железнодорожных перевозок на конкурентную и естественно-монопольную составляющие.

С момента создания ОАО «РЖД» в 2003 году и до настоящего времени нашим единственным акционером является Российская Федерация. Принято считать, что основной целью любого акционерного общества является зарабатывание прибыли и повышение стоимости бизнеса. Однако акционер в праве поставить перед акционерным обществом и иные цели. В случае с ОАО «РЖД» увеличение размера прибыли или стоимости бизнеса не является основным приоритетом для Российской Федерации. Государство решает макроэкономическую задачу по удовлетворению растущего спроса экономики и населения на качественные, безопасные и доступные по цене услуги железнодорожного транспорта.

В условия этой задачи по обеспечению баланса между социально-экономическими интересами государства и бизнес-интересами акционерного общества изначально заложены определенные противоречия. Если к этому добавить роль государства в тарифном регулировании цен на оказываемые Компанией услуги вследствие признания ее субъектом естественной монополии, становится понятной сложность задач, стоящих перед органами управления ОАО «РЖД».

В 2011 году в деятельности Компании произошел ряд важных событий. Компания приступила к реализации концепции организационного развития холдинга «РЖД» на период до 2015 года, предусматривающей переход на новую организационную структуру управления. Завершен процесс передачи грузовых вагонов на баланс ОАО «Вторая грузовая компания». Инвентарный

парк грузовых вагонов ОАО «РЖД» прекратил свое существование, а на рынке грузовых перевозок появился новый самостоятельный участник — ОАО «ВГК». Успешно реализована сделка по продаже пакета акций ОАО «Первая грузовая компания». Все это, по мнению участников рынка железнодорожных перевозок, является прохождением точки невозврата к старой, министерской, дореформенной модели управления железнодорожной отраслью.

В 2012 году перед нами стоят новые вызовы и новые задачи. Они связаны в первую очередь с продолжением процесса трансформации ОАО «РЖД» в эффективную инфраструктурную компанию, предоставляющую услуги для всех категорий наших клиентов — грузовладельцев, операторов, а также компаний, которые занимаются сервисом и эксплуатацией элементов сетевой инфраструктуры.

Прекрасно понимая наличие макроэкономических ограничений применительно к темпам роста железнодорожных тарифов, ОАО «РЖД» в 2011 году проделало большую работу по оптимизации и снижению затрат. Запланированный эффект от реализации соответствующей программы должен составить уже в 2012 году около 25 млрд. рублей.

Реализация комплексных мероприятий, направленных на эффективное управление затратами, позволило обеспечить сбалансированность бюджета Компании и удержать расходы и себестоимость услуг на допустимом уровне.

Еще одно важнейшее направление нашей деятельности — повышение качества инвестиционного процесса. Основными направлениями инвестиционной деятельности Компании являются реализация проектов по повышению уровня безопасности системы железнодорожного транспорта, снятию инфраструктурных ограничений, приобретению и обновлению подвижного состава. Объем осуществленных инвестиций в 2011 году составил более 395 млрд. рублей. В планах на 2012 год — реализация самой масштабной за всю историю Компании инвестиционной программы в размере 447 млрд. рублей. Кроме того, в 2011 году

совет директоров принял важное решение об изменении принципов формирования инвестиционной программы — по приоритетам, окупаемости и источникам финансирования. Компания также реализует комплекс мероприятий, направленных на повышение эффективности управления деятельностью дочерних и зависимых обществ. Все дочерние и зависимые общества разбиты на три основные группы: операционные, инвестиционные и находящиеся в стадии предпродажной подготовки или непосредственно продажи. Для каждой из групп сформирован индивидуальный набор стоимостных и натуральных показателей, контролируемых советом директоров. Такая классификация позволяет более гибко подходить к оценке результатов деятельности дочерних и зависимых обществ с учетом их функционального назначения и перспектив продажи. Уверен, что реализация данного подхода позволит нам и в будущем заключать эффективные сделки по продаже активов.

Мы прекрасно отдаем себе отчет в том, что ОАО «РЖД» является коммерческой компанией, получающей основную часть своих доходов от сегмента грузовых перевозок. И тем не менее для большинства граждан нашей страны, протянувшейся на тысячи километров с востока на запад и с севера на юг, железнодорожный транспорт ассоциируется в первую очередь с перевозкой пассажиров. Приобретая билет на поезд, мы и не думаем принимать в расчет капризы природы. Мы твердо знаем, что уютный, комфортный поезд с логотипом «Российские железные дороги» точно по расписанию отправится со станции отправления и точно в срок прибудет на станцию назначения. За этой кажущейся простотой стоит каждодневный самоотверженный труд десятков тысяч работников ОАО «Федеральная пассажирская компания» — нашего дочернего общества.

Перед нами стоят большие вызовы, но весь наш многотысячный коллектив готов с честью их выдержать. Это позволяет совету директоров и руководству Компании продолжать с уверенностью смотреть в будущее и в 2012 году.

Председатель совета директоров ОАО «РЖД»  
К.Г. Андросов

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



Уважаемые акционеры, партнеры, коллеги!

Прошедший 2011 год был отмечен большим вниманием руководства страны к вопросам развития железнодорожного транспорта России. Это подтвердили итоги работы II Железнодорожного съезда, ставшего знаковым событием года. На съезде были подведены итоги развития железнодорожной отрасли за четырехлетний период и намечены новые перспективы. Ключевыми темами обсуждения стали стратегические цели развития Российских железных дорог в контексте обеспечения социально-экономических интересов государства и удовлетворения растущих потребностей экономики в перевозках.

В 2011 году были реализованы значимые мероприятия в сфере структурного реформирования отрасли.

Правительство Российской Федерации в целом одобрило ход реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Срок ее действия продлен до 2015 года, одобрен План мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года.

Формирование конкурентного рынка оперирования грузовыми вагонами было наиболее масштабной и сложной работой, проведенной в 2011 году в рамках исполнения решений Правительства Российской Федерации и совета директоров по реализации Программы структурной реформы железнодорожной отрасли. В 2011 году завершено создание «Второй грузовой компании», отработана технология управления консолидированным парком частных вагонов в рыночных условиях. В сфере ремонта грузовых вагонов начата хозяйственная деятельность трех компаний: ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3.

В отчетном году существенные результаты достигнуты по продаже пакетов акций дочерних обществ. Осуществлена продажа 75% минус 2 акции ОАО «Первая грузовая компания» за рекордную сумму 125,5 млрд. рублей. Эксперты оценивают это событие как одно из крупнейших в истории приватизации имущества в России. В целом по итогам года выручка ОАО «РЖД» от продажи акций



дочерних компаний составила около 150 млрд. рублей и направлена на финансирование инвестиционной программы Компании.

Радуют нас и результаты года, обеспеченные в сфере инновационного развития. В 2011 году утверждена Программа инновационного развития ОАО «РЖД» до 2015 года. На заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД» была одобрена Концепция модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры для организации транспортного обслуживания пассажиров в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года с учетом строительства выделенных высокоскоростных магистралей. Объемы научных исследований в 2011 году составили 5,8 млрд. рублей, что составляет 0,5% от доходов Компании. И мы вновь подтверждаем статус ведущей компании среди государственных компаний, проявляющих стремление к внедрению инноваций.

В прошедшем году мы отметили двухлетнюю годовщину начала курсирования высокоскоростных поездов в России. С начала эксплуатации поездами «Сапсан» уже перевезено 5 млн. пассажиров, скоростными поездами «Аллегро» — свыше 300 тыс. человек.

Нами была обеспечена позитивная динамика также в области международного сотрудничества. Проект реконструкции железнодорожного участка Хасан — Раджин, по которому проведен демонстрационный поезд, стал важным интеграционным элементом сотрудничества между Россией и КНДР. Продолжается работа по обоснованию проекта строительства широкой колеи до Братиславы и Вены для кардинального повышения эффективности логистических операций на направлении Европа — Азия.

ОАО «РЖД» и «Сименс» подписали контракты на производство 1200 вагонов для электропоездов «Ласточка» и техническое обслуживание 54 электропоездов этой серии. Первый поезд прибудет в Россию в 2012 году, начиная с 2013 года будет реализовываться программа локализации производства поездов в России.

В 2011 году состоялся запуск нового пассажирского поезда Москва — Берлин — Париж.

Это один из самых протяженных трансъевропейских маршрутов длиной почти 3 200 км, который проходит по территории пяти государств: России, Белоруссии, Польши, Германии, Франции.

Одним из приоритетов нашей работы является обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте. Системами технических средств охраны оборудованы 69 железнодорожных вокзалов, 4 участка на высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург (общей протяженностью 202 км) и 54 наиболее важных объекта общего пользования. Открыт Главный ситуационный центр Дирекции железнодорожных вокзалов. В его систему уже интегрировано 20 вокзалов, в перспективе туда будут вовлечены все крупные вокзалы Компании.

ОАО «РЖД» завершило 2011 год с хорошими результатами: чистая прибыль Компании составила 16,8 млрд. рублей. Доходы от основной деятельности в 2011 году достигли 1,288 трлн. рублей, а их рост к уровню прошлого года составил 7,8%.

В области пассажирских перевозок нам удалось переломить негативную тенденцию снижения пассажирооборота благодаря эффективной маркетинговой политике и повышению качества услуг. Результаты 2011 года вызывают оптимизм: заработал Единый информационно-сервисный центр ОАО «РЖД», через Интернет приобретен 10-миллионный билет на поезд дальнего следования, серьезно расширен спектр маркетинговых инициатив и гибкость ценообразования.

От лица правления ОАО «РЖД» мне хотелось бы выразить искреннюю благодарность всем сотрудникам Компании за их профессионализм, самоотдачу, нацеленность на результат. Мы гордимся нашим замечательным коллективом, решающим задачи любой сложности, благодаря которому мы сохраняем ведущие позиции успешной транспортной компании.

Большую признательность выражаю нашим клиентам и партнерам за оказанное нам доверие и взаимовыгодное сотрудничество.

Вместе мы готовы идти к новым успехам 2012 года!

Президент ОАО «РЖД»  
В.И. Якунин

## Раскрытие информации и заявления прогнозного характера

Раскрытие информации в годовом отчете ОАО «РЖД» за 2011 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 2011 году с отражением динамики происходящих в Компании процессов.

Настоящий отчет удовлетворяет требованиям следующих стандартов и нормативных документов:

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

Данный отчет представляет собой обзор состояния и результатов деятельности ОАО «РЖД» за год, закончившийся 31 декабря 2011 г., а также важнейших тенденций, которые могут влиять на будущие результаты его деятельности. В контексте настоящего документа слова «Общество», «Компания», местоимение «мы» и его различные формы означают ОАО «РЖД».

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

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

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

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» является одной из самых крупных в мире железнодорожных компаний с колоссальными объемами грузовых и пассажирских перевозок, обладающей высокими финансовыми рейтингами, квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

**ОАО «РЖД»** учреждено Правительством Российской Федерации — постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества “Российские железные дороги”». Создание Компании было осуществлено в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» и является итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли. Свою деятельность ОАО «РЖД» начало с 1 октября 2003 г.

**Миссия Компании** состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышении эффективности деятельности, качества услуг и глубокой интеграции в евро-азиатскую транспортную систему.

#### **Главные цели деятельности Общества:**

- обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом;
- извлечение прибыли.

#### **Стратегические цели Компании:**

- увеличение масштаба транспортного бизнеса;
- повышение производственно-экономической эффективности;

- повышение качества работы и безопасности перевозок;
- глубокая интеграция в евро-азиатскую транспортную систему;
- повышение финансовой устойчивости и эффективности.

**Имущество Компании** было сформировано путем внесения в уставной капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству.

#### **Техническая характеристика ОАО «РЖД»:**

- Российские железные дороги являются одной из крупнейших транспортных систем мира, эксплуатационная длина — 85,2 тыс. км;
- ОАО «РЖД» занимает первое место в мире по протяженности электрифицированных линий — 43,3 тыс. км;
- ОАО «РЖД» обеспечивает почти 43,3% совокупного грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта) и свыше 31,5% пассажирооборота.



## Общеправовая характеристика

### Полное наименование открытого акционерного общества:

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

### Наименование на английском языке:

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

### Свидетельство о государственной регистрации:

серия 77 № 007105126, выдано 23 сентября 2003 г.

### Период деятельности Общества в железнодорожной отрасли, лет:

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

### Субъект Российской Федерации:

г. Москва

### Юридический адрес:

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

### Почтовый адрес:

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

### Контактный телефон:

+7 (499) 262-99-01

### Факс:

+7 (499) 262-90-95

### Адрес электронной почты:

rzd@rzd.ru

### Виды деятельности:

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

### Информация о включении в перечень стратегических акционерных обществ:

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. № 1009 «Об утверждении перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ» ОАО «РЖД» включено

в перечень открытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности и участие Российской Федерации в управлении которыми обеспечивает стратегические интересы, обороноспособность и безопасность государства, защиту нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

### Полное наименование и адрес реестродержателя:

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

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

1 786 715 588

### Общее количество акций, шт.:

1 786 715 588

### Общее количество обыкновенных акций, шт.:

1 786 715 588

### Номинальная стоимость обыкновенных акций, руб.:

1 000

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

1-01-65045-D от 02.12.2003 г.  
1-01-65045-D-001D от 13.12.2007 г.  
1-01-65045-D-002D от 23.12.2008 г.  
1-01-65045-D-003D от 25.08.2009 г.  
1-01-65045-D-004D от 04.03.2010 г.  
1-01-65045-D-005D от 23.12.2010 г.  
1-01-65045-D-006D от 31.03.2011 г.  
1-01-65045-D-007D от 21.12.2011 г.

### Привилегированные акции:

отсутствуют

### Основные акционеры общества:

Российская Федерация

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

1 786 715 588

### Доля Российской Федерации в уставном капитале, %:

100

### Доля Российской Федерации по обыкновенным акциям, %:

100

#### Полное наименование и адрес аудитора

##### Общества:

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

Адрес: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, д. 125, строение 1, секция 11

ИНН: 7716021332

ОГРН: 1037739271701

Телефон: +7 (495) 797-56-65

Факс: +7 (495) 797-56-60

E-mail: reception@bdo.ru

Общество с ограниченной ответственностью

«Эрнст энд Янг» (по МСФО)

Адрес: 115035, г. Москва, Садовническая наб., 77, строение 1.

#### Лицензирование деятельности Общества:

Компания в полном объеме обеспечена лицензиями на осуществление основных видов деятельности в области железнодорожного транспорта. Всего ОАО «РЖД» получено 2 083 лицензии на 39 лицензируемых видов деятельности. В 2011 году получено и переоформлено 16 лицензий на отдельные виды деятельности ОАО «РЖД»:

- деятельность по эксплуатации взрывопожароопасных производственных объектов;

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

## Изменения в уставной деятельности

Размер уставного капитала Общества по состоянию на 31 декабря 2010 г. составлял 1 698 128 067 тыс. руб.

В течение 2011 года увеличение уставного капитала проходило следующим образом:

- на 40 000 000 тыс. руб. — в целях создания объектов инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи в соответствии со статьей 11 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов»;
- на 30 146 903 тыс. руб. — для создания объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи;

- на 17 758 300 тыс. руб. — для проведения работ по модернизации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- на 682 318 тыс. руб. — для проведения работ по технологическому присоединению к центрам электропитания объектов подвижной радиотелефонной связи на автомобильной дороге «Амур» Чита — Хабаровск в 2011 году.

В Единый государственный реестр юридических лиц 21 февраля 2012 г. внесена запись о государственной регистрации изменений, вносимых в учредительные документы ОАО «РЖД» за государственным регистрационным номером 6127746061239. Таким образом, уставный капитал Общества составляет **1 786 715 588 тыс. руб.**

## Перечень аффилированных лиц

Аффилированными лицами Общества являются:

- члены совета директоров (см. раздел «Состав совета директоров ОАО «РЖД»»);
- 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, приходящихся на голосующие акции, либо составляющие уставный или складочный капитал вклады, доли Общества.

## Организационная структура ОАО «РЖД»

Организационная структура холдинга «Российские железные дороги» состоит из материнской компании ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и по состоянию на 31 декабря 2011 г.<sup>1</sup> включала:

### Филиалы — железные дороги:

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

### Функциональные филиалы:

- филиал в области перевозок (1);
- филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения (7);

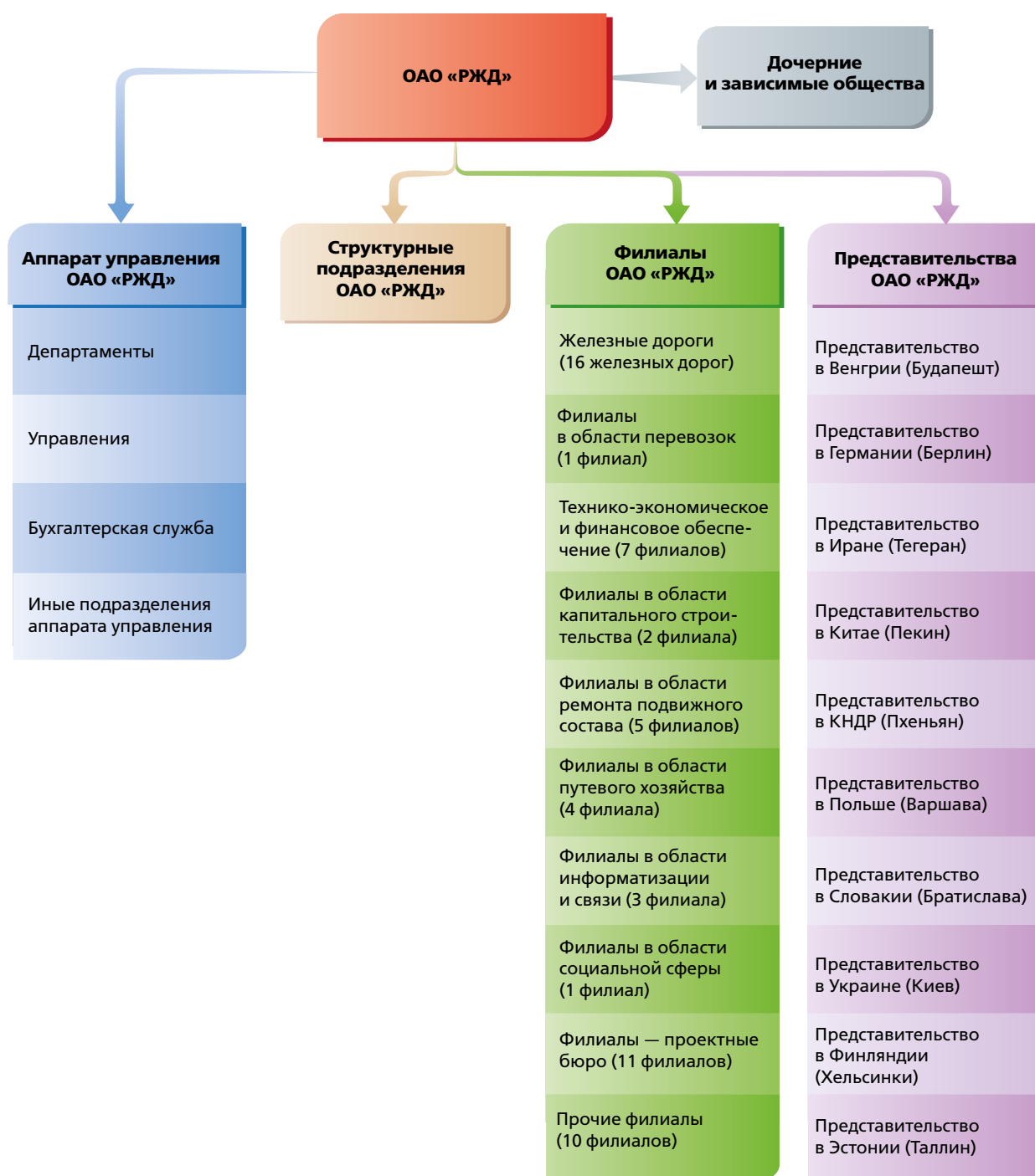
- филиалы в области капитального строительства (2);
- филиалы в области ремонта подвижного состава (5);
- филиалы в области путевого хозяйства (4);
- филиалы в области информатизации и связи (3);
- филиал в области социальной сферы (1);
- филиалы — проектные бюро (11);
- прочие филиалы (10).

### Представительства Общества функционируют в 10 странах мира:

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

<sup>1</sup> Организационная структура холдинга «Российские железные дороги» представлена с учетом всех изменений, принятых на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД» в 2011 году, и по состоянию на 31.12.2011 может не совпадать с перечнем филиалов и представительств ОАО «РЖД» согласно приложению к уставу ОАО «РЖД» на соответствующую дату.







## 1. Описание стратегии и миссии Общества

**ЛЮДИ** – наша главная ценность





# 1. Описание стратегии и миссии Общества

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

В подготовленной в ОАО «РЖД» **Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года и основных приоритетах его развития на среднесрочный период до 2015 года**, одобренной правлением ОАО «РЖД» и рекомендованной для вынесения на утверждение советом директоров Компании, определены долгосрочные цели холдинга «РЖД»:

- увеличение к 2015 году масштабов бизнеса на внутреннем и зарубежном рынках, в том числе повышение грузооборота не менее чем на 27,6% по сравнению с уровнем 2009 года и пассажирооборота не менее чем на 9,2% по сравнению с уровнем 2009 года;
- повышение эффективности основной деятельности, прежде всего за счет улучшения использования пропускных и провозных способностей инфраструктуры, а также повышения ее технической надежности;
- достижение высокого уровня конкурентоспособности за счет формирования новой линейки перевозочных продуктов и дополнительных услуг, развития логистики и улучшения уровня сервиса и качества для клиентов, внедрения инновационной техники и технологий работы, направленных на повышение к 2015 году среднесуточной производительности грузового локомотива, скорости доставки грузов (на 10,3% к уровню 2009 года), снижения нагрузки на окружающую среду (сокращения на 9,7% к уровню 2009 года выбросов загрязняющих веществ);
- повышения безопасности движения грузовых и пассажирских поездов, снижения уровня аварийности, снижения общего производственного травматизма;
- повышение благополучия и социальной защищенности работников на принципах социального партнерства с учетом роста их компетенций и производительности труда не менее чем на 30% к 2015 году;
- обеспечение уровня корпоративного управления, соответствующего лучшим мировым стандартам.

*Реализация Стратегии будет осуществляться за счет:*

- формирования эффективной бизнес-модели холдинга «РЖД», перехода к управлению по видам бизнеса, совершенствования организационной структуры и системы управления ОАО «РЖД» и Холдингом в целом;
- формализации целей и приоритетов в развитии бизнесов и персонализации ответственности за результаты деятельности;
- реализации комплексных мероприятий по повышению внутренней эффективности и рентабельности видов бизнеса, входящих в целевой портфель, с соответствующей государственной поддержкой;
- реализации единых функциональных политик и разработки сбалансированных стратегий по видам бизнеса холдинга «РЖД» и ДЗО ОАО «РЖД».

Достижение заявленных целей будет способствовать формированию устойчивой транспортной бизнес-системы, повышению конкурентоспособности и клиентоориентированности Холдинга, повышению



эффективности и качества перевозочного процесса и расширению спектра предоставляемых потребителям услуг.

В целевом состоянии холдинг «РЖД» будет представлять собой:

- крупнейшую в России транспортную бизнес-систему;
- структурированный по видам бизнеса Холдинг с консолидированной стратегией;
- владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, предоставляющего транспортные и сопутствующие услуги на недискриминационной основе;
- интегрированного с инфраструктурой грузового общесетевого перевозчика;
- одного из крупнейших участников развивающихся рынков логистики, сервисного обслуживания пассажиров и других услуг;
- социально ответственную бизнес-систему, обеспечивающую в своей деятельности баланс корпоративных, государственных и общественных интересов.

Для реализации стратегических задач и формирования конкурентоспособного холдинга «РЖД» первоочередное внимание будет сосредоточено на следующих направлениях:

- разработка и реализация в функциональных филиалах и дочерних обществах ОАО «РЖД» средне- и долгосрочных программ повышения эффективности деятельности в соответствии со стратегическими задачами холдинга «РЖД»;
- реализация мероприятий, направленных на достижение целевого состояния системы управления холдингом «РЖД» и роста его эффективности, укрепления технологических и экономических связей между вновь сформированными бизнес-единицами;
- развитие социального партнерства в холдинге «РЖД», улучшение условий труда работников Компании в соответствии с корпоративными стандартами;
- расширение международного сотрудничества холдинга «РЖД» за счет формирования, продвижения и реализации эффективных, с коммерческой



- стороны, проектов, укрепления сотрудничества с партнерами на внешних рынках;
- реализация определенных в Стратегии направлений инновационного развития, включая последовательный переход к «интеллектуальному железнодорожному транспорту», организацию разработки нового подвижного состава, объектов инфраструктуры и технических средств с учетом стоимости их жизненного цикла.

При этом приоритетными направлениями развития холдинга «РЖД» остаются ускоренная модернизация и развитие железнодорожной инфраструктуры в соответствии с планируемыми объемами перевозок и формирование инвестиционно привлекательной модели, позволяющей увеличить источники финансирования железнодорожной инфраструктуры.





## 2. Краткие итоги работы Общества и основные корпоративные события

**1 288,3** млрд. рублей  
дохода получила наша  
Компания в 2011 году,  
повысив этот показатель  
на 7,8% в сравнении  
с результатом 2010 года





## 2. Краткие итоги работы Общества и основные корпоративные события

ОАО «РЖД» закончило 2011 год с позитивными результатами: достигнуты они, с одной стороны, благодаря росту экономики страны большими темпами, чем это предполагалось в прошлом году, а с другой – продолжению реализации в Компании комплекса антикризисных мер по снижению издержек и мероприятий по повышению эффективности работы.

### Производственные достижения и основные операционные показатели

В 2011 году Компания выполнила основные бюджетные параметры по погрузке грузов, качественным показателям использования подвижного состава, производительности труда и снижению себестоимости, обеспечила рентабельную работу, реализовала основные приоритетные инвестиционные проекты.

По итогам года **объем погрузки** грузов составил 1 241,5 млн. тонн (+3,0% к уровню 2010 года).

**Грузооборот**, с учетом порожнего пробега частных и арендованных вагонов, возрос на +8,1% к 2010 году и составил 2 704,8 млрд. ткм.

В 2011 году ОАО «РЖД» обеспечило положительную динамику основных финансово-экономических показателей.

**Доходы по перевозкам** составили 1 109,1 млрд. руб., что на 2,8% выше уровня 2010 года.

**Расходы по перевозкам** составили 1 050,8 млрд. руб., что на 6,5% выше уровня 2010 года.

**Себестоимость** железнодорожных перевозок в 2011 году составила 369,4 коп./10 прив. ткм, что ниже уровня 2010 года на 0,8%.

Целенаправленная работа по максимизации доходов, оптимизации расходов, продажа акций дочерних и зависимых обществ позволили Компании получить чистую прибыль в размере 16,8 млрд. руб.

**Инвестиционная программа ОАО «РЖД»** была увеличена с первоначальных 349 млрд. руб. до 396,3 млрд. руб., что на 25% больше, чем в 2010 году. В результате выполнение инвестиционной программы составило 395,4 млрд. руб. — 99,8% от плана.

Компанией **сохранен кадровый потенциал** и обеспечена социальная стабильность в коллективах.

**Среднемесячная заработная плата** работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, за 2011 год возросла на 13,8% и составила 33 485 руб. (2010 год — 29 432 руб.). В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 5,0%.

В начале 2011 года результаты проводимых структурных преобразований на железнодорожном транспорте

получили положительную оценку на заседании Президиума Правительства Российской Федерации. Руководством страны принято решение продлить реформу на железнодорожном транспорте еще на 5 лет в рамках реализации 4-го этапа и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года.

В соответствии с утвержденным Правительством Российской Федерации планом, ОАО «РЖД» начало поэтапную реализацию Целевой модели.

*Завершено формирование уставного капитала дочерней компании ОАО «РЖД» — ОАО «ВГК» (передано 151,3 тыс. вагонов). С окончанием передачи вагонов в ОАО «ВГК» грузовые перевозки практически полностью обеспечиваются частными вагонами.*

В октябре 2011 г. *продан контрольный пакет акций дочерней компании ОАО «РЖД» — ОАО «ПГК» за рекордную сумму 125,5 млрд. руб., что стало знаковым событием в истории приватизации железнодорожного имущества. Приобретение ОАО «ПГК» одним из частных операторов стало важным шагом на пути к развитию полноценной конкуренции на рынке операторских услуг.*

*Завершены процедуры по продаже дочерних обществ ОАО «ЭЛТЕЗА» (50% минус 2 акции) и ОАО «ТрансКредитБанк» на общую сумму более 20 млрд. руб.*

Продажа акций ДЗО формирует ресурсы для финансирования инвестиционных программ, а также способствует развитию полноценной конкуренции на рынке соответствующих услуг.

Всего в 2011 году от продажи акций дочерних компаний ОАО «РЖД» получено 149,3 млрд. руб.

В течение 2011 года ОАО «РЖД» фокусировало усилия на более полном использовании конкурентных преимуществ, в том числе и геополитического положения России.

Первоочередным при этом стало сотрудничество с железнодорожными администрациями СНГ и Балтии в рамках Совета по железнодорожному транспорту

государств — участников Содружества. ОАО «РЖД» выступает «системным интегратором» деятельности железнодорожных администраций на «Пространстве 1520», обеспечивая единство и целостность этой крупнейшей железнодорожной системы в мире.

В течение 2011 года в рамках реализации проекта развития железнодорожной инфраструктуры Монголии значительное внимание уделялось проекту освоения угольного месторождения Таван Толгой.

Продолжилась реализация проекта восстановления Транскорейской магистрали — реконструкция участка железной дороги Хасан (РФ) — Раджин (КНДР) и строительства в порту Раджин грузового терминала.

Практически завершена реализация проекта электрификации железнодорожной линии Тебриз — Азаршахр на территории Ирана.

В рамках четырехстороннего совместного предприятия России, Австрии, Словакии и Украины продолжилась подготовка к тендеру на разработку полного технико-экономического обоснования проекта создания прямого железнодорожного сообщения до Вены, уточнение прогноза потенциальных грузопотоков, а также подготовка предложений по условиям финансирования.

В условиях динамичного развития внешнеэкономических связей России ОАО «РЖД» уделяет значительное внимание обслуживанию экспортно-импортных транспортных потоков и трансконтинентальных транзитных перевозок.

Приоритетом в этой работе является укрепление сотрудничества между холдингом «РЖД» и Министер-

ством железных дорог КНР в области железнодорожных перевозок грузов, включая транзитные контейнерные перевозки из Китая в Европу и в обратном направлении.

В целях освоения перспективных объемов перевозок грузов на данном направлении с Народным правительством г. Чунцина и Министерством железных дорог КНР ОАО «РЖД» подписало Меморандум о трехстороннем сотрудничестве в области развития транзитного железнодорожного коридора Чунцин — Дуйсбург.

Хорошие перспективы развития есть у совместного предприятия «Рейл-Контейнер», созданного ОАО «ТрансКонтейнер» и компанией CRIMT (China Railway International Multimodal Transport). Создание этого совместного предприятия отражает качественное изменение отношения к перспективам транзита по Транссибу со стороны Китая и его готовность выстраивать логистическое сотрудничество в трехстороннем формате Россия — Китай — Европа.

Совместно с китайской стороной на протяжении 2011 года прорабатывались вопросы развития существующих железнодорожных пунктов пропуска с целью полного обеспечения внешнеторговых грузопотоков, следующих через регионы Дальнего Востока и северо-востока Китая.

В целях интеграции в глобальный транспортный рынок и содействия внедрению передовых технологий на российских железных дорогах холдингом «РЖД» активно расширяется сотрудничество с международными транспортными организациями и ЕС.

### Ключевые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2009–2011 гг.<sup>2</sup>

Объем перевозок	ед. измерен.	2009	2010	2011
Погрузка	млн. тонн	1 108,2	1 205,8	1 241,5
Грузооборот, в т. ч.	млрд. ткм	2 271,3	2 501,8	2 704,8
без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд. ткм	1 865,3	2 011,3	2 127,8
в вагонах иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд. ткм	406,0	490,5	576,9
Пассажиروоборот	млрд. пасс.-км	151,5	138,9	139,8
Показатели операционной эффективности	ед. измерен.	2009	2010	2011
Участковая скорость	км/ч	41,6	41,2	37,1
Оборот грузового вагона	суток	7,45	13,44 <sup>3</sup>	14,40
Средний вес грузового поезда	тонн	3 855	3 867	3 868
Темп роста производительности труда	%	101,8	117,4	117,5

<sup>2</sup> Данные за 2010 год не согласуются с бухгалтерской отчетностью за 2010 год, поскольку содержат корректировки, подробное описание которых дано в приложении.

<sup>3</sup> Несопоставимые условия с 2009 годом в связи с изменением учета рабочего парка грузовых вагонов (распоряжение ОАО «РЖД» № 1562р).

Финансовые результаты	ед. измерен.	2009	2010	2011
<b>Доходы всего</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>1 050,1</b>	<b>1 195,1</b>	<b>1 288,3</b>
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд. руб.	956,8	1 079,3	1 109,1
От грузовых перевозок	млрд. руб.	783,0	936,2	1 003,1
Предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	11,0	11,8	11,4
Предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	11,8	88,4	87,2
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	151,0	42,9	7,4
в дальнем следовании	млрд. руб.	132,6	29,1	7,4
в пригородном сообщении	млрд. руб.	18,4	13,8	0
Доходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	93,3	115,8	179,2
<b>Расходы всего</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>999,9</b>	<b>1 084,2</b>	<b>1 215,5</b>
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд. руб.	913,8	986,4	1 050,8
От грузовых перевозок	млрд. руб.	691,1	796,1	933,2
Предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	8,3	8,8	8,4
Предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	11,1	86,2	102,2
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	203,3	95,3	7,0
в дальнем следовании	млрд. руб.	160,1	52,2	6,9
в пригородном сообщении	млрд. руб.	43,2	43,1	0,1
Расходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	86,1	97,8	164,7
<b>Прибыль всего</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>50,2</b>	<b>110,9</b>	<b>72,8</b>
Прибыль от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд. руб.	43,0	92,9	58,3
От грузовых перевозок	млрд. руб.	91,9	140,1	69,9
Предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	2,7	3,0	3,0
Предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	0,7	2,2	-15,0
От пассажирских перевозок	млрд. руб.	-52,3	-52,4	0,4
в дальнем следовании	млрд. руб.	-27,5	-23,1	0,5
в пригородном сообщении	млрд. руб.	-24,8	-29,3	-0,1
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд. руб.	7,2	18,0	14,5
Результат от прочих доходов и расходов	млрд. руб.	10,1	15,0	3,8
ЕБИТДА <sup>4</sup>	млрд. руб.	263,2	324,2	271,4
Прибыль (убыток) до налогообложения (ЕБИТ)	млрд. руб.	60,3	125,9	76,6
<b>Чистая прибыль</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>14,4</b>	<b>74,8</b>	<b>16,8</b>
Рентабельность	%	1,4	6,6	6,0

<sup>4</sup> ЕБИТДА = ЕБИТ + Амортизация.



Собственные средства, активы и обязательства	ед. измерен.	2009	2010	2011
Валюта баланса	млрд. руб.	3 653,1	3 798,0	4 135,6
Внеоборотные активы	млрд. руб.	3 459,4	3 542,2	3 765,2
Оборотные активы	млрд. руб.	193,7	255,8	370,4
Капитал и резервы	млрд. руб.	2 956,7	3 164,4	3 361,5
Долгосрочные обязательства	млрд. руб.	332,3	303,3	316,9
Краткосрочные обязательства	млрд. руб.	364,1	330,3	457,20
Стоимость чистых активов	млрд. руб.	2 960,1	3 169,1	3 367,6
Инвестиции	ед. измерен.	2009	2010	2011
Расходы по инвестиционной деятельности, в т. ч.	млрд. руб.	265,6	317,4	395,4
Без учета привлеченных средств	млрд. руб.	265,1	316,8	394,2
Привлеченные средства	млрд. руб.	0,5	0,6	1,2

## Обзор основных корпоративных событий за год

### Январь

В рамках сотрудничества ОАО «РЖД» со словацкой машиностроительной компанией АО «Татравагонка» на контейнерном терминале в Добре прошла торжественная приемка опытной партии фитинговых платформ сочлененного типа. Новый подвижной состав, изготовленный АО «Татравагонка» для ОАО «Транс-Контейнер» (дочерняя компания ОАО «РЖД»), позволит повысить эффективность перевозок контейнерных грузов.

### Февраль

ОАО «РЖД» и испанская компания «Тальго» в Санкт-Петербурге подписали Соглашение о заключении договоров на поставку 140 пассажирских вагонов (7 составов по 20 вагонов) и их техническом обслуживании. Сотрудничество с испанскими производителями открывает значительные возможности в сфере эксплуатации подвижного состава с системой автоматического изменения ширины колеи.

### Март

ОАО «РЖД» завершило размещение в Лондоне еврооблигаций на общую сумму 350 млн. фунтов стерлингов со ставкой купонного дохода в размере 7,487% годовых и сроком их погашения в 2031 году. Это самые долгосрочные не только для Компании, но и для российских эмитентов еврооблигации.

ОАО «РЖД» получило признание в рамках Международного конкурса REBRAND 100 Global Awards, ребрендинг Компании был включен в сотню самых удачных примеров ребрендинга за 2011 год.

ОАО «РЖД» получило награду «Лидер бизнеса СНГ», которая присуждается за существенный вклад в развитие интеграционных процессов и экономического сотрудничества на территории государств — участников СНГ.

ОАО «РЖД» получило награду конкурса «Хрустальная гарнитура» в рамках международного форума Call Center World Forum. Тем самым получил признание Единый информационно-сервисный центр ОАО «РЖД», открытый в октябре 2010 г. и ставший одним из крупнейших распределенных контактных центров в России.

### Апрель

ОАО «РЖД» и немецкий производитель «Сименс АГ» объявили о начале производства электропоездов «Ласточка» на платформе Desiro. «Сименс АГ» поставит ОАО «РЖД» 54 электропоезда «Ласточка». В 2014 году эти современные электропоезда обеспечат транспортное обслуживание пассажиров во время проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи.

ОАО «РЖД» совместно с правительством Москвы и правительством Московской области договорили-



лись создать новую схему организации пассажирских перевозок на 2012 год и на перспективу до 2020 года. Были подписаны совместные документы по вопросам развития Московского транспортного узла и использованию привокзальных территорий города Москвы.

### Май

ОАО «РЖД» в рамках праздника «1000 дней до Олимпийских игр» провело акцию «1000 деревьев — 120-летию Транссиба». Новые живописные места для отдыха жителей с мемориальными знаками появились в городах, расположенных вдоль Транссибирской магистрали: Нижнем Новгороде, Владимире, Кирове, Перми, Екатеринбурге, Тюмени, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Улан-Уде, Чите, Хабаровске, Омске.

### Июнь

ОАО «РЖД» провело дополнительное размещение 20-летних еврооблигаций в британских фунтах стерлингов со ставкой купона 7,487% годовых на сумму 300 млн. фунтов стерлингов. Общая величина выпуска с учетом выпуска еврооблигаций в марте составила 650 млн. фунтов стерлингов. Облигации дополнительного выпуска были размещены с премией к номиналу, что позволило ОАО «РЖД» добиться снижения эффективной ставки в целом по данному заимствованию.

ОАО «РЖД» стало одним из главных партнеров VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство — 1520» в Сочи. Ключевой темой мероприятия стала стратегия интеграции пространств 1520 и 1435. ОАО «РЖД» и организации холдинга в рамках форума заключили с партнерами 11 значимых контрактов.

ОАО «РЖД» открыло Большой Новороссийский тоннель, что позволило повысить скорость поездов и пропускную способность участка Тоннельная — Новороссийск. Несмотря на экономический кризис, реализация инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» не прекратилась, а в строительные работы было инвестировано более 3 млрд. руб.

ОАО «РЖД» открыло электрифицированный участок Карымская — Оловянная южного хода Забайкальской железной дороги. Инвестиции в электрификацию составили в общей совокупности около 26 млрд. руб., завершение проекта позволит сократить издержки перевозчика и улучшить условия для перевозки грузов.

ОАО «РЖД» открыло железнодорожное сообщение между Россией и Республикой Абхазия, временно приостановленное в феврале 2011 г. в связи с реконструкцией участка Веселое — Сухум.

ОАО «РЖД» утвердило Программу инновационного развития на период до 2015 года. Программа определяет 12 ключевых направлений инновационного развития Компании, увязана со стратегией развития Компании, ее финансовыми планами и содержит комплекс мероприятий, направленных на разработку

и внедрение новых технологий, инновационных продуктов и услуг, соответствующих мировому уровню, а также стимулирующих инновационное развитие ключевых отраслей промышленности Российской Федерации.

### Июль

ОАО «РЖД» поставило на сеть железных дорог России пригородные электропоезда серии ЭД4М с повышенным уровнем комфорта. Всего на Московскую и Октябрьскую железные дороги было поставлено 25 поездов серии ЭД4М с повышенным уровнем комфорта. Значительная часть изменений внесена по итогам анкетирования эксплуатирующих депо представителей и пассажиров.

### Август

ОАО «РЖД» запустило уникальный поезд — передвижной выставочно-лекционный комплекс (ПВЛК), где ведущие российские и зарубежные компании смогут представить свои инновационные проекты. Передвижной выставочно-лекционный комплекс включает в себя 3 служебно-бытовых и 8 выставочных вагонов, каждый из которых посвящен какому-либо инновационному проекту или компании, представляющей свои проекты.

ОАО «РЖД» удалось впервые в истории российских железных дорог перевезти через Уральские горы поезд с рекордным весом 9 тыс. тонн. Опытный образец грузового электровоза с асинхронным тяговым приводом «Гранит» (серия 2ЭС10) совершил поездку по маршруту Екатеринбург-Сортировочный — Первоуральск — Базезино. Это достижение стало возможным благодаря новому электровозу, созданному совместными усилиями российских и немецких инженеров.

ОАО «РЖД» представило новый международный туристический поезд Москва — Пекин. Запуск поезда стал важным этапом развития международного железнодорожного туризма.

ОАО «РЖД» совместно с ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России», Воронежским вагоноремонтным заводом, ОАО «Вагонремаш», ОАО «Рузхиммаш» представило образец нового пожарного поезда. Модернизированный подвижной состав способен обеспечивать эффективную борьбу с пожарами как на открытом пространстве, так и в условиях тоннелей.

### Сентябрь

ОАО «РЖД» и «Сименс АГ» подписали контракты на производство 1200 вагонов для электропоездов «Ласточка» (Desiro RUS) и техническое обслуживание 54 электропоездов этой серии. Заказ на производство электропоездов «Ласточка» (Desiro RUS) размещен на предприятии «Технологии поездов» — СП компаний «Сименс» и «Группа Синара». Объем заказа составляет 1200 вагонов на общую сумму более 2 млрд. евро.

Современные электропоезда, произведенные в России, будут эксплуатироваться на интермодальных и пригородных маршрутах.

ОАО «РЖД» провело III Международный салон «ЭКСПО 1520», являющийся крупнейшей международной выставкой железнодорожной техники на «Пространстве-1520». В 2011 году салон «ЭКСПО-1520» стал самым масштабным за всю историю его проведения. В павильонах и на открытых площадках было размещено около 500 стендов, в том числе порядка 70 единиц железнодорожной техники на рельсовом полотне. Участие в мероприятии приняли 14,5 тыс. человек из 25 стран мира, что в полтора, а по количеству представленной железнодорожной техники в два раза больше показателей 2009 года.

#### **Октябрь**

ОАО «РЖД» провело демонстрационный поезд по реконструированному участку Раджин (КНДР) — Хасан (РФ). Таким образом, завершился первый этап реконструкции этого международного железнодорожного участка, призванного в будущем обеспечить перевозки контейнерных и насыпных грузов. Общие затраты на реализацию проекта по реконструкции участка Хасан — Раджин со строительством контейнерного терминала в порту Раджин оцениваются в 8,3 млрд. руб.

ОАО «РЖД» объявило о продаже по итогам аукциона 75% минус 2 акции ОАО «ПГК». Выставленный на аукцион пакет акций был продан за 125 млрд. 500 млн. руб. при стартовой цене 125 млрд. 375 млн. руб. Аукцион проводился в соответствии с решениями совета директоров ОАО «РЖД» и распоряжением Правительства и стал одним из достижений Структурной реформы на железнодорожном транспорте.

ОАО «РЖД» согласовало техническое задание на разработку маневрово-вывозного тепловоза с гибридной силовой установкой SinaraHybrid (ТЭМ9Н). Проект первого в России гибридного локомотива разрабатывает инжиниринговая компания «Центр инновационного развития СТМ» (входит в ОАО «Синара — Транспортные машины»). Гибридный тепловоз будет обладать повышенными характеристиками по экологии и энергоэффективности.

ОАО «РЖД» делегировало руководителей Компании на участие в 55-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества. Делегацию Компании возглавил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

ОАО «РЖД» представило пассажирам выставку на Курском вокзале Москвы, посвященную высокоскоростному пассажирскому движению и международному сотрудничеству в этой области. На экспозиции был представлен симулятор мирового рекорда скорости на железной дороге 574,8 км/ч, установленного в 2007 году поездом TGV, а также фотостенды, иллюстрирующие эволюцию поездов TGV, их технические и коммерческие характеристики.

#### **Ноябрь**

ОАО «РЖД» стало одним из главных партнеров II Железнодорожного съезда, прошедшего в ЦВЗ «Манеж» в Москве. В работе съезда приняли участие более 3000 делегатов, среди которых были представители органов государственной власти, профессиональные участники рынка, клиенты железнодорожной отрасли, сенаторы, депутаты Госдумы, представители научных кругов, Общественной палаты, трудовых коллективов.

ОАО «РЖД» завершило реконструкцию железнодорожного моста через реку Волга на 754 км участка Канаш — Агрыз. Мост расположен на одном из наиболее грузонапряженных участков Горьковской железной дороги и соединяет европейскую часть страны с регионами Урала, Сибири и Дальнего Востока. В результате реконструкции увеличилась пропускная способность магистрали, повысилась эксплуатационная надежность и безопасность сооружения, существенно возросла скорость движения поездов.

#### **Декабрь**

ОАО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») отправило в первый рейс поезд по маршруту Москва — Берлин — Париж. Новый маршрут стал уже вторым маршрутом из России во Францию, и еще больше расширил географию международных маршрутов, предложенных Компанией.

ОАО «РЖД» заключило контракт с немецким концерном «Сименс» на поставку восьми высокоскоростных поездов Velaro RUS («Сапсан») и договор на их техническое обслуживание на срок 30 лет. Общая стоимость поставки восьми составов и договора на их техническое обслуживание составляет около 600 млн. евро. Новые поезда будут эксплуатироваться на высокоскоростных маршрутах между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом.

#### **Общественная оценка**

ОАО «РЖД» получило в 2011 году несколько наград, свидетельствующих об общественном признании различных направлений деятельности Компании.

Компания ОАО «РЖД» стала победителем в ежегодном Международном конкурсе International Tunnelling Awards в Гонконге, организованном издательством New Civil Engineer в партнерстве с Мировой тоннельной ассоциацией. Награда была вручена в номинации «Крупный тоннельный проект — 2011» за строительство третьего тоннельного комплекса совмещенной автомобильной и железной дороги Адлер — «Альпика-Сервис», которая в 2013 году свяжет Сочи с Красной Поляной.

В декабре 2011 года ОАО «РЖД» стало лауреатом премии «Время инноваций — 2011» в номинации «Лучший проект по популяризации инновационной деятельности» с проектом «Передвижной выставочно-лекционный комплекс» (ПВЛК).

Единый информационно-сервисный центр ОАО «РЖД» получил четыре награды на ежегодном конкурсе Национальной ассоциации контактных центров «Хрустальная гарнитура»: первое место в номинациях «Лучшее использование технологии» и «Лучшая большая команда», второе место в номинациях «Лучшая программа/проект набора, подготовки и обучения персонала» и «Лучший проект открытия нового сайта, создания нового call-центра».

В январе 2011 года журнал о международных рынках заемного капитала Euroweek объявил дебютный выпуск еврооблигаций ОАО «РЖД» одним из победителей номинации «Лучшая сделка 2010 года в Восточной Европе».

Ассоциация менеджеров России включила в двадцатый ежегодный рейтинг «ТОП-1000 российских менеджеров» многих сотрудников ОАО «РЖД», в том числе в такую номинацию, как «Бизнес-лидеры», в рейтинги лучших финансовых директоров, директоров по корпоративному управлению, директоров по управлению персоналом, IT-директоров, директоров по общественным и корпоративным связям, директоров по маркетингу.

По данным опроса шведской исследовательской компании Universum, проведенного среди 13 тыс. российских студентов ведущих вузов, ОАО «РЖД» признано одним из наилучших работодателей.

На XIV ежегодном Конкурсе годовых отчетов и сайтов, организатором которого выступил журнал «Рынок ценных бумаг» совместно с Министерством финансов Российской Федерации, годовой отчет ОАО «РЖД» за 2010 год был признан лучшим среди

компаний транспортной отрасли, а также был номинирован на премию «Лучшее комплексное представление компании».

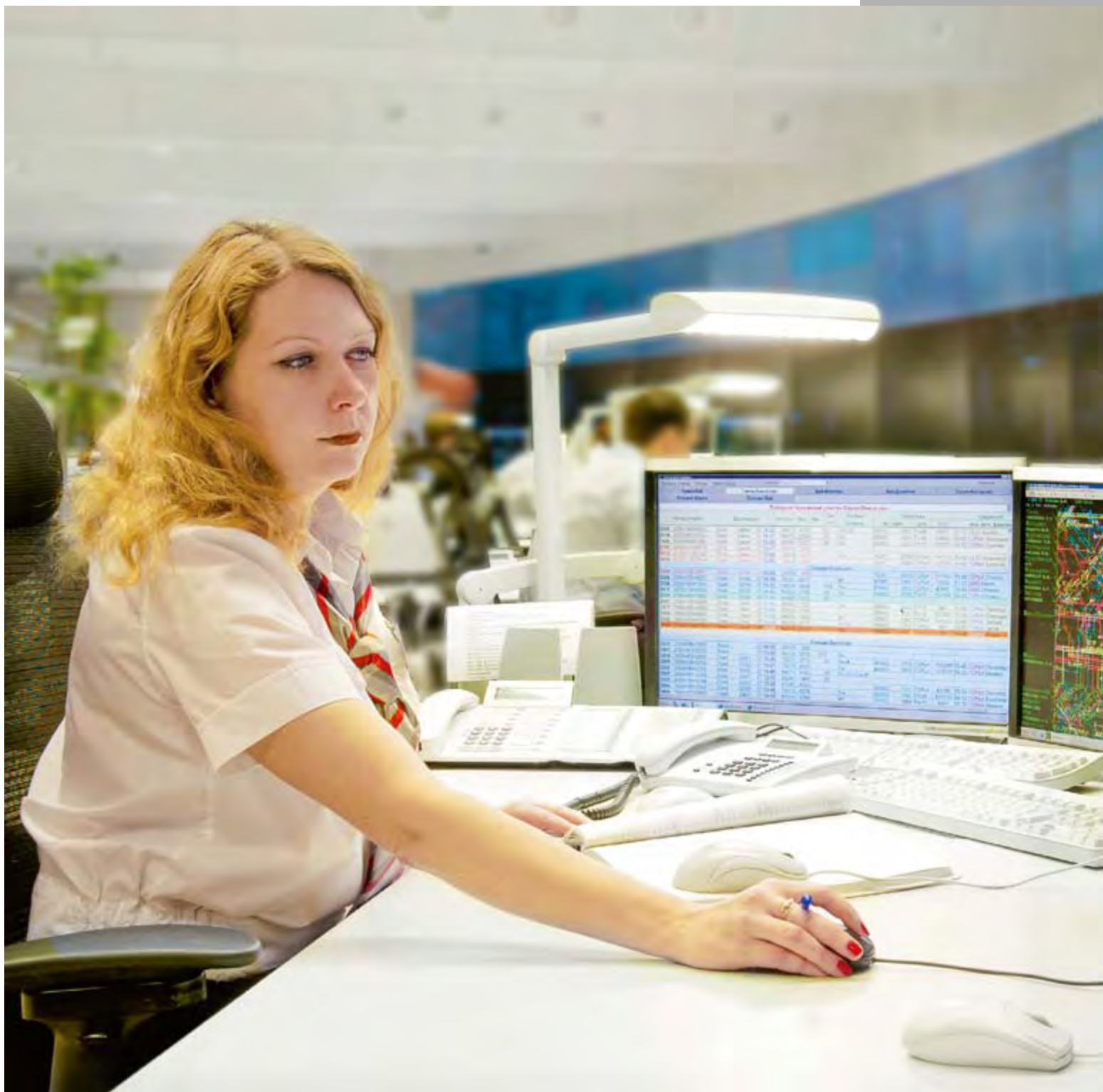
Международный конкурс REBRAND 100 Global Awards отметил ОАО «РЖД» в сотне самых удачных примеров ребрендинга за 2011 год.

Российское рейтинговое агентство «Эксперт РА», опросив 20 ведущих российских страховых компаний в области добровольного медицинского страхования, назвало лучшей поликлиникой г. Москвы для взрослых НУЗ «Центральная поликлиника ОАО «РЖД»», а лучшим стационаром столицы для взрослых стала НУЗ «Центральная клиническая больница № 1 ОАО «РЖД»».

В июле 2011 г. на конференции «Коммуникативные инструменты российских компаний: потенциал и применение» в Санкт-Петербурге ОАО «РЖД» названо победителем в номинации «Лучший PR-раздел корпоративного сайта — 2011» и одним из лидеров в номинации «Лучший корпоративный сайт — 2011».

В апреле 2011 г. ОАО «РЖД» вручили благодарность как участнику экспозиции павильона Российской Федерации на всемирной универсальной выставке «ЭКСПО-2010» за подпись председателя оргкомитета российской секции на «ЭКСПО-2010» Министра промышленности и торговли Российской Федерации В.Б. Христенко.

ОАО «РЖД» получило награду «Лидер бизнеса СНГ», которая присуждается за существенный вклад в развитие интеграционных процессов и экономического сотрудничества на территории государств — участников СНГ.



### 3. Корпоративное управление в ОАО «РЖД»

**5** членов совета директоров ОАО «РЖД»  
из **11** – независимые.  
Их знания и опыт вносят  
существенный вклад  
в развитие Компании





### 3. Корпоративное управление в ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» является динамично развивающейся общенациональной вертикально интегрированной транспортной компанией.

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

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

#### Структура управления ОАО «РЖД»



ОАО «РЖД» следует лучшей практике и стандартам корпоративного управления и признает его необходимым условием эффективности и успешности своей финансово-хозяйственной деятельности, повышения инвестиционной привлекательности Компании и ее дочерних обществ, а также обеспечения надлежащего проведения реформы железнодорожного транспорта. С 2005 года ОАО «РЖД» является членом некоммерческого партнерства «Национальный совет по корпоративному управлению».

В настоящее время в ОАО «РЖД» практически сформированы основные механизмы корпоративного

управления, присущие передовым публичным компаниям. Ведущие российские экспертные организации в сфере корпоративного управления подтверждают, что ОАО «РЖД» достигнуты высокие результаты в области корпоративного управления.

Компания продолжает непрерывную работу по совершенствованию системы корпоративного управления, основываясь на российских и международных стандартах и передовой практике корпоративных отношений.

## Принципы корпоративного управления в ОАО «РЖД»

### 1. Обеспечение защиты прав акционера

В Компании существует практика проведения тендеров на поставку ОАО «РЖД» товаров или услуг, что повышает защищенность интересов акционера.

Расширенные полномочия совета директоров по утверждению сделок обеспечивают сохранность активов и дают возможность представителям акционера в совете директоров оценить экономическую целесообразность предлагаемой исполнительным органом сделки с крупными активами.

В ОАО «РЖД» принята практика привлечения независимого оценщика при осуществлении сделок с имуществом, при продаже пакетов акций дочерних и зависимых обществ.

В качестве внешнего аудитора ОАО «РЖД» привлекаются авторитетные российские и зарубежные аудиторские компании, что обеспечивает высокий уровень достоверности отчетности. Аудитор выбирается на открытом конкурсе. Принята практика ротации внешних аудиторов не менее одного раза в пять лет.

Регулирование оборота инсайдерской информации закреплено во внутреннем документе Компании — Положении об информационной политике, что дает акционеру разумную уверенность в надлежащей защите его прав.

Компания осуществляет регулярные выплаты дивидендов акционеру с момента своего образования.

### 2. Эффективная деятельность органов управления и контроля

#### Совет директоров ОАО «РЖД»

Совет директоров состоит из высокопрофессиональных менеджеров, обладающих необходимыми

знаниями и компетенцией для решения долгосрочных стратегических задач развития Общества, имеющих значительный опыт работы в коллегиальных органах управления.

Практика работы совета директоров ОАО «РЖД» показывает высокий уровень вовлеченности членов совета директоров в формирование стратегии ОАО «РЖД» и определение позиции ОАО «РЖД» по взаимодействию с заинтересованными лицами.

В рамках реализации государственной политики по расширению практики избрания независимых директоров в органы управления компаний с государственным участием с 2008 года в состав совета директоров ОАО «РЖД» регулярно избираются независимые директора.

Права и обязанности членов совета директоров, их ответственность, а также порядок организации работы совета директоров и принятия ими решений закреплены в Положении о совете директоров, утвержденном Правительством Российской Федерации.

Для обеспечения принятия качественных и своевременных решений при совете директоров ОАО «РЖД» созданы: Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД», а также Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД».

Заседания совета директоров проходят регулярно в соответствии с долгосрочными планами, материалы к заседаниям совета директоров предоставляются заблаговременно, что способствует взвешенности и эффективности принимаемых советом директоров решений.

Внутренними документами Компании закреплена обязанность членов совета директоров раскрывать информацию о владении и сделках с ценными бумагами ОАО «РЖД». Процедуры декларирования членами совета директоров своей аффилированности позволяют снизить риски возникновения конфликта интересов.

### Исполнительные органы

В ОАО «РЖД» создан коллегиальный исполнительный орган — правление, что обеспечивает коллегиальность принятия решений по ряду ключевых вопросов деятельности Компании.

Основные принципы деятельности и функциональные обязанности правления и его членов регулируются Положением о правлении.

В ОАО «РЖД» предусмотрены механизмы вознаграждений членов исполнительных органов в зависимости от результатов деятельности Компании. Это позволяет создать адекватные стимулы для исполнительных органов по достижению ОАО «РЖД» плановых показателей деятельности и удовлетворения ожиданиям акционера.

Внутренними документами Компании предусмотрены процедуры декларирования членами исполнительных органов ОАО «РЖД» наличия конфликта интересов и обязательного информирования совета директоров о случаях возникновения подобных конфликтов.

Основой для устойчивого развития ОАО «РЖД» является наличие кадрового резерва для замещения руководителей структурных подразделений, что позволяет обеспечить преемственность деятельности менеджмента среднего звена ОАО «РЖД».

### Система контроля над финансово-хозяйственной деятельностью

Контроль финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» осуществляют *ревизионная комиссия*, Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД», структурное подразделение ОАО «РЖД» — *Центр контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль»* и независимый аудитор.

В состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД» не входят лица, занимающие должности в органах управления Компании или ее сотрудники, что обеспечивает ее независимость.

Основные задачи и полномочия Комитета совета директоров по аудиту, рискам и вознаграждениям в области контроля финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» определены в утвержденном советом директоров Положении о данном комитете.

К числу наиболее важных функций, закрепленных за Центром «Желдорконтроль», относятся разработка планов, новых направлений, форм и методов проведения внутреннего аудита и контроля финансово-хозяйственной деятельности в ОАО «РЖД».

Компанией проводится комплексная работа по развитию риск-ориентированной системы внутреннего контроля и аудита, отвечающей передовой практике корпоративного управления.

### 3. Обеспечение раскрытия информации

Советом директоров ОАО «РЖД» утверждено *Положение об информационной политике Компании*.

ОАО «РЖД» раскрывает *финансовую и бухгалтерскую отчетность* в соответствии с российскими (РСБУ) и международными (МСФО) стандартами.

*Годовой отчет* Компании содержит ряд существенной для заинтересованных лиц информации и соответствует требованиям нормативных актов к структуре и содержанию годового отчета, предоставляемого акционерам при подготовке к общему собранию акционеров.

На интернет-сайте раскрыта информация о стратегии развития ОАО «РЖД», выкладываются внутренние документы Компании. Часть существенной информации о деятельности Компании раскрыта на английском языке.

### 4. Внедрение этических принципов в Компании

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

В Кодексе содержится перечень мероприятий, направленных на укрепление корпоративного духа, урегулирование корпоративных конфликтов. Кодекс транслирует ценности Компании всем сотрудникам, ориентирует сотрудников на единые корпоративные цели и тем самым повышает их корпоративную идентичность.

### 5. Социальная ответственность

ОАО «РЖД» реализует корпоративную стратегию высокой социальной ответственности. Всестороннее содействие региональному развитию, росту подвижности населения, информационная открытость и прозрачность деятельности, постоянная работа над повышением качества предоставляемых услуг, осуществление в полном объеме всех государственных социальных программ — критерии выполнения ОАО «РЖД» своих обязательств перед обществом и экономикой страны.

Компанией принят *Кодекс корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД»*. Принятие Кодекса подтверждает стремление Компании к такому осуществлению хозяйственной деятельности, которое учитывает интересы и способствует сбалансированному устойчивому развитию всех заинтересованных сторон.

В Компании введена практика по составлению регулярной *социальной отчетности* и представлению ее результатов широкой общественности.

ОАО «РЖД» оказывает благотворительную помощь гражданам, общественным, религиозным и другим



организациям. Благотворительная деятельность социально ориентирована на дальнейшее укрепление имиджа Компании и проходит в русле единой политики ОАО «РЖД» в области поддержания объектов социальной сферы, благотворительных программ, развития образования, здравоохранения, науки, искусства, просвещения, спорта и духовного совершенствования личности.

ОАО «РЖД», являясь *экологоориентированной компанией*, уделяет большое внимание снижению техногенного воздействия на окружающую среду.

#### **6. Система социальной поддержки работников Компании**

В Компании реализуется *система социальной поддержки работников* как важнейший фактор роста эффективности работы: лечебные и оздоровительные учреждения, масштабная ипотечная программа, комплекс дополнительных льгот, учитывающих специфику работы на железнодорожном транспорте. Развивая эти направления работы, Компания реализует национальные проекты в рамках железнодорожного транспорта.

Все работники Компании имеют возможность участия в корпоративной системе негосударственного пенсионного обеспечения.

В целях создания необходимых условий для будущего развития ОАО «РЖД» реализуется *специальная программа «Молодежь Компании»*.

В Компании существует практика заключения *коллективного договора*, регулирующего социально-трудовые отношения и гарантирующего предоставление работникам ОАО «РЖД» и членам их семей социальных благ. Проводится регулярный контроль его реализации.

#### **7. Эффективная система управления дочерними обществами**

ОАО «РЖД» управляет *дочерними и зависимыми обществами* посредством корпоративных методов. Корпоративное управление дочерними и зависимыми обществами осуществляется посредством участия представителей ОАО «РЖД» в общих собраниях акционеров, советах директоров и ревизионных комиссиях дочерних и зависимых обществ.

Интересы материнской Компании в деятельности дочерних обществ реализуются в разработке и реализации единых стандартов корпоративного управления. Единые стандарты обеспечивают создание единого правового пространства в Холдинге, реализацию общих стратегических целей и способствуют удобству работы органов управления всех входящих в Холдинг компаний, а также снижению общих издержек управления.

Большое значение ОАО «РЖД» придает диалогу с другими акционерами и участниками своих дочерних обществ, стремясь максимально учитывать их интересы.

## **Общее собрание акционеров**

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Единственным акционером Общества является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации. В соответствии со статьей 47 Федерального закона «Об акционерных обществах» и уставом Общества решения общего собрания акционеров принимаются Правительством Российской Федерации единолично и оформляются письменно в форме постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации.

Решения годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» в 2011 году оформлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2011 г. № 1129-р.

В 2011 году состоялось восемь внеочередных общих собраний акционеров ОАО «РЖД» по вопросам внесения изменений в устав Общества, увеличения уставного капитала Общества, определения количественного состава, избрания членов совета директоров и досрочного прекращения их полномочий, решения которых оформлены распоряжениями Правительства Российской Федерации от 27 октября 2011 г. № 1888-р, от 12 декабря 2011 г. № 2228-р, от 30 декабря 2011 г. № 2429-р и постановлениями Правительства Российской Федерации от 16 марта 2011 г. № 168, от 12 августа 2011 г. № 670, от 12 сентября 2011 г. № 770, от 12 декабря 2011 г. № 1031, от 30 декабря 2011 г. № 1203.



## Совет директоров ОАО «РЖД»

Совет директоров ОАО «РЖД» осуществляет общее руководство деятельностью Общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Прави-

тельства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585, и Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

### Состав совета директоров ОАО «РЖД»

Совет директоров ОАО «РЖД» избран на годовом общем собрании акционеров ОАО «РЖД» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июня 2011 г. № 1129-р) в количестве 13 членов. В состав совета директоров избраны новые члены совета директоров Андросов К.Г., Медорн Х., Уилер Г. и Недосеков А.Н.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 октября 2011 г. № 1888-р полномочия членов совета директоров ОАО «РЖД», избранных на годовом общем собрании акционеров, досрочно прекращены, из состава совета директоров ОАО «РЖД» вышли Жуков А.Д. и Уилер Г.

Состав совета директоров ОАО «РЖД», избранный на внеочередном общем собрании акционеров (распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2011 г. № 1888-р), состоит из 11 членов:

Ф.И.О.	Должность
Андросов К.Г.	член совета директоров инвестиционного фонда «Альтера»
Березкин Г.В.	председатель совета директоров общества с ограниченной ответственностью «ЕЧН Энерго»
Гусаков В.А.	управляющий директор по корпоративному развитию открытого акционерного общества «ММВБ-РТС» (независимый директор)
Комиссаров Д.Г.	председатель совета директоров открытого акционерного общества «Технологическая компания» (независимый директор)
Косов Н.Н.	член правления — первый заместитель председателя правления государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»
Кузовлев М.В.	президент открытого акционерного общества «Банк Москвы»
Медорн Х.	член совета директоров открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (независимый директор)
Недосеков А.Н.	заместитель Министра транспорта Российской Федерации
Рязанов А.Н.	председатель совета директоров закрытого акционерного общества «Русская Холдинговая компания» (независимый директор)
Шохин А.Н.	президент Общероссийского объединения работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей» (независимый директор)
Якунин В.И.	президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

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

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

Председатель совета директоров ОАО «РЖД»

#### Андросов Кирилл Геннадьевич

Родился в 1972 г.  
В 1994 г. с отличием окончил инженерно-экономический факультет Санкт-Петербургского государственного морского технического университета по специальности «инженер-экономист».  
В 2000 г. окончил Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. Кандидат экономических наук.  
2003–2005 гг. — учеба в Школе бизнеса Университета г. Чикаго по специальности Executive MBA.  
1996 г. — советник заместителя Председателя Комитета по управлению городским имуществом г. Санкт-Петербурга по экономическим вопросам.  
1997 г. — начальник управления подготовки инвестиционных проектов Комитета по управлению городским имуществом г. Санкт-Петербурга.  
1998 г. — директор департамента экономики городского имущества Комитета по управлению городским имуществом г. Санкт-Петербурга.  
1999 г. — заместитель генерального директора по развитию ОАО «Ленэнерго».  
2000 г. — первый заместитель генерального директора ОАО «Ленэнерго».  
2004 г. — директор департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации.  
2005 г. — заместитель Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.  
2008 г. — заместитель Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации.  
2010 г. — управляющий партнер инвестиционной компании Altera Capital.  
С 2011 г. — член совета директоров ОАО «РЖД», в сентябре 2011 г. избран председателем совета директоров ОАО «РЖД».  
Является также председателем совета директоров ОАО «Аэрофлот», членом совета директоров ОАО «Первый канал», ОАО «Группа ЛСР», ООО «А 3» и инвестиционного фонда Altera.

#### Березкин Григорий Викторович

Родился в 1966 г.  
В 1988 г. окончил химический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова.  
В 1993 г. защитил кандидатскую диссертацию по специальности «нефтехимия».  
1996–2000 гг. — генеральный директор ОАО «Коми-ТЭК», председатель совета директоров ОАО «Коми-ТЭК».  
2000–2003 гг. — генеральный директор ООО «ЕЧН Энерго», управляющей компании ОАО «Колэнерго», член совета директоров ОАО «Колэнерго».  
2004–2007 гг. — член совета директоров РАО «ЕЭС России».  
2007–2010 гг. — член совета директоров ОАО «Первая грузовая компания».  
2008–2011 гг. — член совета директоров ОАО «СГ-транс».  
С 2010 г. — член совета директоров ОАО «РЖД».  
Член Бюро Правления РСПП, Председатель Комиссии РСПП по электроэнергетике, Председатель Комитета РСПП по независимым директорам.

#### Гусаков Владимир Анатольевич

Родился в 1960 г.  
В 1984 г. с отличием окончил Университет дружбы народов по специальности «математика». Переводчик с английского и французского языков.  
В 2003 г. окончил Российскую экономическую академию им. Г.В. Плеханова по специальности «финансы и кредит».  
В 2008 г. окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «юриспруденция».  
Кандидат физико-математических наук, доцент.  
Действительный государственный советник Российской Федерации 3-го класса.  
1992–1994 гг. — главный специалист, заместитель заведующего отделом ценных бумаг Российского фонда федерального имущества.

1994–1995 гг. —	заместитель руководителя Департамента ценных бумаг и финансового рынка — начальник Отдела финансовых рынков Министерства финансов Российской Федерации.
1995–1998 гг. —	вице-президент, заместитель председателя правления АБ «Империал».
1998–1999 гг. —	заместитель председателя правления АКБ «Национальный резервный банк».
1999–2001 гг. —	директор Департамента привлечения инвестиций, член правления, заместитель генерального директора государственной корпорации «Агентство по реструктуризации кредитных организаций».
2001–2003 гг. —	заместитель Председателя ФГУП «Государственная инвестиционная корпорация».
2003–2004 гг. —	заместитель генерального директора, член правления ЗАО «ММВБ».
2004–2007 гг. —	заместитель руководителя Федеральной службы по финансовым рынкам.
2007–2009 гг. —	президент ООО «ЦентрИнвест Секьюритис», президент ЗАО «Группа Си-Ай-Джи».
2009–2011 гг. —	вице-президент, член правления ЗАО «ММВБ».
С декабря 2011 г. по настоящее время —	управляющий директор по корпоративному развитию ОАО «ММВБ-РТС».
С 2008 г. —	член совета директоров ОАО «РЖД». Лауреат Национальной премии «Директор года — 2011» в номинации «Независимый директор».

#### **Комиссаров Дмитрий Георгиевич**

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

#### **Косов Николай Николаевич**

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

### Кузовлев Михаил Валерьевич

	Родился в 1966 г.
В 1988 г.	окончил Московский государственный институт международных отношений МИД СССР.
1990–1994 гг. —	Внешнеэкономический центр «Пробизнес», первый заместитель директора, вице-президент.
1994–1996 гг. —	АОЗТ «Пробизнес-холдинг», вице-президент.
1997–2002 гг. —	Пробизнесбанк, начальник управления финансовых операций, заместитель председателя правления, старший вице-президент.
2002–2004 гг. —	Внешторгбанк, вице-президент.
2004–2005 гг. —	ЗАО «КБ "Гута-банк"», впоследствии ВТБ 24 (ЗАО), президент — председатель правления.
2005–2008 гг. —	Russian Commercial Bank (Cyprus) Ltd., исполнительный управляющий директор.
2008–2011 гг. —	первый заместитель президента — председателя правления ОАО «Банк ВТБ».
С 2011 г. по настоящее время —	президент — председатель правления ОАО «Банк Москвы».
С 2010 г. —	член совета директоров ОАО «РЖД».

### Медорн Ханс Хартмут

	Родился в 1942 г. в Варшаве. Окончил факультет машиностроения Берлинского технического университета (диплом инженера).
В 1965 г.	поступил на работу в отдел конструкторских разработок компании Focke-Wulf [Фокке-Вульф].
С 1966 по 1978 г.	работал в авиастроительной компании Vereinigte Flugtechnische Werke [Ферайнигте Флюгтехнише Веерке], затем занял пост директора производства в компании Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) [Мессершмитт-Бельков-Блом].
1979–1984 гг. —	член совета директоров компании Airbus Industrie S.A. [Эрбас Индастри С.А.] в Тулузе (Франция).
С 1984 по 1989 г.	возглавлял группу авиастроительных компаний MBB-Transport-und Verkehrsflugzeuge [МББ-Транспорт-унд Феркерсфлюгцойге].
В 1985 году	стал членом совета директоров MBB.
1989–1992 гг. —	председатель совета директоров компании Deutsche Airbus GmbH [Дойче Эрбас ГмбХ].
С 1992 по 1995 г.	входил в состав правления компании Deutsche Aerospace AG [Дойче Аэропейс АГ].
1995–1999 гг. —	председатель правления компании по производству печатных станков Heidelberger Druckmaschinen AG [Хайдельбергер Друкмашинен АГ].
С 1997 по 1999 г.	по совместительству являлся членом правления электроэнергетической компании земель Северный Рейн — Вестфалия Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG [Райниш-Вестфэлишес-Электрицитэтсверк АГ].
С конца 1999 г. по апрель 2009 г. —	председатель правления компании Deutsche Bahn AG [Дойче Бан АГ] в Берлине.
С 1 июля 2009 г.	входит в совет директоров компании Air Berlin [Эйр Берлин], с 1 сентября 2011 г. — генеральный директор этой компании.
С 2011 г. —	Почетный доктор инженерных наук. член совета директоров ОАО «РЖД».

### Недосеков Андрей Николаевич

	Родился в 1960 г.
В 1985 г.	окончил завод-ВТУЗ Красноярского политехнического института, имеет высшее образование.
С 1984 г.	Трудовую деятельность начал в 1979 г. на Красноярском машиностроительном заводе. занимал ответственные должности на предприятиях Красноярского края.
2000–2006 гг. —	заместитель генерального директора по экономической безопасности, генеральный директор ОАО «Бамтоннельстрой».
2006–2007 гг. —	генеральный директор ОАО «Росжелдорстрой».
2007 г. —	заместитель директора Департамента экономики и инвестиций Минтранса Российской Федерации, директор Департамента программ развития Минтранса Российской Федерации.

С 2007 г. по настоящее время — заместитель Министра транспорта Российской Федерации  
С 2011 г. — член совета директоров ОАО «РЖД».

#### **Рязанов Александр Николаевич**

Родился в 1953 г.  
В 1979 г. окончил Московский институт нефти и газа имени И.М. Губкина.  
В 1993 г. окончил Всесоюзный заочный финансово-экономический институт.  
С 1979 по 1999 г. прошел трудовой путь от слесаря КИПиА до генерального директора Сургутского газоперерабатывающего завода.  
1999 г. — депутат областной думы (г. Тюмень) и депутат думы Ханты-Мансийского автономного округа (г. Сургут).  
1999–2001 гг. — депутат Государственной Думы Российской Федерации, заместитель председателя Комитета Государственной Думы по собственности Федерального Собрания Российской Федерации.  
2001–2006 гг. — заместитель председателя правления, член правления ОАО «Газпром».  
С 2007 г. по настоящее время — председатель совета директоров ЗАО «Русская холдинговая компания» (г. Москва).  
С 21 марта 2009 г. по февраль 2010 г. — председатель правления ОАО «Стройтрансгаз». Член правления Российского союза промышленников и предпринимателей.  
С 2008 г. — член совета директоров ОАО «РЖД».

#### **Шохин Александр Николаевич**

Родился в 1951 г.  
В 1974 г. окончил экономический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова. Доктор экономических наук (1989 г.), профессор (1991 г.).  
1991–1994 гг., 1998 г. — заместитель Председателя Правительства Российской Федерации.  
1994–2002 гг. — депутат Государственной Думы трех созывов.  
С 1995 г. по настоящее время — президент Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», заведующий кафедрой теории и практики взаимодействия бизнеса и власти.  
2002–2006 гг. — председатель наблюдательного совета ИГ «Ренессанс Капитал».  
2005–2009 гг. — член Общественной палаты Российской Федерации.  
С 2005 г. по настоящее время — президент Российского союза промышленников и предпринимателей. Независимый директор совета директоров ряда компаний, в том числе ОАО «Лукойл», TNK-BP Limited, ОАО «ТМК».  
С 2008 г. — член совета директоров ОАО «РЖД».

#### **Якунин Владимир Иванович**

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



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

Члены совета директоров	Количество заседаний с участием члена совета директоров
Андросов К.Г. (избран 30.06.2011)	11
Березкин Г.В.	24
Гусаков В.А.	24
Жуков А.Д. (вышел из состава 27.10.2011)	17
Комиссаров Д.Г.	24
Косов Н.Н.	24
Кузовлев М.В.	24
Медорн Х. (избран 30.06.2011)	10
Недосеков А.Н. (избран 30.06.2011)	11
Рязанов А.Н.	24
Шаронов А.В. (вышел из состава 30.06.2011)	13
Шохин А.Н.	24
Уиллер Г. (избран 30.06.2011, вышел из состава 27.10.2011)	0
Якунин В.И.	24

**Заседания совета директоров ОАО «РЖД»**

В 2011 году состоялось 24 заседания совета директоров, было принято 167 решений по наиболее важным вопросам деятельности Общества.

В период с 1 января 2011 г. по 30 июня 2011 г. совет директоров провел 13 заседаний, на которых было принято 75 решений.

В период с 1 июля 2011 г. по 26 октября 2011 г. совет директоров провел 4 заседания, на которых было принято 39 решений.

В период с 27 октября 2011 г. по 31 декабря 2011 г. совет директоров провел 7 заседаний, на которых было принято 53 решения.

**Вопросы, рассмотренные на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД»**

**От 11 февраля 2011 г. № 1**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ФПК» «Об уча-

стии ОАО «ФПК» в некоммерческом объединении «Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта»».

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

**От 21 февраля 2011 г. № 2**

1. О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления ЗАО «Компания ТрансТелеКом», а также «Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня внеочередного общего собрания акционеров и заседания совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» «О досрочном прекращении полномочий членов совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом»», «Об избрании членов совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» и «Об избрании председателя совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом»».
2. О согласовании совмещения членом правления ОАО «РЖД» Акуловым М.П. должности в органах управления ОАО «ФПК», а также об определении

позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ФПК» «Об избрании генерального директора ОАО «ФПК»».

3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня заседания совета директоров ОАО «ВГК» «Об участии ОАО «ВГК» в Общероссийском отраслевом объединении работодателей железнодорожного транспорта» и «Об участии ОАО «ВГК» в некоммерческом партнерстве «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»».
4. О внесении изменений в план работы совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2011 г.

#### От 9 марта 2011 г. № 3

О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за IV квартал 2010 г.

#### От 15 марта 2011 г. № 4

1. О закупочной деятельности ОАО «РЖД» (директивы Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2010 г. № 6464п-П13).
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ПГК» на 2011–2013 годы».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ВГК» на 2011–2013 годы».
4. О стратегии развития ЗАО «Компания ТрансТелеКом».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2011–2013 годы».
6. Об одобрении сделок по ремонту пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
7. Об одобрении предоставления ОАО «Банк ВТБ» гарантии обеспечения исполнения обязательств АО «УБЖД» перед ОАО «Банк ВТБ» по кредитному соглашению от 12 января 2011 г., заключенному между АО «УБЖД» и ОАО «Банк ВТБ», как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
8. О внесении изменений в решение совета директоров ОАО «РЖД» по вопросу «О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКредит-Банк»» (протокол от 15 октября 2010 г. № 21).
9. Об определении начальной (максимальной) цены контракта на оказание услуг по проведению обязательного аудита финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «РЖД» за 2011 год.
10. О целесообразности введения в ОАО «РЖД» ин-

ститута корпоративного секретаря.

11. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ПГК» «О досрочном прекращении полномочий генерального директора ОАО «ПГК»».
12. О назначении и освобождении членов правления ОАО «РЖД».
13. Об утверждении решения о дополнительном выпуске обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД».

#### От 25 марта 2011 г. № 5

О внесении изменений в решение совета директоров ОАО «РЖД» от 19 марта 2010 г. по вопросу «О создании открытого акционерного общества «Байкальская пригородная компания» — дочернего общества ОАО «РЖД»» (директивы Правительства Российской Федерации от 16 марта 2011 г. № 1091п-П13).

#### От 19 апреля 2011 г. № 6

1. О ходе выполнения поручений, указанных в разделах 1.1–1.4 решения совета директоров ОАО «РЖД» от 27 апреля 2010 г. (протокол № 8) по вопросу «Об инновационной деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ» (с учетом директив Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 1221п-П13).
2. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ПГК».
3. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКонтейнер».
4. О предварительном одобрении сделок с акциями ОАО «Желдорремаш».
5. О предварительном одобрении сделок с акциями ОАО «ВРМ».
6. О предварительном одобрении сделок с акциями ОАО «НСЗ».
7. О предварительном одобрении сделок с акциями ОАО «Московский ЛРЗ».
8. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Центральная ППК».
9. О сроках рассмотрения вопроса «Об отчуждении непрофильных активов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ».
10. О рекомендациях Росимущества по определению размеров вознаграждений работникам Общества, а также по выплате вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД».
11. О внесении изменений в Положение о вознаграждении членов комитетов совета директоров ОАО «РЖД» и выплате вознаграждения членам комитетов совета директоров ОАО «РЖД» по итогам 2010 года.
12. О переизбрании председателей комитетов совета директоров ОАО «РЖД».

**От 29 апреля 2011 г. № 7**

1. О создании Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электро-снабжения железных дорог — филиала ОАО «РЖД».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ВГК» «Об участии ОАО «ВГК» в некоммерческом партнерстве “Объединение производителей железнодорожной техники”».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «ПГК» «Об избрании генерального директора ОАО “ПГК”».
4. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за I квартал 2011 г.

**От 17 мая 2011 г. № 8**

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 2010 год.
3. О заключении ревизионной комиссии ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2010 год.
4. О предварительном утверждении советом директоров годового отчета ОАО «РЖД» за 2010 год.
5. Об утверждении годовой бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за 2010 год по российским стандартам, в том числе отчета о прибылях и убытках ОАО «РЖД» за 2010 год.
6. О рекомендациях по размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности общества за 2010 год (с учетом директив Правительства Российской Федерации от 17 мая 2011 г. № 2180п-П13).
7. О выплате вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД».
8. О подведении итогов конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.

**От 1 июня 2011 г. № 9**

1. О вступлении ОАО «РЖД» в Общероссийское объединение работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей» (директивы Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. № 2137п-П13).
2. О назначении представителей ОАО «РЖД» для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ.

**От 3 июня 2011 г. № 10**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета ди-

ректоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “ПГК” за 2010 год».

2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “ВГК” за 2010 год».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “ФПК” за 2010 год».
4. Об одобрении договоров субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

**От 17 июня 2011 г. № 11**

1. 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 2010 год».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “Желдорреммаш” за 2010 год».
3. 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 2010 год».
4. 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 2010 год».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “ТрансКредитБанк” на 2011–2013 годы».
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО “ВГК” в Координационном транспортном совещании государств — участников Содружества Независимых Государств».
7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителя ОАО «РЖД») на внеочередном общем собрании акционеров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО “ВГК” в Международной ассоциации “Координационный Совет по Транссибирским перевозкам”».
8. О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления других организаций.

9. 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 1 подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».
10. О годовом премировании членов правления ОАО «РЖД», определении обобщенной качественной оценки деятельности правления и ОАО «РЖД» в целом за 2010 год и утверждении оценок выполнения ключевых показателей эффективности деятельности президента ОАО «РЖД» за 2010 год.

#### От 23 июня 2011 г. № 12

1. 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 саморегулируемой организации «Объединение изыскательских организаций транспортного комплекса»».
2. О проекте положения о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД» и формы отчета об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».
3. Об отчуждении непрофильных активов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ.
4. О рассмотрении плана мероприятий по реализации стратегии развития группы компаний «ТрансТелеКом» на 2011–2015 годы.
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ФПК» в обществе с ограниченной ответственностью «Транспортная Сервисная Компания»».
6. Об одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКредитБанк» (директивы Правительства Российской Федерации от 21 июня 2011 г. № 2894п-П13).
7. Об утверждении Положения о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря.
8. Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на второе полугодие 2011 г.
9. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об участии ОАО «ФПК» в обществе с ограниченной ответственностью «РЖД-Трэвел»».
10. О заключении трудового договора с президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным.

#### От 24 июня 2011 г. № 13

1. Об утверждении Программы инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года

- (директивы Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 1221п-П13).
2. О создании ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания» — дочернего общества ОАО «РЖД» (директивы Правительства Российской Федерации от 7 июня 2011 г. № 2650п-П13).
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителя ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня общего собрания акционеров ОАО «РЖДстрой» «Об одобрении крупной сделки».
4. Об исключении ОАО «ТрансКредитБанк» из перечня дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».

#### От 30 августа 2011 г. № 14

1. Об избрании председательствующего на заседании совета директоров ОАО «РЖД».
2. О продаже 75% минус 2 акции уставного капитала ОАО «ПГК» на открытом аукционе (директива Правительства Российской Федерации от 27 августа 2011 г. № 4246п-П13).
3. Об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».
4. Об обеспечении введения процедуры предварительной публикации информации о закупках ОАО «РЖД» (директива Правительства Российской Федерации от 16 июня 2011 г. № 2828п-П13).
5. О предварительном одобрении сделки с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделки с акциями ЗАО «ТРАНСКАТ».
6. О предварительном одобрении сделки с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделки с акциями ЗАО «РАСКОМ».
7. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «УралТрансБанк» (директива Правительства Российской Федерации от 11 августа 2011 г. № 3989п-П13).
8. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «НИИ-ТКД» (директива Правительства Российской Федерации от 17 августа 2011 г. № 4087п-П13).

#### От 1 сентября 2011 г. № 15

1. Об избрании председательствующего на заседании совета директоров ОАО «РЖД».
2. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «АМЗ» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 495-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3827п-П13).
3. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «ТВС» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 495-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3833п-П13).
4. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Барнаулский ВРЗ» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 495-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3829п-П13).

5. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Рославльский ВРЗ» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 495-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3830п-П13).
6. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Саранский ВРЗ» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 495-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3835п-П13).
7. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «ИМЗ» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 495-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3836п-П13).
8. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «ВВРЗ им. С.М. Кирова» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 марта 2011 г. № 495-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3831п-П13).
9. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Московский МЗ “Красный путь”» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 18 января 2011 г. № 34-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3828п-П13).
10. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Петуховский ЛМЗ» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 18 января 2011 г. № 34-р, директива Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3832п-П13).
11. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») при рассмотрении органами управления ОАО «ФПК» вопросов, связанных с увеличением уставного капитала ОАО «ФПК» путем размещения акций дополнительного выпуска (директива Правительства Российской Федерации от 3 августа 2011 г. № 3868п-П13).
12. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за II квартал 2011 г.

#### От 19 сентября 2011 г. № 16

1. Об избрании председателя совета директоров ОАО «РЖД» (директива Правительства Российской Федерации от 7 сентября 2011 г. № 4496п-П13).
2. Об оказании помощи в связи с гибелью в авиакатастрофе игроков и сотрудников хоккейного клуба «Локомотив» (Ярославль).
3. Об участии ОАО «РЖД» в Торгово-промышленной палате Российской Федерации (директива Правительства Российской Федерации от 12 сентября 2011 г. № 4584п-П13).
4. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «М.С.З.».
5. О ликвидации «Рефсервис» — филиала ОАО «РЖД», на базе имущества которого создано дочернее общество в сфере перевозок в изотермическом подвижном составе.

#### От 26 октября 2011 г. № 17

1. О принципах формирования комитетов совета директоров ОАО «РЖД», об определении количественного состава комитетов и избрании их председателей.
2. Об одобрении методики расчета показателя снижения затрат на приобретение товаров (работ, услуг) в расчете на единицу продукции в реальном выражении в ценах 2010 года и о внесении изменений в действующую систему КПЭ в увязке с достижением показателя снижения затрат на приобретение товаров (работ, услуг) в расчете на единицу продукции не менее чем на 10% в год в реальном выражении в ценах 2010 года.
3. О концепции реформирования комплекса объектов здравоохранения ОАО «РЖД».
4. Об открытии филиала ОАО «РЖД» в Объединенных Арабских Эмиратах.
5. Об открытии филиала ОАО «РЖД» в Государстве Катар.
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об участии ЗАО “Компания ТрансТелеКом” в уставном капитале ООО “Центр информационных технологий”».
7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об участии ЗАО “Компания ТрансТелеКом” в уставном капитале ООО “Ивтелеком”».
8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об участии ЗАО “Компания ТрансТелеКом” в уставном капитале ООО “Дельта Телеком”».
9. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об участии ЗАО “Компания ТрансТелеКом” в уставном капитале ООО “ДАРС-АйПи”».
10. 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».
11. Об одобрении сделки (нескольких взаимосвязанных сделок) между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК», связанной с передачей в аренду недвижимого имущества, как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
12. О согласовании совмещения членом правления Решетниковым В.И. должности в органе управления другой организации.
13. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об избрании генерального директора ОАО “ВГК”».



14. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об избрании генерального директора ОАО «Желдорреммаш»».

**От 10 ноября 2011 г. № 18**

1. Об избрании председателя совета директоров ОАО «РЖД» (директивы Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2011 г. № 5608п-П13).
2. Об одобрении сделки по продаже 75% минус 2 акции уставного капитала ОАО «ПГК».
3. О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Реф-сервис» (директивы Правительства Российской Федерации от 1 августа 2011 г. № 3834п-П13).
4. О создании открытого акционерного общества «Пассажирская компания «Сахалин»» — дочернего общества ОАО «РЖД» (директивы Правительства Российской Федерации от 20 октября 2011 г. № 5407п-П13).
5. О ликвидации НТЦ «Вагон-тормоз» — филиала ОАО «РЖД».
6. О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за III квартал 2011 г.

**От 21 ноября 2011 г. № 19**

1. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
2. Об определении позиции представителей ОАО «РЖД» по вопросу повестки дня заседаний советов директоров дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров ОАО «РЖД» перечень, «Об утверждении повестки дня общего собрания акционеров Общества».
3. Об одобрении заключения между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» договоров субаренды земельных участков (их частей) как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
4. Об одобрении договора купли-продажи дополнительного выпуска акций ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
5. Об освобождении члена правления ОАО «РЖД».
6. О назначении члена правления ОАО «РЖД».

**От 29 ноября 2011 г. № 20**

1. О корректировке инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2011 год и внесении в них изменений по итогам работы за первое полугодие 2011 г.
2. О проектах инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов.
3. О результатах деятельности ОАО «Скоростные магистрали» и ОАО «ВСМ», об одобрении выдачи ОАО «РЖД» поручительства на сумму задолжен-

ности ОАО «ВСМ» перед федеральным бюджетом по долговому обязательству от 21 октября 1997 г. № 242-1-4-28 и выдачи займа в пользу ОАО «Скоростные магистрали» с последующим предоставлением займа ОАО «ВСМ», а также о дальнейших задачах по реализации инфраструктурного проекта ВСЖМ-1 и иных направлениях развития высокоскоростного движения.

4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2011 год».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «Желдорреммаш» на 2011 год».
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «ФПК» на 2011 год».
7. Об утверждении Положения о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД» и формы отчета об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».
8. Об утверждении Положения об осуществлении информационного взаимодействия через МВ Портал.
9. Об итогах работы компаний, созданных ОАО «РЖД» и его дочерними и зависимыми обществами с участием иностранного капитала.
10. 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».
11. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об участии ЗАО «Компания ТрансТелеКом» в уставном капитале ООО «Лучше.net»».
12. Об утверждении Положения о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» в новой редакции.
13. Об утверждении Положения о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» в новой редакции.
14. О количественном и персональном составе Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».
15. О количественном и персональном составе Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД».
16. О корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря ОАО «РЖД».

**От 5 декабря 2011 г. № 21**

1. Об участии ОАО «РЖД» в саморегулируемой организации в области энергетического обследования (директивы Правительства Российской Федерации от 11 ноября 2011 г. № 5785п-П13).
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на общем собрании акционеров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об участии ЗАО «Компания ТрансТелеКом» в некоммерческой организации «Ассоциация кабельного телевидения России»».
3. О создании Центральной дирекции пассажирских обустройств — филиала ОАО «РЖД».
4. О создании Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава — филиала ОАО «РЖД».

**От 12 декабря 2011 г. № 22**

1. Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
2. Об утверждении решения о дополнительном выпуске обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу «Об участии ОАО «Желдорремаш» в некоммерческом партнерстве «Межрегиональная организация в области энергетического обследования ОПЖТ»».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу «Об участии ОАО «Желдорремаш» в некоммерческом партнерстве саморегулируемой организации «Межрегиональное объединение организаций архитектурно-строительного проектирования»».
5. Об одобрении договора между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» на приобретение путевок для работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров ОАО «РЖД» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

**От 26 декабря 2011 г. № 23**

1. О реализации ОАО «РЖД» в 2011 году мероприятий структурной реформы и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.
2. Об утверждении концепции проекта ВСЖМ-1 и первоочередных мероприятий по ее реализации.
3. Об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».
4. О страховании ответственности независимых директоров и профессиональных поверенных.
5. О ходе выполнения плана продаж акций дочерних обществ ОАО «РЖД».
6. О принципах участия совета директоров ОАО «РЖД» в процессе управления дочерними и зависимыми обществами и контроля за их деятельностью.

7. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ПГК» на 2012–2014 годы».
8. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ВГК» на 2012–2014 годы».
9. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ФПК» на 2012–2014 годы».
10. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «РЖДстрой» на 2012–2014 годы».
11. 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 2012–2014 годы».
12. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Желдорремаш» на 2012–2014 годы».
13. Об одобрении договора о техническом обслуживании поездов «Аллегро» между компанией Oy Karelain Trains Ltd., ОАО «РЖД» и компанией VR Group Ltd. как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
14. О предложениях в план работы совета директоров ОАО «РЖД» на первое полугодие 2012 г.
15. О проекте трудового договора с корпоративным секретарем ОАО «РЖД» о составе, численности, структуре и порядке вознаграждения работников аппарата корпоративного секретаря.

**От 29 декабря 2011 г. № 24**

Об одобрении дополнительного соглашения к кредитному соглашению от 12 января 2011 г., заключенному АО «УБЖД» и ОАО «Банк ВТБ», как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

**Информация о наличии положения о совете директоров**

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

**Информация о наличии положений о специализированных комитетах**

Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 г. (протокол № 20) утверждены Положение о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и Положение о Комитете

по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» в новой редакции.

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

**Размер вознаграждения, получаемого членами совета директоров**

Членам совета директоров ОАО «РЖД» в период исполнения ими своих обязанностей не выплачивалось вознаграждение и не компенсировались расходы, связанные с исполнением ими функций членов совета директоров Общества.

**Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»**

В соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» от 2 сентября 2008 г. (протокол № 13) образованы Комитет по стратегическому планиро-

ванию совета директоров ОАО «РЖД» и Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».

**Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД»**

К компетенции Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» относится выработка рекомендаций и предложений совету директоров ОАО «РЖД» по вопросам определения приоритетных направлений деятельности Общества; подготовки, формирования, изменения стратегии Общества, реализации и мониторинга ее исполнения; выработки стандартов (форматов) предоставления информации для оценки целесообразности инвестиционных проектов; дивидендной политики Общества; инвестиционной политики Общества; участия ОАО «РЖД» в дочерних и зависимых обществах; инновационного развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ; утверждения перспективных планов и основных программ деятельности Общества, в том числе годового бюджета и инвестиционной программы Общества.

**Состав Комитета в период с 01.01.2011 по 30.06.2011 (утвержден решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 августа 2010 г., протокол № 19)**

Ф.И.О.	Должность (на момент избрания)
Шаронов А.В.	председатель Комитета (по 19.04.2011), член совета директоров ОАО «РЖД»
Березкин Г.В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Веремеев В.А.	начальник Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД»
Голополосов Д.В.	начальник отдела ФАС России
Грищенко В.В.	начальник управления Росимущества
Комиссаров Д.Г.	председатель Комитета (с 19.04.2011), член совета директоров ОАО «РЖД»
Косов Н.Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Курбатов М.Ю.	советник Министра экономического развития Российской Федерации
Михайлов В.В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Николаев И.А.	директор департамента ООО «ФБК»
Решетников В.И.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Рязанов А.Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Стебунова Т.И.	заместитель руководителя ФСТ России
Тугаринов С.Л.	директор департамента Минтранса России
Хмельницкий А.А.	генеральный директор ЗАО «ЭРТА-консалт»

**Состав Комитета в период с 29.11.2011 по 31.12.2011 (утвержден решением совета директоров ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 г., протокол № 20)**

Ф.И.О.	Должность (на момент избрания)
Комиссаров Д.Г.	председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Березкин Г.В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Косов Н.Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Недосеков А.Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Рязанов А.Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Булатов Г.Б.	заместитель директора департамента Минэкономразвития России
Голомолзин А.Н.	заместитель руководителя ФАС России
Лушников А.В.	помощник Министра транспорта Российской Федерации
Михайлов В.В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Решетников В.И.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Стебунова Т.И.	заместитель руководителя ФСТ России

В 2011 году **Комитетом по стратегическому планированию** совета директоров ОАО «РЖД» проведено 6 заседаний, на которых рассмотрено 24 вопроса.

**От 2 марта 2011 г. № 1**

1. Об избрании председательствующего на заседании Комитета.
2. О закупочной деятельности ОАО «РЖД» (директивы Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2010 г. № 6464п-П13).
3. О целесообразности введения института корпоративного секретаря в ОАО «РЖД».
4. Об одобрении сделок по ремонту пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

**От 15 апреля 2011 г. № 2**

1. Об избрании председательствующего на заседании Комитета.
2. О ходе выполнения поручений, указанных в разделах 1.1–1.4 решения совета директоров ОАО «РЖД» по вопросу «Об инновационной деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ» (протокол от 27 апреля 2010 г. № 8).
3. Об отчуждении непрофильных активов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ.

**От 22 ноября 2011 г. № 3**

1. О корректировке инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2011 год и внесении в них изменений по итогам работы за первое полугодие 2011 г.
2. О проектах инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов.

3. О результатах деятельности ОАО «Скоростные магистрали» и РАО «ВСМ», а также о дальнейших задачах по реализации инфраструктурного проекта ВСЖМ-1 и иных направлениях развития высокоскоростного движения.
4. О реализации ОАО «РЖД» в 2011 году мероприятий структурной реформы и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.
5. 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».
6. Об утверждении Положения о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД» и формы отчета об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».
7. О внесении изменений в Положение о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД».
8. О количественном и персональном составе Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД».

**От 28 ноября 2011 г. № 4**

1. О результатах деятельности ОАО «Скоростные магистрали» и РАО «ВСМ», а также о дальнейших задачах по реализации инфраструктурного проекта ВСЖМ-1 и иных направлениях развития высокоскоростного движения.
2. Об утверждении перечня дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».

**От 12 декабря 2011 г. № 5**

1. Об утверждении Концепции проекта ВСЖМ-1 и первоочередных мероприятиях по ее реализации.
2. О концепции комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД».
3. Об утверждении концепции (программы) реформирования системы управления специализированным жилищным фондом ОАО «РЖД».
4. О Концепции реформирования комплекса объектов социальной инфраструктуры ОАО «РЖД».

**От 19 декабря 2011 г. № 6**

1. О реализации ОАО «РЖД» в 2011 году мероприятий структурной реформы и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.
2. О принципах участия совета директоров ОАО «РЖД» в процессе управления дочерними и зависимыми обществами и контроля за их деятельностью.
3. О ходе выполнения плана продаж акций дочерних обществ ОАО «РЖД».

**Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД»**

К компетенции Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» относятся:

- вопросы рассмотрения финансовой отчетности Общества;
- вопросы, касающиеся функционирования систем внутреннего контроля и управления рисками в Обществе, взаимодействия со службой внутреннего аудита, с ревизионной комиссией и аудитором Общества;
- подготовка рекомендаций совету директоров Общества по определению позиции Общества при рассмотрении вопросов оценки активов (имущества, акций и т. д.) для целей совершения сделок с ними;
- рассмотрение, анализ и выработка рекомендаций (заключений) по вопросам назначения и найма лиц, решения по которым принимает совет директоров Общества;
- анализ предложений и выработка рекомендаций совету директоров Общества по утверждению перспективных планов и основных программ деятельности дочерних и зависимых обществ, а также их годовых бюджетов, включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров Общества перечень, и отчетов об их выполнении.

**Состав Комитета в период с 01.01.2011 по 30.06.2011 (утвержден решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 августа 2010 г., протокол № 19)**

Ф.И.О.	Должность (на момент избрания)
Комиссаров Д.Г.	председатель Комитета (по 19.04.2011), член совета директоров ОАО «РЖД»
Булатов Г.Б.	заместитель директора департамента Минэкономразвития России
Гусаков В.А.	председатель Комитета (с 19.04.2011), член совета директоров ОАО «РЖД»
Давыдов А.Ю.	начальник Департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД»
Есипенко И.В.	генеральный директор ООО «ЕСН»
Костенец И.А.	начальник Департамента по организационно-штатным вопросам ОАО «РЖД»
Крафт Г.В.	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Кузовлев М.В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Липа К.В.	член совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг»
Пачосик И.А.	начальник Департамента управления имуществом ОАО «РЖД»
Полубояринов М.И.	директор департамента государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»
Рутгайзер В.М.	вице-президент Национального совета по оценочной деятельности
Тонких А.В.	заместитель директора департамента Минтранса России
Трубникова Е.А.	управляющий партнер АКГ «Финэкспертиза»
Целуев А.В.	начальник управления Росимущества



**Состав Комитета в период с 29.11.2011 по 31.12.2011  
(утвержден решением совета директоров ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 г., протокол № 20)**

Ф.И.О.	Должность (на момент избрания)
Гусаков В.А.	председатель Комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Комиссаров Д.Г.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Варгунин В.Н.	заместитель начальника управления ФСТ России
Крафт Г.В.	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Мандрон Я.В.	начальник отдела Минэкономразвития России
Михайлов В.В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Рутенберг Д.А.	начальник управления ФАС России
Тугаринов С.Л.	директор департамента Минтранса России
Целуев А.В.	начальник управления Росимущества

В 2011 году **Комитетом по аудиту, рискам и вознаграждениям** совета директоров ОАО «РЖД» проведено 12 заседаний, на которых рассмотрено 44 вопроса.

**От 18 февраля 2011 г. № 1**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ПГК» на 2011–2013 годы».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ВГК» на 2011–2013 годы».

**От 11 марта 2011 г. № 2**

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ВГК» на 2011–2013 годы».
2. О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКредитБанк».
3. Об одобрении предоставления ОАО «Банк ВТБ» гарантии обеспечения исполнения обязательств АО «УБЖД» перед ОАО «Банк ВТБ» по кредитному соглашению от 12 января 2011 г., заключенному между АО «УБЖД» и ОАО «Банк ВТБ», как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
4. Об определении начальной (максимальной) цены контракта на оказание услуг по проведению обязательного аудита финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «РЖД» за 2011 год.

**От 15 апреля 2011 г. № 3**

1. Об итогах работы компаний, созданных ОАО «РЖД» и его дочерними и зависимыми обществами с участием иностранного капитала.

2. О выплате вознаграждения членам комитетов совета директоров ОАО «РЖД».

**От 15 апреля 2011 г. № 4**

О рекомендациях Росимущества по определению размеров вознаграждений работникам Общества, а также по выплате вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД».

**От 13 мая 2011 г. № 5**

1. О заключении аудитора ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2010 год.
2. О заключении ревизионной комиссии ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2010 год.
3. Об утверждении годовой бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за 2010 год по российским стандартам, в том числе отчета о прибылях и убытках ОАО «РЖД» за 2010 год.
4. О подведении итогов конкурса по отбору аудитора для ежегодной проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и об определении размера оплаты услуг аудитора.
5. О предварительном утверждении советом директоров годового отчета ОАО «РЖД» за 2010 год.
6. О рекомендациях по максимальному размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности Общества за 2010 год.

**От 13 мая 2011 г. № 6**

О выплате вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД».

**От 25 мая 2011 г. № 7**

1. 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 2010 год».

2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “ПГК” за 2010 год».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “ВГК” за 2010 год».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “ФПК” за 2010 год».
5. Об одобрении заключения договоров субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

#### От 30 мая 2011 г. № 8

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ТрансКредитБанк» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “ТрансКредитБанк” за 2010 год».
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 2011–2013 годы».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “РЖДстрой” за 2010 год».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО “Желдорреммаш” за 2010 год».
5. О рассмотрении инвестиционной программы ОАО «Желдорреммаш».
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 2010 год».

#### От 22 июня 2011 г. № 9

1. Об определении рыночной стоимости акций ОАО «ВВРЗ им. С.М. Кирова», ОАО «Саранский ВРЗ», ОАО «Барнаульский ВРЗ», ОАО «Рославль-

ский ВРЗ», ОАО «ТВС», ОАО «ИМЗ», ОАО «Реф-сервис», ОАО «АМЗ», ОАО «Росжелдорпроект», подлежащих отчуждению в соответствии с распоряжениями Правительства Российской Федерации.

2. Об одобрении сделки с акциями ОАО «ТрансКредитБанк».

#### От 23 ноября 2011 г. № 10

1. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО “РЖДстрой” на 2011 год».
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорреммаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО “Желдорреммаш” на 2011 год».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении корректировки бюджета ОАО “ФПК” на 2011 год».
4. О внесении изменений в Положение о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».
5. Об итогах работы компаний, созданных ОАО «РЖД» и его дочерними и зависимыми обществами с участием иностранного капитала.

#### От 15 декабря 2011 г. № 11

1. Об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».
2. О страховании ответственности независимых директоров и профессиональных поверенных.
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ПГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “ПГК” на 2012–2014 годы».
4. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВГК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “ВГК” на 2012–2014 годы».
5. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “ФПК” на 2012–2014 годы».
6. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «РЖДстрой» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО “РЖДстрой” на 2012–2014 годы».
7. Об одобрении договора о техническом обслуживании поездов «Аллегро» между компанией Oy Karelian Trains Ltd., ОАО «РЖД» и компанией VR Group Ltd. как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

**От 23 декабря 2011 г. № 12**

1. Об одобрении договора о техническом обслуживании поездов «Аллегро» между компанией Oy Karelian Trains Ltd., ОАО «РЖД» и компанией VR Group Ltd. как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
2. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «Желдорремаш» на 2012–2014 годы».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2012–2014 годы».

В 2011 году **Комитетом по стратегическому планированию** и **Комитетом по аудиту, рискам и вознаграждениям** совета директоров ОАО «РЖД» проведено также 4 совместных заседания, на которых рассмотрено 25 вопросов.

**От 2 марта 2011 г. № 1**

1. Об избрании председательствующего на заседании Комитета.
2. О стратегии развития ЗАО «Компания ТрансТелеКом».
3. Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на 2011–2013 годы».

**От 15 апреля 2011 г. № 2**

1. О внесении изменений в План продажи акций дочерних обществ ОАО «РЖД» в 2010–2012 годах и утверждения его в новой редакции.
2. О предварительном одобрении сделки, следствием которой является продажа на аукционных торгах принадлежащих ОАО «РЖД» 64 239 325 613 обыкновенных именных акций ОАО «ПГК», что составляет 75% минус 2 акции его уставного капитала.
3. О предварительном одобрении сделки по продаже акций ОАО «ТрансКонтейнер».
4. О предварительном одобрении сделки с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделки (нескольких сделок) с акциями ОАО «Желдорремаш».
5. О предварительном одобрении сделки с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделки (нескольких сделок) с акциями ОАО «ВРМ».
6. О предварительном одобрении сделки с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделки (нескольких сделок) с акциями ОАО «НСЗ».

7. О предварительном одобрении сделки с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделки (нескольких сделок) с акциями ОАО «Московский ЛРЗ».
8. О предварительном одобрении сделки с имуществом ОАО «РЖД», ограниченным в обороте, а именно сделки (нескольких сделок) с акциями ОАО «ЦППК».
9. Об определении рыночной стоимости доли ОАО «РЖД» в ООО «Энергопромсбыт».
10. О результатах деятельности ОАО «Скоростные магистрали» и РАО «ВСМ», а также дальнейших задачах по реализации инфраструктурного проекта ВСЖМ-1 и иных направлениях развития высокоскоростного движения.

**От 15 июня 2011 г. № 3**

1. О рассмотрении инвестиционной программы ОАО «Желдорремаш».
2. О проекте плана мероприятий по реализации стратегии развития группы компаний «ТрансТелеКом» на 2011–2015 годы.
3. Об утверждении программы инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года.
4. Об утверждении Положения о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД» и формы отчета об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».
5. Об утверждении Положения о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря.
6. О Концепции реформирования комплекса объектов здравоохранения ОАО «РЖД».
7. Об участии ОАО «РЖДстрой» в некоммерческом партнерстве саморегулируемой организации «Объединение изыскательских организаций транспортного комплекса».

**От 22 июня 2011 г. № 4**

1. О проекте плана мероприятий по реализации стратегии развития группы компаний «ТрансТелеКом» на 2011–2015 годы.
2. О рассмотрении инвестиционной программы ОАО «Желдорремаш».
3. Об участии ОАО «ФПК» в обществе с ограниченной ответственностью «Транспортная Сервисная Компания».
4. Об отчуждении непрофильных активов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ.
5. Об утверждении Положения о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД» и формы отчета об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД».

## Президент ОАО «РЖД»



### **Якунин Владимир Иванович**

Родился 30 июня 1948 г. 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 внешним экономическим связям, начальником отдела Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе АН СССР.

С 1985 года — на дипломатической работе (второй, затем первый секретарь Постоянного представительства СССР при ООН).

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

С октября 2000 г. — заместитель Министра транспорта Российской Федерации. С февраля 2002 г. — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.

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

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

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

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

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

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

## Правление

Правление Общества как коллегиальный исполнительный орган осуществляет общее руководство хозяйственной деятельностью Общества (за исключением решения вопросов, отнесенных Федеральным законом «Об акционерных обществах» и уставом Общества к компетенции общего собрания акционеров и совета директоров, а также президента Общества, если иное не установлено уставом Общества).

### Задачи

Основными задачами правления Общества являются разработка предложений по стратегии деятельности Общества, реализация финансово-хозяйственной политики Общества, выработка решений по важнейшим вопросам его текущей хозяйственной деятельности и координация работы его подразделений, повышение эффективности системы внутреннего контроля и системы мониторинга рисков, обеспечение соблюдения прав и законных интересов акционера.

Правление Общества осуществляет свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации, уставом Общества, решениями общего собрания акционеров и совета директоров Общества, настоящим Положением и внутренними документами Общества.

Правление действует в интересах Общества и подотчетно общему собранию акционеров и совету директоров Общества.

### Компетенции

К компетенции правления Общества относятся:

1. Разработка и представление совету директоров Общества приоритетных направлений деятельности Общества и перспективных планов их реализации, в том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы Общества, подготовка отчетов об их выполнении, а также разработка и утверждение текущих планов деятельности Общества.
2. Утверждение внутренних расчетных тарифов, сборов и платы за работы (услуги), выполняемые (оказываемые) Обществом, не относящиеся к сфере естественной монополии.
3. Утверждение правил, обеспечивающих надлежащую организацию и достоверность бухгалтерского учета в Обществе, и своевременное представление ежегодного отчета и другой финансовой отчетности в соответствующие органы, а также сведений о деятельности Общества акционерам, кредиторам и средствам массовой информации.
4. Представление совету директоров Общества проспектов эмиссий ценных бумаг и иных документов, связанных с выпуском ценных бумаг Общества.
5. Организация выполнения перспективных и текущих планов деятельности Общества, реализации инвестиционных, финансовых и иных проектов Общества.
6. Установление порядка учета аффилированных лиц Общества.
7. Рассмотрение и согласование проектов коллективного договора в Обществе, положений об отраслевом негосударственном пенсионном обеспечении, обязательном пенсионном страховании, профессиональном пенсионном страховании и отраслевого тарифного соглашения по железнодорожному транспорту, а также представление их президенту Общества.
8. Установление порядка ознакомления акционера с информацией об Обществе.
9. Подпункт исключен распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 июля 2007 г. № 993-р.
10. Установление системы оплаты труда и определение мер мотивации труда работников Общества.
11. Дача обязательных указаний дочерним обществам по вопросам, определенным в уставах этих обществ или в договорах, заключенных с ними обществом.
12. Утверждение внутренних документов Общества по вопросам, относящимся к компетенции правления Общества.
13. Решение иных вопросов, связанных с текущей деятельностью Общества, вынесенных на рассмотрение правления Общества председателем правления, советом директоров Общества или акционером.



**Председатель правления ОАО «РЖД»: Якунин В.И. — президент ОАО «РЖД»**

По состоянию на 31 декабря 2011 г. состав правления ОАО «РЖД» состоял из 25 человек:

Якунин Владимир Иванович	президент ОАО «РЖД»
Морозов Вадим Николаевич	первый вице-президент ОАО «РЖД»
Гапанович Валентин Александрович	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Михайлов Вадим Валерьевич	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Решетников Валерий Ильич	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Крафт Галина Васильевна	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Епифанцев Сергей Николаевич	статс-секретарь — вице-президент ОАО «РЖД»
Акулов Михаил Павлович	вице-президент ОАО «РЖД»
Атьков Олег Юрьевич	вице-президент ОАО «РЖД»
Бабаев Салман Магомедрасулович	вице-президент ОАО «РЖД» с 23.03.2011 (решение совета директоров от 15 марта 2011 г., протокол № 4)
Бобрешов Александр Сергеевич	вице-президент ОАО «РЖД»
Воробьев Владимир Борисович	вице-президент ОАО «РЖД»
Воротилкин Алексей Валерьевич	вице-президент ОАО «РЖД»
Горгиладзе Автандил Айдарович	вице-президент ОАО «РЖД» по 28.03.2011 (решение совета директоров от 15 марта 2011 г., протокол № 4)
Корнилов Георгий Викторович	вице-президент ОАО «РЖД»
Краснощек Анатолий Анисимович	вице-президент ОАО «РЖД» с 05.12.2011 (решение совета директоров от 21 ноября 2011 г., протокол № 19)
Лемешко Вячеслав Григорьевич	вице-президент ОАО «РЖД» по 30.11.2011 (решение совета директоров от 21 ноября 2011 г., протокол № 19)
Салтанов Александр Владимирович	вице-президент ОАО «РЖД» с 25.05.2011 (решение совета директоров от 15 марта 2011 г., протокол № 4)
Тишанин Александр Георгиевич	вице-президент ОАО «РЖД»
Тони Олег Вильямсович	вице-президент ОАО «РЖД»
Шаханов Дмитрий Сергеевич	вице-президент ОАО «РЖД»
Гнедкова Ольга Эдуардовна	начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД»
Бынков Вадим Иванович	начальник Правового департамента ОАО «РЖД»
Липидус Борис Моисеевич	старший советник президента ОАО «РЖД»
Михайлов Сергей Владимирович	начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»
Старостенко Владимир Иванович	советник президента ОАО «РЖД»
Целько Александр Витальевич	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 г. — заместитель Министра транспорта Российской Федерации; с февраля 2002 г. — первый заместитель Министра путей

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



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

Родился в 1954 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 г. — первый заместитель начальника Московской железной

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

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



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

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

с апреля 2003 г. — директор, генеральный директор ООО «Эрнст энд Янг — бизнес-консалтинг»; с сентября 2009 г. — старший вице-президент ОАО «РЖД».



**Решетников Валерий Ильич**  
**Старший вице-президент ОАО «РЖД»**

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

ты 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», с марта 2010 г. — старший вице-президент ОАО «РЖД».



**Крафт Галина Васильевна**  
**Главный бухгалтер ОАО «РЖД»**

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

ских наук. На железнодорожном транспорте работает с 1973 года. 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».



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

Родился в 1953 году. В 1975 году окончил Уфимский авиационный институт по специальности «электрические машины и аппараты». Доктор социологических наук, кандидат психологических наук. С октября 2000 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».



**Акулов Михаил Павлович**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

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

ститель 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. С ноября 2009 г. — генеральный директор ОАО «Федеральная пассажирская компания».



**Атков Олег Юрьевич**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

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

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



**Бабаев Салман Магомедрасулович**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1955 году. В 1978 году окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1978 года. С февраля 2001 г. — заместитель начальника Московской железной дороги; с февраля 2002 г. — начальник Центра фирменного тран-

спортного обслуживания; с ноября 2002 г. — начальник Приволжской железной дороги; с ноября 2003 г. — вице-президент ОАО «РЖД» — генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания; с августа 2005 г. — вице-президент ОАО «РЖД»; с октября 2007 г. — генеральный директор ОАО «Первая грузовая компания», советник президента ОАО «РЖД» по совместительству; с марта 2011 г. — вице-президент ОАО «РЖД».



**Бобрешов Александр Сергеевич**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

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

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



**Воробьев Владимир Борисович**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

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

транспорте работает с 1969 года. С июня 1998 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 году. В 1988 году окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта». Кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1978 года. С июля 2001 г. — заме-

стителю начальника Восточно-Сибирской железной дороги; с сентября 2005 г. — начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с июня 2008 г. — вице-президент ОАО «РЖД»; с февраля 2011 г. — вице-президент — начальник Дирекции тяги — филиала ОАО «РЖД».



**Горгиладзе Автандил Айдарович**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

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

щий трестом АО «АДЖАРГАЗ»; с января 2001 г. по август 2005 г. — советник президента ЗАО «БИОФАРМА»; с февраля 2006 г. — начальник Управления по таможенно-брокерской деятельности ОАО «РЖД»; с мая 2009 г. по март 2011 г. — вице-президент ОАО «РЖД».



**Корнилов Георгий Викторович**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1953 году. В 1976 году окончил Одесский институт инженеров морского флота по специальности «судовые машины и механизмы», инженер-механик. С сентября 1980 г. —

служба на оперативных и руководящих должностях в органах КГБ СССР, ФСК, ФСБ России; с марта 2004 г. — вице-президент ОАО «РЖД».



**Краснощек Анатолий Анисимович**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1959 году. В 1988 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», инженер путей сообщения по управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте. Кандидат экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1978 года. С сентября 2002 г. — за-

меститель начальника Октябрьской железной дороги по перевозкам; с июня 2004 г. — первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги — главный ревизор по безопасности движения поездов; с марта 2005 г. — первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги; с июля 2008 г. — начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с декабря 2011 г. — вице-президент ОАО «РЖД».





**Лемешко Вячеслав Григорьевич**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

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

нодорожном транспорте работает с 1970 года. С февраля 1997 г. — первый заместитель начальника Московской железной дороги; с августа 2003 г. — начальник Куйбышевской железной дороги; с июля 2007 г. по ноябрь 2011 г. — вице-президент ОАО «РЖД».



**Салтанов Александр Владимирович**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

Родился в 1946 году. В 1970 году окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «международные отношения», специалист по международным отношениям, референт по странам Востока. Заслуженный работник дипломатической службы Российской Федерации. С декабря 1992 г. — чрезвычайный и полномоч-

ный посол Российской Федерации в Иорданском Хашимитском Королевстве; с февраля 1999 г. — директор Департамента Ближнего Востока и Северной Африки Министерства иностранных дел России; с октября 2001 г. — заместитель Министра иностранных дел Российской Федерации; с мая 2011 г. — вице-президент ОАО «РЖД».



**Тишанин Александр Георгиевич**  
**Вице-президент ОАО «РЖД»**

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

тет путей сообщения по специальности «экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», экономист-менеджер. На железнодорожном транспорте работает с 1984 года. 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 году. В 1986 году окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «промышленное и гражданское строительство», в 2003 году — Северо-Западную академию государственной службы по специальности «государ-

ственное 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 году. В 1988 году 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».



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



**Бынков Вадим Иванович**  
**Начальник Правового департамента ОАО «РЖД»**

Родился в 1962 году. В 1985 году окончил Калининский государственный университет по специальности «правоведение», юрист. С июня 2002 г. — начальник юридического департамента ОАО «Инвестиционная группа «АЛРОСА»»; 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».



**Гнедкова Ольга Эдуардовна**  
**Начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД»**

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



**Михайлов Сергей Владимирович**  
**Начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»**

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

сийской 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».



**Старостенко Владимир Иванович**  
**Советник президента ОАО «РЖД»**

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

с 1966 года. С февраля 1997 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 году. В 1978 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На желез-

нодорожном транспорте работает с 1978 года. 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.

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

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

Премирование руководителей по итогам работы за год производится на основе результатов выполнения ключевых показателей эффективности (КПЭ) и оценки

деятельности правления и ОАО «РЖД» в целом.

Ключевые показатели эффективности членов правления утверждаются решением совета директоров ОАО «РЖД».

Система ключевых показателей эффективности состоит из показателей следующих уровней:

1. Общекорпоративные показатели.
2. Функциональные показатели.
3. Индивидуальные задачи.

Начиная с итогов работы за 2011 год вводится усовершенствованная система ключевых показателей эффективности, в которой актуализированы качественный и количественный состав показателей. Также благодаря новой системе значительно усилена взаимосвязь размера получаемого руководителями

ОАО «РЖД» денежного вознаграждения с результатами их индивидуального труда, масштабом

выполняемых задач и уровнем возложенной на них ответственности.

## Ревизионная комиссия

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

распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2010 г. № 1052-р, утвержден в количестве 7 человек (должности указаны на момент избрания):

Ф.И.О.	Должность
Булатов Г.Б.	заместитель директора департамента Минэкономразвития России
Винтер М.Р.	начальник управления Росжелдора
Голубева Е.М.	ведущий специалист — эксперт отдела управления Росимущества
Зеленцова И.В.	заместитель начальника управления Росимущества
Казутин А.В.	заместитель директора департамента Минтранса России
Мандрон Я.В.	начальник отдела департамента Минэкономразвития России
Цыденов А.С.	заместитель директора департамента Правительства Российской Федерации

Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2011 г. № 1129-р, утвержден в количестве 7 человек (должности указаны на момент избрания):

Ф.И.О.	Должность
Булатов Г.Б.	заместитель директора департамента Минэкономразвития России
Зеленцова И.В.	заместитель начальника управления Росимущества
Казутин А.В.	заместитель директора департамента Минтранса России
Литвина Е.Ю.	исполняющий обязанности заместителя начальника отдела управления Росимущества
Лушников А.В.	помощник Министра транспорта Российской Федерации
Мандрон Я.В.	начальник отдела департамента Минэкономразвития России
Тонких А.В.	заместитель директора департамента Минтранса России

В 2011 году ревизионной комиссией ОАО «РЖД» проведено два заседания, в том числе подготовлено заключение по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2010 год.

#### **Размер вознаграждения, получаемого членами ревизионной комиссии**

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

## Совершенствование корпоративного управления в 2011 году

Мероприятия организационного развития холдинга «Российские железные дороги» в 2011 году в основном были направлены на построение эффективного управления хозяйственным комплексом ОАО «РЖД» в условиях продолжающейся передачи производственных задач от железных дорог в дирекции, а также завершения изменений в составе активов и видов бизнеса по Программе структурной реформы.

В настоящее время формируется новая структура управления, пересматриваются положения и должностные инструкции руководителей для оптимизации их работы, а также перераспределения функций и смещения акцента высшего руководства на стратегическое управление.

Несмотря на масштабность изменений, их реализация не оказала негативного влияния на ключевые параметры эксплуатационной работы.

Особое внимание на данном этапе уделяется регламентации деятельности, что позволяет сохранить управляемость и надежность процессов Компании.

В соответствии с установленными планами продолжается процесс реорганизации управления в производственном блоке ОАО «РЖД».

В 2011 году было завершено формирование полной вертикали Дирекции тяги — филиала ОАО «РЖД». Создание данной вертикали позволяет закрепить за данной дирекцией полную ответственность за достижение установленных параметров хозяйственной деятельности, в том числе экономических, обеспечить обоснованность и адресность выделения необходимых ресурсов, и, как следствие, повысить надежность работы локомотивного комплекса.

Также в течение 2011 года продолжались мероприятия по формированию Центральной дирекции инфраструктуры. Упразднены департаменты вагонного хозяйства, пути и сооружений, автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, управление объектов технологического и коммуналь-

ного назначения, инспекция по сохранности вагонного парка, центр реформирования инфраструктуры. Сформированы дорожные дирекции инфраструктуры и центральный аппарат будущей вертикали.

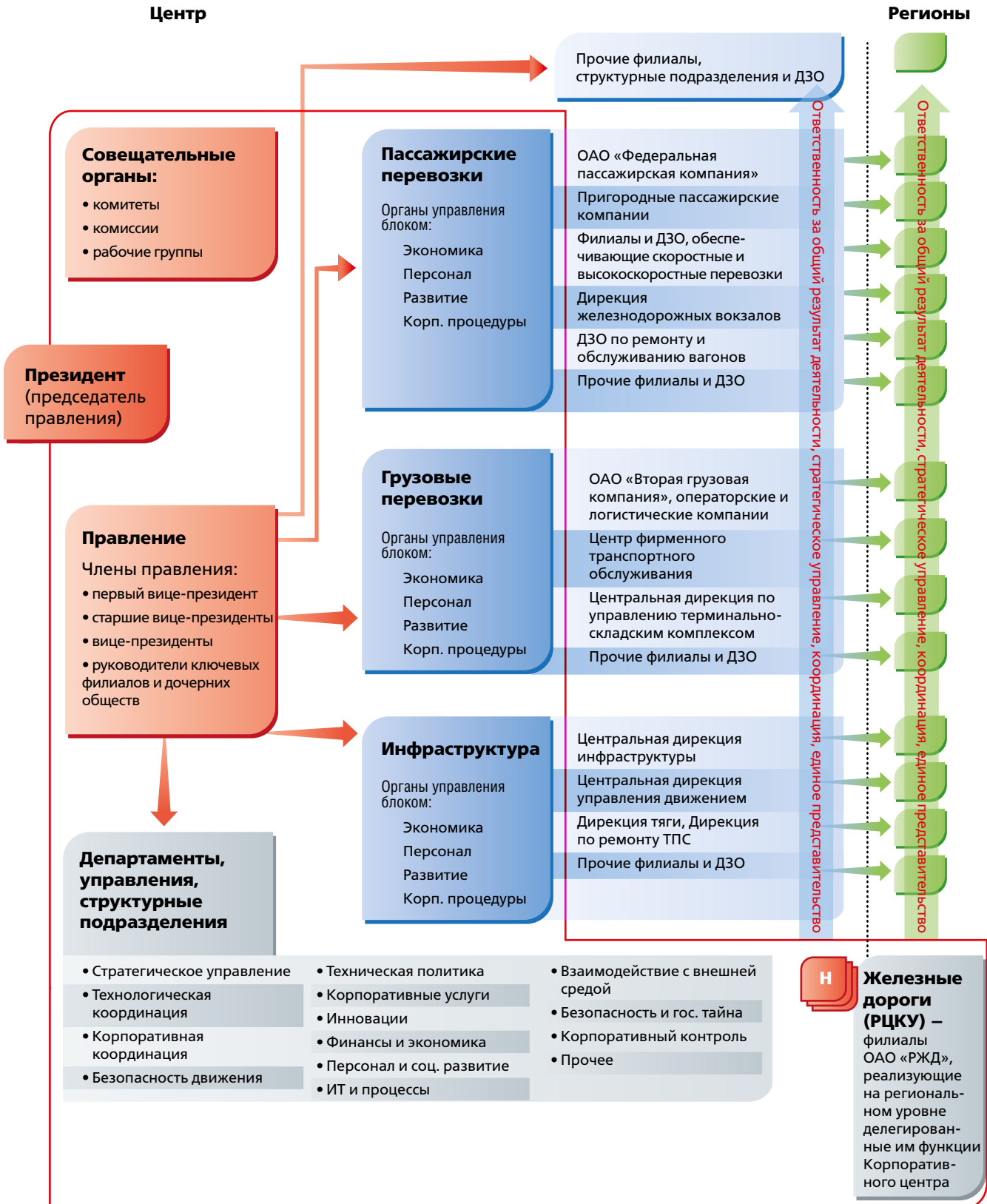
В рамках реализации принципа непрерывных улучшений разработана и утверждена президентом ОАО «РЖД» Концепция организационного развития холдинга «Российские железные дороги» на период до 2015 года (приказ от 8 сентября 2011 г. № 224), в соответствии с которой сформирован План организационного развития Холдинга до 2014 года (утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 30 сентября 2011 г. № 2124р). Концепция и План учитывают запланированные изменения в корпоративной структуре Холдинга, в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также требования Стратегии развития Холдинга, прежде всего в части повышения эффективности деятельности и качества перевозочных услуг на период до 2015 года.

В соответствии с Концепцией основными направлениями организационного развития Холдинга на период до 2015 года являются:

- окончательное разделение функций управления корпорацией и оперативной производственной деятельностью через формирование Корпоративного центра Холдинга с железными дорогами в качестве региональных органов управления и завершение формирования бизнес-единиц в составе ОАО «РЖД» с последующей их группировкой в бизнес-блоки под единым кураторством для повышения скоординированности и синергии деятельности;
- развитие стратегического контура управления;
- внедрение инструментов управления эффективностью и результативностью деятельности;
- широкое внедрение принципов и подходов проектного управления и регулярного менеджмента, включая процессный подход и регламентацию.



**Корпоративный центр холдинга «Российские железные дороги»**





## 4. Положение Общества в отрасли

**43,3%** составляет доля  
нашей Компании  
в грузообороте  
транспортной  
системы страны





## 4. Положение Общества в отрасли

Экономическая динамика в России в 2011 году, несмотря на ряд проблем в мировой экономике, была позитивной. Начиная с февраля, ВВП стабильно увеличивался по отношению к предыдущему месяцу.

Рост ВВП по итогам 2011 года был аналогичен 2010 году и составил +4,3%. Экономическому росту в России способствовала высокая ценовая конъюнктура мирового рынка нефти. Среднегодовая цена на нефть марки Urals в 2011 году увеличилась до 109,4 против 78,2 долл. за баррель в 2010 году.

Объемы промышленного производства в помесечном исчислении в течение 2011 года в основном возрастали. В целом в 2011 году объем промышленного производства увеличился на +4,7%, замедлившись по сравнению с +8,2% в 2010 году. По оценкам экспертов, существенный вклад в рост промышленного производства внесло продолжающееся после кризиса восстановление запасов.

Темпы роста инвестиций в основной капитал в 2011 году (+8,3%) по сравнению с 2010 годом (+6%) возросли.

Высокие темпы роста в 2011 году сохранились в сфере внешней торговли — российский экспорт увеличился на +30% против +32% по итогам 2010 года. Темпы роста импорта ускорились до +33,4% против +29,7% по итогам 2010 года.

В условиях высокой ценовой конъюнктуры мировых товарных рынков, достаточно стабильного спроса на товары российского экспорта в 2011 году сформировался профицит федерального бюджета, составивший 0,8% ВВП.

Потребительская инфляция в 2011 году составила +6,1% к декабрю предыдущего года, что является минимальным уровнем за 20 лет, при этом среднегодовой уровень инфляции составил 8,4%. Такой динамике способствовала высокая база второго полугодия 2010 года, когда в результате засухи цены на продо-

вольствие значительно возросли. В 2011 году урожай зерна увеличился по сравнению с 2010 годом в полтора раза и составил 93,9 млн. тонн.

При этом среднегодовые темпы роста цен в промышленности в 2011 году ускорились до +17,3% против +14,9% в 2010 году.

2011 год стал успешным для банковского сектора страны. Темпы роста кредитования более чем вдвое превысили показатели 2010 года — объем кредитования физических лиц возрос на +35,9%, а юридических — на +26%. Объем вкладов в российских банках увеличился на +20,9%.

В 2011 году произошли позитивные изменения на рынке труда. Количество безработных в стране составило 6,6% экономически активного населения против 7,5% в 2010 году. Снизилась задолженность по заработной плате, составившая на 1 января 2012 года 1,8 млрд. руб. против 2,4 млрд. руб. в начале 2011 года.

При этом темпы роста доходов населения в 2011 году резко замедлились, составив +0,8% против +5,1% в 2010 году. Темпы роста реальной начисленной заработной платы в 2011 году замедлились до +3,5% против +5,2% в 2010 году.

Негативной тенденцией в 2011 году стало ускорение оттока капитала из страны, объем которого увеличился в 2,5 раза по сравнению с 2010 годом, до 80,55 млрд. долл. Однако значительная часть оттока капитала связана с погашением полученных ранее зарубежных кредитов и оплатой процентов по ним. По оценкам, реальный отток капитала составил около 30 млрд. долл.

### Изменение доли ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг

Анализ деятельности Холдинга в сегментах инфраструктуры и грузовых перевозок, начиная с 2004 года, показывает, что основными факторами, влияющими на положение холдинга «РЖД», являются:

- государственное регулирование тарифов;
- потенциал роста грузооборота на основе прогнозируемого экономического роста;
- наличие инфраструктурных возможностей и подвижного состава для освоения объемов перевозок;

- эффективность использования инфраструктуры и производительность подвижного состава;
- динамика развития конкуренции между Холдингом и другими участниками рынка.

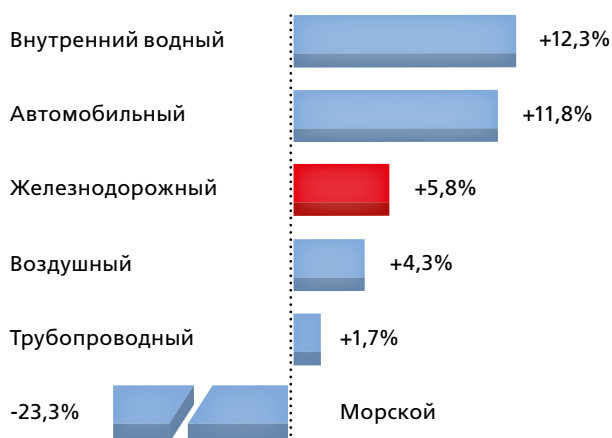
В 2011 году, по данным Росстата, грузооборот транспорта в России вырос на +3,4% по сравнению с 2010 годом и составил 4 915,3 млрд. ткм. Прирост грузооборота обеспечен на всех видах транспорта, кроме морского.



**Грузооборот по видам транспорта, млрд. ткм**

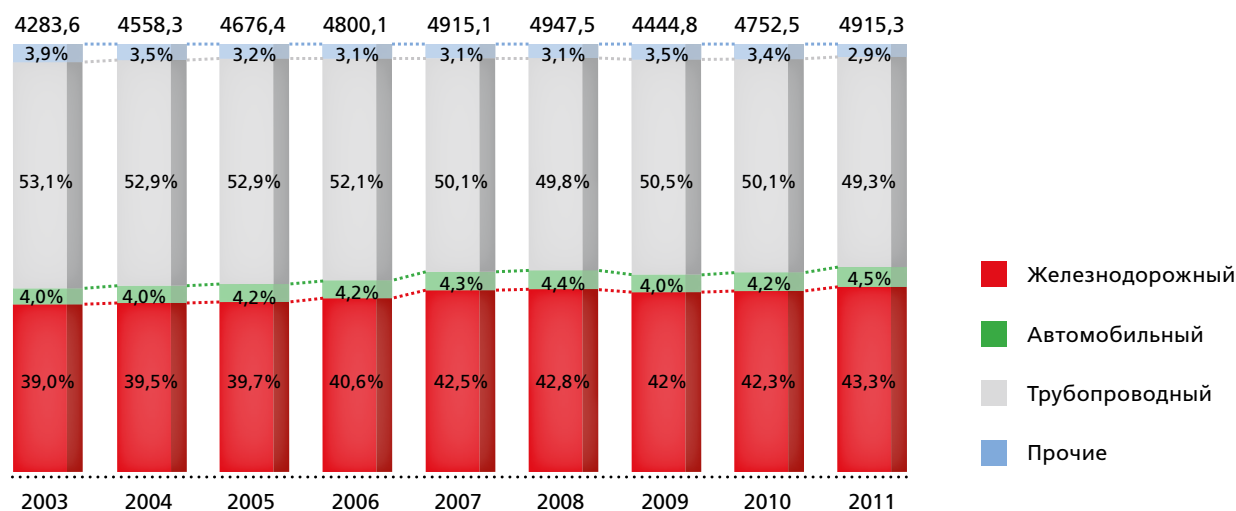
Вид транспорта	2009	2010	2011	Изменения 2011 к 2010 г.	
				+/-	%
Грузооборот транспорта	4 444,9	4 752,5	4 915,9	+163,4	+3,4
в том числе:					
железнодорожного <sup>5</sup>	1 865,3	2 011,3	2 127,8	+116,5	+5,8
автомобильного	180,1	199,2	222,8	+23,6	+11,8
морского	98,4	101,0	77,5	-23,5	-22,8
внутреннего водного	52,7	54,3	61,0	+6,7	+13,0
воздушного (транспортная авиация)	3,6	4,7	4,9	+0,2	+4,5
трубопроводного	2 245,8	2 382,0	2 421,9	+39,9	+1,7

**Динамика изменений грузооборота по видам транспорта, 2011 г. к 2010 г.**



<sup>5</sup> Грузооборот без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, по отчетным данным ОАО «РЖД».

**Структура грузооборота по видам транспорта за 2003–2011 гг., ткм**



Грузооборот на железнодорожном<sup>6</sup> транспорте увеличился на +5,8%. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны возросла до 43,3%, что на 1 п. выше уровня 2010 года.

**Развитие конкуренции в отрасли**

В 2011 году наблюдалось значительное усиление конкурентных позиций ОАО «РЖД» в ряде новых сегментов транспортного рынка, таких как: контейнерные перевозки, примыкающая интермодальная логистика, портовые операции и пр. Данное усиление связано с развитием мощностей и активов компании «Транс-Контейнер» и ряда других специализированных ДЗО и подразделений (ремонтные дирекции), а также за счет приобретения ряда миноритарных пакетов в независимых транспортных компаниях и совместных предприятиях (например, Усть-Луга).

Вместе с тем Холдинг потерял существенную долю рынка в сегменте оперирования грузовыми вагонами. Постепенно (хотя и незначительно) снижалась доля Холдинга в общем транспортном балансе за счет роста доли перевозок автомобильным и трубопроводным транспортом. Кроме того, Холдинг начал терять монопольные позиции в сегменте грузовых локомотивов (около 3% от парка) оказало существенное влияние на денежную долю рынка (оценочно до 7%). Частные локомотивы в настоящее время применяются на оптимизированных с точки зрения затрат маршрутах. Холдинг «РЖД» по-прежнему практически не представлен в сегменте ППЖТ, где

сохраняется доминирование частных транспортных компаний и внутренних железнодорожных цехов компаний-грузоотправителей.

С 2003 года в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации создавались условия для развития частной собственности на грузовые вагоны. Последствиями принимаемых решений является рост доходов от оперирования у независимых частных собственников грузовых вагонов. Правительством Российской Федерации определены **основные направления реформирования сектора на период до 2015 года:**

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

**Целевыми задачами Холдинга в сфере дальних пассажирских перевозок являются:**

- повышение конкурентоспособности Холдинга на рынке, рост качества услуг, внедрение стандартов

<sup>6</sup> Без учета предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

обслуживания пассажиров, повышение уровня подготовки проводников;

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

#### **В 2011 году трансформация бизнес-модели Холдинга была направлена на:**

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

В настоящее время при осуществлении транзитных контейнерных перевозок грузов ОАО «РЖД» конкурирует с трансконтинентальными грузоперевозками и перевозками морским транспортом. Экспертным советом ФАС России принято решение о необходимости дерегулирования ценообразования в этом секторе рынка железнодорожных перевозок и о переходе на свободные контрактные цены.

Конкурентная позиция Холдинга в железнодорожных грузовых перевозках, определяемых как все

виды транспортных услуг по предоставлению инфраструктуры и локомотивов для грузовых перевозок<sup>7</sup>, с точки зрения доли рынка характеризуется следующими основными параметрами:

- сохранение практически монопольных позиций и близкой к 100% доли рынка в грузовых перевозках по инфраструктуре общего пользования при начавшемся давлении частного бизнеса в подсегменте предоставления локомотивов (потеря около 3% рынка в перевозке на путях общего пользования<sup>8</sup>) в силу частичного допуска частных локомотивов;
- незначительное присутствие в грузовых железнодорожных перевозках на путях необщего пользования (сегмент ППЖТ), подавляющее большинство таких железнодорожных компаний/цехов являются локальными монополиями;
- для более чем 70% объема перевозок Холдинга железнодорожная перевозка является единственной физической и/или экономической альтернативой («защищенный рынок «РЖД»»), при этом размер этого сегмента рынка постепенно сужается в силу развития автодорожной и трубопроводной инфраструктуры;
- незначительное, но устойчивое сокращение доли рынка железнодорожных грузовых перевозок холдинга «РЖД» по отношению к автомобильным перевозкам (прежде всего на расстояниях до 1 000–1 200 км по всей номенклатуре несырьевых грузов) и трубопроводному транспорту (нефтепродукты и нефтехимические продукты всех видов, при любой дальности перевозки);
- минимальный уровень прямого присутствия за пределами России (Армянская железнодорожная концессия (2008 год) по объемам перевозки составляющая менее 4% от рынка СНГ и менее 2% от российского рынка) при возможном выходе в кратко- и среднесрочной перспективе на ряд других рынков (коридоры/концессии в Центральной Азии и Ирано-Азербайджанском коридоре).

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

Одной из основных задач, поставленных Правительством Российской Федерации в Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте, является развитие конкурентного сектора в сфере оперирования грузовыми вагонами. Это было объективной необходимостью и обусловлено тем, что в течение длительного периода государственные приоритеты по созданию необходимых ресурсов для инвестиций

отдавались другим отраслям промышленности за счет ограничения темпов индексации цен (тарифов) субъектов естественных монополий.

На протяжении всего периода становления в России рыночных отношений, и особенно в периоды преодоления негативных последствий кризисных явлений конца 90-х годов, мирового финансового кризиса 2008–2009 годов, на железнодорожный

<sup>7</sup> Исключая ремонты и обслуживание железнодорожных мощностей и подвижного состава.

<sup>8</sup> Без учета предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

транспорт возлагалась роль стабилизирующего звена в экономике страны. Предпринятые на государственном уровне жесткие ограничительные меры тарифного регулирования в отношении федерального железнодорожного транспорта фактически означали введение механизма перекрестного субсидирования отраслей экономики за счет железнодорожного транспорта.

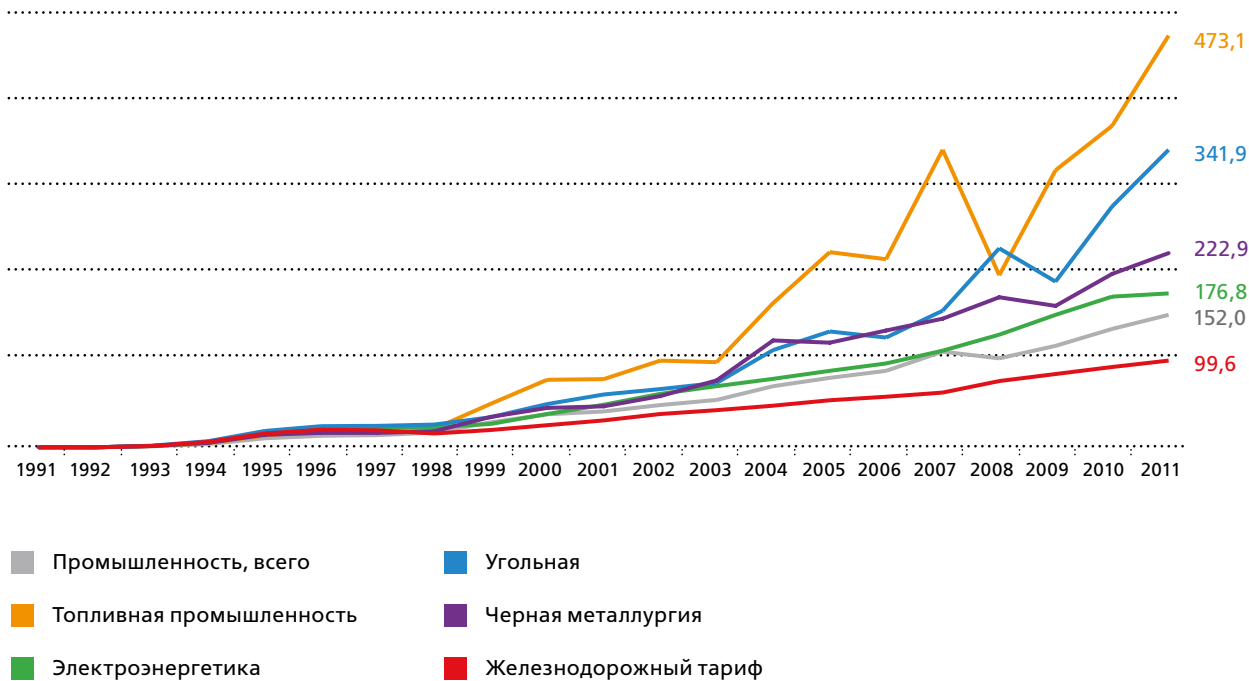
За период с 1991 по 2011 год железнодорожные тарифы были проиндексированы лишь в 99,6 раза при росте цен в промышленности в 152,0 раза, при этом, для сравнения, за этот же период тарифы

других производителей промышленности продукции увеличились следующим образом:

- в топливной промышленности цены увеличились в 473,1 раза;
- в угольной промышленности — 341,9 раза;
- в черной металлургии — в 222,9 раза;
- в электроэнергетике — в 176,8 раза.

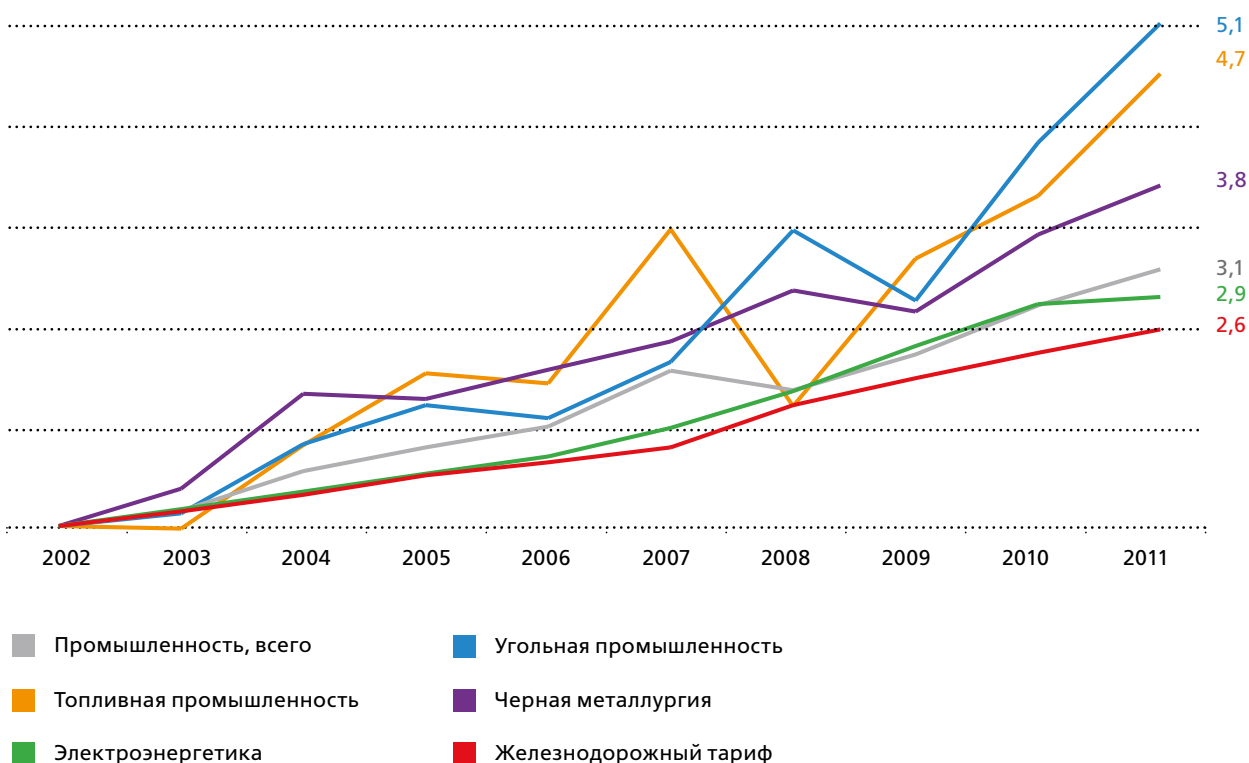
В результате основной проблемой железнодорожного транспорта стал дефицит инвестиционных ресурсов, необходимых для простого и расширенного воспроизводства основных фондов.

**Динамика индексов цен и тарифов с 1991 по 2011 г. (рост к декабрю 1990 г.), раз<sup>9</sup>**



<sup>9</sup> Источник: Росстат России и статистическая отчетность ОАО «РЖД».

**Динамика индексов цен производителей промышленной продукции и тарифов с 2003 г.<sup>10</sup>  
(рост к декабрю 2002 г.), раз**



**Изменения тарифов на грузовые и пассажирские перевозки в 2011 году**

В течение 2011 года были увеличены следующие тарифы:

- грузовые железнодорожные перевозки — повышение в среднем по году на 8%;
- пассажирские перевозки в дальнем следовании:
  - в регулируемом сегменте (плацкартные и общие вагоны) — повышение на 10%;
  - в дерегулированном сегменте (вагоны купе и СВ) — повышение на 5%.

При этом рост индекса потребительских цен в 2011 году составил 6,1% (к декабрю 2010 года), или 8,4% (в среднем за год).

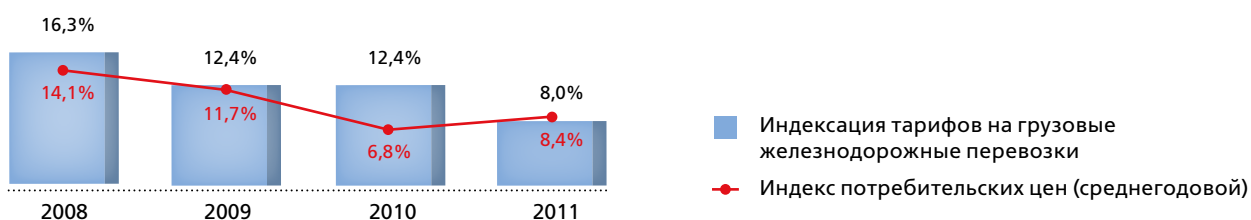
Кроме того, в настоящее время вагонная составляющая за пользование подвижным составом собственников не подлежит регулированию и устанавливается ими самостоятельно.

При этом складывающиеся рыночные цены на использование собственного вагонного парка характеризуются превышением стоимости перевозки грузов по отношению к тарифам, предусмотренным Прейскурантом № 10-01 для общего парка.

<sup>10</sup> Источник: Росстат России и статистическая отчетность ОАО «РЖД».



**Динамика индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки**



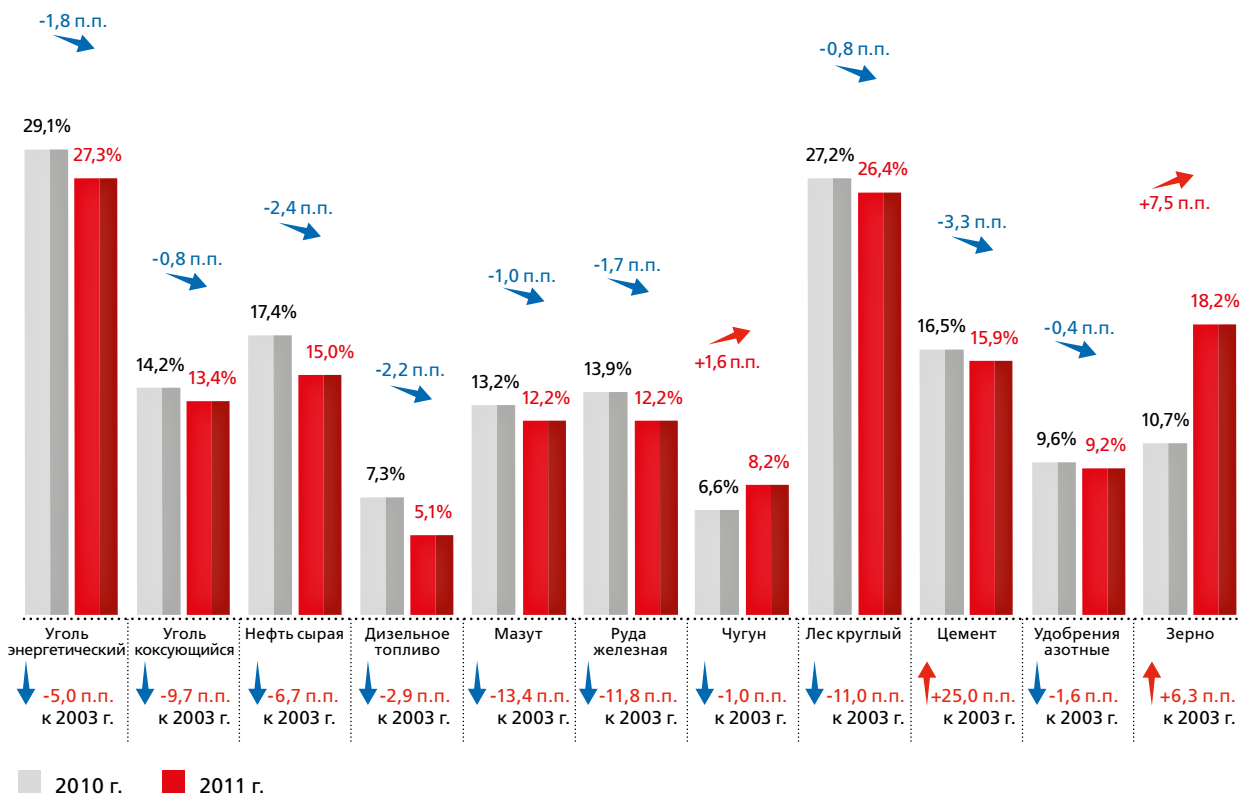
**Изменения транспортной составляющей в цене готовой продукции**

В связи с опережающим ростом цен в большинстве отраслей промышленности над ростом железнодорожных тарифов, сложилась тенденция снижения средневзвешенной транспортной составляющей в цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

Анализ изменения транспортной составляющей в цене готовой продукции с учетом фактических параметров индексации тарифов в 2003–2011 годах показал, что по отношению к уровню 2003 года, когда был введен в действие новый Прейскурант № 10-01,

уровень транспортной составляющей снизился практически по всей основной номенклатуре перевозимых грузов. Так, в цене мазута произошло снижение транспортной составляющей на 13,4 п.п., бензина на 2,1 п.п. нефти сырой на 6,7 п.п., дизельного топлива на 2,9 п.п., коксующегося угля на 9,7 п.п., энергетического угля на 5,0 п.п., чугуна на 1,0 п.п., пиломатериалов на 2,0 п.п., леса круглого на 3,3 п.п., руды железной на 11,8 п.п. (расчет проводился на фактической дальности перевозок 2003 года, что исключает влияние изменения структуры грузопотоков по направлениям и дальности перевозок).

**Изменение транспортной составляющей при перевозке грузов в 2011 г. (расчет по тарифу парка грузовых вагонов ОАО «РЖД»)**



### **Мероприятия по оптимизации стоимости услуг при предоставлении вагонов частных операторских компаний**

С созданием дочерних обществ ОАО «РЖД» ОАО «ПГК» (в 2008 году) и ОАО «ВГК» (в 2010 году), а также продажей 28 октября 2011 г. на открытом аукционе контрольного пакета акций ОАО «ПГК» завершился процесс формирования конкурентного рынка в операторском сегменте.

Однако в условиях, когда частный бизнес нацелен только на извлечение максимальной прибыли, складывающаяся ситуация на рынке оперирования грузовыми вагонами привела к нерациональному использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, возникновению дефицита пропускных способностей, увеличению времени простоя вагонов, росту встречных порожних пробегов. Это негативно отражается как на должной удовлетворенности потребителей услуг железнодорожного транспорта, так и оказывает существенное влияние на увеличение их транспортных расходов за счет завышенной стоимости услуг по предоставлению вагонов частными операторскими компаниями.

В целях упорядочения ценообразования в конкурентном сегменте рынка работ (услуг), а также создания условий для формирования новой технологии управления приватным парком грузовых вагонов, Правительством Российской Федерации 20 декабря 2011 г. принято постановление «О порядке привлечения открытым акционерным обществом “Российские железные дороги” для перевозок грузов универсальных полувагонов иных собственников и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе» (№ 1051).

На основании данного постановления Правительства Российской Федерации разработан «Порядок расчета тарифов на перевозки грузов в привлеченных вагонах и правил их применения», утвержденный приказом ФСТ России от 27 декабря 2011 г. № 444-т/4.

На первом этапе реализации постановления Правительства Российской Федерации ОАО «РЖД» будет привлекать для перевозок грузов полувагоны универсального типа, принадлежащие ОАО «ВГК». В дальнейшем планируется расширить перечень типов привлекаемых вагонов, в том числе и вагонов иных собственников. В целях создания нормативной правовой базы, регулирующей взаимодействие ОАО «РЖД» и операторов при привлечении вагонов, будут определены основы правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, их права и обязанности, а также принципы и порядок их взаимодействия с перевозчиками и иными участниками перевозочного процесса, в том числе разработаны правила и условия передачи и возврата указанного железнодорожного подвижного состава, определены условия и порядок принятия решений, обязывающих операторов железнодорожного подвижного состава передавать в аренду или на

ином законном основании ОАО «РЖД» определенное количество вагонов, принадлежащих им на праве собственности или ином законном основании.

### **Тарифы на пригородные пассажирские перевозки**

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» (ст. 26.3) организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляется субъектами Российской Федерации за счет средств региональных бюджетов.

Согласно Федеральному закону Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»:

- тарифы на пригородные пассажирские перевозки устанавливаются на экономически обоснованном уровне;
- потери в доходах организаций железнодорожного транспорта в случае установления тарифов ниже экономически обоснованного уровня компенсируются за счет бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы государства в полном объеме.

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

Учитывая социальную направленность пригородных перевозок, определение субъектами Российской Федерации стоимости проезда в электропоездах осуществляется на уровне гораздо ниже фактической себестоимости, что приводит к убыточности пригородных пассажирских перевозок.

Важнейшим условием обеспечения безубыточности пригородного комплекса является законодательное закрепление на федеральном уровне обязательств субъектов Российской Федерации по полной компенсации выпадающих доходов перевозчиков от регулирования тарифов региональными органами власти.

Для решения этой задачи необходимо скорейшее принятие закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации», в соответствии с которым организация регулярного пассажирского сообщения в пригородном сообщении будет осуществляться путем размещения заказов регионов на оказание услуг по организации перевозок пассажиров на определенных маршрутах пассажирского железнодорожного сообщения за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

Федерации. Проект закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» находится на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации.

Помимо этого в 2011 году были утверждены изменения, которые вносятся в Правила финансового обеспечения расходов по предоставлению гражданам государственной социальной помощи в виде набора социальных услуг, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2011 г. № 1140, в соответствии с которыми перевозчики теперь будут самостоятельно заключать договоры на перевозку граждан — получателей социальных услуг.

#### **Тарифы на Едином экономическом пространстве Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации (ЕЭП)**

С созданием таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана государства-участники должны получить новые рынки сбыта продукции, возможности для увеличения экспорта и общего товарооборота. Одним из принципов торговых отношений является снижение странами своих торговых барьеров и обеспечение более свободного осуществления торговли.

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

- Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики;
- Соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий;
- Соглашение о единых правилах предоставления промышленных субсидий.

Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта предусматривается выравнивание тарифов на перевозки грузов по железным дорогам государств — участников ЕЭП во всех видах сообщения.

В целях реализации международных договоренностей Российской Федерации, определенных данным Соглашением, в 2010–2011 годах проведена значительная работа по унификации тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов. В 2012 году по унифицированным тарифам будет осуществляться до 94% общего объема перевозок грузов (кроме транзита) и до 70% — от объема перевозок через погранпереходы. Завершение унификации тарифов по видам сообщения планируется осуществить до 2013 года, как это предусмотрено Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики.

#### **Тарифная политика железных дорог государств — участников Содружества Независимых Государств (Тарифная политика СНГ)**

Тарифная политика СНГ действует в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств — участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 г.

В 2011 году на российских железных дорогах введен единый порядок расчетов тарифов за транзитные перевозки грузов независимо от вида сообщения, т. е. расчет ставок на транзитные перевозки грузов из третьих стран в третьи страны с 2011 года по ОАО «РЖД» осуществляется по ставкам Тарифной политики СНГ.

С 2011 года, по согласованию со всеми железнодорожными администрациями — участницами Тарифного соглашения, изменен порядок определения базовых ставок тарифной политики железных дорог государств — участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении. Данный порядок позволил исключить переломы, а также необоснованное снижение тарифа с ростом дальности перевозок. Таким образом обеспечено соблюдение главного принципа тарифообразования — увеличения тарифов с ростом дальности перевозки.

Кроме этого, в 2011 году для создания конкурентных условий перевозок транзитных грузов в вагонах общего парка железных дорог и в приватном подвижном составе установлен коэффициент 0,7 (вместо действующего в 2010 году коэффициента 0,85). В этой связи установлены единые индексы к базовым ставкам на перевозку отдельных грузов повагонными отправками независимо от принадлежности подвижного состава.

## Программа структурной реформы ОАО «РЖД»

Реформирование железнодорожной отрасли в 2011 году осуществлялось в соответствии с **Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте<sup>11</sup>** и **Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года<sup>12</sup>**.

Приоритетными направлениями в 2011 году в сфере реформирования железнодорожного транспорта Российской Федерации стали:

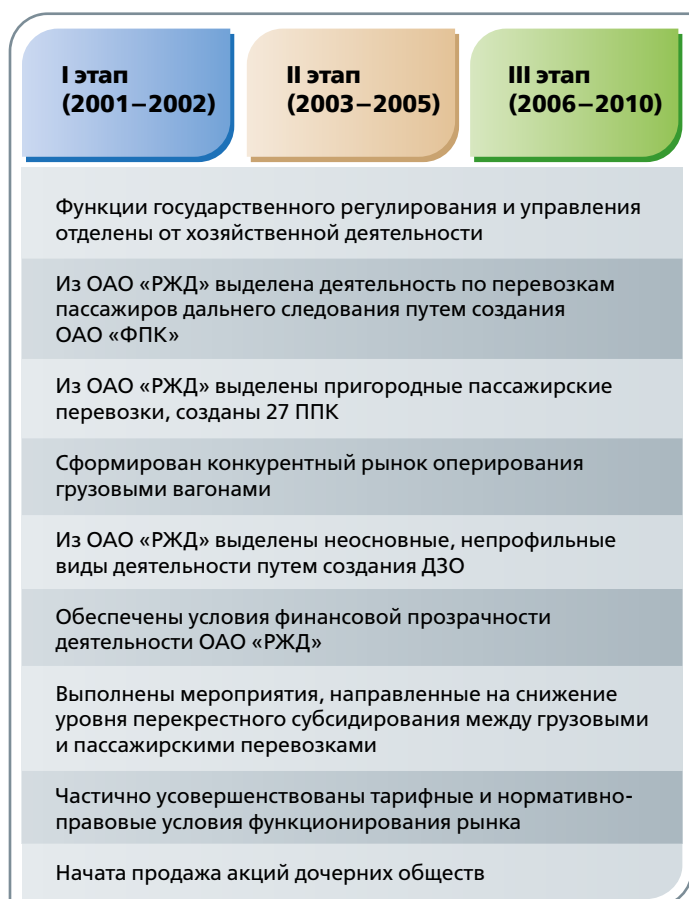
- создание условий для завершения формирования рынка оперирования грузовым железнодорожным составом;
- совершенствование нормативно-правовых и тарифных условий функционирования железнодорожного транспорта;
- продажа пакетов акций части дочерних обществ ОАО «РЖД»;
- завершение процесса создания пригородных пассажирских компаний и формирование условий для

- обеспечения безубыточности их деятельности;
- реформирование оставшихся комплексов непрофильных активов;
- создание совместных компаний в перспективных сегментах железнодорожного рынка и смежных с железнодорожным транспортом видах бизнеса.

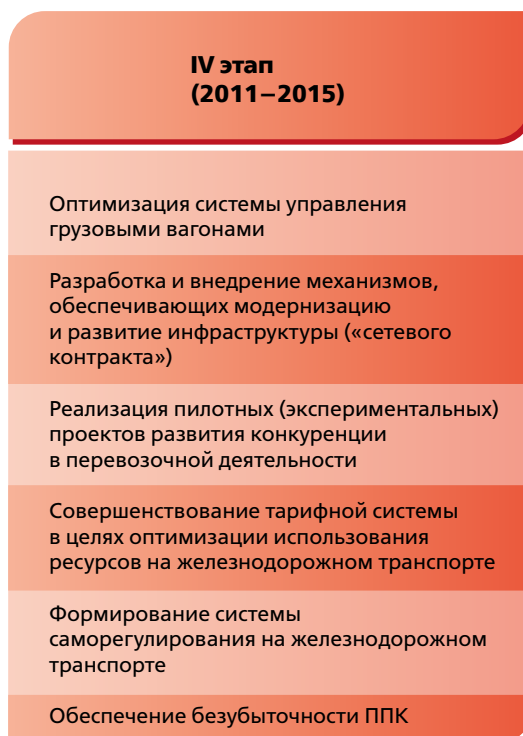
### Реализация четвертого этапа Программы структурной реформы ОАО «РЖД»

В январе 2011 г. Правительством Российской Федерации одобрен ход реформы на железнодорожном транспорте и принято решение о необходимости продолжения дальнейших преобразований до 2015 года в рамках реализации четвертого этапа реформы. Также на заседании Правительства Российской Федерации была одобрена Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (далее — Целевая модель).

### Структурная реформа на железнодорожном транспорте: содержание этапов



Решение о продлении Программы структурной реформы принято на заседании Правительства Российской Федерации 13.01.2011



<sup>11</sup> Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384.

<sup>12</sup> Одобрена Правительством Российской Федерации 13 января 2011 г.

## Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года

Целевая модель определяет перспективы развития и преобразований рынка железнодорожных транспортных услуг в сфере грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. Основной целью реформирования рынка грузовых железнодорожных перевозок является удовлетворение потребности экономики и отдельных пользователей услуг железнодорожного транспорта в перевозках грузов, а также ликвидация инфраструктурных ограничений экономического развития Российской Федерации.

### Целевая модель предусматривает:

- сохранение ОАО «РЖД» в качестве общего грузового перевозчика и владельца инфраструктуры;
- развитие рынка оперирования грузовым железнодорожным составом;
- развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок «в экспериментальном режиме» путем создания нормативных и экономических условий для формирования института локальных грузовых перевозчиков;
- совершенствование модели государственного тарифного регулирования;
- разработку модели регуляторного контракта по содержанию и модернизации инфраструктуры как закрепленной на законодательном уровне системы договоров между владельцем инфраструктуры и государством.

### План по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года

В целях своевременного решения задач, поставленных Целевой моделью, 13 апреля 2011 г. на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи был утвержден План по реализации Целевой модели.

План по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (далее — План) закрепляет перечень мероприятий и сроки их исполнения по каждому из направлений реформирования рынка грузовых железнодорожных перевозок.

В рамках реализации мероприятий по завершению формирования рынка оперирования, предусмотренных Планом:

- завершилось формирование уставного капитала ОАО «ВГК» (передано 151,3 тыс. вагонов, на сумму 46,1 млрд. руб.). С окончанием передачи вагонов в ОАО «ВГК» парк практически упрямлен и грузовые перевозки полностью обеспечиваются частными вагонами;
- 28 октября 2011 г. состоялся аукцион по продаже 75% минус 2 акции крупнейшей операторской компании — ОАО «Первая грузовая компания». Победителем аукциона признана «Независимая транспортная компания», входящая в UCL Holding, предложившая 125,5 млрд. руб. Приобретение ОАО «ПГК» одним из частных операторов стало

важным шагом на пути к развитию полноценной конкуренции на рынке операторских услуг.

Однако стремительное изменение структуры рынка оперирования грузовым составом (фактическое упразднение инвентарного парка на фоне роста числа частных операторов) в совокупности с существенным отставанием формирования регуляторной среды, в том числе нормативно-правового обеспечения этого рынка, привело к осложнению ситуации летом 2011 года, связанной с невывозом грузов из части регионов страны.

Для стабилизации рынка ОАО «РЖД» совместно с федеральными органами исполнительной власти разработан пакет срочных мер, в том числе по совершенствованию нормативной базы и тарифного регулирования отрасли.

### Ключевыми стали решения:

- о консолидации парка универсальных полувагонов под управлением ОАО «РЖД» путем передачи в аренду ОАО «РЖД» полувагонов, принадлежащих ОАО «ВГК» и другим собственникам, и необходимости утверждения порядка расчета и правил применения тарифов на перевозки грузов в прицепленных вагонах (постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2011 г. № 1051);
- о необходимости доработки и внедрении эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава и отсутствия инвентарного парка (протокол Правительственной комиссии по транспорту и связи от 29 ноября 2011 г.).

В связи с этим Правительственной комиссией по транспорту и связи в ноябре 2011 года принято решение внести изменения в План в части переноса мероприятий по реализации пилотных проектов создания частных перевозчиков до момента отработки и внедрения эффективной технологии управления частным парком.

### Регуляторный (сетевой) контракт, регламентирующий долгосрочные отношения государства и владельца инфраструктуры

В целях обеспечения инфраструктурных условий для устойчивого экономического роста, необходимого уровня пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры Планом предусмотрена разработка механизма долгосрочного взаимодействия государства и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта, с определением форм и условий такого взаимодействия.

Опыт последних лет показывает, что существенным ограничением для дальнейшего расширения, развития и оптимизации деятельности является ограничение финансовых средств на реализацию необходимых мероприятий.



В условиях ограничения роста тарифов рентабельность деятельности ОАО «РЖД» остается низкой, а собственные инвестиционные источники Компании ограничены. Предусмотренная при реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» инвестиционная составляющая в тарифе отсутствует. Государственная поддержка направлена в основном на покрытие операционной деятельности и на решение государственных задач по развитию сети железных дорог.

Поэтому для реализации планов по модернизации и инновационному развитию железнодорожного транспорта, а также в целях формирования сбалансированной финансово-экономической модели развития с активным участием государства в 2011 году был разработан и проходит стадию согласования с федеральными органами власти проект концепции «сетевого контракта» на эксплуатацию и развитие инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД», а также начались подготовительные работы по пилотному этапу «сетевого контракта».

В соответствии с концепцией, сетевой контракт — долгосрочный договор, заключаемый между государством (в лице Российской Федерации) и владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (в лице ОАО «РЖД»). В сетевом контракте устанавливаются обязательства сторон по обеспечению целевого состояния инфраструктурного комплекса.

Выбор договорной формы взаимодействия государства и ОАО «РЖД» обусловлен необходимостью обеспечить возможность долгосрочного планирования Компанией мероприятий по развитию инфраструктуры, в том числе по расшивке «узких мест».

### Создание дочерних и зависимых обществ в рамках реализации Программы структурной реформы

В 2011 году в рамках структурной реформы на железнодорожном транспорте было создано 9 дочерних и зависимых обществ, в том числе в сферах оперирования грузовыми вагонами, пассажирских перевозок, промышленного производства, контрактной логистики, научно-технической деятельности, терминально-складских услуг и ремонта грузовых вагонов. Всего за время реформирования советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 84 дочерних и зависимых обществ, в том числе 54 на третьем этапе (с 2006 по 2010 год).

На 31 декабря 2011 г. ОАО «РЖД» владеет акциями (долями) 173 обществ (169 обществ — 2010 год)<sup>13</sup>, в том числе:

- 100 дочерних обществ (доля ОАО «РЖД» в уставном капитале обществ составляет более 50%);
- 53 зависимых общества (доля ОАО «РЖД» — от 20 до 50% уставных капиталов обществ);
- 20 обществ (вклад ОАО «РЖД» в уставные капиталы составляет менее 20%).

Объем дивидендных поступлений от дочерних и зависимых обществ на расчетный счет ОАО «РЖД» в 2011 году составил 22,4 млрд. руб., из которых 11,9 млрд. руб. — сумма дивидендов по итогам деятельности за 2010 год, а 10,5 млрд. руб. — совокупные дивиденды за первое полугодие 2011 г. По итогам 2011 года ожидаемая сумма начисляемых ОАО «РЖД» дивидендов составляет 7,5 млрд. руб.

### Дочерние и зависимые общества, созданные в 2011 году

№	Наименование общества	Дата гос. регистрации общества	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале, %
1.	ОАО «Южно-Уральская пригородная пассажирская компания» (ОАО «Южно-Уральская ППК»)	22.02.2011	100% – 1 акция
2.	ОАО «Люблинский литейно-механический завод» (ОАО «Люблинский ЛМЗ»)	15.03.2011	100% – 1 акция
3.	ОАО «Байкальская пригородная пассажирская компания» (ОАО «Байкальская ППК»)	01.04.2011	50% – 1 акция
4.	ОАО «Вагонная ремонтная компания-1» (ОАО «ВРК-1»)	14.04.2011	100% – 1 акция
5.	ОАО «Вагонная ремонтная компания-2» (ОАО «ВРК-2»)	14.04.2011	100% – 1 акция
6.	ОАО «Вагонная ремонтная компания-3» (ОАО «ВРК-3»)	14.04.2011	100% – 1 акция

<sup>13</sup> Подробную информацию см. в приложении.

№	Наименование общества	Дата гос. регистрации общества	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале, %
7.	ОАО «Московская кольцевая железная дорога» (ОАО «МКЖД»)	23.06.2011	50%
8.	ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания» (ОАО «Забайкальская ППК»)	23.11.2011	51%
9.	ОАО «Пассажирская компания “Сахалин”»	23.12.2011	100% – 1 акция

● **ОАО «Люблинский ЛМЗ»**

Целью создания дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере производства запасных частей для подвижного состава является обеспечение долгосрочной потребности транспортной системы Российской Федерации в запасных частях для железнодорожного транспорта. Основной специализацией ОАО «Люблинский ЛМЗ» является серийный и массовый выпуск запасных частей для железнодорожного подвижного состава.

● **ОАО «Московская кольцевая железная дорога»**

ОАО «Московская кольцевая железная дорога» создано совместно с Правительством Москвы для реализации проекта реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги. Деятельность ОАО «МКЖД» направлена на развитие инфраструктуры Малого кольца Московской железной дороги, ее интеграцию в единую транспортную систему города Москвы, открытие пассажирского движения по Малому кольцу Московской железной дороги.

● **Вагоноремонтные компании (ВРК)**

ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3» созданы на базе имущества подразделений Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов — филиала ОАО «РЖД», основным видом деятельности которого являлось проведение плановых ремонтов грузовых вагонов. Основными целями создания дочерних обществ является обеспечение долгосрочных потребностей железнодорожного транспорта в плановых видах ремонта грузовых вагонов, повышение экономической эффективности вагоноремонтного комплекса при гарантированном обеспечении безопасности перевозочного процесса. Созданные компании будут осуществлять деповский и капитальный ремонт грузовых вагонов, изготовление (восстановление) запасных частей грузовых вагонов и ремонт колесных пар.

**В течение 2011 года были проданы пакеты акций 5 дочерних обществ ОАО «РЖД»:**

№	Наименование общества	Размер проданного пакета	Сумма денежных поступлений, млрд. руб.	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале на 31.12.2011
1.	ОАО «ТрансКредитБанк»	29,39%	18,1 (с учетом аванса за второй пакет)	25% + 1 акция
2.	ОАО «ЭЛТЕЗА»	50% – 2 акции	2	50% + 1 акция
3.	ОАО «ПГК»	75% – 2 акции	125,5	25% + 1 акция
4.	ОАО «Рославльский ВРЗ»	100% – 1 акция	2,45	–
5.	ОАО «Барнаульский ВРЗ»	100% – 1 акция	1,25	–
<b>Итого:</b>			<b>149,3</b>	

**Изменения в корпоративной структуре, произошедшие в 2011 году и не связанные с созданием дочерних обществ и продажей их акций:**

Наименование общества	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале на 31.12.2010	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале на 31.12.2011	Комментарий
ОАО «Торговый дом РЖД»	25,03%	50,13%	Увеличение доли произошло в результате выкупа и погашения обществом собственных акций
ОАО «КИТ Финанс Инвестиционный банк»	27%	19,29%	Уменьшение доли произошло в результате размещения обществом дополнительных акций
ОАО «Золотое звено»	13,85%	–	Общество ликвидировано на основании решения Арбитражного суда Хабаровского края

**Пригородные пассажирские компании**

Создание пригородных пассажирских компаний (далее — ППК) совместно с субъектами Российской Федерации направлено на обеспечение прозрачности расходов, ликвидации перекрестного субсидирования, формирования экономически обоснованных тарифов. Данные проблемы должны быть решены с помощью внесения дополнительных мер, в том числе и законодательного характера, направленных на выстраивание взаимоотношений перевозчиков с субъектами Российской Федерации для

осуществления необходимых объемов пригородных перевозок, позволяющих осуществление перевозочной деятельности в условиях полной компенсации выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов. В 2011 году созданы 4 ППК, осуществляющих свою деятельность на полигонах Восточно-Сибирской, Дальневосточной, Забайкальской и Южно-Уральской железных дорог. С 2011 года по инфраструктуре ОАО «РЖД» ППК осуществляются все пригородные железнодорожные пассажирские перевозки в стране<sup>14</sup>.

**Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, входящих в периметр консолидации финансового плана ОАО «РЖД» за 2011 год**

Дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД», включенными в периметр консолидации финансового плана и инвестиционной программы холдинга «РЖД» на 2012–2014 годы, по итогам финансово-хозяйственной деятельности в 2011 году получены следующие совокупные показатели<sup>15</sup>:

млрд. руб.

Общества, входящие в периметр консолидации	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	560,0	652,7	675,0	+115,0	+20,5%
Чистые активы	405,9	488,1	492,8	+86,9	+21,4%
Доходы от основной деятельности	472,7	633,5	649,2	+176,5	+37,4%
Расходы от основной деятельности	463,0	616,7	609,0	+146,0	+31,6%
Прочие доходы	47,2	38,6	52,8	+5,6	+11,9%

<sup>14</sup> Кроме ОАО «Пассажирская компания «Сахалин»».

<sup>15</sup> Без учета результатов деятельности пригородных пассажирских компаний, с учетом фактических результатов деятельности за 2010 год и плановых показателей деятельности на 2011 год ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод» и ОАО «Рославльский вагоноремонтный завод». Фактические данные за 2011 год по указанным заводам не учитывались в связи с продажей акций данных заводов, принадлежащих ОАО «РЖД», в конце 2011 года.

Общества, входящие в периметр консолидации	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Прочие расходы	29,0	17,4	29,0	0,0	0,0%
Результат от прочих доходов и расходов	18,2	21,3	23,8	+5,6	+30,8%
ЕБИТДА	65,4	91,9	111,7	+46,3	+70,8%
Прибыль (убыток) до налогообложения	28,0	38,1	64,1	+36,1	+129,0%
Чистая прибыль	15,8	25,5	45,3	+29,5	+186,7%
Рентабельность	2,8%	3,9%	6,7%	–	–
Инвестиционные вложения <sup>16</sup>	46,7	110,4	89,0	+42,3	+90,6%

В том числе:

#### Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, связанных с грузовыми перевозками

По итогам 2011 года дочерними и зависимыми обществами, включенными в периметр консолидации и осуществляющими грузовые перевозки, такими как ОАО «ПГК», ОАО «ВГК», ОАО «ТрансКонтейнер», ОАО «РейлТрансАвто», ОАО «РЖД-Логистика», получены следующие совокупные показатели:

- доходы от основной деятельности — 192,5 млрд. руб., +52,3% к факту 2010 года;
- расходы от основной деятельности — 142,6 млрд. руб., +37,5% к факту 2010 года;
- прибыль от продаж — 49,9 млрд. руб., +120,2% к факту 2010 года;
- чистая прибыль — 39,1 млрд. руб., +184,1% к факту 2010 года;
- совокупные активы — 241,1 млрд. руб., +10,0% к факту 2010 года;
- чистые активы — 200,9 млрд. руб., +25,1% к факту 2010 года.

Крупнейшими дочерними обществами ОАО «РЖД», осуществляющими грузовые перевозки, являются ОАО «ВГК», ОАО «ТрансКонтейнер». Кроме того, следует отметить деятельность крупного зависимого общества ОАО «РЖД» — ОАО «ПГК».

#### • ОАО «ТрансКонтейнер»

Зарегистрировано 4 марта 2006 г. Уставный капитал компании составляет 13,9 млрд. руб., доля ОАО «РЖД» в уставном капитале — 50%. Акции компании торгуются на Фондовой бирже ММВБ-РТС, а также на Лондонской фондовой бирже.

ОАО «ТрансКонтейнер» занимает лидирующие позиции на рынке железнодорожных и интермодальных контейнерных перевозок в России. Компания владеет около 60% российского парка подвижного состава для контейнерных перевозок и обеспечивает свыше 50% контейнерных перевозок по железной дороге и свыше 30% терминальной переработки контейнеров в России.

ОАО «ТрансКонтейнер» оперирует более чем 24 376 фитинговыми платформами, 59 116 крупнотоннажными контейнерами и владеет сетью из 46 железнодорожных контейнерных терминалов в России, 17 терминалов в Казахстане, а также оперирует терминалом «Добра» в Словакии.

Клиентская база компании диверсифицирована по отраслям и насчитывает свыше 200 000 клиентов. Сеть продаж ОАО «ТрансКонтейнер» насчитывает около 150 офисов в России, компания присутствует на рынках СНГ, Европы и Азии.

Перевозка КТК собственным подвижным составом составила 1 362 тыс. ДФЭ, что на 13,3% ниже уровня 2010 года. Переработка контейнеров собственной автотехникой составила 286 тыс. ДФЭ, что выше уровня 2010 года на 16,7%. Переработка контейнеров на терминалах составила 1 577 тыс. ДФЭ, что на 4,8% выше показателей 2010 года.

<sup>16</sup> В состав инвестиционных вложений входят капитальные и финансовые вложения.

Экономические показатели за 2011 год представлены ниже:

млрд. руб.

ОАО «ТрансКонтейнер»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	30,8	35,6	36,6	+5,8	+18,9%
Чистые активы	19,1	20,7	22,4	+3,3	+17,3%
Доходы от основной деятельности	22,8	29,4	29,1	+6,3	+27,7%
Расходы от основной деятельности	20,7	26,1	23,5	+2,8	+13,6%
Прочие доходы	1,6	0,9	2,8	+1,2	+75,0%
Прочие расходы	2,7	1,8	3,6	+0,9	+33,4%
Результат от прочих доходов и расходов	-1,1	-1,0	-0,8	+0,3	+27,2%
ЕБИТДА	4,5	6,0	8,2	+3,7	+82,3%
Прибыль (убыток) до налогообложения	1,0	2,4	4,8	+3,8	+380,0%
Чистая прибыль	0,4	1,6	3,5	+3,1	+775,0%
Рентабельность	1,3%	4,5%	9,5%	X	X
Инвестиционные вложения	4,8	4,7	6,1	+1,3	+27,1%



• **ОАО «Вторая грузовая компания»**

В 2011 году ОАО «РЖД» завершено формирование уставного капитала ОАО «Вторая грузовая компания» (100%), зарегистрированного в качестве юридического лица и начавшего хозяйственную деятельность 24 сентября 2010 г. Самостоятельное оперирование подвижным составом начато 14 февраля 2011 г. В уставный капитал общества передано 151,3 тыс. грузовых вагонов на сумму 46,2 млрд. руб. В 2012 году ОАО «РЖД» планирует дополнительно внести в уставный капитал ОАО «ВГК» 7 081 ед. полувагонов, выкупленных по договорам лизинга в сентябре-декабре 2011 года.

В 2011 году ОАО «ВГК» осуществляло следующие виды деятельности: оперирование собственным подвижным составом, предоставление подвижного

состава в аренду, ремонт запасных частей для грузовых вагонов.

Приоритетными сегментами рынка ОАО «ВГК» являются перевозки угля, перевозки строительных грузов, перевозки черных металлов, перевозки минеральных грузов и удобрений.

Вагонный парк ОАО «ВГК» на конец 2011 года составил 174 640 единиц, для сравнения на конец 2010 года вагонный парк состоял из 60 861 вагона. Грузооборот общества составил 111 525 млн. ткм, погрузка — 58,9 млн. тонн, средняя дальность груженой отправки составила 1 900 км, а производительность вагонного парка — 7 589 ткм/ваг. в сутки. По итогам 2011 года средняя статистическая нагрузка вагона равняется 66 тоннам.

Финансовые показатели общества представлены ниже:

млрд. руб.

ОАО «Вторая грузовая компания»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	56,7	67,0	73,7	+17,0	+30,0%
Чистые активы	31,6	61,1	68,8	+37,2	+117,8%
Доходы от основной деятельности	3,9	40,1	42,3	+38,4	+984,7%
Расходы от основной деятельности	1,5	30,8	25,1	+23,5	+1 573,4%
Прочие доходы	0,0	0,5	2,2	+2,2	X
Прочие расходы	0,0	0,1	0,7	+0,7	X
Результат от прочих доходов и расходов	0,0	0,3	1,5	+1,5	X
EBITDA	3,1	22,5	27,3	+24,2	+780,7%
Прибыль (убыток) до налогообложения	2,3	9,7	18,6	+16,3	+708,7%
Чистая прибыль	1,8	7,1	14,9	+13,1	+727,8%
Рентабельность	3,2%	10,7%	20,2%	X	X
Инвестиционные вложения	0,3	21,3	21,2	+20,8	+6 966,7%

• **ОАО «Первая грузовая компания»**

Зарегистрировано 26 июля 2007 г. ОАО «ПГК» как компания — оператор железнодорожного подвижного состава осуществляет следующие виды деятельности: оперирование собственным подвижным составом, предоставление подвижного состава в аренду третьим лицам, оказание экспедиторских услуг, предоставление услуг по подготовке вагонов к погрузке или ремонту (производственная деятельность промывочно-пропарочных станций).

ОАО «ПГК» концентрирует внимание на крупных представителях российского промышленного комплекса, имеющих значительные устойчивые грузопотоки, которые в дальнейшем будут оставаться основными постоянными потребителями услуг Общества.

Уставный капитал составляет 85,7 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 25% +1 акция.

Вагонный парк ОАО «ПГК» на конец 2011 года составил 191 869 единиц, на конец 2010 года вагонный

парк состоял из 242 997 вагонов. Грузооборот общества составил 532 345 млн. ткм, (на 9,3% ниже, чем по итогам 2010 года). Погрузка составила 284,9 млн. тонн, средняя дальность груженой отправки — 1 869 км (в 2010 году — 2 087 км). Средняя статистическая нагрузка вагона равняется 64,3 тонны. Производительность вагонного парка составила 6 574 ткм/ваг. в сутки, на 9% ниже уровня 2010 года.

Финансовые показатели общества представлены ниже:

млрд. руб.

ОАО «Первая грузовая компания»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	127,7	146,1	125,6	-1,9	-1,6%
Чистые активы	107,6	109,7	107,1	-0,5	-0,4%
Доходы от основной деятельности	97,1	103,9	115,2	+18,1	+18,7%
Расходы от основной деятельности	78,7	86,6	88,7	+10,0	+12,7%
Прочие доходы	14,1	3,4	12,0	-2,1	-14,9%
Прочие расходы	14,8	4,4	10,7	-4,1	-27,7%
Результат от прочих доходов и расходов	-0,7	-1,0	1,3	+2,0	X
ЕБИТДА	28,5	28,7	39,9	+11,4	+40,0%
Прибыль (убыток) до налогообложения	17,7	16,4	27,8	+10,2	+57,1%
Чистая прибыль	11,9	11,2	20,5	+8,6	+72,3%
Рентабельность	9,3%	7,7%	16,3%	X	X
Инвестиционные вложения	20,2	34,4	17,7	-2,5	-12,3%

**Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ в области пассажирских перевозок и перспективы развития**

В список консолидации обществ в области пассажирских перевозок включены ОАО «ФПК» и ОАО «Аэроэкспресс» (пригородные пассажирские компании не учитываются). По итогам 2011 года дочерними и зависимыми обществами, осуществляющими пассажирские перевозки, получены следующие совокупные показатели:

- доходы от основной деятельности — 171,8 млрд. руб., +23,8% к факту 2010 года;
- расходы от основной деятельности — 193,5 млрд. руб., +21,3% к факту 2010 года;
- убыток от продаж — 21,7 млрд. руб., +4,6% к факту 2010 года;
- чистая прибыль — 0,8 млрд. руб., +40,6% к факту 2010 года;
- совокупные активы — 196,3 млрд. руб., +9,6% к факту 2010 года;
- чистые активы — 160,5 млрд. руб., +8,0% к факту 2010 года.

**ОАО «Федеральная пассажирская компания»**

Создано 3 декабря 2009 г. ОАО «ФПК» осуществляет железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании по железнодорожной инфраструктуре протяженностью около 86 млн. км, в 75 из 83 регионов Российской Федерации.

В связи с масштабностью бизнеса и обширной географией пассажирских железнодорожных перевозок — от Калининграда до Владивостока — организационная структура компании включает в себя аппарат управления ОАО «ФПК» и 16 филиалов.

Уставный капитал составляет 137,2 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

На сегодняшний день ОАО «ФПК» — абсолютный лидер на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров в поездах дальнего следования. Доля компании в общем пассажирообороте всех видов транспорта дальнего следования во внутригосударственном сообщении — 58,3%. Ежегодно компания обслуживает более 110 млн. пассажиров. В собственности ОАО «ФПК» порядка 23 000 вагонов, которые курсируют в составе более 1 200 поездов

дальнего следования. Общая численность персонала компании превышает 82 000 человек.

Компания осуществляет следующие виды деятельности: перевозку пассажиров в поездах дальнего следования во внутригосударственном и межгосударственном сообщениях, перевозку багажа и грузобагажа в дальнем следовании, обслуживание пассажиров, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, прочие виды деятельности.

Объем пассажирских перевозок в дальнем следовании по поездам ОАО «ФПК» в 2011 году составил 111,4 млрд. пасс.-км, что на 0,8% ниже уровня аналогичного периода 2010 года, в том числе пассажирооборот в поездах формирования

ОАО «ФПК» составил 100,3 млрд. пасс.-км (снижение на 0,1% к уровню 2010 года) и в поездах формирования стран СНГ и Балтии составил 11,1 млрд. пасс.-км (снижение на 7,2% к уровню 2010 года).

Количество отправленных пассажиров в дальнем следовании в поездах ОАО «ФПК» за 2011 год составило 112,5 млн. пассажиров (снижение к уровню аналогичного периода прошлого года на 0,4%), в том числе в поездах формирования ОАО «ФПК» отправлено 101,6 млн. пассажиров (рост на 0,2% к уровню 2010 года) и в поездах формирования стран СНГ и Балтии отправлено 10,9 млн. пассажиров (снижение на 5,5% к уровню 2010 года).

млрд. руб.

ОАО «Федеральная пассажирская компания»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	175,4	189,5	191,9	+16,5	+9,4%
Чистые активы	148,6	159,8	159,7	+11,1	+7,5%
Доходы от основной деятельности	136,1	167,8	168,2	+32,1	+23,6%
Расходы от основной деятельности	157,7	192,4	191,3	+33,6	+21,3%
Прочие доходы	27,7	30,5	31,2	+3,5	+12,7%
Прочие расходы	2,8	3,8	4,7	+1,9	+67,9%
Результат от прочих доходов и расходов	24,8	26,7	26,4	+1,6	+6,5%
ЕБИТДА	17,4	17,5	18,6	+1,2	+6,9%
Прибыль (убыток) до налогообложения	3,2	2,2	3,3	+0,1	+3,2%
Чистая прибыль	0,3	0,1	0,1	-0,2	-66,6%
Рентабельность	0,2%	0,0%	0,1%	-	X
Инвестиционные вложения	16,7	30,3	30,3	+13,6	+81,5%

**Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ в области технического оснащения и ремонта подвижного состава**

В 2011 году созданы дочерние общества ОАО «Вагонная ремонтная компания-1», ОАО «Вагонная ремонтная компания-2», ОАО «Вагонная ремонтная компания-3». Осуществление хозяйственной деятельности обществ начато в июле 2011 года.

По итогам 2011 года дочерними и зависимыми обществами, осуществляющими техническое оснащение и ремонт подвижного состава, получены следующие

совокупные показатели:

- доходы от основной деятельности — 82,7 млрд. руб., +66,0% к факту 2010 года;
- расходы от основной деятельности — 79,3 млрд. руб., +61,7% к факту 2010 года;
- прибыль от продаж — 3,3 млрд. руб., +364,3% к факту 2010 года;
- чистая прибыль — 0,9 млрд. руб. при убытке в размере 0,6 млрд. руб. в 2010 году;
- совокупные активы — 92,3 млрд. руб., +101,7% к факту 2010 года;

- чистые активы — 57,7 млрд. руб., +86,5% к факту 2010 года.

Наиболее крупными дочерними обществами в данной группе являются ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3», ОАО «Желдорреммаш», ОАО «Вагонреммаш».

• **ОАО «Желдорреммаш»**

Создано 4 декабря 2008 г. Уставный капитал составляет 15,2 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

Основными видами деятельности общества являются предоставление услуг по среднему и капитальному ремонту всех видов локомотивов, услуг по модернизации локомотивов с продлением срока службы, ремонт локомотивного оборудования и поставка его в виде ремонтных комплектов, производство запасных частей.

В 2011 году заводами ОАО «Желдорреммаш» отремонтировано и выполнена модернизация 2 185,5 локомотива, отремонтировано 247 пассажирских вагонов, отгружено 724 ремонтных комплекта локомотивов для обеспечения производства средних ремонтов в базовых депо железных дорог.

млрд. руб.

ОАО «Желдорреммаш»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	21,0	22,0	23,4	+2,4	+11,5%
Чистые активы	15,5	15,3	15,4	-0,1	-0,6%
Доходы от основной деятельности	24,3	29,8	31,3	+7,0	+28,8%
Расходы от основной деятельности	23,6	28,6	30,1	+6,6	+27,6%
Прочие доходы	0,3	0,4	0,1	-0,2	-66,6%
Прочие расходы	0,5	1,1	0,8	+0,3	+60,0%
Результат от прочих доходов и расходов	-0,3	-0,7	-0,7	-0,4	-133,4%
ЕБИТДА	2,0	1,9	1,1	-0,9	-45,0%
Прибыль (убыток) до налогообложения	0,4	0,5	0,5	+0,1	+25,0%
Чистая прибыль	0,0	0,2	0,2	+0,2	-
Рентабельность	0,2%	0,7%	0,7%	-	-
Инвестиционные вложения	0,6	1,7	1,2	+0,6	+100,0%

• **ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2» и ОАО «ВРК-3»**

Созданы 14 апреля 2011 г. Основным видом деятельности является проведение различных видов ремонта подвижного состава. Уставный капитал ОАО «ВРК-1» составляет 11,8 млрд. руб., ОАО «ВРК-2» — 9,0 млрд. руб., ОАО «ВРК-3» — 7,0 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале данных обществ составляет 99,99%.

За второе полугодие 2011 г. ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2» и ОАО «ВРК-3» произведен капитальный ремонт грузовых вагонов в количестве 25 710 вагонов, а также деповской ремонт грузовых вагонов в количестве 148 725 вагонов.

Совокупные финансово-экономические показатели обществ представлены в таблице:

млрд. руб.

ОАО «ВПК-1», ОАО «ВПК-2», ОАО «ВПК-3»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	0	35,8	46,1	46,1	X
Чистые активы	0	28,9	29,7	29,7	X
Доходы от основной деятельности	0	28,6	25,8	25,8	X
Расходы от основной деятельности	0	27,1	23,9	23,9	X
Прочие доходы	0	0,0	0,1	0,1	X
Прочие расходы	0	0,2	0,2	0,2	X
Результат от прочих доходов и расходов	0	-0,2	-0,1	-0,1	X
ЕБИТДА	0	2,7	2,4	2,4	X
Прибыль (убыток) до налогообложения	0	1,3	1,8	1,8	X
Чистая прибыль	0	1,2	1,1	1,1	X
Рентабельность	-	3,2%	2,4%	-	X
Инвестиционные вложения	0	1,5	1,3	1,3	X

• **ОАО «Вагонреммаш»**

Создано 12 мая 2008 г. Основными видами деятельности являются производство пассажирских вагонов, оказание услуг по проведению капитального ремонта пассажирских или грузовых вагонов и по проведению ремонта колесных пар. Уставный капитал составляет

4,1 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

По итогам 2011 года обществом проведен капитальный ремонт 1 833 пассажирских вагонов, 142 грузовых вагонов, произведены 32 406 колесных пар нового формирования.

Основные финансово-экономические показатели общества представлены в таблице:

млрд. руб.

ОАО «Вагонреммаш»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	5,6	5,4	5,8	+0,2	+3,6%
Чистые активы	4,3	4,3	4,3	0,0	0,0%
Доходы от основной деятельности	7,0	8,1	8,4	+1,4	+20,0%
Расходы от основной деятельности	6,8	7,9	8,3	+1,5	+22,1%
Прочие доходы	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0%
Прочие расходы	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0%
Результат от прочих доходов и расходов	0,0	0,0	0,0	0,0	-
ЕБИТДА	0,3	0,4	0,3	0,0	0,0%



ОАО «Вагонреммаш»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Прибыль (убыток) до налогообложения	0,2	0,2	0,1	0,1	-50,0%
Чистая прибыль	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0%
Рентабельность	1,5%	2,3%	1,2%	-	-
Инвестиционные вложения	0,1	0,2	0,2	+0,1	+100,0%

**Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ, связанных с международной деятельностью**

• **ОАО «Зарубежстройтехнология»**

Необходимо отметить деятельность ОАО «Зарубежстройтехнология», не входящего в периметр консолидации, но имеющего существенное значение при реализации зарубежных проектов. Так, обществом в 2011 году велась работа по следующим проектам:

Проект: «Строительство железнодорожной линии Сирт — Бенгази». Проект предусматривал строительство на участке Сирт — Бенгази современной скоростной железнодорожной линии с шириной колеи 1 435 мм, которая должна была

пройти вдоль побережья Средиземного моря и соединить крупные города Ливии, а в будущем стать частью международного транспортного коридора на севере Африки. В связи с событиями в Ливии строительство остановлено 23 февраля 2011 г., персонал эвакуирован к 27 февраля 2011 г.

Проект: «Электрификация железнодорожной ветки Тебриз — Азаршахр (TARE), Иран». Основные работы выполнены полностью, включая холодную и горячую обкатку всего участка.

Одновременно общество прорабатывает возможность участия в перспективных международных проектах в области железнодорожного строительства, включая проекты реконструкции железнодорожной инфраструктуры в Республике Сербия.

По итогам 2011 года обществом получены следующие показатели:

млрд. руб.

ОАО «Зарубежстройтехнология»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	23,9	23,4	24,3	+0,4	+1,7%
Чистые активы	-1,0	-1,4	-1,4	-0,4	-40,0%
Доходы от основной деятельности	3,0	0,9	0,9	-2,1	-70,0%
Расходы от основной деятельности	3,3	1,5	1,1	-2,2	-66,7%
Прочие доходы	0,0	0,3	0,1	+0,1	-
Прочие расходы	0,4	0,2	0,4	0,0	0,0%
Результат от прочих доходов и расходов	-0,4	0,1	-0,3	+0,1	+25,0%
ЕБИТДА	-0,4	-0,3	-0,4	0,0	0,0%
Прибыль (убыток) до налогообложения	-0,7	-0,4	-0,5	+0,2	+28,6%
Чистая прибыль	-0,6	-0,4	-0,4	+0,2	+33,4%
Рентабельность	-2,5%	-1,7%	-1,7%	-	-
Инвестиционные вложения	6,6	1,2	1,1	-5,5	-83,4%

**Итоги деятельности дочерних и зависимых обществ в иных сферах деятельности**

В 2011 году создано ОАО «Люблинский литейно-механический завод».

По итогам 2011 года прочими дочерними обществами, включенными в периметр консолидации, получены следующие совокупные показатели:

- доходы от основной деятельности — 202,3 млрд. руб., +28,2% к факту 2010 года;
- расходы от основной деятельности — 193,5 млрд. руб., +28,5% к факту 2010 года;
- прибыль от продаж — 8,8 млрд. руб., +22,2% к факту 2010 года;
- чистая прибыль — 4,4 млрд. руб., +113,0% к факту 2010 года;
- совокупные активы — 145,4 млрд. руб., +25,4% к факту 2010 года;

- чистые активы — 73,7 млрд. руб., +12,1% к факту 2010 года.

Наиболее крупными дочерними обществами в данной группе являются Группа компаний «ТрансТелеКом», ОАО «РЖДстрой», ОАО «БетЭлТранс», ОАО «Росжелдорпроект».

**Группа компаний «ТрансТелеКом»**

В 2011 году Группой компаний «ТрансТелеКом» получены следующие производственные показатели: количество абонентов составило 431 тыс. человек, протяженность собственных линий 8 258 км, коэффициент загрузки каналов связи — сеть МЦСС 43,4%, сеть DWDM 58,1%, порты IP сети 39,6%, средняя доходная ставка по услугам связи — 2 301 руб. на ед. пропускной способности (Е1).

По итогам 2011 года Группой получены следующие показатели:

млрд. руб.

ГК «ТрансТелеКом»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	21,3	27,7	26,8	+5,5	+25,9%
Чистые активы	10,6	11,6	11,0	+0,4	+3,8%
Доходы от основной деятельности	29,8	31,0	30,9	+1,1	+3,7%
Расходы от основной деятельности	28,8	30,2	29,1	+0,3	+1,1%
Прочие доходы	0,6	0,5	0,8	+0,2	+33,4%
Прочие расходы	1,7	0,7	1,6	-0,1	-5,9%
Результат от прочих доходов и расходов	-1,2	-0,2	-0,8	+0,4	+33,4%
ЕБИТДА	2,1	3,0	3,8	+1,7	+81,0%
Прибыль (убыток) до налогообложения	-0,2	0,6	1,0	+1,2	-
Чистая прибыль	-0,5	0,5	0,9	+1,4	-
Рентабельность	-2,5%	1,9%	3,5%	-	-
Инвестиционные вложения	1,7	9,2	5,1	+3,4	+200,0%

**ОАО «РЖДстрой»**

Зарегистрировано 19 января 2006 г. Основным видом деятельности является выполнение строительно-монтажных работ по капитальному строительству, ремонту и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, а также промышленных и гражданских объектов по всей территории Российской Федерации.

Уставный капитал составляет 9,9 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

По итогам 2011 года обществом произведено земляных работ в объеме 9 263 тыс. м<sup>3</sup>, на протяженности в 421 км произведены путевые работы, уложено 411 комплектов стрелочных переводов,

отремонтировано и построено 113 мостов и 1 586 водопропускных труб, объем работ по электрификации составил 4 754 км, СЦБ и связь, в том числе ВОЛС — 6 969 км. Введено в эксплуатацию 736 объектов капитального строительства и 2 117 объектов капитального ремонта.

Финансовые показатели составили:

млрд. руб.

ОАО «РЖДстрой»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	31,8	26,1	41,0	+9,2	+29,0%
Чистые активы	9,8	10,3	10,3	+0,5	+5,1%
Доходы от основной деятельности	59,7	81,3	85,9	+26,2	+43,9%
Расходы от основной деятельности	58,0	79,8	84,3	+26,3	+45,4%
Прочие доходы	0,9	1,0	1,1	+0,2	+22,3%
Прочие расходы	2,2	1,9	1,7	-0,5	-22,8%
Результат от прочих доходов и расходов	-1,2	-0,8	-0,6	+0,6	+50,0%
ЕВИТДА	0,8	1,0	1,5	+0,7	+87,5%
Прибыль (убыток) до налогообложения	0,5	0,7	1,1	+0,6	+120,0%
Чистая прибыль	0,3	0,4	0,7	+0,4	+133,4%
Рентабельность	0,8%	1,7%	1,7%	-	-
Инвестиционные вложения	0,5	0,5	0,8	+0,3	+60,0%

• **ОАО «БетЭлТранс»**

Зарегистрировано 23 апреля 2008 г. Основными видами деятельности являются производство и реализация железобетонных шпал, комплектов бруса стрелочных переводов. Уставный капитал составляет 3,8 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 99,99%.

Объемы производства в 2011 году составили: шпалы — 9351 тыс. шт., железобетонный брус — 5571 комплект, плиты БМП — 1083 м<sup>3</sup>, клемма ЖБР — 10 271 тыс. шт., скоба ЖБР — 10 441 тыс. шт.

Результаты финансово-экономической деятельности представлены в следующей таблице:

млрд. руб.

ОАО «БетЭлТранс»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	7,0	6,6	7,5	+0,5	+7,2%
Чистые активы	4,4	4,5	4,5	+0,1	+2,3%
Доходы от основной деятельности	13,8	16,7	17,9	+4,1	+29,8%
Расходы от основной деятельности	12,5	16,1	17,2	+4,7	+37,6%
Прочие доходы	0,1	0,0	0,1	+0,0	0,0%
Прочие расходы	0,2	0,2	0,3	+0,1	+50,0%

ОАО «БетЭлТранс»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Результат от прочих доходов и расходов	-0,1	-0,2	-0,2	-0,1	-100,0%
ЕБИТДА	1,5	0,8	0,8	-0,7	-46,7%
Прибыль (убыток) до налогообложения	1,1	0,4	0,5	-0,6	-54,6%
Чистая прибыль	0,8	0,3	0,3	-0,5	-62,5%
Рентабельность	11,8%	4,4%	4,3%	-	-
Инвестиционные вложения	0,3	0,5	0,6	+0,3	+100,0%

● **ОАО «Росжелдорпроект»**

Зарегистрировано 30 января 2006 г. Основными видами деятельности являются проектирование зданий и сооружений, выполнение функций заказчика-застройщика, инженерные изыскания. Уставный капитал составляет 1,4 млрд. руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет 50%.

В 2011 году ОАО «Росжелдорпроект» принимало активное участие в реализации самых крупных инвестиционных проектов федерального и международного уровня, таких как: реконструкция

и модернизация объектов железнодорожного транспорта, необходимых для проведения XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи; усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе — Адлер с реконструкцией вокзальных комплексов с адаптацией железнодорожных вокзалов к использованию лицами с ограниченными физическими возможностями; организация железнодорожного сообщения Сочи — Адлер — Аэропорт Сочи со строительством новой железнодорожной линии Адлер — Аэропорт.

По результатам деятельности по итогам отчетного года получены следующие финансовые показатели:

млрд. руб.

ОАО «Росжелдорпроект»	2010	2011		Изменения (факт)	
	Факт	План	Факт	+/-	%
Совокупные активы	9,8	8,9	13,9	+4,1	+41,9%
Чистые активы	5,7	5,6	5,4	-0,3	-5,2%
Доходы от основной деятельности	17,0	18,8	24,0	+7,0	+41,2%
Расходы от основной деятельности	14,8	17,1	21,6	+6,8	+46,0%
Прочие доходы	0,1	0,1	0,2	+0,1	+100,0%
Прочие расходы	0,3	0,2	0,4	+0,1	+33,4%
Результат от прочих доходов и расходов	-0,2	-0,1	-0,2	+0,0	0,0%
ЕБИТДА	2,2	1,8	2,4	+0,2	+9,1%
Прибыль (убыток) до налогообложения	1,9	1,6	2,1	+0,2	+10,6%
Чистая прибыль	1,5	1,2	1,6	+0,1	+6,7%
Рентабельность	15,0%	13,6%	11,7%	-	-
Инвестиционные вложения	0,2	0,9	0,8	+0,6	+200%





## 5. Грузовые перевозки

**1 241,5 млн.** тонн грузов  
мы перевезли  
в 2011 году

30,5T

TERMINAL 4107958



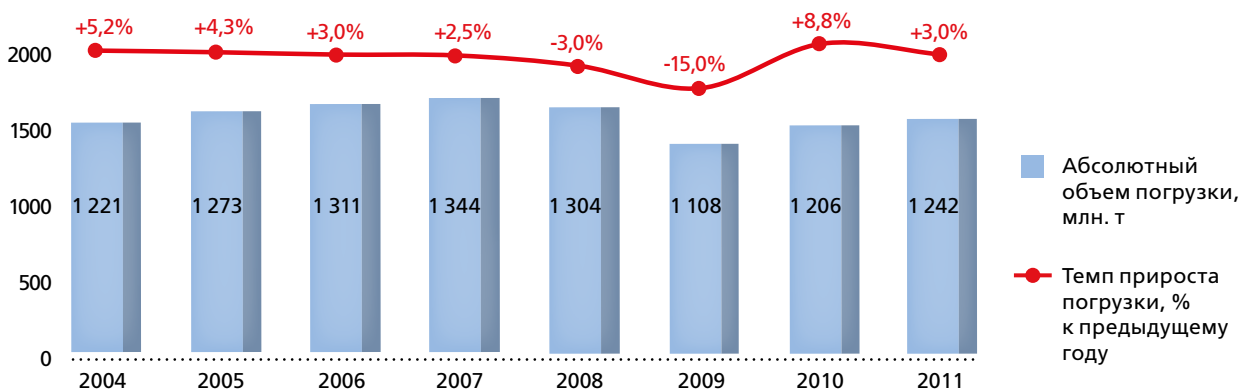
# 5. Грузовые перевозки

## Динамика объемов грузовых перевозок

### Погрузка

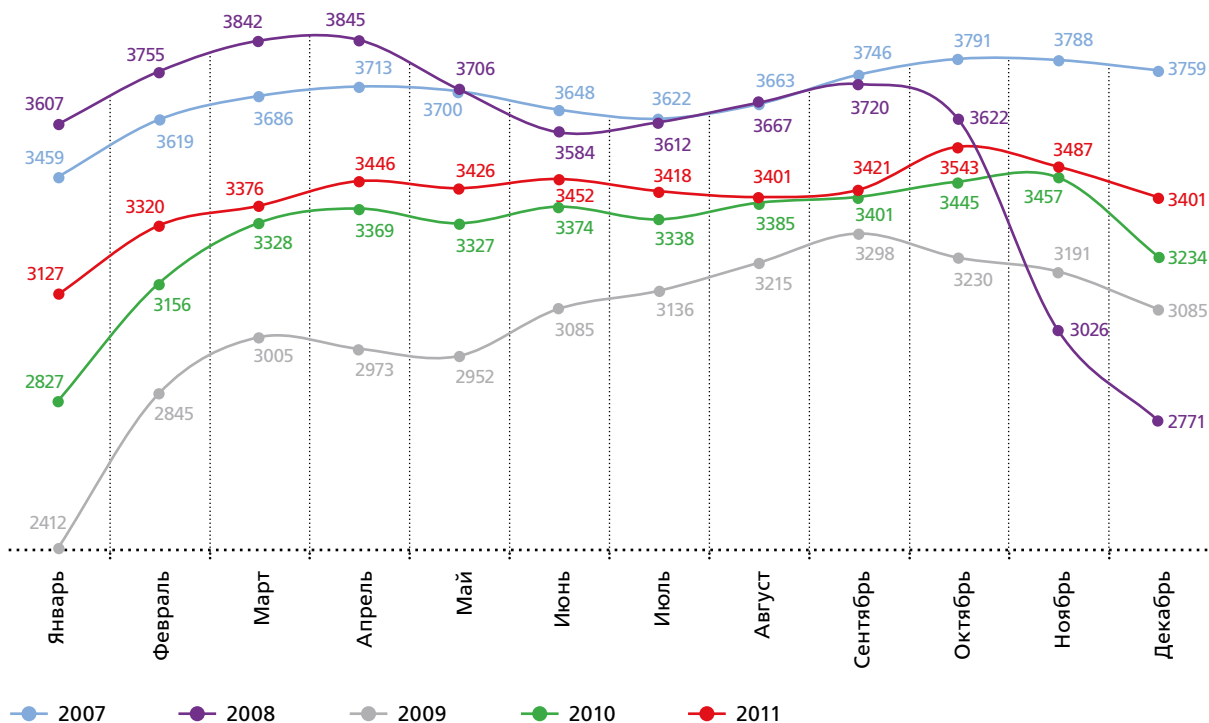
В 2011 году на сети железных дорог было погружено 1 241,5 млн. тонн грузов (3 401 тыс. тонн в сутки), что на 35,8 млн. тонн, или на 3%, выше уровня 2010 года.

### Динамика объемов погрузки в 2004–2011 гг.



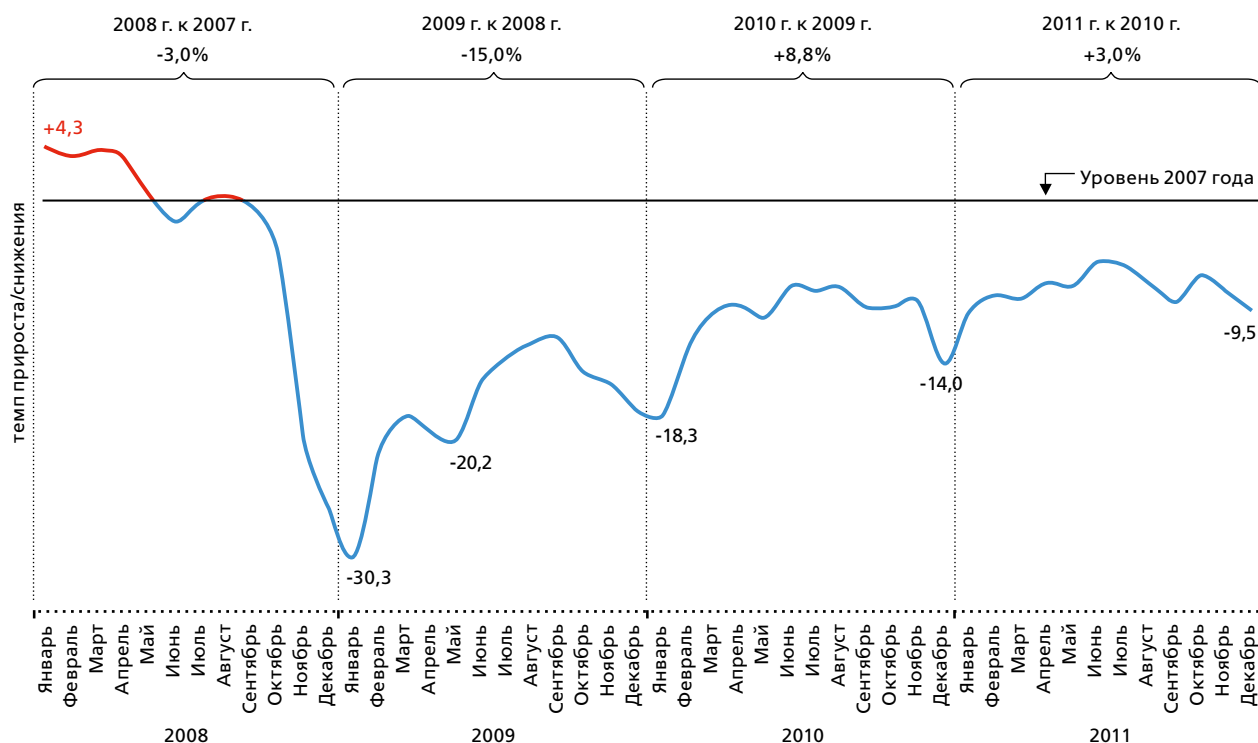
В течение всего года объем среднесуточной погрузки ежемесячно изменялся не более чем на 6%. Максимальный объем среднесуточной погрузки был зафиксирован в октябре и составил 3 543 тыс. тонн, что на 6,5% ниже докризисного уровня (2007 год).

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



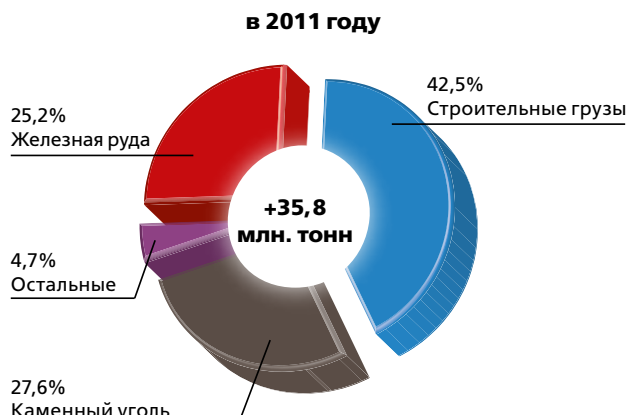
Объем среднесуточной погрузки за 2011 год в течение всего года превышал аналогичные показатели за 2008–2010 годы. При этом относительно докризисного уровня в течение года данный показатель не опускался ниже 10%, а в июне среднесуточная погрузка относительно докризисного уровня была ниже лишь на 5,4%.

**Динамика среднесуточной погрузки относительно докризисного уровня (% к соответствующему месяцу 2007 года)**



Прирост погрузки в наибольшей степени обеспечен за счет низкодоходных грузов. Так, наибольший прирост объемов погрузки пришелся на строительные грузы (42,5% сетевого прироста), каменный уголь (27,6%) и железные руды (25,2%).

**Прирост погрузки по видам грузов**



Погрузка грузов 3-го класса (высокодоходный сегмент) увеличена на 3,0 млн. тонн, или на 1,9%. Положительная динамика обеспечена в основном за счет прироста погрузки грузов в контейнерах (+12,5%). В то же время сокращена погрузка металлолома (-3,6% при доле 1,6% в сетевой погрузке, в погрузке грузов 3-го класса — 12,3%). Прирост к докризисным значениям обеспечен только по погрузке грузов в контейнерах.

Погрузка грузов 2-го класса (среднедоходных грузов) осуществлялась выше уровня 2010 года на 0,6 млн. тонн, или на 0,2%. Снижение погрузки зерна, происходившее в первой половине 2011 года (обусловленное действием эмбарго на экспорт зерна с 15 августа 2010 г. по 1 июля 2011 г.), компенсировано: прирост погрузки составил +15,7%. Вместе с тем сокращена погрузка промтоваров (-12%), продуктов перемола (-10,6%). Докризисные объемы достигнуты по погрузке химических и минеральных удобрений, кокса, жмыхов.

Погрузка грузов 1-го класса (низкодоходных грузов) наиболее динамична: на 32,1 млн. тонн, или 4,6%, максимальное увеличение достигнуто по:

1. Строительным грузам — на 15,2 млн. тонн, или на 10,7%.

Значительный рост погрузки строительных грузов относительно уровня 2010 года обусловлен в первую очередь более медленным, в сравне-

нии с остальными отраслями промышленности, послекризисным восстановлением строительного комплекса.

2. Каменному углю — на 9,9 млн. тонн, или на 3,4%. Потребление угля в России падает из-за конкуренции с газом. Погрузка угля во внутригосударственном сообщении в 2011 году составила 178,3 млн. тонн, что на 2,5 млн. тонн, или на 1,4%, ниже аналогичного периода прошлого года. Доля погрузки угля во внутригосударственном сообщении в 2011 году в сравнении с 2010 годом снизилась на 3,0 п.п. — до 60,2%. Погрузка угля на экспорт в 2011 году составила 117,8 млн. тонн, что на 12,4 млн. тонн, или на 11,8%, выше 2010 года (в основном за счет роста поставок энергетического угля в Японию и Великобританию).
3. Руде железной — на 9,0 млн. тонн, или на 8,8%.

В связи с ростом металлургического производства в России в 2011 году к уровню 2010 года на 2,9% погрузка руды железной во внутригосударственном сообщении в 2011 году составила 79,2 млн. тонн, что на 2,1 млн. тонн, или на 2,7%, выше аналогичного периода прошлого года. Доля погрузки руды железной во внутригосударственном сообщении в 2011 году в сравнении с 2010 годом снизилась на 4,3 п.п. — до 71,4%.

Погрузка руды железной на экспорт в 2011 году составила 31,7 млн. тонн, что на 6,9 млн. тонн, или на 27,8%, выше 2010 года (в основном за счет роста поставок в Китай с горных комбинатов ООО УК «Металлоинвест» в рамках долгосрочного договора). Доля погрузки руды железной на экспорт увеличилась на 4,3 п.п. — до 28,6%.

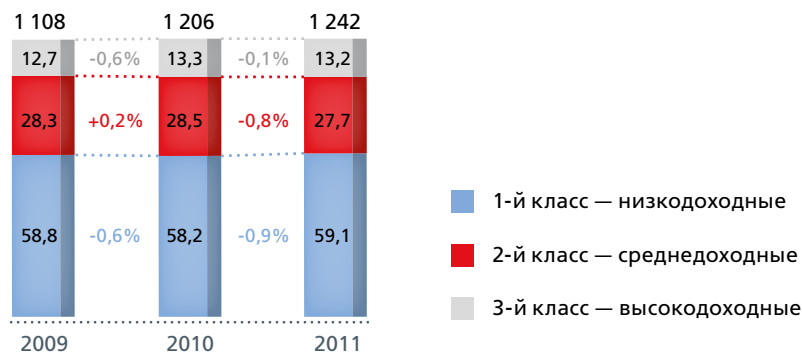
**Максимальное увеличение погрузки по грузам, тыс. тонн**



Докризисный уровень обеспечен только по погрузке каменного угля, железной и марганцевой руды.



**Доли объемов по классам грузов, %**



- Каменный уголь
- Коксующийся уголь
- Минерально-строительные материалы
- Цемент
- Дерево
- Железные и марганцевые руды



- Сырая нефть и нефтепродукты
- Химические и минеральные удобрения
- Стеновые материалы
- Зерновые и молочные продукты
- Сборные конструкции
- Чугун



- Черные и цветные металлы и лом
- Кислоты и оксиды (за исключением сельскохозяйственных)
- Машины и оборудование (за исключением сельскохозяйственных)
- Транспортные средства и их части
- Газ (кроме генераторов)
- Алкогольная продукция

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

В целях более полного использования потенциала грузовой базы и повышения доходов от грузовых перевозок особое внимание при работе с грузовладельцами уделялось привлечению к погрузке дополнительных объемов строительных и лесных грузов, а также сельхозпродукции.

Объемы погрузки грузов в 2011 году примерно соответствуют уровню 2004 года.

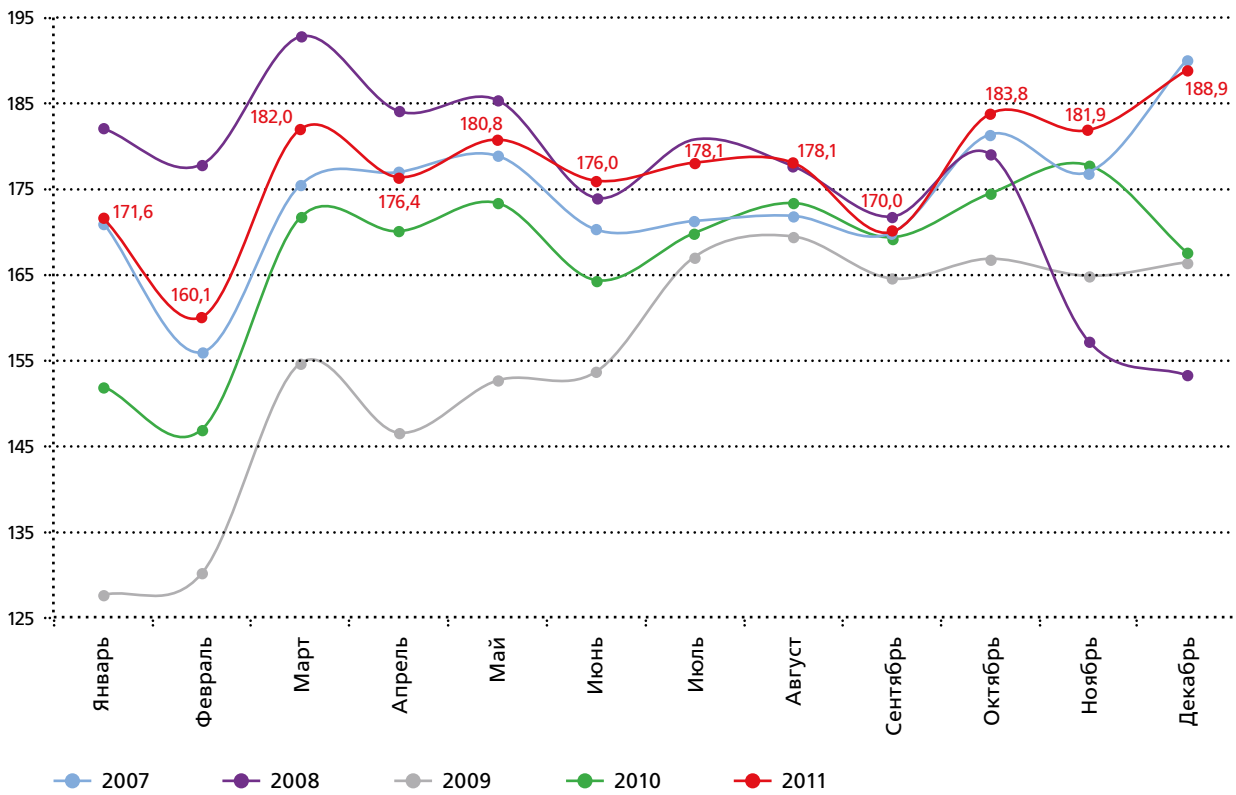
**Грузооборот**

По итогам 2011 года грузооборот транспорта в России вырос на +3,4%.

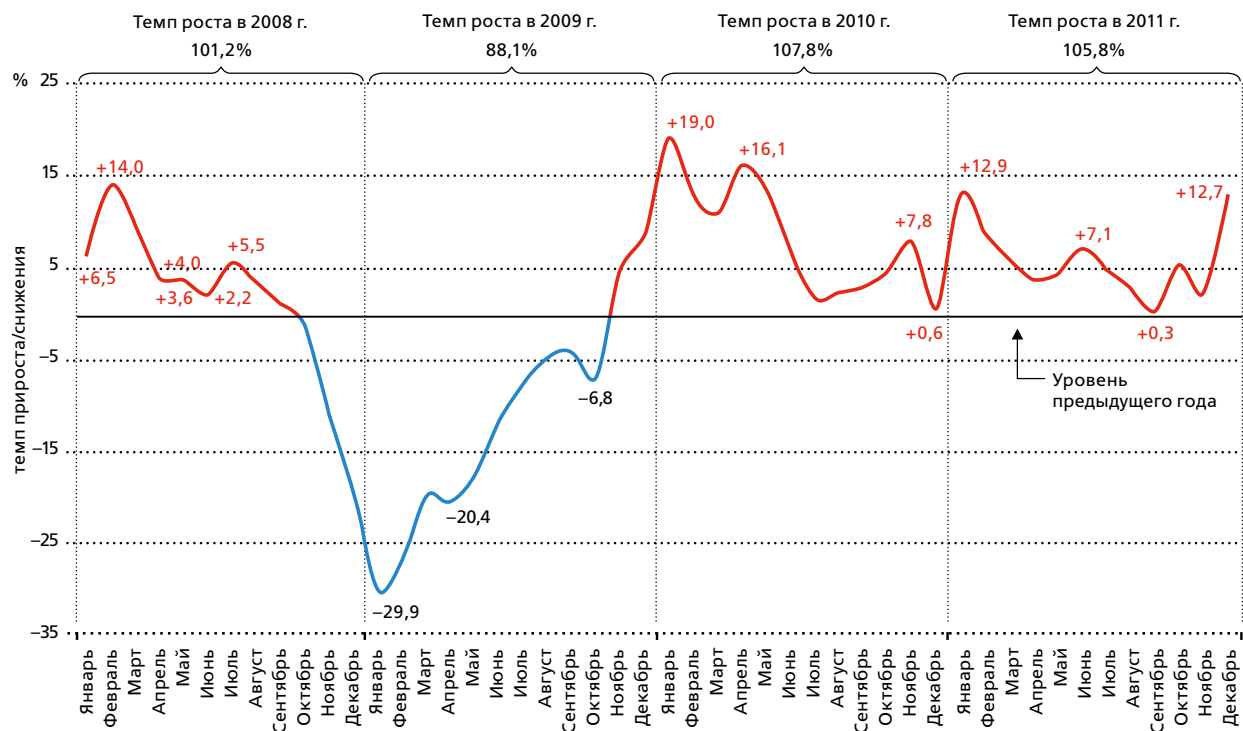
В 2011 году грузооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» составил 2 704,8 млрд. ткм (+8,1% к уровню 2010 года).

Грузооборот без учета пробега вагонов иных собственников, арендованных ДЗО ОАО «РЖД» в порожнем состоянии, в 2011 году увеличен на +5,8% и составил 2 127,8 млрд. ткм. Его динамика в течение года превышала уровень докризисного 2008 года.

**Динамика грузооборота нетто в 2007–2011 гг. (помесячно), млрд. ткм**



**Помесячная динамика грузооборота нетто 2008–2011 гг. (темп прироста к аналогичному периоду предыдущего года), %**



Увеличение грузооборота во внутрироссийском сообщении ниже (+5%), чем в международном (+6,5%).

В 2011 году сохранилась тенденция опережения темпов роста грузооборота над темпами роста погрузки, что говорит о продолжающемся увеличении средней дальности перевозок грузов (+2,4% — во внутрироссийском сообщении, +0,7% — в международном сообщении).

Структура грузооборота изменилась незначительно, доля внутрироссийских перевозок снизилась с 45,3% до 45%, международных выросла с 54,7% до 55%, при этом доля грузооборота экспортных перевозок снижена до 47,6% (экспортных грузов через порты снижена до 29,4%)<sup>17</sup>.

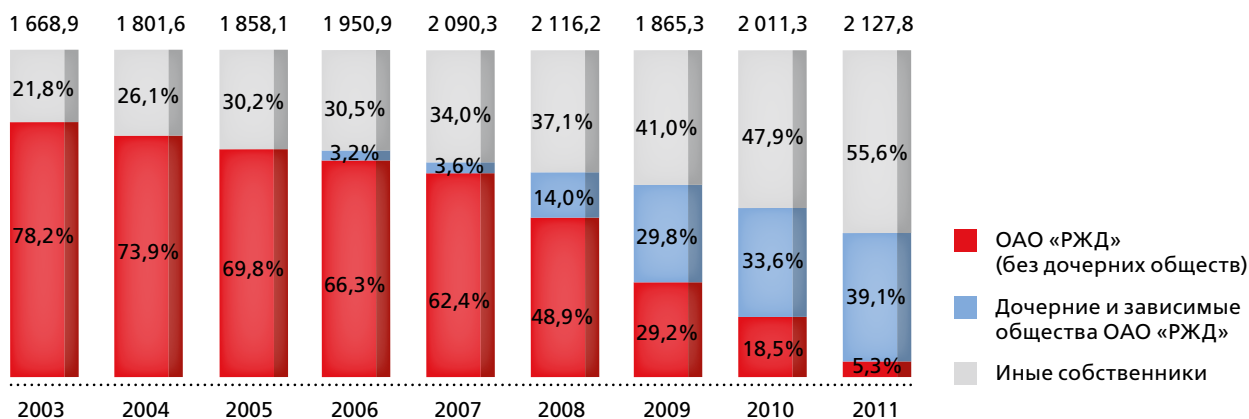
## Конкурентная среда на транспортном рынке грузовых перевозок

В 2011 году, в процессе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, продолжилось развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Так, доля ОАО «РЖД» на рынке оперирования грузовыми ва-

гонами по объемам грузооборота сокращена с 78,2% в 2003 году до 5,3% в 2011 году.

В 2003 году доля грузооборота, приходящегося на вагоны частных собственников, составляла 21,8%, а в 2011 году аналогичный показатель достиг 55,6%.

### Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота в 2003–2011 гг., млрд. ткм



На российском рынке железнодорожных грузовых перевозок присутствует 1 937 предприятий, осуществляющих перевозки в принадлежащем им подвижном составе. Коэффициент рыночной концентрации (R3)<sup>18</sup> в 2011 году составил 52,2%, снизившись по сравнению с 2010 годом на 4,3 п.п.

Индекс Герфиндаля<sup>19</sup> за период 2003–2011 годов сократился в 3,2 раза, что свидетельствует о снижении концентрации рынка железнодорожных грузовых

перевозок до умеренного уровня и развитию конкурентной среды на рынке оперирования грузовыми вагонами.

В результате продажи контрольного пакета акций ОАО «Первая грузовая компания» в 2011 году доля холдинга «РЖД» (по грузообороту) снизилась до 22,6%. Таким образом, на конец 2011 года холдинг «РЖД» не занимает доминирующего положения на рынке<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> Более подробная информация о структуре грузооборота по видам сообщения дана в приложении.

<sup>18</sup> Процентное отношение грузооборота, выполненного в подвижном составе трех крупнейших компаний-собственников (в том числе холдинга «РЖД»), к общему объему грузооборота сети железных дорог.

<sup>19</sup> Рассчитан как сумма квадратов долей, занимаемых в грузообороте всеми действующими на рынке перевозок субъектами (с агрегированием компаний, входящих в холдинг «РЖД»).

<sup>20</sup> В расчетах принято допущение, что до конца 2011 года ОАО «ПГК» оставалось в структуре Холдинга, хотя аукцион прошел 28 октября 2011 г. ОАО «НТК» официально стало владельцем 75% минус 2 акции ОАО «ПГК» 26 декабря 2011 г., после завершения сделки.

**Индексы Герфиндаля, рассчитанные по объемам грузооборота<sup>21</sup>**

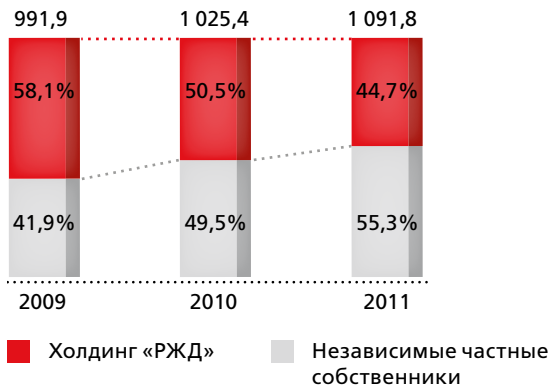
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Без агрегирования компаний, входящих в холдинг «РЖД»	6 281	5 309	4 822	5 665	3 563	2 086	1 644	1 133	741
С агрегированием компаний, входящих в холдинг «РЖД»	6 288	5 316	4 829	4 767	4 171	3 758	3 281	2 674	1 963

**Вагонные парки**

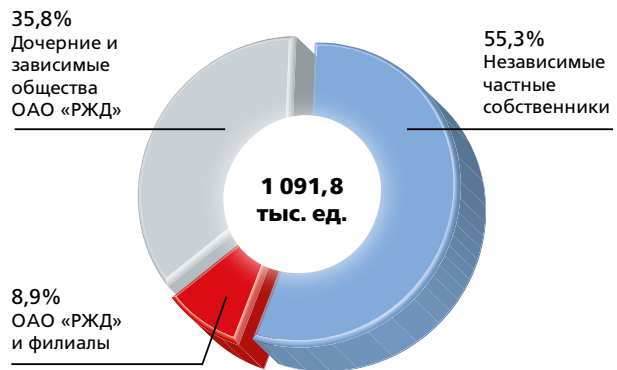
За 2011 год российский парк грузовых вагонов увеличился на 6,5% и составил 1 091,8 тыс. вагонов (на 31 декабря 2010 г. — 1 025,4 тыс. вагонов), в том числе:

- 603,7 тыс. ед. — парк прочих собственников;
- 488,1 тыс. ед. — вагоны, принадлежащие холдингу ОАО «РЖД».

**Парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации (код 20), %**

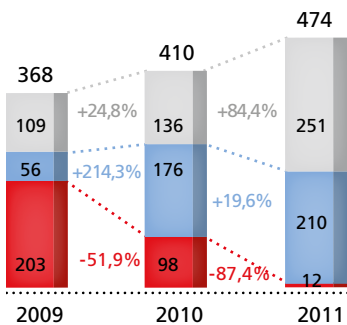


**Структура парка грузовых вагонов по состоянию на 31.12.2011, %**

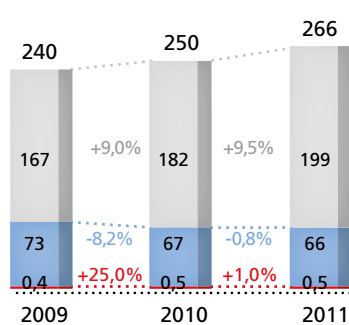


**Изменения российского парка грузовых вагонов**

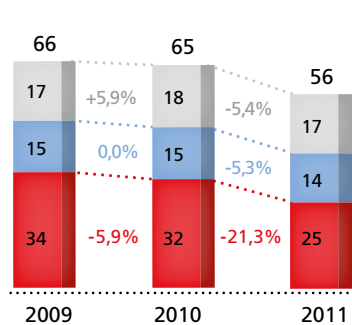
**Полувагоны, тыс. ед.**



**Цистерны, тыс. ед.**

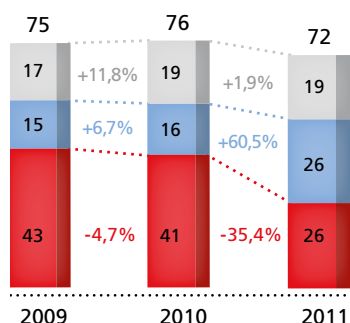


**Платформы, тыс. ед.**

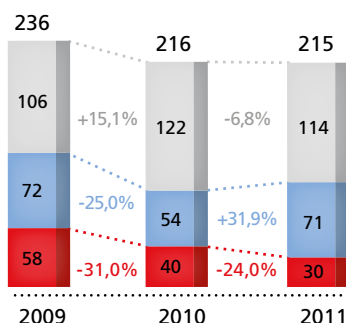


<sup>21</sup> По полному кругу собственников подвижного состава.

**Крытые, тыс. ед.**



**Прочие, тыс. ед.**



- Независимые частные собственники
- ДЗО холдинга «РЖД»
- ОАО «РЖД»

Основными собственниками грузовых вагонов внутри холдинга ОАО «РЖД» являются:

- 96,8 тыс. ед. — парк ОАО «РЖД» и его филиалов, включая 25,8 тыс. вагонов ОАО «ВГК» в пользовании ОАО «РЖД» (19,6% парка грузовых вагонов Холдинга);
- 191,5 тыс. ед. — парк ОАО «ПГК» (39,3%);
- 144,4 тыс. ед. — парк вагонов ОАО «ВГК» (29,7%);
- 55,3 тыс. ед. — парк других ДЗО ОАО «РЖД» (11,4%);

в том числе:

- 23,6 тыс. вагонов — ОАО «ТрансКонтейнер»;
- 6,6 тыс. вагонов — ОАО «Рефсервис»;

- 1,9 тыс. вагонов — ОАО «РейлТрансАвто»;
- 22,8 тыс. вагонов — ЗАО «РусАгроТранс»;
- 0,4 тыс. вагонов — ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3».

**Закупки новых грузовых вагонов**

Начиная с 2009 года основную закупку вагонов в Холдинге осуществляют дочерние общества Компании, которым передан подвижной состав.

В 2011 году ОАО «РЖД» закупило 200 вагонов-хопперов, ДЗО закупили 10 152 грузовых вагона, в том числе: 7 805 полувагонов, 1 144 крытых вагона, 206 вагонов-хопперов, 50 цистерн, 947 фитинговых платформ.

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

Год	2009	2010	2011 <sup>22</sup>
ВСЕГО по холдингу «РЖД»	576 454	518 792	488 041
в том числе:			
ОАО «РЖД»	339 256	213 759	96 838
ОАО «ПГК»	193 332	195 072	191 467
ОАО «ВГК»	0	60 821	144 360
ЗАО «РусАгроТранс»	7 847	16 045	22 789
ОАО «ТрансКонтейнер»	24 255	24 034	23 606
ОАО «Рефсервис»	10 120	7 420	6 692
ОАО «РейлТрансАвто»	1 644	1 642	1 918
ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3»	–	–	371

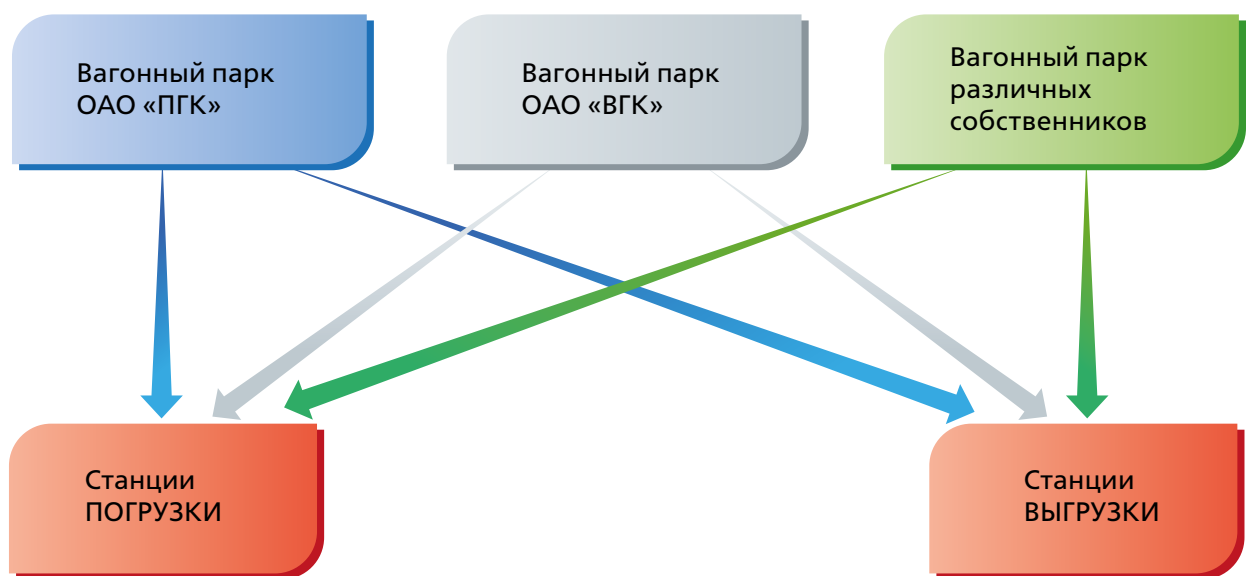
<sup>22</sup> Подробная информации о структуре вагонного парка холдинга «РЖД» по родам вагонов находится в приложении.



## Повышение качества транспортного обслуживания

К концу 2011 года доля частного парка приблизилась к 100%, а ее прирост составил 20%. Следовательно, возникают потери в использовании парка вагонов, связанные со встречным перемещением порожних частных вагонов и их нерациональным использованием.

### Управление вагонными парками в условиях вывода вагонов в ДЗО (существующая модель)

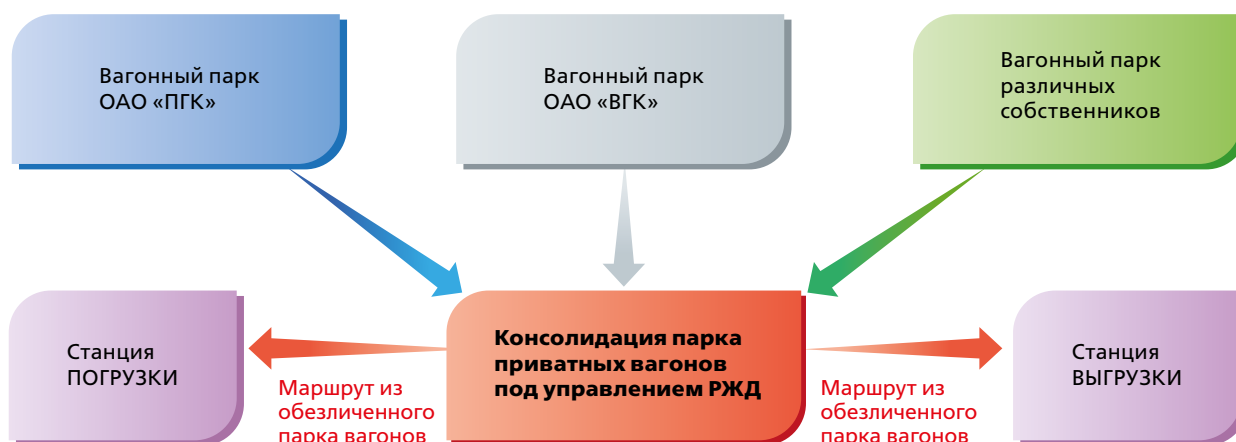


Основная причина нарушения эксплуатационной работы в условиях растущего количества грузовых вагонов связана с более низкой эффективностью использования парка различных собственников по сравнению с парком грузовых вагонов холдинга «РЖД». Упущенная выгода всей железнодорожной отрасли складывается из многих факторов, таких как:

- потеря универсальности подвижного состава из-за использования его операторами и собственниками только для перевозки конкретных грузов по конкретным направлениям (основной принцип задействования вагонов инвентарного парка — это возможность быть загруженными в любом месте сети и любым пригодным грузом, что для частного вагона не соблюдается);
- длительные простои порожнего частного подвижного состава в ожидании наиболее выгодных перевозок, удовлетворяющих интересы оператора, что серьезно затрудняет осуществление перевозочной деятельности; массовое встречное перемещение однотипных порожних вагонов, принадлежащих разным собственникам, снижает пропускные способности важнейших грузонапряженных направлений, а также увеличивает долю пробега грузовых вагонов;
- у операторов и собственников нет стимулов или обязательств по использованию своего подвижного состава на низкодоходных перевозках (социально значимые грузы — ЖКХ, энергетика и др.);
- значительная нагрузка на инфраструктуру из-за того, что у ОАО «РЖД» нет возможностей влиять на долго простаивающие порожние вагоны путем их передислокации из мест массовой погрузки и выгрузки, где систематически происходит их скопление;
- отсутствие у перевозчика возможности ограничивать перевозки порожних вагонов в случаях, когда эти перевозки не подтверждены реальной грузовой базой;
- существенный рост сортировочной работы из-за необходимости переработки порожних вагонов, принадлежащих разным собственникам и следующих не обозначенным вагонопотоком инвентарного парка, а как груз на своих осях.

Отработка новых принципов управления частным парком началась с формирования консолидированного парка из вагонов дочерних компаний.

**Консолидация парка вагонов под управлением ОАО «РЖД» (предлагаемая модель)**



Реализована схема агентских договоров между ОАО «РЖД», ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК», направленная на централизацию грузовой базы двух компаний. Консолидация парка вагонов обеспечивает максимальную подвижность, ускоренное следование к местам погрузки и положительную динамику ключевых показателей, а также обеспечивает возможность разработки рационального плана формирования порожних вагонов.

В 2011 году функционировало 16 координационных советов на железных дорогах и 8 межрегиональных, что позволило специализировать сортировочные мощности железной дороги под маршрутный вагонопоток, существенно сократив его переработку, нерациональное перемещение и простои вагонов в порожнем состоянии.

В 2011 году создана система оперативного управления, базирующаяся на центре управления перевозками ОАО «РЖД» (ЦУП) и 17 региональных диспетчерских центрах управления перевозками, которые обеспечивают управление движением по сети в режиме реального времени. В этой системе реализованы серьезные инновации, инвестирован большой интеллектуальный потенциал.

Дальнейшим развитием этого направления являются разработка и внедрение на сети железных дорог Единой интеллектуальной системы управления и автоматизации производственных процессов на железнодорожном транспорте, призванные создать единую технологически интегрированную систему управления перевозочным процессом, инфраструктурой и безопасностью, основанную на современных программных и интеллектуальных технологиях.

В конечном счете изменится сама схема управления — с переходом от административной системы (управления в рамках дорог) к управлению по техно-

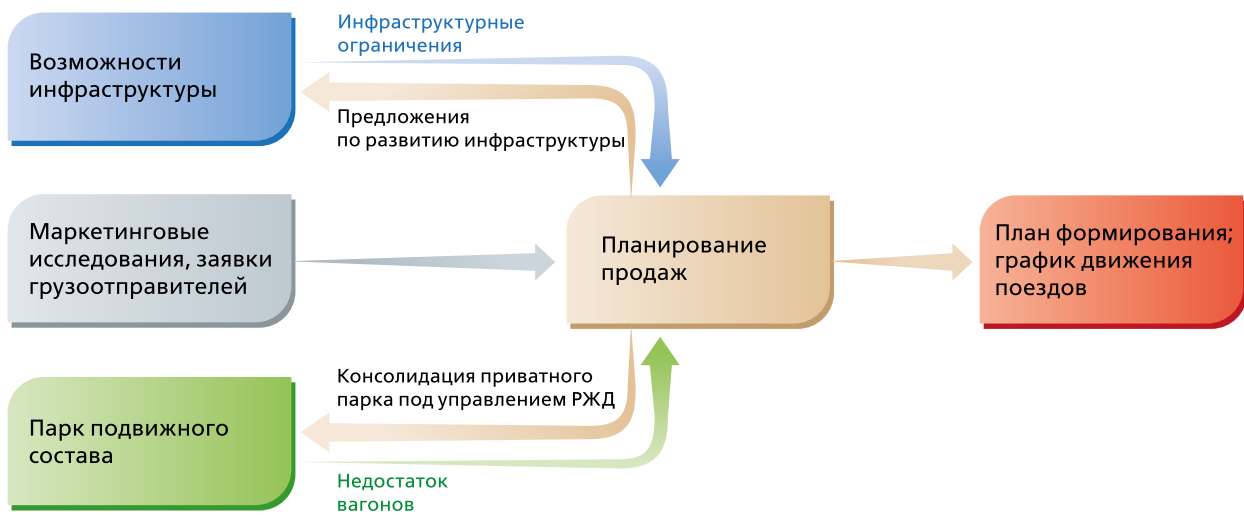
логическому принципу (в рамках единых сквозных технологических процессов в реальном масштабе времени).

**Повышение качества обслуживания грузовладельцев, расширение комплекса транспортно-логистических услуг**

Идеология развития железнодорожной инфраструктуры предполагает централизованное управление перевозочным процессом, максимальную универсальность подвижного состава, его рациональное использование, снижение времени оборота вагона и сокращение непроизводительного порожнего пробега.

Сеть логистических центров станет основой системы транспортной логистики железнодорожного транспорта, глобальной задачей которых является ускорение продвижения материальных потоков, снижение суммарных затрат отправителей и получателей грузов. Одним из ключевых факторов оптимизации станет возможность не только более точного планирования отгрузки, но и гибкой системы корректировки планов всех участников транспортной системы.

**Повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев  
(улучшение качества планирования)**



Немаловажным элементом в организации графикового движения поездов остается координация сотрудничества логистического оператора, связанного с поиском оптимального баланса между возможностями исполнителя и потребностями заказчика.

**Существующая модель обслуживания грузовладельцев**



В 2011 году рынок логистических услуг специфичен и ограничен по своим возможностям. Для него характерны: низкий уровень развития логистической инфраструктуры, относительно высокая стоимость логистики, большая пространственная протяженность. Показателем логистической привлекательности являются следующие факторы: качество, затраты, время. Существующая модель обслуживания грузо-

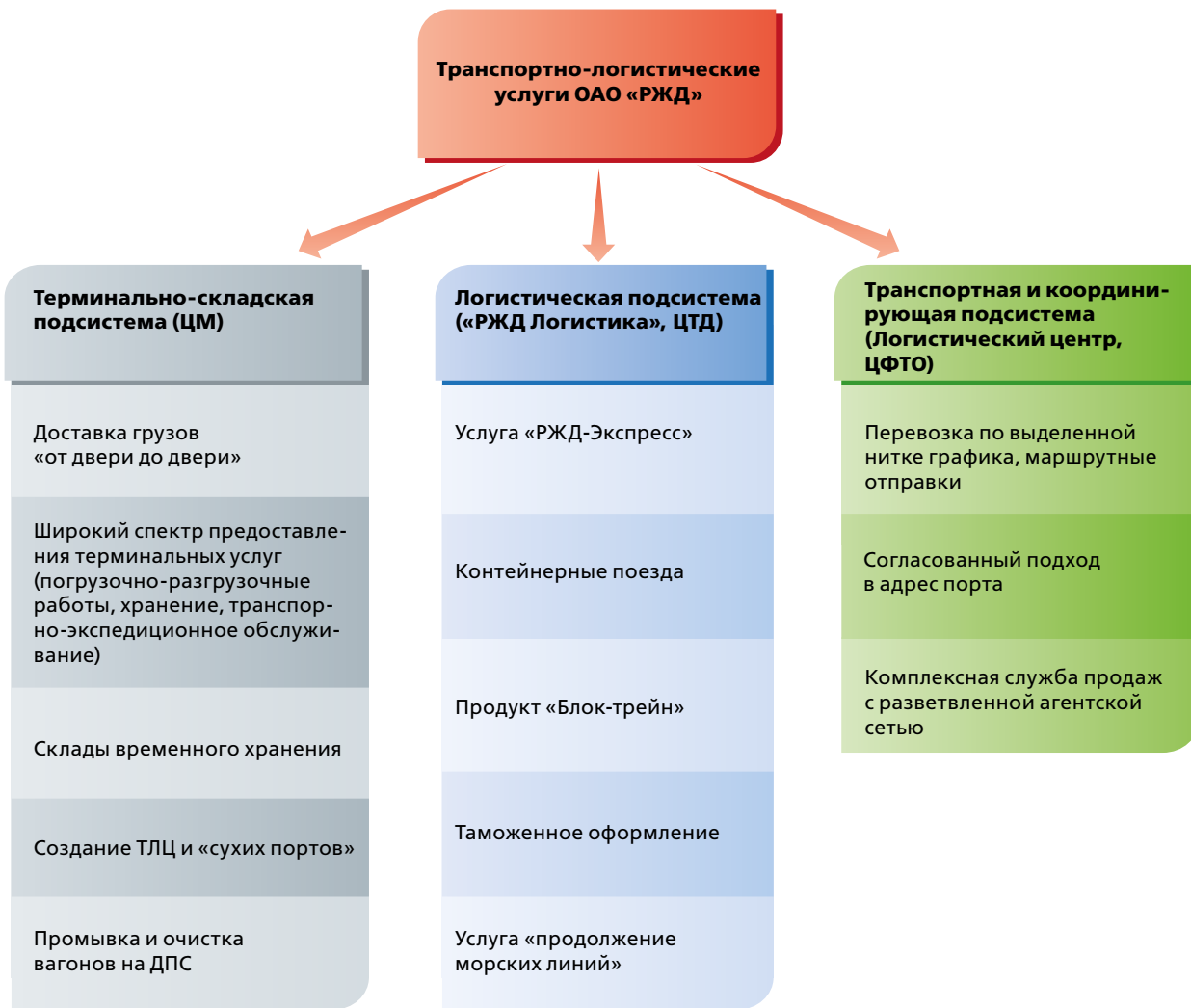
владельцев имеет ряд серьезных недостатков. При организации перевозки клиент вынужден обращаться в различные компании для получения той или иной необходимой ему услуги.

Предлагаемая модель обслуживания грузовладельцев включает в себя логистический центр как интегратор всех необходимых грузовладельцу услуг.

**Повышение качества обслуживания грузовладельцев за счет развития логистики (предлагаемая модель)**



Основной задачей логистического центра должно стать объединение участников комплексного перевозочно-го процесса с целью синхронизации их действий и продаж комплексной транспортно-логистической услуги. В настоящий момент ОАО «РЖД» способно оказывать полный комплекс транспортно-логистических услуг.



Основным поставщиком услуг в сегменте логистического и таможенного обслуживания грузоотправителей является «РЖД Логистика» и Центр таможенной деятельности, предлагающие такие продукты, как: услуга «РЖД-Экспресс» (отправка мелких партий грузов сборными, повагонными и контейнерными отправлениями), организация отправки контейнерных поездов со станций дорожной сети на маршрутах массовых контейнеропотоков, обеспечение конкурентоспособного по цене и качеству таможенно-брокерского обслуживания, услуга «продолжение морских линий», когда международному экспедитору продается линейный контейнерный сервис не только по морской части перевозки, но и с учетом железнодорожной составляющей до конечного пункта погашения контейнерного потока с использованием продукта «блок-трейн» (транспортировка контейнера между портом и «сухим портом»).

ОАО «РЖД» в 2011 году разработана Концепция создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации.

Документ регулирует технологическое и организационное взаимодействие участников проекта формирования сети терминально-логистических центров (ТЛЦ) на базе инфраструктуры российских железных дорог. В Концепции отображены решения для повышения конкурентоспособности перевозок грузов железнодорожным транспортом за счет формирования современной терминально-логистической инфраструктуры, получения дополнительных доходов за счет расширения масштабов перевозочной деятельности ОАО «РЖД», привлечения на железнодорожный транспорт высокодоходных грузопотоков, повышения эффективности использования объектов имущественного комплекса, привлечения инвестиций



в развитие терминально-складского комплекса.

Концепция предусматривает формирование опорной сети, состоящей из:

- железнодорожных портов «Балтийский», «Таманский» и «Приморский»;
- ТЛЦ «Белый Раст» в Московской области;
- ТЛЦ в Екатеринбургском, Новосибирском, Калининградском, Нижегородском, Казанском и Волгоградском транспортных узлах.

Реальный объем целевого рынка оценен на уровне 250–300 млн. тонн в год. В результате реализации настоящей Концепции планируется достижение следующих основных результатов для ОАО «РЖД»: увеличение масштабов перевозочной деятельности, снижение себестоимости грузовых перевозок, повышение эффективности инвестиционной деятельности.

Важной задачей в 2011 году было выстраивание и совершенствование логистики грузовых перевозок в универсальных полувагонах различной собственности. Производилась их оптимальная подвязка независимо от принадлежности.

Комплексная услуга включает в себя перевозку грузов со станций российских железных дорог и инфраструктуры ЖДЯ, предоставление вагонов под

перевозку грузов, хранение, перевалку и транспортно-экспедиционное обслуживание грузов в порту.

Проводимая работа по внедрению нового транспортного продукта позволила ОАО «РЖД» перейти на новый формат взаимодействия с портами, в рамках которого ОАО «РЖД» является партнером порта по обеспечению транспортировки груза на условиях различных базисов поставки.

С начала работы проекта (ноябрь 2010 г.) по состоянию на 31 декабря 2011 г. в рамках комплексного транспортно-логистического обслуживания клиентов перевезено 1 244 тыс. тонн угля.

Доля ОАО «РЖД» в погрузке угля в адрес портов Дальнего Востока (по прямым контрактам между ОАО «РЖД» и стивидорными компаниями) составляет около 3% от общего объема.

В дальнейшие планы ОАО «РЖД» в рамках комплексного транспортно-логистического обслуживания входит расширение перечня организаций-соисполнителей, клиентов и грузоотправителей, расширение географии оказания транспортно-логистических услуг, диверсификация видов услуг, оказываемых клиентам в рамках комплексного транспортно-логистического обслуживания (в том числе организация расчетов за перевозки грузов по территории иностранных государств).

## Повышение эффективности перевозочного процесса

В 2011 году вновь установлено 111 междорожных гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов.

Средняя протяженность гарантийных участков к уровню 2010 года на основных направлениях сети железных дорог увеличилась на 26 км и составила 1 149 км против 1 123 км.

Ввод новых гарантийных участков повышенной протяженности для отдельных категорий поездов позволил отменить техническое обслуживание грузовым поездам на 15 пунктах технического обслуживания с сокращением времени стоянки поездов от 20 до 35 минут.

С целью выполнения поставленных задач по обеспечению гарантированной подготовки составов грузовых поездов на жесткие нитки графика в 2011 году проведен ряд мероприятий:

1. Оснащение ПТО перспективными средствами диагностики и контроля — проведена модернизация 597 приборов КТСМ, установлено 3 комплексов технических измерений геометрических параметров колесных пар (КТИ) и 5 автоматизированных систем определения отрицательной динамики грузовых вагонов (АСООД).

В результате оснащения ПТО современными средствами диагностики подвижного состава количество остановок грузовых поездов по показаниям КТСМ сократилось на 22% к уровню 2010 года (20 087 остановок в 2010 году, 15 737 — в 2011 году), количество отцепок вагонов от грузовых поездов на промежуточных станциях сократилось на 6,8% к уровню прошлого года и составило 3 591 случай.

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

При увеличении количества осмотренных и обработанных поездов на 4% к уровню 2010 года (62 325 поездов) количество отцепок вагонов по техническим неисправностям от поездов своего фор-

мирования сократилось на 517 случаев, или на 11%, количество отцепок вагонов от транзитных поездов сократилось на 518 случаев, или на 1,5%, и составило 33 850 случаев (34 368 в 2010 году).

В целях выполнения заданных объемов погрузки грузов и обеспечения заявок грузоотправителя в 2011 году подготовлено под погрузку 509 186 вагонов, в том числе 421 992 вагона собственности компаний-операторов.

В 2011 году исключено из инвентаря 11 411 грузовых вагонов, разделано в металлолом 9 834 единицы, при этом оприходовано 28 933 ремонтпригодных колесных пары, 24 123 боковых рамы, 11 998 наддресорных балок и других запасных частей. Вторичное использование запасных частей при ремонте и подготовке вагонов под погрузку позволило сэкономить 899,8 млн. руб.

В результате проведения текущего отцепочного ремонта вагонам и подготовки вагонов под погрузку собственности компаний-операторов в 2011 году в количестве 873 613 единиц получен доход в размере 7 346,7 млн. руб., что 2,1 раза превышает доходы 2010 года (доходы 3 460,2 тыс. руб.).

#### **В 2011 году реализованы следующие мероприятия по оптимизации технологии перевозок в целях снижения издержек:**

1. Перевод части транзитных вагонопотоков с тепловозных ходов на электрифицированные: с тепловозного направления Хани — Тында — Комсомольск через Петровский Завод — Архару, с направления Иваново — Новки — Ковров через Свечу или Александров, с направления Коноша — Сулоловка — Лянгасово через Лосту — Свечу. Положительный экономический эффект от этого мероприятия достигнут за счет экономии топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов. С тепловозных ходов в среднем в сутки отклонялось 276 вагонов, экономия расходов составила за год 669 млн. руб.
2. Развитие тяжеловесного движения — в 2011 году сформировано и проведено 102 828 грузовых поездов весом от 6 001 до 8 050 тонн и 2 968 грузовых поездов весом более 8 050 тонн — это способствовало увеличению среднего веса поезда в целом по сети на 126 тонн. Сформировано 10 933 соединенных поезда, что способствовало увеличению среднего веса поезда на 21 тонну и экономии 4,9 млрд. руб. эксплуатационных расходов.
3. За счет повышения транзитности вагонопотоков в 2011 году доля перерабатываемого вагонопотока снижена на 1,12% за счет концентрации переработки вагонов на важнейших сортировочных станциях и роста отправительской маршрутизации, экономия расходов на грузовые перевозки составила 404,7 млн. руб.
4. Внедрение энергооптимальных графиков для 1 450 пассажирских поездов позволило сэкономить

19,8 млн. кВт-час энергопотребления (44,5 млн. руб.) и 300 тонн дизельного топлива в год.

5. За счет повышения качества планирования тяговых ресурсов производительность локомотива возросла к плану на 1,3%, экономия расходов составила 596,2 млн. руб.
6. Последовательно реализуется задача увеличения количества поездов сквозных назначений, следующих по твердым ниткам графика. В нормативном графике 2011–2012 годов предусмотрено 345 таких ниток для различных категорий поездов, в том числе 126 для контейнерных маршрутов. За 12 месяцев 2011 года выполнение графика отправления грузовых поездов в целом по сети железных дорог составило 60,8%.
7. Средняя расчетная протяженность гарантийных участков безопасного проследования грузовых вагонов сети железных дорог в 2011 году составила 1 148 км (увеличена на 25 км к 2010 году).

В 2011 году гарантийные плечи безопасного проследования грузовых вагонов увеличены на 360 км.

Наиболее определяющим фактором, оказавшим воздействие на организацию эксплуатационной работы, определено изменение технологии, связанное с формированием новой модели рынка грузовых перевозок и переход к работе частным парком грузовых вагоном.

Поскольку изменения коснулись всех сфер перевозочного процесса, непосредственно плана формирования грузовых поездов, организации движения, работы сортировочных станций, местной работы, использования инфраструктуры и локомотивного парка, связанных с определением маршрутов вагонопотоков иными операторами подвижного состава, а не владельцами инфраструктуры, то коренное изменение принципов управления грузовыми перевозками, а также подготовка нормативной базы для работы в новых условиях не могли не повлиять на участковую скорость движения грузовых поездов.

Прирост парка (с учетом списания) составил к сентябрю прошлого года 63 тыс. единиц и эквивалентен 1 000 дополнительных поездов на нашей инфраструктуре, или 930 км станционных путей.

Кроме того, с сентября прошлого года в перевозочный процесс было вовлечено более 12 тыс. полувагонов, находившихся ранее в запасе и проданных собственникам подвижного состава.

При этом протяженность железнодорожной сети с 1993 года практически не изменилась.

Анализ существующих уровней заполнения пропускных способностей железных дорог показывает, что как на участках основных направлений, так и на прочих участках железных дорог имеются «узкие места», резервы пропускных способностей которых исчерпаны и при постоянно увеличивающемся объеме перевозок являются сдерживающим фактором их освоения. В 2010 году общая протяженность участков железных дорог

ОАО «РЖД» с заполнением пропускной способности выше допустимого уровня составила почти 5,5 тыс. км.

На 1 января 2011 г. протяженность таких участков составляла уже свыше 6,0 тыс. км, или порядка 7,1% от эксплуатационной длины железных дорог, в том числе недостаточная пропускная способность:

- перегонов (свыше 3,5 тыс. км);

- устройств электроснабжения (свыше 1,6 тыс. км);
- станционной инфраструктуры (свыше 900 км).

Как следствие указанных причин, участковая скорость в 2011 году снижена к плану на 4,3 км/ч.

### Ключевые факторы, оказавшие влияние на снижение участковой скорости грузовых поездов в 2011 году

Факторы	Снижение скорости к плану на 4,3 км/ч	
Изменение порядка учета показателя «участковая скорость»	Применение методологии учета времени прибытия и отправления поездов на многопарковые станции по постановке поезда на путь производства технических операций	-0,4 км/ч
Рост объемов грузопотока в восточном направлении на 8,1% в условиях возрастающей протяженности участков с недостаточной пропускной способностью	Рост протяженности участков с недостаточной пропускной способностью до 6 тыс. км, или 7,1% от эксплуатационной длины железных дорог	-0,6 км/ч
Утрата механизма сетевой регулировки порожнего потока в связи с полной приватизацией парка в условиях его роста на 5,3%	Встречный поток порожних грузовых вагонов более 60 тыс. в сутки	-0,6 км/ч
Технологическая необходимость преимущественного пропуска скоростных и пассажирских поездов	Время ожидания грузовых поездов по преимущественному пропуску пассажирских 8 тыс. поездо-часов	-0,3 км/ч
Заполнение перерабатывающей способности грузовых станций из-за концентрации частного подвижного состава в местах зарождения погрузки по причине избыточной заадресации вагонов на станции погрузки	Увеличение количества операций в сутки по формированию и подаче вагонов (+3 тыс. операций)	-0,2 км/ч
Неприем грузовых поездов сортировочными станциями из-за увеличения на 6 тыс. в сутки операций по переработке вагонов	Увеличение количества операций по переработке вагонов (+6 тыс. операций)	-0,6 км/ч
Задержки поездов по причинам технического состояния локомотивного парка	Износ локомотивов на 74,9%	-1,6 км/ч

### О сроках доставки грузов

В 2011 году в результате роста парка вагонов различных собственников и его использования для перевозки по конкретным направлениям только конкретных грузов произошло снижение пропускных способностей инфраструктуры. Так, увеличение количества встречных перевозок порожних вагонов и возросшая нагрузка на грузовые и сортировочные станции оказали влияние на изменение следующих показателей:

- из общего количества отправок (17 562,0 тыс. отправок), прибывших на дороги назначения, с на-

рушением срока доставки прибыли 3 228,3 тыс. отправок (18,4%), что выше уровня 2010 года на 5,6%;

- средняя скорость одной отправки в 2011 году снизилась на 27 км/сутки в сравнении с 2010 годом (2010 год — 274 км/сутки, 2011 год — 247 км/сутки);
- значительно возрос объем прибывших с просрочкой доставки вагонов — как порожних, так и груженых, при этом процент просрочки груженых вагонов в конце года составил 17,8%, что на 10,7% превысило уровень начала года (7,1%).

Нарушения сроков доставки грузов, по указанным причинам, привели к возникновению претензий со стороны грузоотправителей и грузополучателей. Так, за прошедший год предъявлено 126,3 тыс. претензий на сумму 7 258,1 млн. руб. (в том числе 93,1 тыс. претензий (73,6%) на сумму 3 272,5 млн. руб. (45,1%) приходится на доставку порожних собственных вагонов), из них удовлетворено 41,8 тыс. претензий на сумму 2 074,3 млн. руб. В сравнении с 2010 годом количество предъявленных претензий возросло в 2,7 раза, сумма требований возросла в 2,9 раза.

Поэтому в результате произошедших в 2011 году изменений на рынке грузовых перевозок, наряду с обновлением нормативно-правовой базы и тарифной системы, возникла необходимость формирования новых технологических принципов организации работы и управления вагонными парками, в частности:

- реализации в полной мере требований приказа Минтранса № 258 в части заадресовки порожних вагонов под конкретные заявки на погрузку;
- перехода к календарному планированию перевозок грузов и порожних вагонов в соответствии с заявками;
- планирования порожних вагонопотоков с учетом логистических схем крупных операторов подвижного состава и обеспечения погрузки массовых грузов;
- повышения уровня маршрутизации на основе укрупнения попутных порожних вагонопотоков и гибкой адаптации плана формирования;
- формирования и ведения базы данных об операторах во всех информационно-управляющих системах;
- увеличения количества сдвоенных операций на основе совершенствования и унификации тарифной системы.

**В 2012 году предусмотрено реализовать следующие основные мероприятия, направленные на достижение повышения эффективности перевозочного процесса:**

1. При формировании технологии работы сквозных полигонов рассчитывать оптимальные критерии пропуска поездопотоков по стыковым междорожным пунктам, нормативы технологических процессов подразделений, обращая особое внимание на их сопряжение в качестве эффективного инструмента оптимизации предусмотрено создание в рамках проекта «Единая интеллектуальная система управления железнодорожным транспортом» (ОАО «НИИАС») системы планирования объемов перевозок грузов на год, сбалансированных с возможностями инфраструктуры ОАО «РЖД» и планами ремонтных и строительно-монтажных работ.
2. На Восточном полигоне сети железных дорог запланировано реализовать систему управления эксплуатационной работой на объединенном

полигоне, объединив участки обращения локомотивов Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог. Создание в рамках этой задачи Центра управления тяговыми ресурсами Восточного региона позволит минимизировать непроизводительные потери в использовании парка грузовых локомотивов.

3. Продолжить работу по поэтапному переходу на движение грузовых поездов по расписанию. Довести уровень отправления грузовых поездов на нитку графика с сортировочных станций до 80%.
4. Повысить транзитность вагонопотоков на сети дорог на 1,5% к уровню прошлого года за счет концентрации переработки вагонов на важнейших сортировочных станциях.
5. Обеспечить рост средней скорости доставки грузовых отправок не менее чем на 1,8%.
6. Обеспечить рост доли грузовых отправок (груженых и порожних), доставленных в нормативный срок, до уровня не менее 90,4%.

В качестве основного инструмента повышения эффективности использования инфраструктуры железных дорог в 2012 году предусматривается повышение уровня маршрутизации порожних вагонопотоков на основе:

- достоверного планирования объемов перевозок на месяц;
- тарифного стимулирования маршрутных отправок порожних вагонов взамен утвердившейся практики малых групповых отправок (введенных в период спада перевозок);
- актуализации перечня сортировочных станций для формирования порожних маршрутов;
- формирования специализированных расписаний маршрутов в графике движения поездов по договорам с операторами (не только для груженых, но и для порожних стабильных вагонопотоков).

В целевом состоянии это позволит повысить уровень маршрутизации вагонопотоков до 70 процентов и более.



## 6. Пассажирские перевозки

**993,1 млн.** пассажиров  
выбрали в 2011 году  
для путешествия  
железные дороги





## 6. Пассажирские перевозки

Основные усилия в 2011 году были направлены на решение задачи улучшения качества обслуживания пассажиров при совместном с государством поступательном движении к повышению транспортной доступности, мобильности населения и увеличению продаж.

Начиная с января 2011 г., ОАО «РЖД» не является перевозчиком в пригородном сообщении. Все пригородные перевозки в России осуществляются пригородными пассажирскими компаниями<sup>23</sup> (далее — ППК), созданными с участием регионов.

Средства, необходимые на покрытие убытков от пригородных перевозок, больше не учитываются при индексации тарифов на перевозки грузов. Источниками доходов ППК являются исключительно доходы от перевозок, а также компенсации регионов на покрытие потерь, возникающих в связи с регулированием тарифов на пригородные перевозки.

В структуре пассажирооборота в пригородном и внутригородском сообщении в 2010 году удельный вес железнодорожного сообщения составляет 18,7% (28,0 млрд. пасс.-км с учетом перевозок граждан — получателей социальных услуг только по разовым

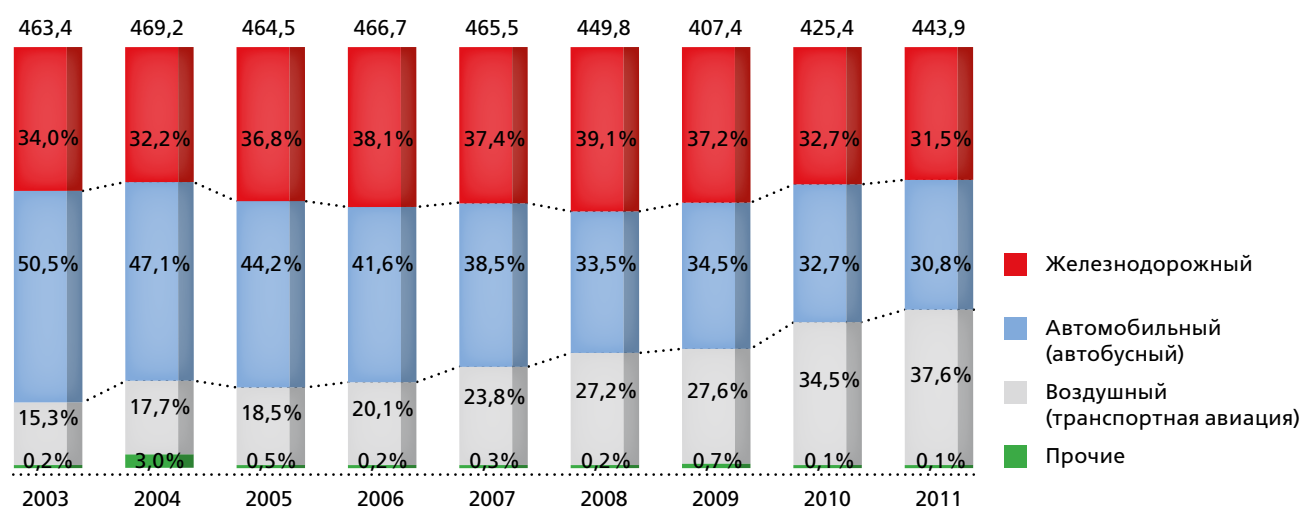
проездным документам), городской электрический транспорт — 37,6% (56,2 млрд. пасс.-км), автомобильные перевозки — 43,7% (65,4 млрд. пасс.-км).

В 2011 году объем перевозок пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении составил 29,3 млрд. пасс.-км, что выше уровня 2010 года на 4,6%.

Данный фактор повысил ценовую доступность пригородного сообщения для населения. Тарифная стабильность в сочетании с принятыми системными мерами по:

- расширению ассортимента абонементных билетов;
- автоматизации продажи проездных документов;
- повышению качества контроля оплаты проезда,
- улучшению положения Холдинга на транспортном рынке (обеспечена положительная динамика качественных и экономических показателей).

Структура пассажирооборота по видам транспорта за 2003–2011 гг., %



<sup>23</sup> За исключением ОАО «ПК "Сахалин"».

## Услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках

Пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» составил 139,8 млрд. пасс.-км (+0,7% к 2010 году):

- в дальнем следовании пассажирооборот — 110,5 млрд. пасс.-км (-0,3% к 2010 году);
- в пригородном сообщении — 29,3 млрд. пасс.-км (+4,6% к 2010 году).

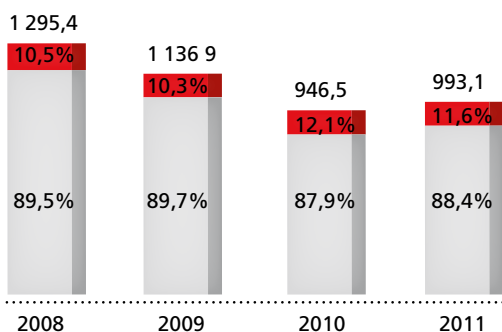
Услугами железнодорожного транспорта по инфраструктуре ОАО «РЖД» воспользовалось 993,1 млн. пассажиров (+4,9% к 2010 году):

- в дальнем следовании — 114,8 млн. (-0,1% к 2010 году);

- в пригородном сообщении — 878,3 млн. (+5,6% к 2010 году).

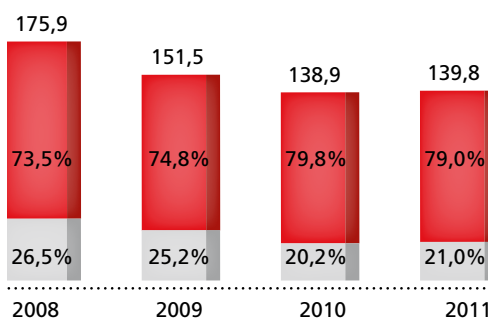
В пригородном сообщении объективной причиной снижения пассажирооборота является изменение порядка оформления проездных документов федеральным льготникам.

**Количество перевезенных пассажиров, млн. чел.**



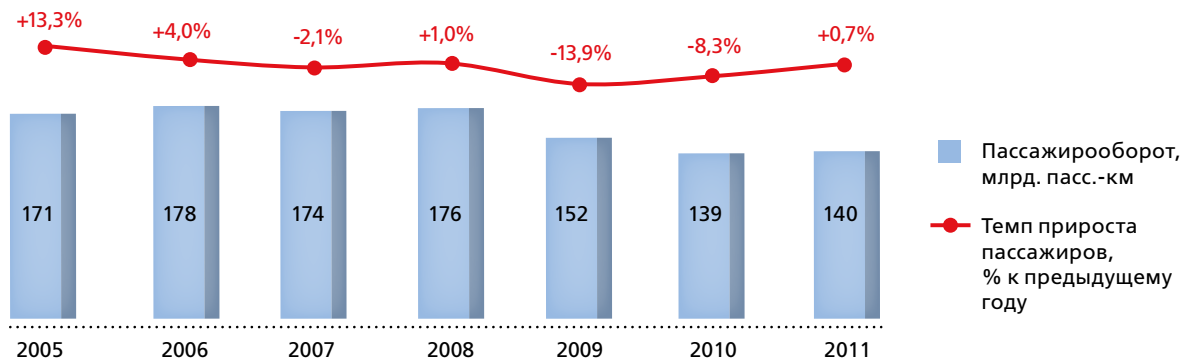
■ Дальнее следование  
■ Пригородное сообщение

**Пассажирооборот, млрд. пасс.-км.**



■ Дальнее следование  
■ Пригородное сообщение

**Пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД», 2004–2011 гг., млрд. пасс.-км**



В дальнем сообщении помимо ОАО «ФПК» и высокоскоростных поездов также организовано движение тремя **независимыми перевозчиками**: ЗАО ТК «ГрандСервисЭкспресс», ООО «Тверской экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис».

Всего в 2011 году частными перевозчиками перевезено 971 тыс. человек, или 0,8% от общего отправления в дальнем следовании на всем маршруте следования.

В связи с реформированием железнодорожного транспорта и образованием компаний — перевозчиков пассажиров Федеральной службой по тарифам приказом от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 были утверждены тарифы на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в дальнем следовании. Данное тарифное руководство было введено в действие 1 октября 2010 г.

Приказом ФСТ России от 28 октября 2010 г. № 265-т/1 были утверждены тарифы на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках пассажиров в пригородном сообщении. При его разработке учитывался среднесетевой принцип построения тарифа.

Индексация тарифов на услуги по использованию инфраструктуры принята на уровне индексации грузовых тарифов и составила в 2011 году 8%.

С целью создания условий для сдерживания роста тарифов на пригородные перевозки, снижения тарифной нагрузки на региональные пригородные пассажирские компании Правительством Российской Федерации:

- утверждено постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2011 г. № 844 «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении»;
- в федеральном бюджете Российской Федерации предусмотрены субсидии на возмещение потерь в доходах ОАО «РЖД» от оказания услуг инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении на 2011 год и на 2012 год в размере 25 млрд. руб. ежегодно (Федеральный закон Российской Федерации от 1 июня 2011 г. № 105-ФЗ и Федеральный закон Российской Федерации от 30 ноября 2011 г. № 371-ФЗ);
- установлены льготные исключительные тарифы на услуги по использованию инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообще-

нии для перевозчиков в размере 0,01 от базового уровня на 2011 и 2012 годы (приказ ФСТ России от 27 октября 2011 г. № 249-т/1 и приказ ФСТ России от 29 декабря 2011 г. № 447-т/3).

Фактически были оказаны услуги по предоставлению инфраструктуры для пригородных компаний на 30,2 млрд. руб. (с НДС), из которых 1% предъявлен к оплате ППК, 99% составляет 29,9 млрд. руб. С учетом размера выделенных субсидий в сумме 25 млрд. руб. дефицит бюджетных средств на компенсацию выпадающих от регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, составил 4,9 млрд. руб.

В условиях массового выхода из состава ОАО «РЖД» таких видов деятельности, как перевозка пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении и с учетом ввода в действие нового Порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО «РЖД» (утвержден приказом Минтранса России от 31 декабря 2010 г. № 311) впервые были сформированы расходы по данной номенклатуре.

В соответствии с указанным порядком ведения раздельного учета фактические расходы за 2011 год по услугам инфраструктуры составили:

- в дальнем следовании — 68,7 млрд. руб.;
  - в пригородном сообщении — 32,6 млрд. руб.
- При этом доходы ОАО «РЖД» от оказания услуг инфраструктуры составили:
- для пассажирских перевозок в дальнем следовании — 60,7 млрд. руб.;
  - для пассажирских перевозок в пригородном сообщении — 25,6 млрд. руб. (без учета применения льготного исключительного тарифа).

Таким образом, по виду деятельности услуги инфраструктуры по отчету за 2011 год убытки по услугам инфраструктуры составили:

- в дальнем следовании — 8,1 млрд. руб.;
- в пригородном сообщении — 7,0 млрд. руб.

Существование сторонних перевозчиков в лице пассажирских компаний (ОАО «ФПК», ЗАО ТК «ГрандСервисЭкспресс», ООО «Тверской экспресс», а также ППК) и условия их функционирования потребовали установления договорных отношений по определению объема оказываемых услуг, а также по направлениям следования с учетом эффективности работы перевозчиков. Это привело к значительному изменению как дальности перевозок по отдельным направлениям, так и общему количеству поездов, в том числе за счет увеличения составности. Так, в 2011 году количество вагонов в составе поезда в дальнем следовании увеличилась к 2010 году на 1,7%, количество

поездов сократилось на 1,5%, в пригородном сообщении количество поездов сократилось на 3%. Учитывая, что при формировании тарифов на услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» при осуществлении пассажирских перевозок была применена

методология, устанавливающая зависимость уровня тарифов от составности поездов, можно констатировать, что действующий в настоящее время тариф на услуги по использованию инфраструктуры не возмещает в полном объеме расходы ОАО «РЖД».

## Пассажирские перевозки в международном сообщении

### Маркетинговый анализ рынка

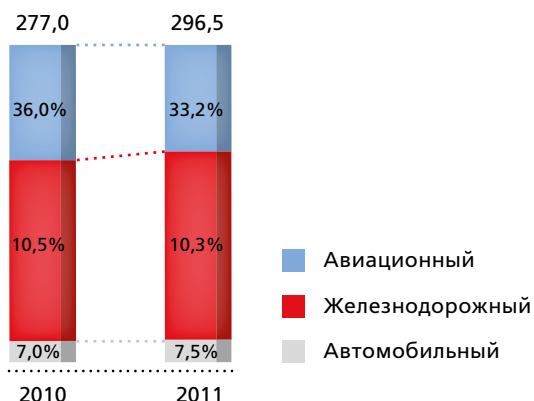
За 12 месяцев 2011 года рынок пассажирских перевозок в дальнем следовании, включающем внутригосударственное и международное сообщение, вырос на 5,9%, достигнув значения 320,6 млрд. пасс.-км.

Значительный вклад в расширение емкости рынка внесла гражданская авиация России. За 2011 год рост объемов перевозок авиакомпаниями составил 113,4%, в то время как пассажирооборот железнодорожного транспорта сократился на 0,1%. Данные факторы повлияли и на структуру транспортного рынка.

Аналогичная ситуация отмечена и во внутригосударственном сообщении. В то время как рынок пассажирских перевозок вырос на 3,5%, доля железнодорожного транспорта сократилась на 2,1%.

### Структура рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании, млрд. пасс.-км

Внутригосударственное и международное сообщение, млрд. пасс.-км

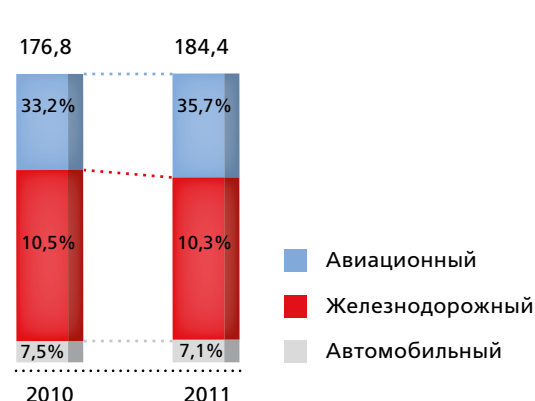


Наиболее сильной конкурентной угрозой для железнодорожных перевозок в России, как и во всем мире, являются авиационные перевозки. Основными конкурентными преимуществами авиакомпаний являются скорость и, как следствие, время доставки пассажиров, отсутствие ценового регулирования и более высокая ценовая, коммерческая и маркетинговая гибкость авиакомпаний.

### Конкурентное окружение ОАО «ФПК»

На сети железных дорог России во внутреннем сообщении (внутригосударственные перевозки), кроме

Внутригосударственное сообщение, млрд. пасс.-км



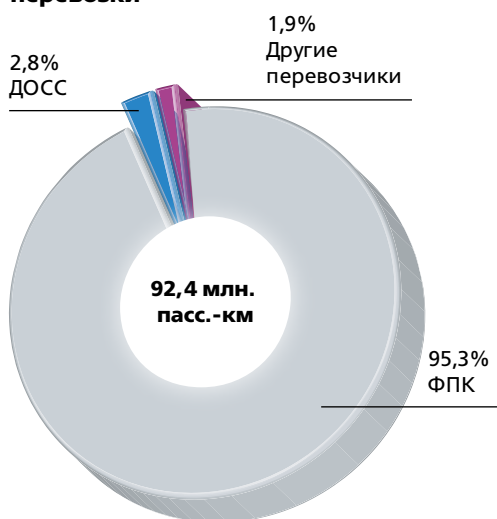
поездов формирования ОАО «ФПК» (95,3% перевозок в 2011 году), курсируют высокоскоростные поезда «Сапсан» (ДОСС — филиал ОАО «РЖД»), поезда и вагоны частных перевозчиков (ЗАО «ГрандСервис-Экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис», ООО «Тверской экспресс» и др.). Их совокупная доля составляет 4,3% от общего количества отправленных пассажиров поездами дальнего следования.

Доля ОАО «ФПК» в дальнем сообщении с учетом сообщения между странами СНГ и Балтии, а также дальнего зарубежья составляет 87,1%.

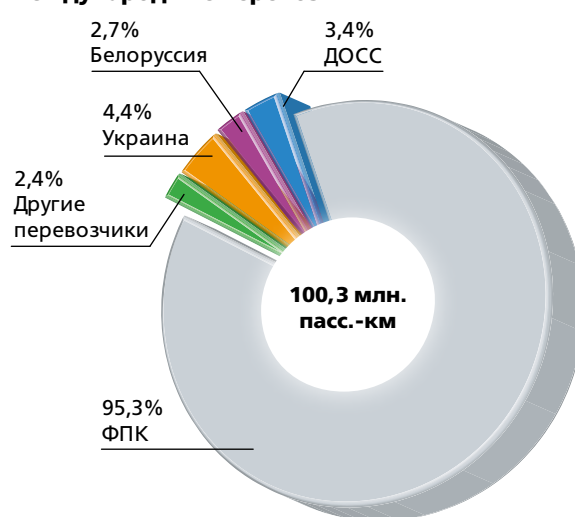


**Структура рынка пассажирских железнодорожных перевозок в дальнем сообщении за 2011 год**

**внутригосударственные перевозки**

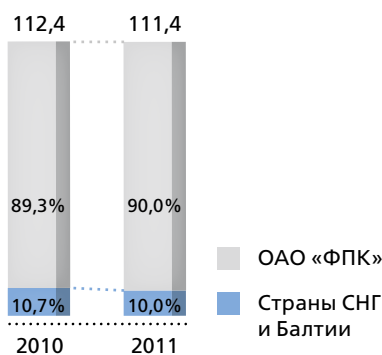


**внутригосударственные и международные перевозки**

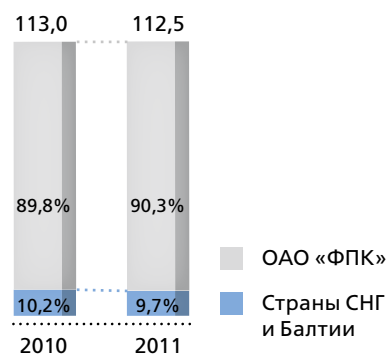


**Динамика основных показателей работы ОАО «ФПК» в 2011 году**

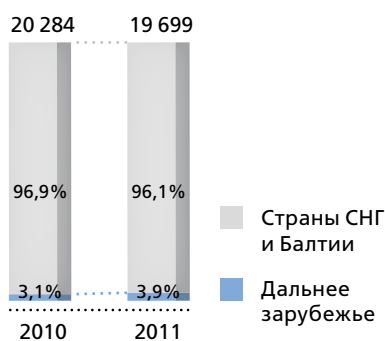
**Объем пассажирских перевозок, млрд. пасс.-км**



**Количество отправленных пассажиров, млрд. пасс.-км**



**Количество перевезенных пассажиров в международном сообщении, млн. чел.**



Основное влияние на снижение объемов перевозок в международном сообщении оказало сокращение количества перевезенных пассажиров в сообщении со странами СНГ и Балтии по итогам 2011 года на 4% к 2010 году.

В сообщении со странами ближнего зарубежья пассажиропоток за 2011 год по отношению к 2010 году увеличился с Узбекистаном (на 11%), Молдовой (на 5%), Литвой (на 1%). Наиболее сильное падение объемов перевозок отмечено в сообщении с Киргизией (на 34%), Азербайджаном (на 17%), Эстонией (на 11%).

На сегодняшний день основная доля перевезенных

пассажиров в сообщении России со странами ближнего зарубежья приходится на долю сообщения с Украиной: в 2010 году — 57%, в 2011 году — 55% от общего количества перевезенных пассажиров. Второе место — сообщение с Белоруссией: в 2010 году — 20%, в 2011 году — 22% от общего количества перевезенных пассажиров.

По итогам 2011 года в сообщении между Россией и странами дальнего зарубежья отмечено увеличение количества перевезенных пассажиров на 20% по отношению к 2010 году.

Существенное влияние на увеличение количества перевезенных пассажиров в сообщениях Россия —



Италия и Россия — Франция оказал запуск в 2010 году поезда формирования ОАО «ФПК» Москва — Ницца, который следует через станции Итальянских, Французских железных дорог.

Холдинг «РЖД» также предлагает услуги по международным пассажирским перевозкам в 31 страну Европы и Азии, включая 11 стран СНГ. В 2011 году общий объем международных перевозок составил 19,7 млн. пассажиров (включая 760,3 тыс. пассажиров, путешествующих в страны или из стран, не входящих в число стран бывшего Советского Союза), что на 3% меньше по сравнению с данными 2010 года, в том числе в 20 стран дальнего зарубежья Европы и Азию по 57 международным маршрутам, из 16 городов Российской Федерации.

#### **Работа по упрощению процедуры пограничного и таможенного контроля пассажиров, пересекающих российско-украинскую границу в поезде Москва — Киев — Москва**

С 29 мая 2011 г. с вводом нового графика движения начал курсирование по временной технологии поезд

№ 1/2 Москва — Киев — Москва. Технология предусматривает следующий механизм проведения пограничного и таможенного контроля:

- при отправлении из Москвы проведение пограничного и таможенного контроля осуществляется во время посадки пассажиров в поезд за 40 минут до отправления;
- по прибытии в Москву проведение контроля осуществляется в движении поезда на участке Лесной Городок — Киевский вокзал, с возможностью продолжения контрольных операций с пассажирами в вагонах поезда после прибытия на Киевский вокзал в течение до 20 минут.

Указанные мероприятия позволили упростить процедуру пограничного и таможенного контроля и в целом создать наиболее комфортные условия для пассажиров при пресечении ими государственной границы Российской Федерации в пассажирских поездах, следующих по маршруту Москва — Киев — Москва в ночное время.

## Пассажирские перевозки в пригородном сообщении

### **Реформирование пригородного комплекса и взаимодействие с региональными органами власти**

В соответствии с Планом мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010–2011 годов, утвержденным Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Ивановым 28 мая 2010 г. № 2515п-П9, с 1 января 2011 г. деятельность по перевозке пассажиров в пригородном сообщении выведена из состава деятельности ОАО «РЖД» путем создания с субъектами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний. Таким образом, **в 2011 году завершился процесс организационного разделения деятельности по перевозке пассажиров и предоставлению услуг инфраструктуры.**

С начала 2011 года перевозки пассажиров в пригородном сообщении во всех 73 субъектах Российской Федерации осуществляются пригородными пассажирскими компаниями<sup>24</sup>.

В процессе реформирования пригородного комплекса органами управления ОАО «РЖД» приняты решения по созданию 26 пригородных пассажирских компаний<sup>25</sup>. В большинстве компаний учредителями совместно с ОАО «РЖД» являются субъекты Российской Федерации.

В 2011 году были созданы следующие пригородные компании:

- ОАО «Южно-Уральская пригородная пассажирская компания»<sup>26</sup> (уставный капитал: 100 тыс. руб.; доли

участия в уставном капитале: ОАО «РЖД» — 100% — 1 акция, АНО «Желдорреформа» — 1 акция);

- ОАО «Байкальская пригородная пассажирская компания» (уставный капитал: 10 000 тыс. руб.; доли участия в уставном капитале: ОАО «РЖД» — 49%, Иркутская область — 51%);
- ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания» (уставный капитал: 100 тыс. руб.; доли участия в уставном капитале: ОАО «РЖД» — 51%, Забайкальский край — 49%);
- ОАО «Пассажирская компания “Сахалин”» (уставный капитал: 100 тыс. руб.; доли участия в уставном капитале: ОАО «РЖД» — 100% — 1 акция, АНО «Центр Желдорреформа» — 1 акция).

Хозяйственную деятельность в 2011 году осуществляли 24 пригородные пассажирские компании, из них 23 компании — перевозочную деятельность, 1 компания — агентскую деятельность по сбору денежной выручки у действующей пригородной компании.

Одним из направлений развития пригородных перевозок является создание интермодальных перевозочных компаний совместно с субъектами Российской Федерации. В 2011 году правлением ОАО «РЖД» одобрен пакет документов по созданию ОАО «Региональная перевозочная компания» — дочернего общества ОАО «РЖД» (доля участия в уставном капитале 49%) с участием администрации Брянской области с долей в уставном капитале 51% (протокол № 36 от 25 октября 2011 г.).

<sup>24</sup> За исключением ОАО «ПК “Сахалин”».

<sup>25</sup> Перечень пригородных пассажирских компаний дан в приложении.

<sup>26</sup> Регистрация компании: 22 февраля 2011 г.

В рамках реализации мероприятий по формированию системы управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» в 2011 году разработана и одобрена правлением ОАО «РЖД» Концепция формирования имущественного комплекса и системы управления пригородным подвижным составом и пассажирскими устройствами, в соответствии с которой решением совета директоров ОАО «РЖД» созданы филиалы ОАО «РЖД» — Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава и Центральная дирекция пассажирских устройств.

#### **Формирование заказа на пригородные пассажирские перевозки**

В 2011 году 72 субъекта Российской Федерации заключили 128 договоров на организацию транспортного обслуживания населения с 23 пригородными пассажирскими компаниями, осуществляющими свою деятельность на полигонах железных дорог, и 1 субъект Российской Федерации заключил договор с Дальневосточной железной дорогой.

В 75 договорах с 48 субъектами Российской Федерации не указан размер субсидий на компенсацию выпадающих доходов, вызванных государственным регулированием тарифов в пригороде.

В региональных бюджетах предусмотрены субсидии на компенсацию выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов в объеме 6,0 млрд. руб. (Не предусмотрены средства во Владимирской, Курганской областях, Приморском крае, Тверской области).

В 15 регионах обеспечена безубыточность пригородных перевозок (Хабаровский край, Томская область, Омская область, Нижегородская область, Кировская область, Республика Северная Осетия — Алания, Краснодарский край, Республика Хакасия, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Башкортостан, Новосибирская область, Волгоградская область, Республика Татарстан, Алтайский край, Красноярский край).

По ряду регионов (6 субъектов) с учетом принятых решений субсидии не требуются (Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Астраханская область, Республика Адыгея, Ленинградская область) в связи с тем, что тариф населения был установлен на экономически обоснованном уровне.

В результате проводимой работы ОАО «РЖД» совместно с пригородными пассажирскими компаниями по внесению поправок в бюджеты регионов на 2011 год, первоначально планируемый объем компенсации выпадающих доходов, возникающих вследствие государственного регулирования тарифов, увеличен на сумму 2 млрд. руб.

По итогам 2011 года 8 компаний получили прибыль до налогообложения по виду деятельности «пригородные пассажирские перевозки»: Центральная ППК, «Кузбасс-пригород», Московско-Тверская ППК, «Алтай-пригород», «Омск-пригород», «Экспресс-

пригород», «Волгоградтранспригород», «Кубань Экспресс-пригород».

С учетом налоговых обязательств и платежей пригородными пассажирскими компаниями по итогам работы 2011 года по всем видам деятельности с положительным финансовым результатом (чистой прибылью) сработало 6 компаний: Северо-Западная ППК, Московско-Тверская ППК, «Волгоградтранспригород», «Алтай-пригород», Центральная ППК, «Кубань Экспресс-пригород».

#### **Финансовые и производственные показатели деятельности ППК в 2011 году**

Расчетные убытки на начало 2011 года составляли более 49 млрд. руб. В результате проводимой совместной работы Правительства России, ОАО «РЖД» и перевозчиков удалось переломить ситуацию в лучшую сторону, а именно:

- принято решение о субсидировании инфраструктурных платежей перевозчиков, на эти цели из федерального бюджета выделено 25 млрд. руб. (Федеральный закон от 1 июня 2011 г. № 105-ФЗ «О Федеральном бюджете на 2011 год, приказ ФСТ России от 27 октября 2011 г. № 249-т/1 зарегистрирован в Минюсте Российской Федерации 8 ноября 2011 г., регистрационный № 22233);
- ОАО «РЖД» приняло решение по уменьшению в 2011 году стоимости услуг, оказываемых ППК (услуги по аренде, эксплуатации, обслуживанию и ремонту подвижного состава). Данные мероприятия были реализованы в том числе и за счет изменения уровня рентабельности (с 4% до 0,01%), а также отказа от индексации ставок на 2011 год относительно 2010 года. Результат этих мероприятий — сокращение убытков перевозчиков более чем на 9 млрд. руб.;
- пригородным компаниям было дано задание по сокращению собственных расходов от уровня заявленного, результат — сокращение расходов на 1,97 млрд. руб.

**Доходы** пригородных пассажирских компаний за 2011 год составили **42,8 млрд. руб.**

**Расходы** пригородных пассажирских компаний с учетом установления льготного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования составили **48,9 млрд. руб.**

Сальдированные убытки (до налогообложения) от перевозок в пригородном сообщении пригородных пассажирских компаний в 2011 году составили 6,1 млрд. руб., при этом без учета прибыльных регионов убытки составили 14,3 млрд. руб.

При этом в региональных бюджетах было предусмотрено субсидий на компенсацию выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов в объеме 6,0 млрд. руб.

Совокупность принятых решений и мер позво-

лила улучшить финансовый результат от пригородных перевозок, **убыток от перевозок с учетом субсидий и без учета прибыльных регионов составил 8,6 млрд. руб.**

#### Показатели пригородного комплекса в 2011 году

Наименование показателей	млрд. руб.
Доход	42,8
Расходы всего, при ставке инфраструктуры 1%	48,9
Сальдированные убытки по Российской Федерации с учетом снижения ставки инфраструктуры на 99%	6,1
Всего потребность в субсидиях регионов по Российской Федерации без учета прибыльных субъектов	14,3
Субсидии регионов на 2011 год, запланированные в бюджетах в 2011 году, млн. руб.	6,0
В т. ч. субсидии регионов без прибыльных регионов	5,8
<b>Итого убытки с учетом субсидий без прибыльных регионов</b>	<b>8,6</b>

#### Сводная таблица по регионам

Уровень компенсации субъектами Российской Федерации	Количество субъектов Российской Федерации
Компенсация не требуется	6
100% компенсация	16
>50% компенсации	13
<50% компенсации	34
не предусмотрено	4
<b>Итого</b>	<b>73</b>

**Дефицит средств региональных бюджетов для компенсации убытка от пригородных пассажирских перевозок**



При этом потребность в дополнительных субсидиях без учета прибыли по ряду субъектов РФ составила около **8,6 млрд. руб.**

\* Потери ОАО «РЖД» от установления льготного тарифа на услуги инфраструктуры составят порядка 4,9 млрд. руб. (29,9 млрд. руб. – 25 млрд. руб.).

	Всего	Без учета прибыли субъектов
Доходы, млрд. руб.	42,8	14,4
Расходы с учетом 1% по инфраст.	48,9	28,8
Субсидии млрд. руб.	6,0	5,8
Финансовый результат	0	-8,6

Продолжается взаимодействие с органами внутренних дел на транспорте по обеспечению правопорядка, пресечению преступлений и административных правонарушений граждан на объектах пригородного железнодорожного транспорта. Практика привлечения значительного количества сотрудников транспортной полиции к совместной работе в электропоездах показала свою эффективность: выручка от продажи билетов в электропоездах на этих направлениях выросла практически вдвое, количество правонарушений снизилось почти до нуля. Расширение каналов реализации проездных документов на пригородные поезда путем внедрения билетопечатающих автоматов (БПА) является одной из стратегических задач для пригородных пассажирских компаний на 2012 год. Выполнение этой задачи

позволит пригородным пассажирским компаниям повысить качество услуг и капитализацию компаний.

**Обновление пригородного 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.  
В 2011 году на сеть железных дорог России для обновления парка моторвагонного подвижного состава было поставлено 526 вагонов, из них:  
• 490 вагонов электропоездов (48 электропоездов) производства ОАО «ДМЗ»;

- 36 вагонов рельсовых автобусов (12 рельсовых автобусов) производства ОАО «Метровагонмаш».

Объем инвестиций составил 10 848,9 млн. руб.

В соответствии с новыми нормами, установленными санитарными правилами по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, начиная с июля 2011 г., внесены изменения в конструкцию электропоездов. На электропоездах устанавливаются системы микроклимата в салонах (кондиционирования и отопления — в зависимости от времени года).

Учитывая жалобы и пожелания пассажиров, тамбуры вагонов электропоездов оборудуются системой принудительной вентиляции, изменена конструкция окон в салонах.

В целях повышения безопасности движения и проезда пассажиров в электропоездах устанавливается система технической диагностики электропоезда в режиме реального времени, герметизированные межвагонные переходы и прислонно-сдвижные автоматические двери.

Для организации движения на направлениях Сочи — Адлер — Аэропорт Сочи и Владивосток — Аэропорт Кневицы в 2011 году закуплено 3 электропоезда ЭД 4М и 1 электропоезд ЭД 9М с улучшенными характеристиками и вагонами 2-го класса.

В 2011 году проводилась модернизация электропоездов в части оборудования пассажирских салонов антивандалными пассажирскими диванами, термопластиковыми панелями, оконными блоками, кондиционерами, установками систем безопасности (пожарная сигнализация и пожаротушение) и необслуживаемых аккумуляторных батарей и гидравлических гасителей. Данная модернизация была направлена на повышение качества обслуживания пассажиров в пригородном сообщении, повышение пожарной безопасности и уменьшение затрат на обслуживание отдельных узлов. Также была проведена модернизация электропоезда ЭД 4М и рельсового автобуса РА-2 для инспекционных поездок. Общий лимит освоенных средств за 2011 год составил 780,7 млн. руб. от выделенного лимита 781,1 млн. руб.

## Скоростное и высокоскоростное движение

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

При реализации таких проектов Холдинг исходит из наличия потребности в существенном ускорении железнодорожных коммуникаций между крупнейшими агломерациями России для сохранения конкурентоспособности перевозок, значительной социально-экономической эффективности реализации подобных проектов, необходимости ликвидации технологического отставания от зарубежных железных дорог.

Развитие скоростного и высокоскоростного сообщения определено Программой развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года и Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

### Первоочередные проекты развития скоростного и высокоскоростного движения:

1. начало проектирования и строительно-монтажных работ по проекту ВСМ Москва — Санкт-Петербург со сроком окончания в 2017 году;
  2. организация скоростного пассажирского движения с максимальной скоростью 160 км/ч на направлениях:
- Москва — Курск с возможным дальнейшим продлением до Сочи и Крыма;
  - Москва — Смоленск — Красное — Минск с прод-

лением до Варшавы и Берлина с использованием подвижного состава «Тальго»;

- Москва — Суземка — Киев с использованием подвижного состава с технологией наклона кузова типа «Пендолино» или «Тальго»;
- Москва — Ярославль;
- Омск — Новосибирск.

**Дополнительные факторы развития скоростного и высокоскоростного движения**, не определяющие прямую экономическую выгоду для Компании и государства, но играющие важную социальную роль:

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

- интеграция регионов тяготения и расширение торгового обмена.

Выполненное с учетом мирового опыта сравнение перспективного пассажиропотока при организации скоростного и высокоскоростного движения показывает, что при строительстве специализированной высокоскоростной железнодорожной магистрали с максимальной скоростью до 400 км/ч возможен прирост пассажиропотока в 2 раза за счет резкого увеличения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и соответствующего привлечения пассажиропотока с альтернативных видов транспорта.

**Высокоскоростные поезда Velaro RUS («Сапсан»)**  
 Главным итогом реализации Программы развития скоростного и высокоскоростного движения на сети

железных дорог стал ввод в коммерческую эксплуатацию высокоскоростных электропоездов производства немецкой компании «Сименс АГ» Velaro RUS, получивших в России имя «Сапсан». Конструкционная скорость электропоездов составляет 300 км/ч, эксплуатационная — 250 км/ч.

19 декабря 2011 г. ОАО «РЖД» заключило контракт с немецким концерном «Сименс» на поставку восьми высокоскоростных поездов Velaro RUS («Сапсан») и договор на их техническое обслуживание на срок 30 лет. Свои подписи под документами поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и президент, председатель правления «Сименс АГ» Петер Лешер.

Поезда будут производиться на заводе «Сименс» в Крефельде (Германия). Сроки передачи электропоездов ОАО «РЖД»: октябрь 2014 г. — май 2015 г.

**Высокоскоростной электропоезд Velaro Rus («Сапсан») для линии Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород**

**Итоги эксплуатации электропоездов «САПСАН»**

**Санкт-Петербург — Москва:**

- 8 пар поездов в сутки
- максимальная скорость — **250 км/ч**

**Москва — Нижний Новгород:**

- 2 пары поездов в сутки
- максимальная скорость — **160 км/ч**

- с начала эксплуатации перевезено пассажиров (по состоянию на 31.12.2011) — **4 773 936**

в том числе в 2011 году — **2 804 072**

- выполнение графика движения с начала эксплуатации (по состоянию на 31.12.2011) — **99,4%**

в том числе в 2011 году — **99,4%**

Количество поездов:

**4 односистемных, 3 кВ**

**4 двухсистемных, 3 кВ, 25 кВ**

Ввод в коммерческую эксплуатацию:

**Москва — Санкт-Петербург: 17 декабря 2009 г.**

**Москва — Нижний Новгород: 30 июля 2010 г.**

Время хода:

**Санкт-Петербург — Москва: 3 часа 45 мин.**

**Москва — Нижний Новгород: 3 часа 55 мин.**



Санкт-Петербург

L = 650 км



Москва

L = 442 км



Нижний Новгород



Представленный продукт имеет огромную популярность (использование вместимости поездов достигает 100%), и ОАО «РЖД» не в состоянии существующим количеством электропоездов удовлетворить растущий спрос у пассажиров на данный вид перевозок. Именно поэтому было принято решение об увеличении парка высокоскоростных поездов «Сапсан».

Новые восемь составов, каждый из которых включает 10 вагонов, будут введены в эксплуатацию на линии Москва — Санкт-Петербург. Отличительная особенность этих поездов заключается в наличии функции движения сдвоенных составов, что позволит увеличить провозную способность без увеличения числа пар поездов.

В сдвоенном режиме 20 вагонов составят 500 метров, поезд будет рассчитан на 1 024 пассажира. Поезда будут иметь 4 класса обслуживания пассажиров: VIP, премиум, бизнес и туристический. Также во всех вагонах предусмотрено подключение к сети Интернет.

Техническое обслуживание 8 электропоездов осу-

ществляется в штатном режиме в моторвагонном депо Санкт-Петербург — Московское Октябрьской железной дороги («Металлострой»). Компания «Сименс АГ» осуществляет весь спектр работ, направленных на обеспечение постоянной эксплуатации электропоездов «Сапсан», включая техническое обслуживание и ремонт поездов на весь срок их эксплуатации (30 лет). При этом обеспечение деталей, составных частей и модулей поезда, необходимых для ремонта подвижного состава на весь срок эксплуатации, осуществляет компания «Сименс АГ».

#### Электропоезда «Аллегро»

ОАО «РЖД» совместно с Финскими железными дорогами создано совместное предприятие «Ой Карелиан Трейнс Лтд.», которое на основе проведенного международного тендера закупило у компании «Альстом» 4 семивагонных электропоезда двойного питания Pendolino Sm6 с конструкционной скоростью 220 км/ч и вместимостью 344 посадочных места.

### Скоростной электропоезд Pendolino SM6 («Аллегро») для линии Санкт-Петербург — Хельсинки



#### Итоги эксплуатации электропоездов «Аллегро»

##### Санкт-Петербург — Хельсинки:

- 4 пары поездов в сутки
- максимальная скорость — **220 км/ч**
- с начала эксплуатации перевезено пассажиров (по состоянию на 31.12.2011) — **312 830**
- в том числе в 2011 году — **299 387**
- выполнение графика движения с начала эксплуатации (по состоянию на 31.12.2011) — **96,9%**
- в том числе в 2011 году — **97,4%**

Количество поездов:

**4 двухсистемных, 3 кВ, 25 кВ**

Начало коммерческой эксплуатации:

**12 декабря 2010 г.**

Время хода:

**Санкт-Петербург — Хельсинки: 3 часа 30 мин.**



L = 415 км



Санкт-Петербург,  
Россия

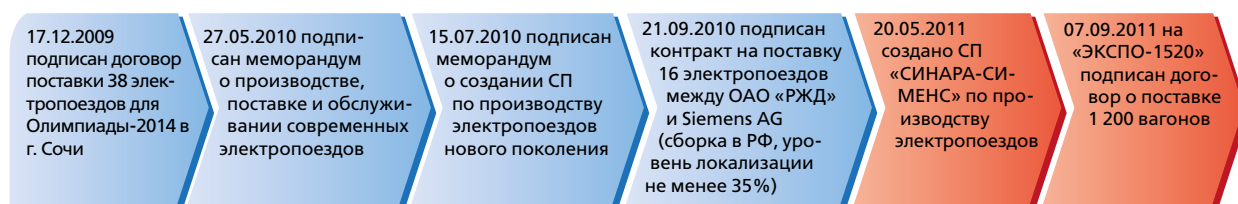
Хельсинки,  
Финляндия

В 2011 году эксплуатировалось четыре состава электропоезда «Аллегро», которые обеспечивали движение 4 пар поездов в сутки.

### Электропоезда серии Desiro RUS

Одним из направлений взаимодействия компаний ОАО «РЖД» и «Сименс АГ» является сотрудничество в области разработки, поставки и локализации производства в России скоростного моторвагонного подвижного состава.

### НАЧАЛО ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ СЕРИИ DESIRO RUS («ЛАСТОЧКА») В РОССИИ



#### I ФАЗА

38 электропоездов (производство в Германии)

Технический проект: март 2010 г. — март 2012 г.  
 Рабочий проект: май 2010 г. — февраль 2013 г.  
 Начало производства: апрель 2011 г. (выполнено).  
 Испытания электропоезда — сертификация: май 2012 г. — декабрь 2012 г.  
 Поставка 1-го — 17-го электропоезда: апрель–декабрь 2012 г.  
 Поставка 18-го — 38-го электропоезда: январь–июнь 2013 г.

#### II ФАЗА

16 электропоездов (производство в России, уровень локализации — 35%)

Поставка 1-го комплекта кузовов и их частей для сборки в России: декабрь 2012 г.  
 Поставка 1-го электропоезда: III квартал 2014 г.  
 Поставка 16-го электропоезда: IV квартал 2014 г.

#### III ФАЗА

1 200 вагонов (уровень локализации — 80%)

Доведение уровня локализации до 80% на ООО «Уральские локомотивы» в г. Верхняя Пышма Свердловской обл.: 2017 г.  
 Поставка в период 2015–2020 г.

#### Создание инжинирингового центра в ООО «Уральские локомотивы»

##### Задачи центра:

- трансферт технологий для производства электропоездов нового поколения в рамках СП;
- внедрение инновационных методов разработки конструкторско-технологической документации на основе норм и правил, применяемых в Российской Федерации;
- изменение конструкции и дальнейшая модификация электропоездов Desiro Rus («Ласточка»).



Первоочередная задача электропоездов «Ласточка» (Desiro RUS) — обеспечение транспортного обслуживания пассажиров в период проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр 2014 года в г. Сочи. В связи со сложными топографическими условиями региона проведения Игр и необходимостью эксплуатации на линиях как переменного, так и постоянного тока, электропоезда будут вы-

полнены двухсистемными (3 кВ — постоянный ток и 25 кВ/50 Гц — переменный ток), а системы автотормозного и тягового оборудования проектируются с учетом обеспечения безопасной эксплуатации в горном режиме с руководящими подъемами до 40%.

Следующим этапом сотрудничества с компанией «Сименс АГ» является решение о создании на территории Российской Федерации совместного предприятия

по выпуску пригородных пассажирских электропоездов серии Desiro RUS. В рамках выполнения данной задачи ОАО «РЖД» начнет локализацию производства электропоездов серии Desiro RUS в Российской Федерации с целью достижения уровня локализации производства электропоездов до 35% от стоимости электропоезда и приобретения данного вида поездов в количестве 16 единиц. Поставка первого электропоезда запланирована на III квартал 2014 г.

**Локализация электропоездов серии Desiro Rus («Ласточка») на территории Российской Федерации**



**Технические характеристики**

Максимальная скорость в эксплуатации, км/ч	<b>160</b>
Максимальная вместимость, чел.	<b>822</b>
Составность, вагонов	<b>5</b>
Диапазон эксплуатационных температур, °С	<b>-40...+40</b>
Номинальное напряжение в КС пост. ток, кВ	<b>3</b>
Габарит электропоезда	<b>T по ГОСТ 9238</b>
Длина, м	<b>126,5</b>
в том числе: головной вагон	<b>26,0</b>
прицепной вагон	<b>24,8</b>

Количество вагонов электропоездов — **1 200.**

Мощность совместного предприятия рассчитана на выпуск до 200 вагонов электропоездов в год.

Изготовление электропоездов серии Desiro Rus («Ласточка») будет производиться ООО «Уральские локомотивы» (г. Верхняя Пышма Свердловской обл.).

Поставка 1-го электропоезда — **2015 год.**  
Поставка последнего электропоезда — **2020 год.**

С целью дальнейшего развития в России производства современного моторвагонного подвижного состава 7 сентября 2011 г. между ОАО «РЖД» и ООО «Сименс Технологии поездов», совместным предприятием компаний «Сименс АГ» и ЗАО «Группа Синара», был подписан договор на поставку 1 200 вагонов электропоездов для пригородных пассажирских перевозок. Изготовление электропоездов будет осуществляться на производственных мощностях ООО «Уральские локомотивы», в соответствии с условиями договора до конца 2017 года уровень локализации производства электропоездов должен достичь не менее 80% от стоимости электропоезда.

Электропоезда будут выполнены в пятивагонном исполнении и предназначены для перевозок пассажиров со скоростями движения до 160 км/ч, данные электропоезда получили обозначение ЭГЭ (электропоезд «городской экспресс»). По условиям договора возможно изменение заказа на изготовление на базе электропоездов типа ЭГЭ десятивагонных электропоездов типа ЭМ (электропоезд «межрегиональный экспресс») и пятивагонных электропоездов типа ЭЛ (электропоезд пригородный).

В 2011 году проект локализации производства электропоездов серии Desiro RUS был одним из крупнейших в России проектов трансфера технологий. С целью долгосрочного научно-технического сотрудничества в 2011 году между компаниями «Сименс АГ» и ОАО «РЖД» действовало соглашение по созданию инжинирингового центра по разработке моторвагонного подвижного состава, который должен стать специализированным подразделением в структуре совместного предприятия ООО «Сименс Технологии поездов».

Основным направлением деятельности инжинирингового центра будет являться разработка на основе норм и правил, применяемых в Российской Федерации, конструкторской и технологической документации, необходимой для постановки на производство электропоездов серии Desiro RUS. Кроме того, специалисты инжинирингового центра примут участие в проведении технического аудита российских предприятий машиностроительного комплекса с целью выбора производителей компонентов, узлов и деталей электропоездов.

Создание в России совместного предприятия по производству современного моторвагонного подвижного состава, соответствующего мировым стандартам, является стимулирующим фактором и вектором в модернизации российских предприятий машиностроительного комплекса. Получение зарубежных технологий и адаптация их в Российской Федерации, обмен опытом с зарубежными партнерами являются частью работы по обновлению отечественной производственной базы.

#### **Автомотриса 611М компании «АО «ПЕСА»» (Польша)**

В 2011 году обеспечено выполнение работы по подготовке и утверждению Технического задания на изготовление автомотрисы компании АО «ПЕСА»» (Польша).

Рельсовая автомотриса разработана специально для инспекционных поездок по инфраструктуре железных дорог со скоростным и высокоскоростным пассажирским движением.

13 октября 2011 г. в рамках 9-й Международной выставки железнодорожной промышленности ТРАКО-2011 (г. Гданьск) состоялось подписание контракта между ОАО «РЖД» и АО «ПЕСА» на изготовление и поставку инспекционной автомотрисы 611М. Ввод в эксплуатацию намечен на конец 2013 года.

#### **Организация транспортного обслуживания пассажиров в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года**

В 2011 году по результатам совещания у Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина (пункт 3 протокола от 31 марта 2011 г. № ВП-П12-19пр) разработана Концепция модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры с учетом строительства выделенных высокоскоростных магистралей для организации транспортного обслуживания пассажиров в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года, которая была рассмотрена и одобрена на заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД» 15 июня 2011 г.



**Концепция модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры для организации транспортного обслуживания пассажиров в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года, с учетом строительства выделяемых высокоскоростных магистралей**



**Условные обозначения**

- Существующий полигон скоростного движения пассажирских поездов
- Полигон организации высокоскоростного движения пассажирских поездов (300–400 км/ч)
- Полигон организации высокоскоростного движения пассажирских поездов на участке Казань — Екатеринбург (300–400 км/ч)
- Полигон организации скоростного движения пассажирских поездов (160–200 км/ч)
- Полигон организации ускоренного движения

- ✈ Существующие интермодальные пассажирские перевозки в сообщении аэропорт — город
- ✈ Перспективные интермодальные пассажирские перевозки в сообщении аэропорт — город
- Полигоны со временем в пути следования пассажиров ж/д транспортом от 2 до 5 часов
- ⚽ Города проведения матчей Чемпионата мира по футболу 2018 г.

При реализации проектов Концепции планируется организация полигонов со временем в пути следования между городами проведения матчей от 2 до 5 часов с использованием поездов с местами для сидения:

- Центральный полигон (Москва, Санкт-Петербург,

- Ярославль, Нижний Новгород);
- Южный полигон (Ростов-на-Дону, Краснодар, Адлер);
- Приволжский полигон (Нижний Новгород, Казань, Саранск, Самара).

При отсутствии возможности сокращения времени в пути следования между городами проведения матчей Чемпионата мира до 5 часов на ряде направлений (Москва — Казань, Саранск, Самара, Ростов-на-Дону, Краснодар) представляется целесообразным организовать ускоренное движение пассажирских поездов со временем хода от 8 до 12 часов (комфортабельные «ночные» поезда).

29 июня 2011 г. Концепция была направлена в Минтранс для дальнейшего представления в Правительстве Российской Федерации.

В целях исполнения пункта 8 раздела II протокола заседания Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2011 г. № 37 в Минтранс 2 декабря 2011 г. были направлены «Предложения к долгосрочной национальной программе развития скоростного и высокоскоростного движения в Российской Федерации».

Предложения сформированы с учетом Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, «Программы развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года» и «Концепции модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры для организации транспортного обслуживания в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года, с учетом строительства выделенных высокоскоростных магистралей».

### Высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва — Санкт-Петербург (ВСЖМ-1)

**ВСЖМ-1 — это выделенная железнодорожная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом.** Ожидаемая скорость движения по ВСЖМ-1 будет составлять до 400 км/ч, планируемое время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом не превысит 2,5 часа.

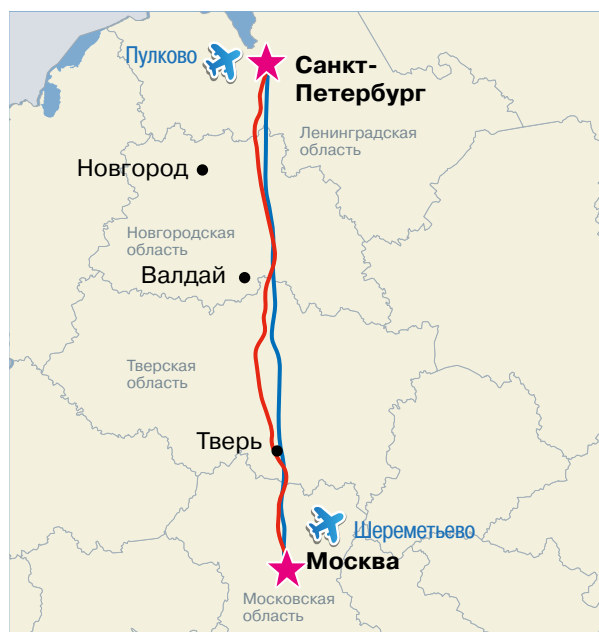
### Инновационные аспекты реализации проекта ВСЖМ-1

#### 1. Создание новой высокоскоростной системы транспортного сообщения, которая объединяет крупные города и стимулирует развитие экономики страны.

ВСМ позволяют повысить мобильность пассажиров, а также формируют новые мультимодальные транспортные системы совместно с авиасообщением, пригородными поездами и общественным городским транспортом. ВСМ занимают четко выраженную нишу в диапазоне расстояний 200–700 км, где высокоскоростные поезда (со скоростью свыше 200 км/ч) обеспечивают более высокий уровень комфорта и безопасности, чем автомобильные и воздушные транспортные средства, доставляя пассажиров из одного города в другой менее чем за 2 часа. Кроме того, высокоскоростное железнодорожное пассажирское сообщение на несколько порядков эффективней автомобильного и авиатранспорта с точки зрения защиты окружающей среды от вредных воздействий и выбросов.

### Социально-экономические эффекты от создания ВСЖМ-1:

- объединение двух столиц в единый агломерат;
- предоставление населению современной услуги — высокоскоростной железнодорожной пассажирской перевозки;
- развитие регионов между столицами, повышение их уровня жизни; удаленные регионы автоматически становятся близкими пригородами сразу двух столиц;
- повышение социально-экономического потенциала страны, поскольку развитый транспорт является основой процветания целого ряда других индустрий, а также принципиальным условием улучшения инвестиционного климата в стране;
- повышение квалификации российских специалистов, повышение уровня занятости населения;
- формирование и развитие единой системы интермодальных комплексов «аэропорты — ВСМ — городской транспорт»;
- повышение престижа страны, так как в современном мире в ближайшие годы не останется ни одной экономически развитой страны без системы ВСМ.



#### Условные обозначения

- Октябрьская железная дорога
- Новая трасса

Протяженность	<b>660 км</b>
Время в пути	<b>2 часа 30 мин.</b>
Максимальная скорость	<b>до 400 км/ч</b>
Искусственные сооружения	<b>256 шт. / 72 км</b>



**2. Внедрение нового для России метода создания инфраструктурных проектов — контракта жизненного цикла (КЖЦ).**

Реализация проекта ВСЖМ-1 планируется по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП) на основе **контракта жизненного цикла (КЖЦ)**, известного также под аббревиатурой DBFM (Design Build Finance Maintain — «проектирование, строительство, финансирование, эксплуатация»).

Сейчас в нашей стране применяется **«типовая» схема**, основой которой является разделение проекта на этапы с передачей работ по проектированию, стро-

ительству и эксплуатации отдельным подрядчикам и отдельной приемкой результатов работ на каждом этапе.

В результате риски на каждом этапе управляются неэффективно, а вся ответственность в итоге возлагается на заказчика, то есть на государство. В случае реализации масштабных проектов риски могут повлечь значительный рост затрат, срыв сроков и даже самого проекта.

**«Типовая» схема: поэтапное выполнение проекта**



**Главная проблема: разрыв ответственности**

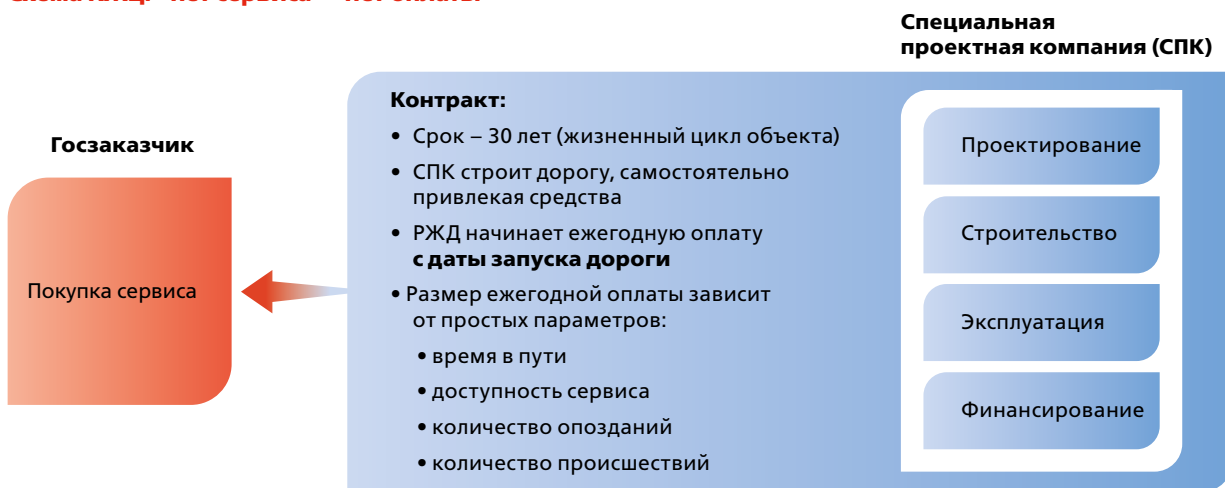
**Схема КЖЦ** предполагает формирование единого контракта с подрядчиком (специальной проектной компанией — СПК) на предоставление сервиса (услуги) доступной и качественной инфраструктуры в течение всего срока жизни объекта.

В отличие от «типовой» схемы, при использовании КЖЦ государство не инвестирует средства в магистраль. Проектирование, строительство и сдача объекта в эксплуатацию происходит за счет подрядчика. После этого государство будет платить не за объект, а за сервис работающего объекта в течение всего его

жизненного цикла, достигающего 30–40 лет, используя простой принцип: «нет сервиса — нет оплаты».

В схеме КЖЦ государство начинает оплату сервиса только с момента запуска проекта в эксплуатацию и выполняет ее ежегодно при обязательном выполнении простых и легко измеряемых функциональных критериев, таких как: время в пути, доступность магистрали, количество опозданий, количество сбоев, аварий и т. п. Государство должно гарантировать подрядчику, что в случае успешного предоставления сервиса оплата будет выполняться регулярно.

**Схема КЖЦ: «нет сервиса — нет оплаты»**



Важнейшей особенностью КЖЦ является создание у подрядчика правильной мотивации на:

- максимальное использование инноваций и высоких технологий (вся экономия от использования современных технологий и правильного проектирования достается подрядчику);
- скорейший ввод объекта в эксплуатацию (оплата сервиса начинается только после ввода объекта в эксплуатацию);
- высокое качество выполняемых работ (в случае сбоя через 15 лет вся нагрузка на ремонт объекта ляжет на подрядчика).

Таким образом, подрядчик, будучи полностью избавлен от рисков спроса на объект (продажей билетов на поезда или сбором средств за проезд занимается отдельная компания-оператор), мотивирован только на качество объекта. Отсутствие риска спроса позволяет подрядчику привлечь и более дешевые кредиты.

**Преимущества от использования КЖЦ для государственного заказчика:**

- существенное снижение стоимости объекта и его обслуживания;
- избежание всех технологических и проектных рисков;
- существенное снижение количества персонала, задействованного в приемке проекта, и избежание нерационального расходования средств;
- избавление от непредсказуемости будущих затрат на поддержку инфраструктуры.

Таким образом, использование КЖЦ обеспечивает эффективное распределение рисков между заказчиком и подрядчиком, охватывает весь жизненный цикл объекта (до 40 и более лет) и объединяет в единый комплекс проектирование, строительство и эксплуатацию объекта, что позволяет получить экономию средств до 30–40%. Это доказано обширным международным опытом применения КЖЦ во всем мире, в частности на ВСМ.

**3. Внедрение в России гармонизированных с европейскими стандартов и лучшего европейского опыта в создании ВСМ.**

Так как в России не существует высокоскоростного железнодорожного транспорта со скоростью движения свыше 250 км/ч, то нет и соответствующей нормативной базы. Разработка собственных стандартов и норм — длительный и дорогостоящий процесс. Наиболее экономичным и естественным решением является внедрение и адаптация европейских стандартов в России (**гармонизация стандартов**).

Во-первых, использование евростандартов экономит значительные средства, так как мы не тратим средства на разработку собственных.

Во-вторых, будет достигнута огромная экономия средств, поскольку одинаковые стандарты будут служить общим техническим языком, не требующим переводчиков, для иностранных и российских специалистов в рамках создания ВСЖМ-1. Проекты ВСМ во всем мире — это всегда результат международной кооперации, где взаимопонимание играет фундаментальную роль.

В-третьих, евростандарты задают мощный стимул к инновациям. Этот эффект достигается тем, что в современных европейских стандартах отсутствует описание технологий, а предъявлены лишь функциональные требования к эксплуатационным характеристикам продукции. При таком подходе любая новая технология может тут же внедряться, не требуя изменения самих стандартов. Применение европейской модели стандартов позволит снять барьеры на пути инноваций, что стимулирует конкуренцию и, в свою очередь, заставит производителей повышать качество и снижать цену продукции.

В-четвертых, применение гармонизированных стандартов позволит снизить затраты на строительство ВСЖМ-1 за счет экономии при расходовании материалов, поскольку евроноормы предполагают более эффективные методы строительства и расхода материалов. По предварительным оценкам, ожидаемый эффект от применения гармонизированных с европейскими стандартов составит 10–30% от стоимости ВСЖМ-1.



## 7. Характеристика и содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»

**85 166 км** – протяженность  
железнодорожной сети,  
инфраструктурой  
которой мы управляем





## 7. Характеристика и содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»

В инфраструктурном комплексе ОАО «РЖД» сосредоточено более 70% основных производственных фондов ОАО «РЖД» и более 50% активов Холдинга, занято около 25% работников Холдинга.

Развитие и техническое состояние инфраструктуры определяют предельные объемы перевозок, оказывают значительное влияние на технологию и качество перевозочного процесса и предоставляемых потребителям услуг.

С 2004 года техническая оснащенность инфраструктуры ОАО «РЖД» не претерпела существенных изменений. Эксплуатационная длина сети железных дорог незначительно сократилась (до 85 166 км) при минимальном увеличении протяженности двухпутных и электрифицированных линий.

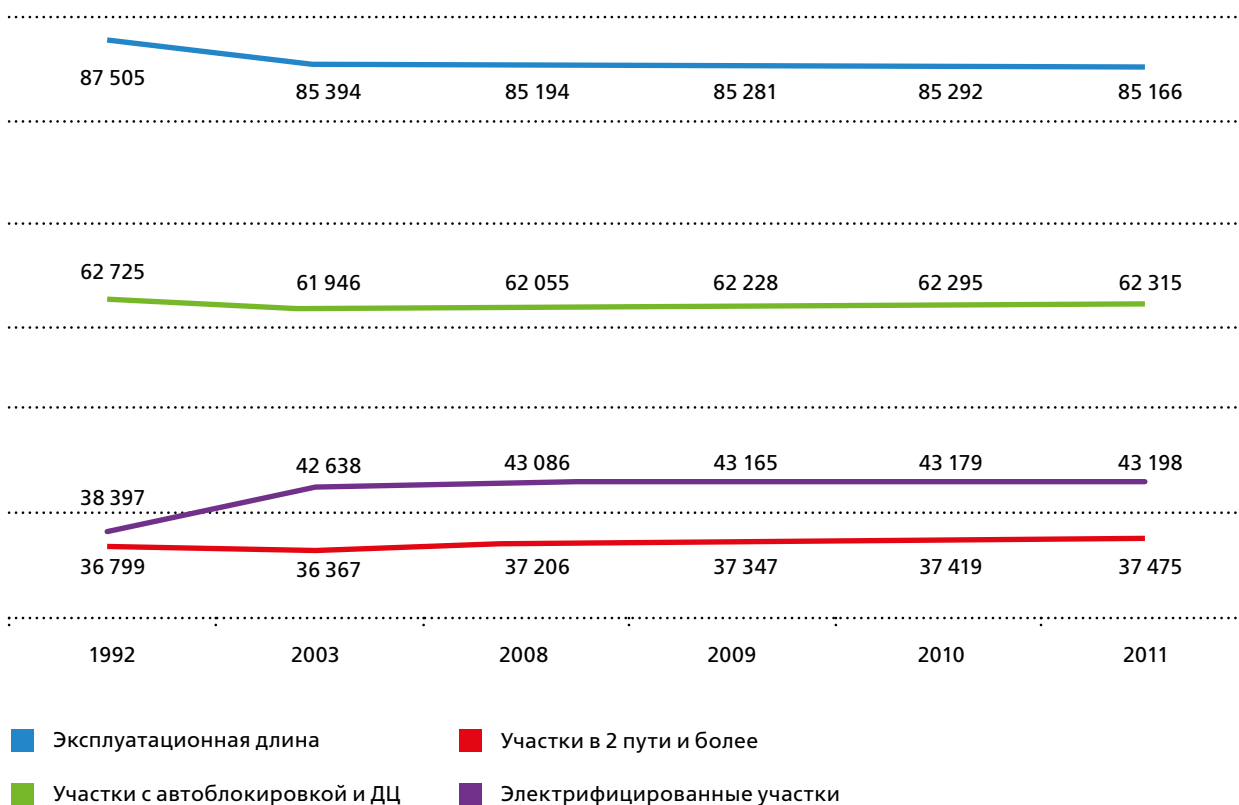
Нагрузка на инфраструктуру ОАО «РЖД» в этот период существенно росла в связи с увеличением объемов и дальности перевозок (за период с 2005 года густота движения грузов по сети выросла более чем на 12,9%). Необходимо отметить, что нагрузка на инфраструктуру ОАО «РЖД» существенно превышает аналогичный показатель железных дорог европейских стран, Северной Америки, Китая.

При этом на отдельных направлениях движения поездов нагрузка на инфраструктуру возрастала более существенно из-за перераспределения грузопотоков между направлениями, реализуемой политики по направлению грузопотоков из зарубежных портов в российские, увеличения объемов внешнеторговых перевозок со странами АТР.

Высокий уровень нагрузки на инфраструктуру характеризует также наличие на сети свыше 6,1 тыс. км «узких мест», что составляет 7,2% от общей протяженности сети.

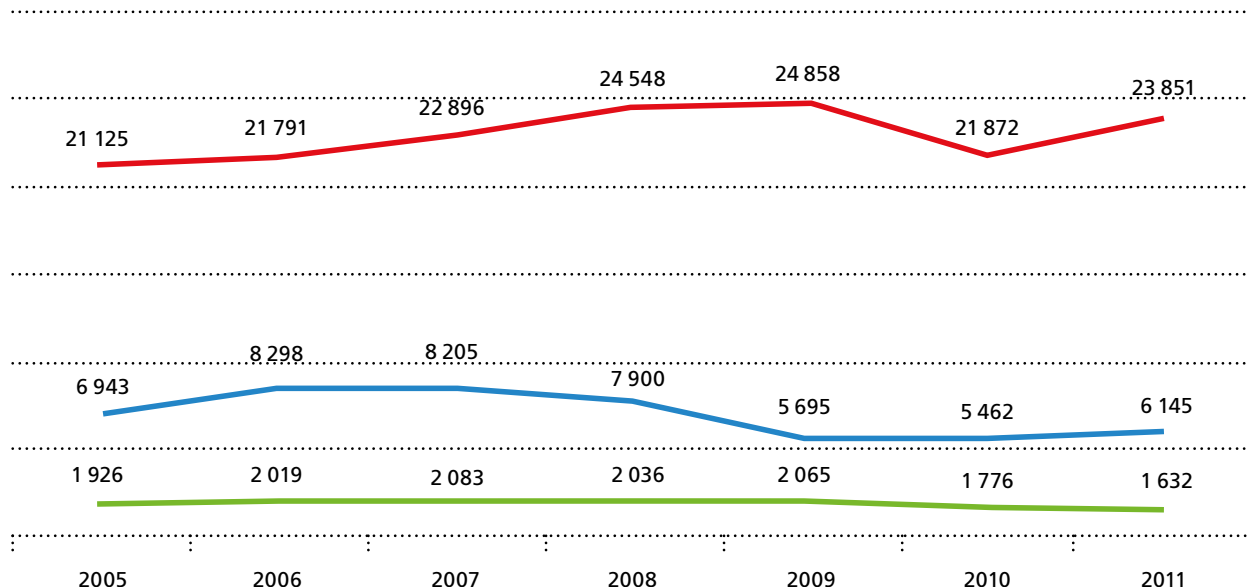
Наиболее проблемными «узкими местами» инфраструктуры ОАО «РЖД» являются основные железнодорожные коридоры (исчерпана пропускная способность на более чем 3 тыс. км из около 20 тыс. км протяженности основных направлений сети), крупные железнодорожные узлы, подходы к морским портам.

### Технические характеристики инфраструктуры, км





**Нагрузка на инфраструктуру и протяженность «узких мест» (на 1 января каждого года)**



- Средняя плотность движения пассажиров (тыс. чел. на 1 км)
- Средняя плотность движения грузов (тыс. тонн на 1 км)
- Протяженность «узких мест» в пропускной способности (км)

При высоком среднесетевом уровне нагрузки на инфраструктуру на ряде ее направлений существуют малоинтенсивные участки с низкой грузонапряженностью и объемами пассажирских перевозок. Общая протяженность таких малоинтенсивных линий и участков составляет почти 12 тыс. км. Большинство этих линий — тупиковые (около 63%). Как правило, такие участки инфраструктуры обеспечивают транспортную доступность объектов государственного значения, социально значимые перевозки, выполняют роль подъездных путей к промышленным узлам и предприятиям.

С момента создания ОАО «РЖД» проведена серьезная работа по повышению технической оснащенности путевой инфраструктуры: увеличена протяженность пути на щебеночном балласте, с закаленными рельсами, бесстыкового пути и пути на железобетонных шпалах. Это позволило повысить скорости и веса поездов, безопасность перевозок, повысить производительность труда в путевом комплексе.

Вместе с тем в течение предыдущего периода (в том числе в период деятельности МПС России) инвестиции в инфраструктуру и расходы на ее капитальный ремонт были существенно ниже потребностей. В результате ухудшилось техническое состояние объектов железнодорожной инфраструктуры, принадлежащей ОАО «РЖД», а уровень их морального и физического износа значительно увеличился.

Эксплуатация значительного числа объектов инфраструктуры с истекшим нормативным сроком службы снижает безопасность и качество перевозок, создает ограничения в скоростях движения поездов, ухудшает качество услуг для грузовладельцев и пассажиров по причине ограничения скорости движения и отказов технических средств, приводящих к задержкам поездов. Кроме того, это приводит к повышенной ремонтоемкости основных фондов и росту затрат на их содержание и ремонт.

## Состояние основных фондов путевой инфраструктуры

Характерными функциональными особенностями в развитии путевого хозяйства являются:

- формирование и внедрение новой модели управления инфраструктурным комплексом;
- развитие средств диагностики пути и повышение эффективности их работы с внедрением нового поколения автоматизированных диагностических комплексов;
- дальнейшее улучшение качества ремонта пути за счет внедрения системы обеспечения качества, прогрессивных технологий и опыта передовых ремонтных предприятий;
- разработка и внедрение новых типов путевых машин для обеспечения продления срока службы материалов верхнего строения пути и сокращения затрат на ремонтные работы;
- разработка и внедрение новых конструкций верхнего строения пути для высокоскоростного и тяжеловесного движения поездов, в том числе пути на безбалластном основании;

Анализ показал, что в 2011 году задания по капитальному ремонту и модернизации пути выполнены в полном объеме, в том числе:

- модернизация железнодорожного пути — 2 710 км;
- капитальный ремонт с укладкой новых материалов — 1 482,4 км;
- капитальный ремонт на старогодных материалах — 1 890,8 км.

По состоянию на 31 декабря 2011 г. всеми видами ремонтов пути, включая реконструкцию, на сети железных дорог оздоровлено 10,8 тыс. км (100% от годового плана), сдано в эксплуатацию 10,7 тыс. км (97,8%). Невыполнение плана по сдаче в эксплуатацию связано с имевшими место в 2011 году сбоями в поставках материалов и неполным объемом предоставленных «окон» для ремонта и реконструкции пути.

При выполнении ремонтно-путевых работ на объектах реконструкции в путь уложено 2 534,8 км плетей бесстыкового пути, участках капитального ремонта на новых материалах — 1 411,1 км, участках

капитального ремонта на старогодных рельсах — 958,6 км. Усиленным средним ремонтом оздоровлено 1 168,5 км, средним ремонтом — 1 476,3 км. Усиленный подъемочный и подъемочный ремонты выполнены в объемах годовых планов, в целом отремонтировано 1 995 км пути. В путь уложено 4 519 комплектов стрелочных переводов на железобетонных брусьях.

По сравнению с 2010 годом увеличилась:

- на 3,0 тыс. км протяженность бесстыкового пути и составила по главным путям 80,5 тыс. км;
- на 3,4 тыс. км протяженность пути на железобетонных шпалах и составила 86,2 тыс. км;
- на 2,9 тыс. км протяженность пути с разделительным слоем и составила 24,0 тыс. км, или 19,4% от протяженности заблокированных участков главного пути.

Планомерное проведение работ по расширению полигонов укладки бесстыкового пути на железобетонных шпалах с пружинными рельсовыми скреплениями российского производства типа АРС и ЖБР позволило довести протяженность такого пути до 22,6 тыс. км (26,6% от протяженности главного пути на железобетонных шпалах).

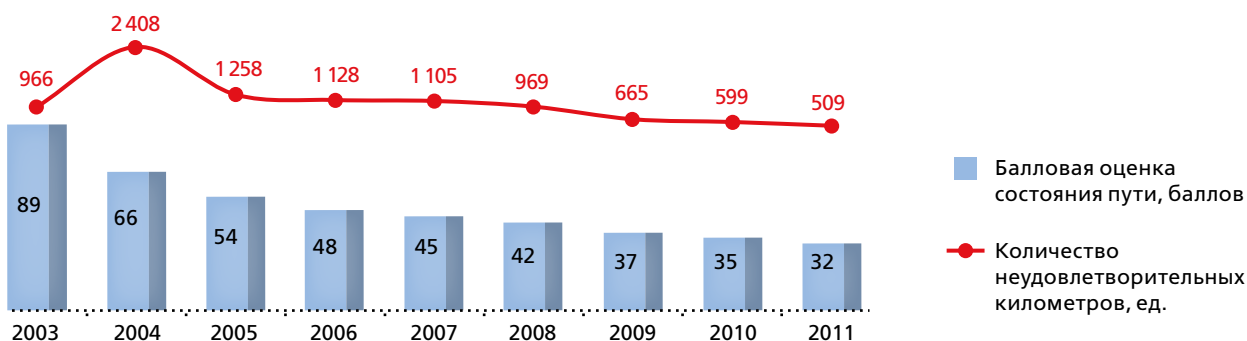
Выполнение плановых заданий по оздоровлению пути позволило повысить скорости движения для пассажирских поездов на 2,3 тыс. км на отремонтированных участках, для грузовых — на 2,33 тыс. км.

Вместе с тем выполненные в 2011 году ремонтно-путевые работы не позволили обеспечить снижение протяженности участков пути со сверхнормативным тоннажем и сроком эксплуатации. На 31 декабря 2011 г. их протяженность увеличилась на 854 км и составила 20,967 тыс. км, или 16,9% от развернутой длины главных путей, при этом более половины (50,4%) — это пути 1–2-го класса.

В 2011 году Компания улучшила показатели эксплуатационной деятельности:

- снижена балловая оценка пути;
- снизилось количество неудовлетворительных километров;
- снижены случаи нарушений безопасности движения.

### Анализ состояния пути на сети железных дорог, 2003–2011 гг.



В 2011 году в путевом хозяйстве допущено 6 415 отказов, что составляет 10% от общего числа отказов сети. Снижение к соответствующему периоду прошлого года составляет 38%, или 3 948 случаев (в 2010 году — 10 363).

Основные причины отказов технических средств связаны с нарушением работы рельсовых цепей (40%), наличием острodefектных рельсов (21%), а также отступлениями от норм содержания пути (17%).

Для реализации на сети железных дорог программ по организации скоростного и высокоскоростного движения поездов компанией ОАО «РЖД» с 2008 года производятся ежегодные закупки партий сертифицированных рельсов японского производства компании «Ниппон Стил Корпорейшн», которые подтвердили их высокие показатели при эксплуатации на линии Санкт-Петербург — Москва.

### Инженерные сооружения

На сети железных дорог ОАО «РЖД» эксплуатируется 82 940 искусственных сооружений, из них: железнодорожных мостов и путепроводов — 30 619; железнодорожных тоннелей — 147; водопропускных труб и поперечных лотков — 49 768; пешеходных мостов и тоннелей — 1 109; автодорожных путепроводов — 189; прочих сооружений — 1 108. Всего на сети 7 513 дефектных искусственных сооружений, или 9,1% от общего количества сооружений.

На сети дорог эксплуатируется 11 108 металлических пролетных строений общей массой 1 413,7 тыс. тонн, в том числе дефектных 129,7 тыс. тонн, или 9,2%, кроме того, в эксплуатации находится 57,2 тыс. тонн металлических пролетных строений расчетных норм проектирования 1907 года и ранее.

Дефектность земляного полотна по сети дорог составляет 6,4%, или 5 476,1 км из 85 452,8 км. В том числе 33,2% составляют дефекты нарушения очертания земляного полотна (завышенная крутизна откосов, недостаточная ширина основной площадки), 28,4% — деформации земляного полотна (сплывы откосов, осадки).

Для повышения эффективности существующей системы содержания искусственных сооружений и земляного полотна в 2011 году была продолжена работа по созданию дистанций инженерных сооружений (ПЧ ИССО). В настоящее время ПЧ ИССО созданы на Западно-Сибирской, Горьковской, Приволжской, Куйбышевской, Свердловской, Южно-Уральской, Забайкальской, Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорогах. Проводится работа по созданию ПЧ ИССО на Московской, Дальневосточной, Северной, Северо-Кавказской, Октябрьской и Юго-Восточной железных дорогах.

В 2011 году выполнен большой объем работ по капитальному ремонту инженерных сооружений:

- заменено 470 тонн металлических пролетных строений, отремонтировано 24 пешеходных моста и тоннеля;
- уложено 1 613,7 м<sup>3</sup> плит БМП;
- отремонтировано 132 водопропускные трубы;
- отсыпано 652,7 тыс. м<sup>3</sup> земляного полотна.

На капитальный ремонт инженерных сооружений в 2011 году было выделено 5 268,2 млн. руб., в том числе:

- на искусственные сооружения — 3 347,1 млн. руб.;
- на земляное полотно — 1 921,1 млн. руб.

Фактическое выполнение составило 5 200,9 млн. руб., или 98,7% от годового плана, в том числе по искусственным сооружениям — 3 310,7 млн. руб. (98,9%) и по земляному полотну — 1 890,2 млн. руб. (98,4%).

В условиях продолжающегося старения основных фондов хозяйства инженерных сооружений и ограниченного финансирования первостепенное значение приобретают:

1. Повышение качества диагностики искусственных сооружений и земляного полотна.
2. Создание на базе современной диагностики и методик расчета остаточного ресурса сооружений — автоматизированной системы управления инженерными сооружениями.
3. Оптимизация структуры подразделений, занимающихся содержанием инженерных сооружений и их оснащение современными высокопроизводительными механизмами и оборудованием.
4. Внедрение новейших конструкций и технологий, позволяющих минимизировать затраты на эксплуатацию инженерных сооружений.
5. Пересмотр и обновление нормативно-технической базы по текущему содержанию и ремонту инженерных сооружений.

### Динамика изменения количества «узких мест» в пропускной способности сети железных дорог ОАО «РЖД»

Анализ уровней заполнения пропускной способности показал, что протяженность «узких мест» на сети железных дорог ОАО «РЖД» в 2010 году увеличилась по сравнению с 2009 годом на 685 км и составила 6,1 тыс. км, или 7,2% эксплуатационной длины железных дорог. При этом протяженность «узких мест» на основных направлениях увеличилась на 719 км и составила 3 845 км, или 62% всех «узких мест».

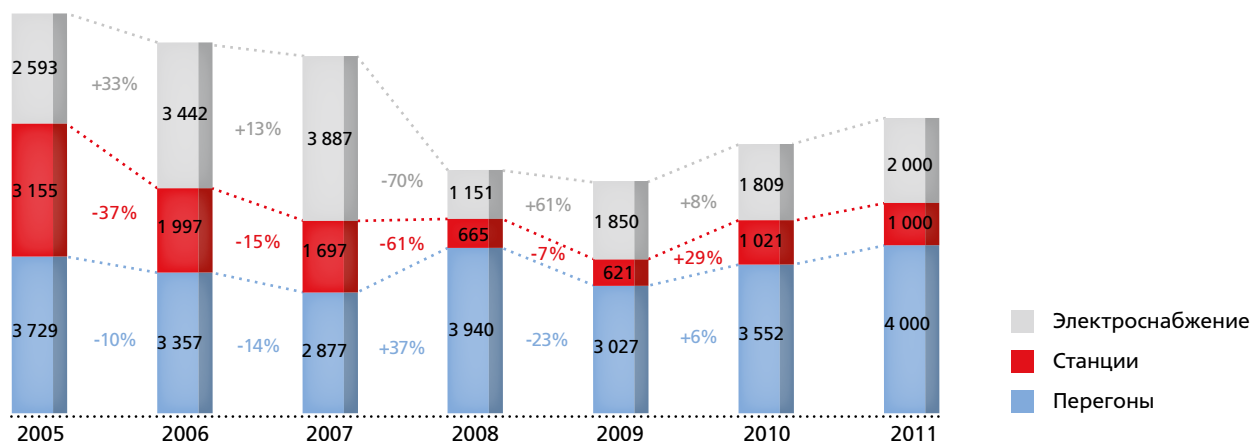
Согласно экспертной оценке, по состоянию на 31 декабря 2012 г. протяженность «узких мест» может составить около 7 000 км с дальнейшей тенденцией роста.

Причиной появления участков с заполнением пропускной способности выше допустимого уровня является недостаточная пропускная способность перегонов, мощность устройств тягового электроснабжения и длина приемо-отправочных, сортировочных и вытяжных путей на промежуточ-

ных, участковых и сортировочных станциях.

Это снижает пропускную и перерабатывающую способность станций, приводит к задержкам поездов у входных сигналов, в целом снижает участковую скорость пассажирских и грузовых поездов.

### Протяженность участков по ограничивающим элементам, км



В 2011 году дальнейшее распространение получило движение тяжеловесных грузовых поездов с весовой нормой 6 000 тонн и более. Однако недостаточная готовность инфраструктуры железных дорог к изменившимся условиям в организации движения вызывает затруднения в эксплуатационной работе сети железных дорог.

На участках железных дорог, электрифицированных несколько десятков лет тому назад, устройства тягового электроснабжения не отвечают современным условиям. В связи с этим увеличиваются межпоездные интервалы, падает пропускная способность участков, прежде всего на основных направлениях.

### Устройства железнодорожной автоматики и телемеханики

Устройства железнодорожной автоматики и телемеханики являются основой для обеспечения заданного уровня пропускной и провозной способности железных дорог.

Под устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) понимаются технические средства автоматизации управления процессами железнодорожных перевозок, обеспечивающие безопасность движения поездов и заданную пропускную и перерабатывающую способность. В устройства железнодорожной автоматики и телемеханики входят устройства и системы, обеспечивающие интервальное регулирование движения поездов на станциях и перегонах, такие как:

- автоматическая и полуавтоматическая блокировка (АБ);
- электрическая централизация стрелок и светофоров (ЭЦ);

- автоматическая локомотивная сигнализация (АЛС);
- устройства контроля схода подвижного состава (УКСПС);
- диспетчерская централизация и диспетчерский контроль (ДЦ, ДК);
- другое.

Устройства железнодорожной автоматики и телемеханики на сети железных дорог России обслуживают 203 дистанции сигнализации, централизации и блокировки и 1 технический центр автоматики и телемеханики с общей численностью работников 37,6 тыс. чел.

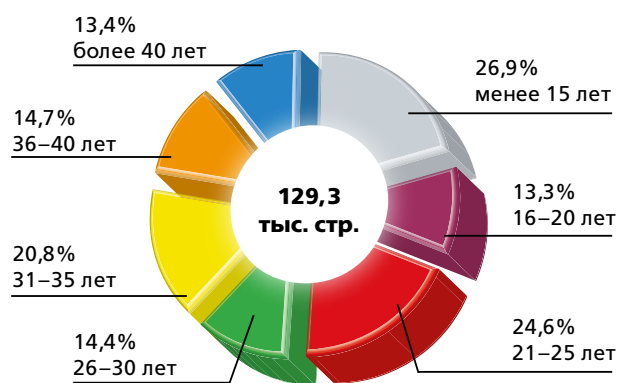
**Средняя протяженность и численность дистанций сигнализации, централизации и блокировки**



**Протяженность линий, оборудованных автоблокировкой и диспетчерской централизацией**



**Анализ состояния систем электрической централизации по срокам службы на сети железных дорог (стр.) по состоянию на 31.12.2011**



**Повышение надежности работы объектов инфраструктуры**

Безаварийная и безотказная работа устройств железнодорожной автоматики является основой для обеспечения заданного уровня пропускной и провозной способности железных дорог и основной задачей служб автоматики и телемеханики. Оценка качества работы напрямую зависит от количества допущенных отказов устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и определяется динамикой их изменения.

Одним из важных вопросов обеспечения надежной работы технических средств автоматики и телемеханики являются вопросы расследования и анализа причин произошедших случаев нарушений нормальной работы устройств ЖАТ с целью их последующего исключения. Для этого в хозяйстве автоматики и телемеханики начата реализация пилотного проекта внедрения методологии УРРАН. За время реализации проекта определены показатели надежности, коэф-

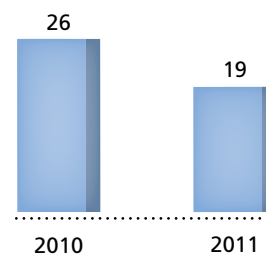
фициенты пересчета интенсивности потока отказов в зависимости от:

- а) технического оснащения;
- б) климатических условий;
- в) категории (нагруженности) линий.

Рассчитаны их числовые значения, разработана методика расчета показателей эксплуатационной надежности объектов хозяйства автоматики и телемеханики (для опытного применения), определен порядок задания допустимых значений интенсивности потока отказов для перегонов и станций, исходя из регламентных значений среднего времени до восстановления и ограничений на коэффициент готовности линии в целом.

Одновременно немало внимания уделяется контролю качества продукции железнодорожной автоматики и телемеханики, организуются комиссионные расследования причин отказов аппаратуры ЖАТ с привлечением представителей предприятий — изготовителей указанной продукции. Ежегодно разрабатываются и реализуются организационно-технические мероприятия по хозяйству автоматики и телемеханики, позволяющие снизить количество нарушений нормальной работы устройств СЦБ.

**Количество нарушений безопасности движения поездов, событий**





Реализация всех технических и организационных мер по повышению надежности средств ЖАТ позволит поднять на качественно новый уровень культуру эксплуатации технических средств, качество предоставления услуг Компании клиентам.

Одним из направлений в техническом обслуживании устройств ЖАТ и, как следствие, снижении отказов является создание единой многоуровневой системы автоматизированного мониторинга состояния технических средств, автоматизированной системы учета выполнения технологических операций. Для этого необходимо создание на всех дорогах центров диагностики и мониторинга технического состояния устройств автоматики.

#### **Приоритетные направления развития устройств автоматики и телемеханики**

В рамках стратегических направлений научно-технического развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года («Белая книга» ОАО «РЖД») Компанией определены следующие задачи в области инновационного развития систем и средств ЖАТ:

- создание и внедрение интегрированной многофункциональной системы управления движением поездов, маневровой работой, работой сортировочных станций на основе спутниковой навигации и передачи команд управления по радиоканалу,

адаптированной для различных категорий железнодорожных линий;

- внедрение многоуровневой автоматизированной системы технического диагностирования и мониторинга состояния устройств СЦБ с одновременным контролем выполнения регламентных и ремонтных работ с соответствующим архивированием (СТДМ), включая мобильные диагностические комплексы;
- создание малообслуживаемого напольного оборудования СЦБ, средств механизации сортировочных горок нового поколения с элементами резервирования, диагностики, защищенного от несанкционированного доступа, с применением композитных материалов и нанотехнологий.

В рамках решения стратегических задач по повышению эффективности работы компании ОАО «РЖД» железные дороги оснащаются современными техническими средствами ЖАТ на микроэлектронной элементной базе, и на этой основе создается многоуровневая система управления и обеспечения безопасности движения поездов.

В настоящее время на сети железных дорог внедряются технические средства ЖАТ, позволяющие обеспечить требуемые уровни безопасности, надежности, расширение функциональных возможностей по сравнению с релейными аналогами.

## **Хозяйство гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения**

Особое значение в 2011 году в деятельности хозяйства гражданских сооружений уделялось выполнению разработанных мероприятий по оптимизации затрат. Выполнение данных мероприятий по жилищно-коммунальному хозяйству в части передачи объектов в муниципальную собственность, а также оказания дополнительных услуг позволило сократить убытки относительно 2010 года на 441 млн. руб.

В муниципальную собственность в 2011 году передано не задействованных в технологическом процессе перевозок 35 общежитий общей площадью 88,1 тыс. м<sup>2</sup>, вовлечено в гражданский оборот 141 квартира площадью 7,8 тыс. м<sup>2</sup>, 11 жилых домов площадью 1,5 тыс. м<sup>2</sup>. В целях оптимизации расходов на содержание объектов эксплуатационной деятельности по хозяйству гражданских сооружений в установленном порядке в 2011 году продано 154 объекта, списан 1 081 объект, законсервировано 759 объектов. Экономический эффект по снижению налоговых

и амортизационных отчислений от выбытия объектов составил более 84,8 млн. руб. Основными задачами управления в 2010 году являлись обеспечение устойчивого функционирования объектов технологического и коммунального назначения — служебно-технических и административных зданий, объектов теплоэнергетического комплекса, водоснабжения и водоотведения, содержание и эксплуатация объектов жилищного фонда ОАО «РЖД», а также проведение инвестиционной деятельности в области развития хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения.



## 8. Управление имуществом ОАО «РЖД»

более **357 тыс.** объектов  
недвижимости  
находятся под нашим управлением





## 8. Управление имуществом ОАО «РЖД»

### Особенности регистрации недвижимости ОАО «РЖД»

При формировании уставного капитала ОАО «РЖД» 356 800 из 420 200 объектов недвижимости (около 85%) были внесены и зарегистрированы в собственность ОАО «РЖД» в составе 8 622 сооружений — производственно-технологических комплексов (далее — ПТК).

Регистрация объектов недвижимости в составе ПТК препятствует совершению сделок по их отчуждению.

Для совершения указанных сделок с объектами недвижимости, зарегистрированными в составе ПТК, необходимо предварительно расформировать ПТК, для чего нужно обеспечить проведение технической инвентаризации и государственной регистрации всех объектов в ПТК. Данные мероприятия требуют привлечения значительных временных и финансовых ресурсов и зачастую затягивают процесс внесения объектов в уставные капиталы ДЗО, а также процесс вовлечения непрофильных объектов в гражданско-правовой оборот.

В этой связи ОАО «РЖД» 29 июня 2007 г. принято решение об обеспечении расформирования всех ПТК в плановом режиме.

Всего за прошедший период обеспечено расформирование 3 018 ПТК, включающих в свой состав 99 319 объектов недвижимости.

### Внесение имущества в уставные капиталы дочерних обществ

За весь период существования Компании в уставные капиталы дочерних обществ, созданных в рамках реформирования отрасли, передано 23,4 тыс. объектов недвижимости. Величина уставных капиталов указанных хозяйственных обществ составила более 234 млрд. руб.

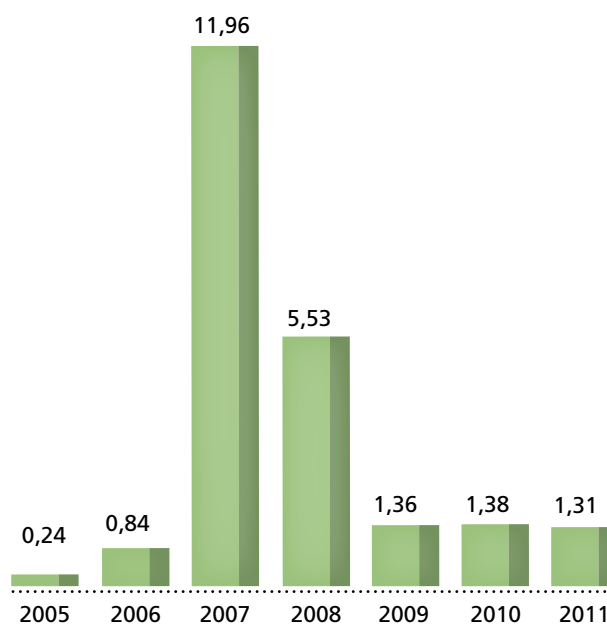
Дочерними обществами, получившими наибольший объем недвижимого имущества от ОАО «РЖД», явились следующие компании:

- в сфере рабочего снабжения и торговли (5,3 тыс. объектов) — ОАО «Железнодорожная торговая компания»;
- в сфере строительства (4 тыс. объектов) — ОАО «Росжелдорстрой»;
- в области ремонта подвижного состава (1,4 тыс. объектов) — ОАО «Желдорремаш»;
- в сфере перевозок пассажиров в дальнем следовании (2,7 тыс. объектов) — ОАО «Федеральная пассажирская компания», начавшая свою хозяйственную деятельность в 2010 году.

### Доходы от управления недвижимостью Компании

Доходы от продажи недвижимости за период с 2005 по 2011 год составили 22,62 млрд. руб.

### Доходы от продажи недвижимости Компании, млрд. руб.





С 2004 по 2011 год Компанией **получено доходов от передачи недвижимого** имущества в аренду в размере 36,9 млрд. руб.

В настоящее время продолжается работа по переводу федеральных органов государственной власти на арендные отношения.

В силу Федеральных законов «О таможенном регулировании в Российской Федерации» и «О полиции» транспортная полиция и таможенные органы используют помещения ОАО «РЖД» на безвозмездной основе.

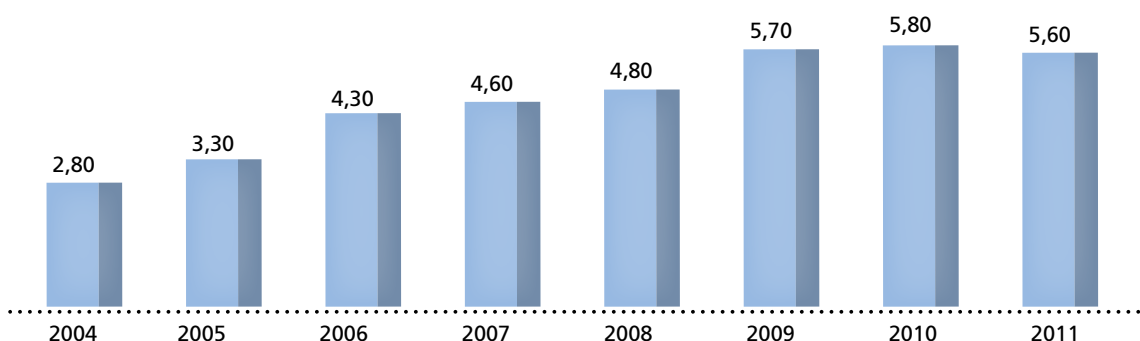
В связи с обращениями Росграницы о передаче в безвозмездное пользование недвижимого имущества в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу, необходимого для осуществления государственных контрольных функций, с 2012 года руководством ОАО «РЖД» принято решение о передаче ФГКУ «Росгранстрой» указанных помещений по договорам ссуды.

С другими федеральными органами (ФМС России, Ространснадзор, Россельхознадзор, Роспотребнадзор, Прокуратура Российской Федерации, Следственный комитет Российской Федерации) отношения строятся на основе договоров аренды (кроме ФГБУ «Главный центр специальных перевозок МВД России» — в настоящее время проводится работа по переводу его на арендные отношения).

Также в течение 2011 года была проведена комплексная работа по заключению договоров ссуды с органами военных сообщений Министерства обороны Российской Федерации с целью получения компенсации расходов ОАО «РЖД» на содержание занимаемых помещений.

По состоянию на 31 декабря 2011 г. передано в аренду 2 млн. м<sup>2</sup> недвижимого имущества ОАО «РЖД».

### Доходы от сдачи недвижимого имущества Компании в аренду, млрд. руб.



С 2010 года ОАО «РЖД» проводится планомерная работа по переводу федеральных органов власти на арендные отношения. Так, достигнута договоренность на заключение договоров аренды со следующими органами власти: Прокуратура Российской Федерации, Следственный комитет Российской Федерации, органы Роспотребнадзора, Ространснадзора, ФСБ, ФГУЗ «Федеральный центр гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту», ФГУ «Росгранстрой», ФМС.

### Управление земельными ресурсами Компании

В пользовании ОАО «РЖД» находятся земли полосы отвода общей площадью 969 тыс. га, в том числе зарегистрировано право федеральной собственности на 7 027 земельных участков общей площадью 953,8 тыс. га, что составляет 98,4% от общей площади земельных участков, находящихся в федеральной собственности.

Заключено с территориальными управлениями Росимущества договоров аренды на 6 867 земельных участков, находящихся в федеральной собственности, общей площадью 950 тыс. га.

По итогам 2011 года доходы от передачи земельных участков в субаренду уменьшились на 4,3% и составили 555 млн. руб. (2010 год — 580 млн. руб.).

В собственности ОАО «РЖД» зарегистрировано более 6,8 тыс. земельных участков общей площадью более 31 тыс. га.

### **Имущественные аспекты международных проектов**

Компания принимает деятельное участие в защите имущественных интересов Российской Федерации, связанных с объектами железнодорожного транспорта, на территории иностранных государств.

Так, 10 февраля 2011 г. вступил в силу подготовленный при активном участии ОАО «РЖД» межправительственный протокол, в соответствии с которым в собственность Российской Федерации поступили транзитные железнодорожные линии, проходящие по территории Казахстана. В настоящее время ведется активная работа по его реализации, в частности: проведена совместная российско-казахстанская инвентаризация имущества; совместным приказом Росимущества и Комитета госимущества и приватизации Минфина Казахстана утвержден перечень имущества транзитных участков железных дорог; подписан акт приема-передачи имущества нетранзитных участков; подготовлен и находится на согласовании казахстанской стороны проект договора аренды земельных участков.

Кроме того, ОАО «РЖД» участвует в работе по разграничению прав Российской Федерации и Украины на имущество железнодорожных участков, проходящих по ее территории, и оформлению прав Компании на него. В частности, при активном участии ОАО «РЖД» ведутся переговоры с украинской стороной, ранее был разработан проект межправительственного соглашения.



## 9. Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД»

1 000

патентов,

в том числе 9 международных, являются нашей интеллектуальной собственностью





## 9. Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД»

### Инновационное развитие Общества и реализация единой технической политики

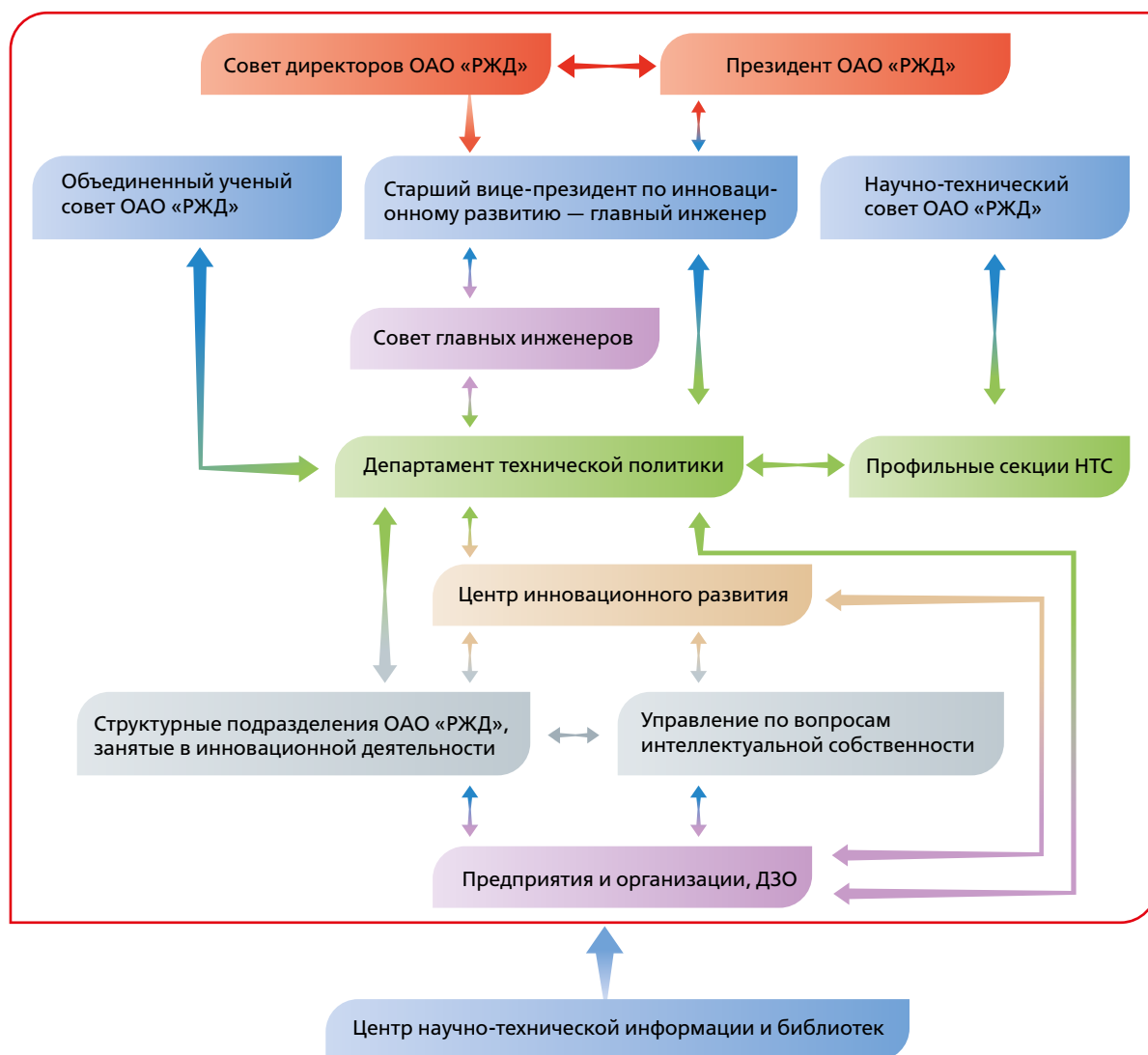
Целью инновационного развития Компании является достижение высокой экономической эффективности, экологической и функциональной безопасности и устойчивости железнодорожного транспорта, определенных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Наряду с развитием собственных инновационных технологий, Компания создает среду, благоприятную для инновационного развития, и разрабатывает новые подходы, которые затрагивают практически

весь спектр деятельности Российских железных дорог: от создания корпоративной структуры управления до трансфера зарубежных технологий.

В Компании сформирована структура и внедрена корпоративная система управления инновационной деятельностью, обеспечивающая полный цикл внедрения инновационных проектов: от определения стратегических направлений и целевых параметров развития до получения новых продуктов и оценки их результативности.

#### Схема управления инновационной деятельностью ОАО «РЖД»



За истекший период в Компании утвержден ряд основополагающих документов в области инновационной деятельности, которые постоянно актуализируются с учетом требований законодательства и руководства страны.

Во исполнение поручений руководства страны советом директоров ОАО «РЖД» определены приоритеты инновационного развития Компании, Белая книга ОАО «РЖД» была трансформирована в утвержденную Стратегию инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года, где определены 12 ключевых направлений и уточнены показатели инновационного развития Компании.

Эти направления реализуются на основании утвержденной единогласным решением совета директоров ОАО «РЖД» Программы инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года (далее — Программа).

Программа увязана со стратегией развития Компании, ее финансовыми планами и содержит комплекс мероприятий, направленных на разработку и внедрение новых технологий, инновационных продуктов и услуг, соответствующих мировому уровню, а также стимулирующих инновационное развитие ключевых отраслей промышленности Российской Федерации.

Предусмотрено увеличение финансирования НИОКР, внедрение инновационных образцов желез-

нодорожной техники и обеспечение процесса локализации их производства.

В 2011 году на выполнение НИОКР было направлено чуть менее 0,5% от доходов, что соответствует мировому уровню для транспортных компаний.

В течение года ОАО «РЖД» получено 9 международных патентов и 214 патентов Российской Федерации на изобретения, полезные модели и промышленные образцы. Портфель интеллектуальной собственности ОАО «РЖД» составляет в настоящее время более 1 500 охранных документов, из них — более тысячи патентов. Совместные разработки ОАО «РЖД» с зарубежными и отечественными компаниями позволяют создавать новые модели подвижного состава, технических средств инфраструктуры с эксплуатационными показателями мирового уровня. Они были презентованы на III Международном салоне EXPO-1520 в сентябре 2011 г.

Был представлен опытный образец пассажирского электровоза двойного питания нового поколения с асинхронным тяговым приводом ЭП20, предназначенный в том числе для транспортного обслуживания Олимпийских игр в Сочи в 2014 году и Чемпионата мира по футболу в 2018 году. Он разработан Новочеркасским электровазостроительным заводом совместно с компанией «Альстом».

**Двухсистемный пассажирский электровоз с асинхронным тяговым приводом ЭП20 (Новочеркасский электровазостроительный завод — Alstom)**



Увеличенный ресурс — **40 лет и 12 млн. км** пробега.

Возможность следования по станциям стыкования с переменной рода тока без смены локомотива.

Увеличение протяженности участка обращения локомотива до **2 000 км**.

Стоимость жизненного цикла электровоза: **1,5 млрд. руб.**

Интегральный эффект в сравнении с электровозом ЭП1: **104,7 млн. руб.**

Начало разработки: **2008 год**.

Изготовлен первый опытный образец: **2011 год**.

Ведутся пуско-наладочные работы.

В соответствии с подписанным контрактом до 2020 года в ОАО «РЖД» будет поставлено **200 электропоездов ЭП20**.

Впервые цена электровоза определена стоимостью жизненного цикла.

Срок окупаемости затрат: **12,3 года**.

Проведена презентация электровоза на III Международном железнодорожном салоне «ЭКСПО-1520» (7–11 сентября 2011 г., г. Щербинка).

**Поставка в 2011–2015 гг.**

2011	2012	2013	2014	2015
4	10	20	25	24

До конца 2013 года планируется поставить российским железным дорогам 36 электровозов, до 2020 года — 200 электровозов.

С участием фирмы «Альстом» также ведется изготовление двух опытных образцов грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5 с асинхронными тяговыми двигателями. Срок завершения изготовления — 2012 год.

В сентябре 2011 г. получен сертификат соответствия РС ФЖТ на установочную серию из 31 локомотива 2ЭС10. Для производства электровозов создано

совместное предприятие «Синара-Сименс» на базе завода ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения». В августе 2011 г. трехсекционным электровозом 2ЭС10 на участке Екатеринбург — Балезино проведен опытный поезд массой 9 000 тонн, что в 1,5 раза превышает установленную норму для трехсекционного электровоза ВЛ11, тем самым подтверждена возможность организации сквозного вождения тяжеловесных поездов на направлении Кузбасс — Северо-Запад.

**Грузовой электровоз постоянного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10 (Уральский завод железнодорожного машиностроения — Siemens)**

Начало разработки: **2008 год.**

Изготовлен первый опытный образец: **2010 год.**

**Конструктивные преимущества:**

- отсутствие быстроизнашиваемых элементов;
- высокая удельная мощность;
- индивидуальное регулирование тяговых двигателей.

4 августа 2011 г. трехсекционным электровозом 2ЭС10 проведен поезд рекордного веса **9 000 тонн** на участке Екатеринбург-Сортировочный — Балезино.

В ноябре 2011 г. двухсекционный электровоз 2ЭС10 провел поезд весом **6 300 тонн** по маршруту Челябинск — Кинель и обратно по сложному горному профилю пути.

**Сравнение характеристик грузовых электровозов ВЛ11 и 2ЭС10**

Основные характеристики	ВЛ11	2ЭС10	Изменение, %
Сила тяги в продолжительном режиме, тс	32	54,9	<b>+71</b>
Стоимость жизненного цикла, млрд. руб.	650	510	<b>-21</b>



Поставка в 2011–2015 гг.				
2011	2012	2013	2014	2015
11	20	25	50	55

Также в 2011 году согласовано техническое задание на разработку первого российского гибридного тепловоза SinaraHybrid (ТЭМ9Н), начата поставка пригородных электропоездов серии ЭД4М с повышенным уровнем комфорта.

Отечественными производителями разработан и сертифицирован ряд инновационных грузовых вагонов повышенной грузоподъемности со сниженной стоимостью жизненного цикла и увеличенными межремонтными пробегами.

В области инновационного технологического развития путевого хозяйства продолжено внедрение

георешеток — их применение обеспечивает уменьшение поперечного перемещения балласта, уменьшение прогибов на слабых основаниях, снижение общих деформаций внутри балласта. В 2011 году георешетка уложена на 158 км, с 2012 по 2015 год планируется укладка по 150 км в год.

В процессе разработки и испытаний системы W-30, предназначенного для использования на участках скоростного, высокоскоростного и тяжеловесного движения, особое внимание было уделено клемме Skl 30 и подрельсовой прокладке-амортизатору. Данный узел рельсового скрепления имеет высокую

динамическую виброустойчивость, обеспечивает высокое сопротивление продольному сдвигу, а также обладает повышенной эластичностью. Скрепление W-30 и его элементы сертифицированы. В 2011 году уложено скреплений W-30 в объеме 200 км.

На основе утвержденных российских технических регламентов разработаны и приняты проекты технических регламентов в области железнодорожного транспорта на территории таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана.

В 2011 году в рамках реализации программы инновационного развития получил свое развитие ряд перспективных направлений.

Утверждена Программа энергосбережения ОАО «РЖД» до 2013 года, одним из целевых показателей которой является снижение энергоемкости перевозочной деятельности.

В целях снижения стоимости жизненного цикла объектов инфраструктуры за счет перераспределения ресурсов при условии обеспечения требуемого уровня эксплуатационной надежности и допустимого уровня безопасности перевозочного процесса разработана и внедрена методология УРРАН, разработана нормативная документация для путевого хозяйства, хозяйств автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения.

В рамках методологии разработана и поддержана Российской академией наук технология управления рисками на железнодорожном транспорте, которая позволяет аргументировано оценивать уровни рисков производственной деятельности как ОАО «РЖД», так и частных компаний.

Впервые создается национальная нормативная база по управлению рисками на железнодорожном транспорте. Введены в действие два национальных стандарта: по управлению рисками на железнодорожном транспорте и по организационным вопросам обеспечения и доказательства безопасности перевозочного процесса, а также шесть стандартов Компании (СТО).

Получила свое развитие автоматизированная система КАС АНТ, обеспечивающая учет, расследование и проведение анализа случаев отказов в работе технических средств ОАО «РЖД», являющихся информационной базой данных для расчета показателей УРРАН.

На базе системы КАС АНТ создана автоматизированная технология учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ).

Целью данной работы является разработка информационно-аналитической системы оценки влияния технологических нарушений на показатели перевозочного процесса. В системе КАСАТ реализован порядок учета, расследования и определения ответственности за случаи технологических нарушений. В 2012 году система будет тиражироваться по всей сети железных дорог.

1 апреля 2011 г. на заседании комиссии по высоким технологиям и инновациям при Правительстве Российской Федерации был утвержден перечень

технологических платформ, в число которых вошла технологическая платформа «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт».

Реализация предлагаемой ОАО «РЖД» технологической платформы позволит:

- в среднесрочной перспективе обеспечить скорость движения поездов до 400 км/ч (на основе внедрения передовых инновационных разработок в области управления движением и средств инфраструктуры, в качестве пилотной будет использована линия Москва — Санкт-Петербург);
- в долгосрочной перспективе создать совершенно новый вид транспорта, основанный на принципах магнитной левитации.

В Компании утверждены Стратегические направления исследований и разработок в рамках технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт» на среднесрочную перспективу (2012–2015 годы).

ОАО «РЖД» выступило инициатором проекта по технологической платформе «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт» в рамках мероприятия федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2007–2013 годы» по теме «Проведение поисковых исследований и создание научно-технического задела в области разработки транспортных систем с магнитным подвешиванием и линейным электроприводом, позволяющих повысить скорость железнодорожных сообщений до 1 000 км/ч».

Исследования и разработки будут проводиться научными институтами Российской академии наук, предприятиями и организациями, в том числе предприятиями ВПК, высшими учебными заведениями. В 2011 году объявлен открытый конкурс проектов по предложенной ОАО «РЖД» тематике на получение финансовой поддержки (грантов) для проведения ориентированных фундаментальных научных исследований, представляющих интерес для развития железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного. Финансовая поддержка организации и проведения конкурса осуществляется за счет средств РФФИ и ОАО «РЖД» в равных долях.

В 2011 году была продолжена работа над проектом «Бережливое производство в ОАО «РЖД»». Утверждены План реализации программы внедрения бережливого производства в ОАО «РЖД» и основные показатели эффективности внедрения технологии бережливого производства в пилотных подразделениях.

В 2011 году в проекте участвовало 110 пилотных структурных подразделений линейного уровня на всей сети железных дорог. В 2012 году в проекте участвует уже более 400 подразделений. Неотъемлемым элементом проекта является корпоративная база типовых решений для тиражирования



на сети, сформированная по результатам внедрения 2010–2011 годов.

В целях обеспечения вовлеченности персонала Компании в процесс постоянного улучшения производственной деятельности, а также для обмена опытом и информацией между участниками проекта в сети Интернет ОАО «РЖД» реализовано функционирование сайта «Бережливое производство в ОАО «РЖД»» (w3.rzd — «Проекты» — «Бережливое производство в ОАО «РЖД»»). На сайте размещается и постоянно актуализируется информация об организационной структуре, участниках и ходе внедрения проекта, аналитические, нормативно-методические и отчетные материалы железных дорог и функциональных филиалов ОАО «РЖД».

По результатам внедрения технологии «Бережливое производство» проведен конкурс «Лучшее

подразделение в проекте внедрения “Бережливое производство” в ОАО “РЖД”». Победители конкурса были представлены на итоговом за 2011 год заседании правления Компании.

В области обеспечения безопасности движения поездов и снижения рисков чрезвычайных ситуаций разработан проект комплексной системы безопасности движения поездов и инфраструктуры на зимних Олимпийских играх, внедрены комплексные микропроцессорные системы на сортировочных станциях, включая управление локомотивами по радиоканалу (2 станции), разработан безопасный локомотивный объединенный комплекс (БЛОК) с уменьшением стоимости на 10–15% и сокращением эксплуатационных расходов на 10%, расширены функции и повышена надежность функционирования систем интервального регулирования движения поездов.

## Повышение энергоэффективности и инновационного развития Компании

В 2011 году Компанией была утверждена Энергетическая стратегия холдинга «Российские железные дороги» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года. Данная Стратегия — это целостный документ, определяющий основу, цели и задачи среднесрочного развития Холдинга, приоритеты и ориентиры, а также механизмы их реализации в сфере производства, передачи и потребления топливно-энергетических ресурсов.

Реализация мероприятий, направленных на достижение целей Энергетической стратегии Холдинга, осуществляется в рамках нескольких программ и проектов. Одним из наиболее важных является инвестиционный проект «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» (далее — Программа ресурсосбережения).

В 2011 году на реализацию Программы ресурсосбережения было направлено 2,7 млрд. руб., что позволило обеспечить внедрение более 4 тыс. ресурсосберегающих технических средств.

За 12 месяцев 2011 года от реализации мероприятий Программы ресурсосбережения 2009–2010 годов достигнут экономический эффект на общую сумму около 1,2 млрд. руб., который произошел за счет экономии топливно-энергетических ресурсов, материалоемкости технологических процессов и повышения производительности труда.

В 2011 году на сети дорог продолжилось **внедрение мачтовых светофорных головок с модулями светодиодных систем, светодиодных систем ос-**



**вещения** парков станций, помещений локомотивных и моторвагонных депо. Были реализованы пилотные проекты по светодиодному освещению железнодорожных мостов на Красноярской железной дороге.

Эффективно применяются новые подходы в отоплении производственных помещений локомотивных депо с помощью газовых инфракрасных излучателей для отопления рабочих мест.

С целью снижения эксплуатационных расходов на лубрикацию, высвобождения локомотивов и локомотивных бригад руководством ОАО «РЖД» принято решение о создании парка **вагонов-рельсосмазвателей** на базе новых пассажирских вагонов, курси-



рующих в составе почтово-багажных и пассажирских поездов. Их применение позволит:

- изменить технологию рельсосмазывания;
- снизить износ гребней колес и рельсов в 3 раза;
- уменьшить сопротивление движению в кривой на 5–10%;
- уменьшить расход энергии до 6% за счет снижения сопротивления движению в кривых.

В 2011 году внедрено 13 вагонов-рельсосмазывателей.

В рамках Программы ресурсосбережения продолжалось внедрение систем **автоведения поездов**, что позволяет обеспечить экономию топливно-энергетических ресурсов до 8%. Такой системой в настоящее время оборудовано 2 500 электровозов и 1 400 электропоездов. Возможности данной системы позволили вести планомерную работу по переводу пассажирских поездов на энергооптимальные расписания.

В 2011 году на энергооптимальные расписания переведено 511 поездов. Впервые энергетическая оптимизация расписания проведена на неэлектрифицированном участке Ожерелье — Елец.

В опытных поездках на направлениях, где энергооптимальные расписания введены впервые, экономия топливно-энергетических ресурсов по сравнению с аналогичным периодом 2010 года составила на электрифицированных участках от 3,2 до 6,1%, на неэлектрифицированных участках — 5,1%. Прделанная за 2009–2011 годы работа по переводу 1 451 пассажирского поезда на энергооптимальные расписания ежегодно позволит экономить до 25,0 млн. кВт·ч электроэнергии и 300 тонн дизельного топлива.

В 2011 году были развернуты масштабные работы по восстановлению **систем рекуперативного торможения грузовых электровозов постоянного тока**. В течение года были восстановлены системы рекуперативного торможения 946 электровозов. Выполнение этих работ, а также другие меры по повышению эффективности рекуперативного торможения позволили достигнуть по сети наивысшего с 1988 года объема энергии рекуперации — 1 278 млн. кВт·ч (+18,5% к 2010 году), что существенно снизило расходы Компании, связанные с покупкой электроэнергии.

В целях снижения энергоемкости производственной деятельности ОАО «РЖД» осуществляет разработки подвижного состава нового поколения с использованием ряда инновационных технологий.

Одним из направлений работы является перевод локомотивов на газовое топливо. При этом в качестве силовых установок используются газотурбинные двигатели.

Проведенные расчеты и технико-экономические обоснования показали высокую эффективность ис-

пользования сжиженного природного газа на мощных автономных локомотивах. Стоимость жизненного цикла локомотива с газотурбинной установкой на сжиженном природном газе на 20% ниже по сравнению с дизельным локомотивом за счет более высокой производительности, снижения затрат на топливо, ремонт и обслуживание.

### Маневровые тепловозы



Еще одним перспективным способом снижения расхода топлива является создание маневровых тепловозов с несколькими силовыми установками. Здесь эффект достигается за счет того, что маневровый тепловоз большую часть рабочего времени не использует свою полную мощность. При наличии на тепловозе одного дизеля большой мощности он работает на энергетически невыгодных режимах и, как следствие, перерасходует дизельное топливо.

В 2011 году на Московской железной дороге введена в эксплуатацию опытная партия двухдизельных маневровых тепловозов, созданных на базе серийных тепловозов чешского производства серии ЧМЭЗ. Первые итоги эксплуатации показали, что экономия топлива у двухдизельных локомотивов достигает 20–25% в сравнении с серийными локомотивами.

Кроме того, на Московской железной дороге начата опытная эксплуатация трехдизельного маневрового тепловоза, также построенного на базе тепловоза ЧМЭЗ. Достигнутая экономия топлива составляет 30–35%.

В 2011 году на Людиновском тепловозостроительном заводе созданы новые образцы инновационных локомотивов: двухдизельный маневрово-вывозной тепловоз ТЭМ14 и гибридный маневровый локомотив ТЭМ9Н. Данные локомотивы направлены на испытания.



**Перспективным направлением повышения энергоэффективности** электрической тяги является применение локомотивов с асинхронным бесколлекторным тяговым приводом, который позволяет применять рекуперативное торможение с широким диапазоном скоростей. Ввод в эксплуатацию на участке Екатеринбург — Балезино грузовых электровозов 2ЭС10 с асинхронным приводом позволил сократить удельный расход электроэнергии на тягу поездов по сравнению с ранее использовавшимися на этом участке электровозами 1,5ВЛ11 с 84,6 до 54,3 кВт·ч/10 тыс. ткм брутто (на 35,8%), увеличить удельный возврат электроэнергии с 4,4 до 10,2 кВт·ч/10 тыс. ткм брутто (на 132,6%) и повысить долю рекуперации от общего потребления электроэнергии с 4,9 до 15,8%.

Принятые в 2011 году организационные и технические мероприятия позволили достичь положительных

результатов по всем показателям, определенным Энергетической стратегией Холдинга, в том числе по целевому индикатору энергоэффективности — снижению энергоемкости производственной деятельности, которое в 2011 году было более значительным, чем установлено приказом ФСТ России от 31 марта 2011 г. № 95-т. Так, при нормативе целевого индикатора 1,9 кг у. т./10 тыс. ткм брутто ОАО «РЖД» добилось снижения энергоемкости производственной деятельности на 2,1 кг у. т./10 тыс. ткм брутто.

В 2011 году ОАО «РЖД» продолжало исследования, направленные на изыскание резервов для дальнейшего повышения энергоэффективности производственных процессов.

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» ОАО «РЖД» обязано провести энергетическое обследование объектов, которые находятся в ведении 36 филиалов, и до 31 декабря 2012 г. представить в Минэнерго России энергетический паспорт Компании, составленный по результатам энергетического обследования. В целях выполнения требований указанного закона в 2011 году были разработаны необходимые организационные и методические документы, а также проведены пилотные обследования ряда объектов. Работы по энергетическому обследованию будут выполнены в течение 2012 года.

На основе результатов работ по оценке потенциала энергоэффективности тягового электроснабжения и энергетических обследований объектов ОАО «РЖД» будут разработаны и утверждены планы мероприятий и программы энергосбережения на предстоящие периоды.



## 10. Безопасность движения

1 200

ревизоров

по безопасности движения поездов  
работают на наших железных дорогах







# 10. Безопасность движения

## Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса

Более 4 лет главным направлением в обеспечении безопасности движения в Компании является Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса, принятая на заседании правления ОАО «РЖД» в марте 2007 г.

Стратегия определила переход к новой системе управления безопасностью движения — построению и развитию Системы менеджмента безопасности на основе новых принципов, методов и инструментария.

На железных дорогах функционирует автоматизированная система ведения актов комиссионного месячного осмотра (АС КМО). Система позволяет аккумулировать и обрабатывать результаты комиссионных месячных осмотров станций, отслеживать ход устранения неисправностей, выявленных при осмотре. К системе подключено 92% станций, более 25 тыс. пользователей.

Базовым элементом новой системы является Ситуационный центр мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями ОАО «РЖД».

В рамках инвестиционного проекта Концепции Ситуационного центра одной из важнейших задач на 2011 год явилась разработка Автоматизированной системы управления Ситуационного центра, взаимодействующей с отраслевыми АСУ.

Разработанное программное обеспечение позволит осуществлять полномасштабное управление безопасностью движения от момента выявления дестабилизирующих факторов до момента ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. С целью встраивания Ситуационного центра в структуру управления ведется разработка и утверждение организационной документации по его функционированию и взаимодействию с вновь создаваемыми субъектами управления, участвующими в организации и осуществлении перевозочного процесса.

Современный подход к обеспечению безопасности движения на железных дорогах развитых стран заключается в использовании системного подхода, при котором технике отводится важная, но не единственная роль. В условиях дефицита ресурсов более предпочтительным является вложение средств в системные меры, способствующие достижению высокого уровня управляемости процессами, связанными с безопасностью.

С учетом этих факторов был разработан порядок реализации различных системных мер в Холдинге и на их основе подготовлены «Методические указания по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов для филиалов ОАО «РЖД»».

Реализация установленных мер должна стать системообразующей основой в деятельности руководителей бизнес-единиц Холдинга на всех уровнях управления при организации профилактической работы на сети железных дорог, будущих региональных центров корпоративного управления.

Основополагающим фактором, обеспечивающим безопасность и эффективность работы Компании, является текущий профессиональный уровень работников.

Средством управления данным фактором будет являться создаваемая в ОАО «РЖД» автоматизированная система контроля знаний — КАСКОР. Основными задачами системы являются: развитие профессиональных качеств работников и формирование уверенности руководителя в подготовленности работников. Важным средством системы КАСКОР является возможность автоматизированного анализа текущего профессионального уровня работников с детализацией по всем уровням управления.

В Компании проводится системная работа в рамках функциональной стратегии по взаимодействию с ДЗО в вопросах безопасности движения. В настоящее время ОАО «РЖД» заключило соглашение о взаимодействии с 16 ДЗО по вопросам обеспечения безопасности движения поездов.

С момента образования компании ОАО «РЖД» (с 2003 года) в ежегодной конференции «Безопасность движения поездов» приняло участие 3 320 человек, в программе конференции представлено 2 984 доклада.

В конференциях принимали участие депутаты Государственной Думы, представители Министерства транспорта России, профессорско-преподавательский состав и научные работники 10 высших учебных заведений России, ученые отраслевой науки и специалисты конструкторских бюро, представители 12 зарубежных стран.

Обсуждение насущных проблем на секциях, обмен мнениями, выработка и реализация рекомендаций конференции, безусловно, дает положительный эффект в важнейшем вопросе обеспечения безопасности движения.

В 2011 году на железных дорогах ОАО «РЖД» работало более 1 200 ревизоров по безопасности движения поездов. От работы этих людей во многом зависит обеспечение безопасности движения и реализация основных задач Функциональной стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в ОАО «РЖД».

Прогнозирование и мониторинг состояния технических средств, анализ и оценка риска нарушений безопасности движения на железных дорогах и функциональных филиалах ОАО «РЖД» стало носить системный характер в области безопасности движения.

Реализация данных направлений позволила ревизорскому аппарату поднять на более качественный уровень проведение технических ревизий организации обеспечения безопасности движения, при этом сократить их количество на 30%.

## Обеспечение безопасности движения поездов

В 2011 году без крушений и аварий отработали 13 железных дорог. В целом по Компании наметилась положительная тенденция снижения отказов в работе технических средств.

Значительно снижена частота ряда нарушений безопасности движения.

Для реализации такого механизма Компанией осуществляется системная работа в вопросах мотивации труда работников железных дорог, обеспечивающих безопасность движения.

Основной проблемой в деятельности ОАО «РЖД» по обеспечению транспортного обслуживания населения является обеспечение безопасности движения на железнодорожных переездах, которое является важным элементом деятельности железнодорожного транспорта.

В то же время рост количества автотранспортных средств в Российской Федерации, усугубляемый низким уровнем дорожной дисциплины водителей, приводит как к увеличению самих случаев дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах, так и к тяжести их последствий.

ОАО «РЖД» ежегодно с целью предупреждения дорожно-транспортных происшествий проводит значительную работу по оборудованию переездов современными предупредительными и заградительными устройствами. Из 11 199 железнодорожных переездов 78% оборудовано автоматической переездной сигнализацией, 35% имеют железобетонный настил, на 43% уложен настил из резиновых технических изделий.

Из 2 349 железнодорожных переездов, обслуживаемых сменными работниками, 92% имеют автоматические или полуавтоматические шлагбаумы и автоматическую переездную сигнализацию, 96% — заградительную сигнализацию, 99,8% — электроосвещение, 97% — радиосвязь с дежурными по станциям или поездным диспетчером. 1 787 переездов оборудованы устройствами заграждения (УЗП).

В целях исключения возможности несанкционированного выезда транспортных средств на пути следования подвижного состава на семи железнодорожных переездах скоростного направления Москва — Санкт-Петербург Октябрьской железной дороги в 2010 и 2011 годах проведены работы по оборудованию их противотаранными устройствами (далее — ПТУ), которые включены в опытную эксплуатацию.

Противотаранное устройство исполнено в виде шлагбаума, полностью перекрывающего проезжую часть, оно устойчиво к воздействию таранного удара автотранспортным средством, имеющим массу до 20 тонн, скорость которого не превышает 40 км/ч.

Несмотря на проводимую железными дорогами работу как технического, так и профилактического характера, в 2011 году не удалось добиться значительного улучшения положения с безопасностью движения на железнодорожных переездах по сравнению с 2010 годом.

Общее количество дорожно-транспортных происшествий снижено на 12,3%, при этом количество столкновений автотранспортных средств с пассажирскими поездами осталось на уровне 2010 года. Количество столкновений с автобусами снижено в два раза, как и количество пострадавших в ДТП, — на 15,4%, в том числе погибших — на 32%. Из общего количества дорожно-транспортных про-

исшествий 94% произошло на переездах без дежурного работника, по сравнению с 2010 годом их количество снизилось на 14%, но в то же время на 40% возросло количество ДТП на переездах с дежурным работником.

В 2011 году в Компании не полностью решены запланированные задачи в области безопасности движения. Наиболее сложной проблемой остается пресловутый человеческий фактор — невыполнение предписанных инструкций и технологий.

К сожалению, одной из наиболее тяжелых по возможным последствиям проблемой на сегодня остается низкое качество литых деталей тележек грузовых вагонов, выпускаемых вагоностроительными заводами.

2011 год стал пиковым по количеству изломов литых деталей тележек грузовых вагонов — 25 случаев, четыре из которых привели к крушениям и авариям грузовых поездов, 16 — к сходам подвижного состава в поездах.

Руководство Компании неоднократно обращало внимание федеральных органов исполнительной власти на низкое качество выпускаемой продукции. Были внесены предложения об ужесточении контроля над соблюдением технологии работы, о модернизации литейного производства, внедрении системы гарантийного обслуживания, а также страховании рисков нарушений безопасности движения. Но исчерпывающих мер со стороны производителей не принимается.

Состояние локомотивного комплекса наиболее значимо влияет на эксплуатационную обстановку. Низкая надежность работы локомотивного парка приводит к его дефициту на отдельных участках работы и, как следствие, к нарушению графика движения и безопасности движения поездов.

Принимаемые меры в локомотивном комплексе позволили в 2011 году незначительно снизить количество отказов в локомотивном комплексе, при этом сохранилась негативная тенденция роста нарушений безопасности движения. Причины кроются не только в качестве ремонта локомотивов, но и в их эксплуатации.

Анализ положения в локомотивном комплексе показывает, что только установление объективных причин неисправности локомотивов, определение приоритетных направлений и реализация их позволит повысить надежность работы тягового подвижного состава.

### Информация об актах незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта

В 2011 году количество зарегистрированных фактов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта по сравнению с 2010 годом возросло на 7,5% (в 2011 году — 2 111, в 2010 году — 1 964).

Для обеспечения охраны и защиты объектов ОАО «РЖД» от противоправных действий и несанкционированных вмешательств в деятельность железнодорожного транспорта на охранную деятельность в 2011 году было выделено 12,8 млрд. руб. (в 2010 году — 10,9 млрд. руб.).

За счет увеличения финансирования организацией, осуществляющим охранную деятельность, было передано под охрану 5 799 объектов ОАО «РЖД», на 8,6% больше, чем в 2010 году. Кроме того, на наиболее криминогенных участках железных дорог была организована работа

324 совместных специализированных групп в составе работников ведомственной охраны и сотрудников транспортной полиции.

Увеличение количества охраняемых объектов позволило повысить уровень безопасности железнодорожного транспорта, сократить количество хищений имущества Компании на 12%.

В соответствии с поручениями Президента Российской Федерации, данными после трагических событий в январе 2011 г. в аэропорту Домодедово, Компанией проведен комплекс организационных и практических мероприятий, направленных на повышение защищенности объектов железнодорожного транспорта, в первую очередь с массовым пребыванием людей.

На всех внеклассных вокзалах, а также на вокзалах первого и второго классов установлено более 1 180 стационарных рамочных металлообнаружителей, в том числе на всех вокзалах Москвы и Санкт-Петербурга организован водной контроль пассажиров и посетителей.

На 29 вокзалах в соответствии с рекомендациями ФСБ России установлены комплексы досмотрового оборудования для бесконтактной проверки пассажиров, их ручной клади и багажа.

С вводом в эксплуатацию технических средств для проведения досмотровых мероприятий и в целях организации входного контроля пассажиров и посетителей на железнодорожных вокзалах было введено свыше 1 400 дополнительных постов работников частных охранных организаций.

В результате принятых мер совместно с органами внутренних дел на транспорте за различные противоправные действия, в том числе с признаками террористического характера, задержано 722 (в 2010 году — 515) человека. Возбуждено 203 (в 2010 году — 183) уголовных дела.

На железных дорогах совместно с правоохранительными органами проведено 428 учений и тренировок, к которым привлекались 4 872 работника железнодорожного транспорта.

Для отработки взаимодействия сотрудников правоохранительных органов, работников охранных организаций и железнодорожного транспорта по планам региональных центров безопасности проведено 2 829 объектовых тренировок по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. В указанных мероприятиях приняли участие 5 964 работника ОАО «РЖД».

По вопросам предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта подготовлено 347 видеосюжетов по каналам телевидения, 327 радиопередач и 3 233 публикации в СМИ.

#### **Проект «Транспортная безопасность»**

Для снижения рисков несанкционированного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» реализуется проект «Транспортная безопасность».

Основной задачей проекта является оснащение наиболее важных объектов железнодорожной инфраструктуры системами технических средств охраны и проведение модернизации ранее установленных систем.

В целях повышения уровня защищенности объектов железнодорожного транспорта проведены работы

по оборудованию *техническими средствами охраны* (далее — ТСО) 27 объектов Компании. На сети железных дорог системами ТСО оборудовано 3 железнодорожных моста, парк путей формирования поездов. Осуществлена модернизация систем ТСО на 12 железнодорожных вокзалах, 7 железнодорожных мостах, 1 железнодорожном тоннеле и в 1 административном здании. Проведена закупка стационарных металлообнаружителей и взрывозащитных контейнеров для оснащения ими 348 железнодорожных вокзалов. Выполнены проектно-изыскательские работы на оборудование ТСО 29 объектов Компании.

Завершены работы по оснащению техническими средствами для контроля и наблюдения железнодорожного пути 3 высокоскоростных участков протяженностью 215 км на участке Санкт-Петербург — Академическая и созданию ситуационного центра безопасности (г. Санкт-Петербург) магистрали Москва — Санкт-Петербург.

В рамках реализации мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р, в 2011 году предусматривалось оснащение наиболее уязвимых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств специализированными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими уменьшение их уязвимости от актов незаконного вмешательства.

К таким наиболее уязвимым объектам железнодорожной инфраструктуры в Комплексной программе отнесены железнодорожные вокзалы на направлениях высокоскоростного (Москва — Санкт-Петербург) и скоростного (Санкт-Петербург — Хельсинки, Москва — Нижний Новгород) движения поездов, в административных центрах субъектов Российской Федерации и железнодорожных узлах на территории Южного и Северо-Кавказского федеральных округов (всего 34 вокзала), а также объекты железнодорожного транспорта на Махачкалинском участке Северо-Кавказской железной дороги.

В 2011 году перечисленные вокзалы оснащены первоочередной специальной техникой для досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа (многослойными металлообнаружителями, рамочными металлодетекторами, взрывозащитными контейнерами, рентгенотелевизионными установками), смонтированы системы ТСО на участке Махачкала-1 — Тарки с созданием центра мониторинга транспортной безопасности на станции Махачкала Северо-Кавказской железной дороги. Проведены проектно-изыскательские и начаты строительно-монтажные работы по оснащению ТСО высокоскоростного участка Академическая — Завидово магистрали Москва — Санкт-Петербург, скоростных участков на направлениях Санкт-Петербург — Бусловская, Москва — Нижний Новгород, а также на участке Тарки — Берикей Северо-Кавказской железной дороги.

Общий объем освоения средств, предоставленных из федерального бюджета, в 2011 году составил 1,335 млрд. руб.

На сети железных дорог установленные ТСО позволили охранному организациям и правоохранительным органам выявить 467 и предотвратить 325 преступлений, задержать за административные правонарушения 12 452 человека и 17 — находившихся в розыске, обнаружить 183 бесхозных подозрительных предмета.





## 11. Международная деятельность и реализация основных международных проектов

Мы являемся естественным  
транзитным мостом между  
Европой и Азией и

доставляем  
пассажиров  
и грузы  
более чем в **20** стран мира





# 11. Международная деятельность и реализация основных международных проектов

В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, укрепление глобальной конкурентной способности холдинга «РЖД» и его рыночных позиций на евро-азиатском транспортном рынке является одним из приоритетных направлений деятельности Общества. Первостепенной задачей в этом направлении является обеспечение максимально благоприятных организационно-правовых и технологических условий для достижения качественно высокого уровня эффективности международных перевозок.

Международная деятельность ОАО «РЖД» представляет важный элемент долгосрочной экономической стратегии Компании, направленной на решение задач модернизации и повышения конкурентоспособности российских железных дорог на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Важнейшая задача, поставленная Правительством Российской Федерации перед Компанией в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, заключается в реализации транзитного потенциала страны и углублении ее интеграции в евро-азиатскую и мировую транспортно-логистическую систему.

В этой связи развитие участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, — одно из приоритетных направлений международной деятельности Компании.

Эта работа направлена на обеспечение максимально благоприятных организационно-правовых и технологических условий для достижения высокого уровня эффективности международных перевозок, а также на реализацию мероприятий по созданию соответствующей рыночной инфраструктуры и укреплению сотрудничества с зарубежными партнерами.

## **Сотрудничество с железными дорогами СНГ, ОАО «УБЖД» и «Пространства 1520»**

Исходя из необходимости максимального использования конкурентных преимуществ «Пространства 1520», ОАО «РЖД» в 2011 году продолжило активную реализацию мероприятий по повышению эффективности взаимодействия с железными дорогами стран СНГ и Балтии — основными партнерами Компании по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению.

Согласованные подходы к стратегии развития «Пространства 1520» позволяют железнодорожным компаниям оптимизировать использование имеющихся ресурсов и достигать существенных результатов. Рынок «Пространства 1520» становится все более привлекательным для крупных мировых производителей железнодорожной техники и технологий, что открывает широкие возможности для международной кооперации.

Важные мероприятия по укреплению взаимодействия с зарубежными партнерами проводятся как в формате Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества (далее — Совета), так и на площадке делового форума «Стратегическое партнерство — 1520».

Проводимая в рамках Совета работа направлена прежде всего на совершенствование нормативно-правовой базы организации перевозок пассажиров и грузов в международном сообщении, включая совершенствование перевозочного процесса, учета вагонного парка, взаиморасчетов с железнодорожными администрациями за выполненные перевозки, железнодорожных тарифов на перевозку пассажиров и грузов, багажа и грузобагажа, технических условий погрузки и крепления грузов, развитие информатизации и проведение НИОКР в интересах железных дорог СНГ.

В 2011 году состоялось два заседания Совета:

**1. 18–19 мая 2011 г. в г. Хельсинки (Финляндская Республика) состоялось 54-е заседание Совета**, в ходе которого принят комплекс документов, связанных с движением пассажирских и грузовых поездов, формированием вагонопотоков, эксплуатацией и расчетами за пользование грузовыми вагонами.

На заседании были рассмотрены важные вопросы:

- повышение эффективности взаимодействия железнодорожных администраций государств — участников СНГ, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии в условиях формирования новой модели рынка грузовых перевозок на пространстве колеи 1520 и роста числа собственников подвижного состава;
- реализация Концепции единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности.

В рамках Совета продолжилось осуществление согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте, а также Программы реализации приоритетных направлений сотрудничества государств — участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года.

## **2. 28–29 октября 2011 г. в г. Ереване состоялось 55-е заседание Совета.**

В ходе заседания утверждены изменения и дополнения в ряд нормативных документов Совета, в том числе в Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, Правила перевозок опасных грузов и другие.

Также приняты новые нормативные документы, включая Концепцию по антитеррористической деятельности на железнодорожном транспорте.

**Кроме того, Компания осуществляет мероприятия по повышению эффективности взаимодействия железнодорожных администраций государств — участников СНГ, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии в условиях формирования новой модели рынка грузовых перевозок на пространстве колеи 1520 мм.**

Важным моментом в ходе заседания стало подписание руководителями железнодорожных администраций государств — участников Содружества, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии **Соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов.**

В рамках заседания Совета руководителями ОАО «РЖД» и АО «Эстонская железная дорога» подписаны дополнительные соглашения к договору об эксплуатации локомотивов и локомотивных бригад при совместном обслуживании поездов и к договору о взаимодействии при организации железнодорожных перевозок.

Также подписан Меморандум между ГО «Белорусская железная дорога» и ОАО «ТрансКонтейнер» о создании совместного предприятия по оказанию терминально-логистических услуг.

В 2011 году завершился первый этап реализации **Стратегии экономического развития СНГ на период до 2020 года.** По результатам работы были подготовлены и направлены в Дирекцию Совета

и Министерство транспорта Российской Федерации соответствующие отчетные документы.

18 октября 2011 г. в г. Санкт-Петербурге на Совете глав правительств государств — участников СНГ **утверждена Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников СНГ до 2020 года.** Документ разработан в рамках Совета в соответствии с Планом мероприятий по реализации первого этапа Стратегии экономического развития Содружества Независимых Государств на период до 2020 года.

Особое место в международной деятельности Компании в 2011 году занимало **двустороннее сотрудничество с железными дорогами Республики Беларусь.** В ходе него реализуется План мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2011–2012 годы, в соответствии с которым проводятся работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры МТК-2 и МТК-9, развитию скоростного пассажирского движения на территории Союзного государства, проведению согласованной политики по увеличению объемов перевозок внешнеторговых грузов на Калининградском направлении, а также по развитию перевозок грузов контейнерными поездами.

**ОАО «РЖД» активно участвует в проработке вопросов развития АО «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД») и строительства новой железнодорожной инфраструктуры на территории Монголии.**

ОАО «РЖД» вместе с монгольскими коллегами реализовало комплекс мероприятий по финансовой стабилизации и развитию АО «УБЖД». В 2011 году завершена поставка 30 локомотивов производства ЗАО «Трансмашхолдинг» в соответствии с подписанным ранее контрактом по обеспечению парка АО «УБЖД» современным подвижным составом.

## **Развитие Улан-Баторской железной дороги**

### **Работа по повышению эффективности деятельности АО «УБЖД»:**

- обеспечение железных дорог Монголии необходимым подвижным составом;
- реконструкция верхнего строения пути;
- внедрение на УБЖД инновационных перевозочных и информационных технологий;
- обеспечение интеграции информационных систем железных дорог России и Монголии;
- развитие транзита из Китая в страны Европы и обратно;
- подготовка и переподготовка квалифицированных кадров по остродефицитным на УБЖД профессиям.

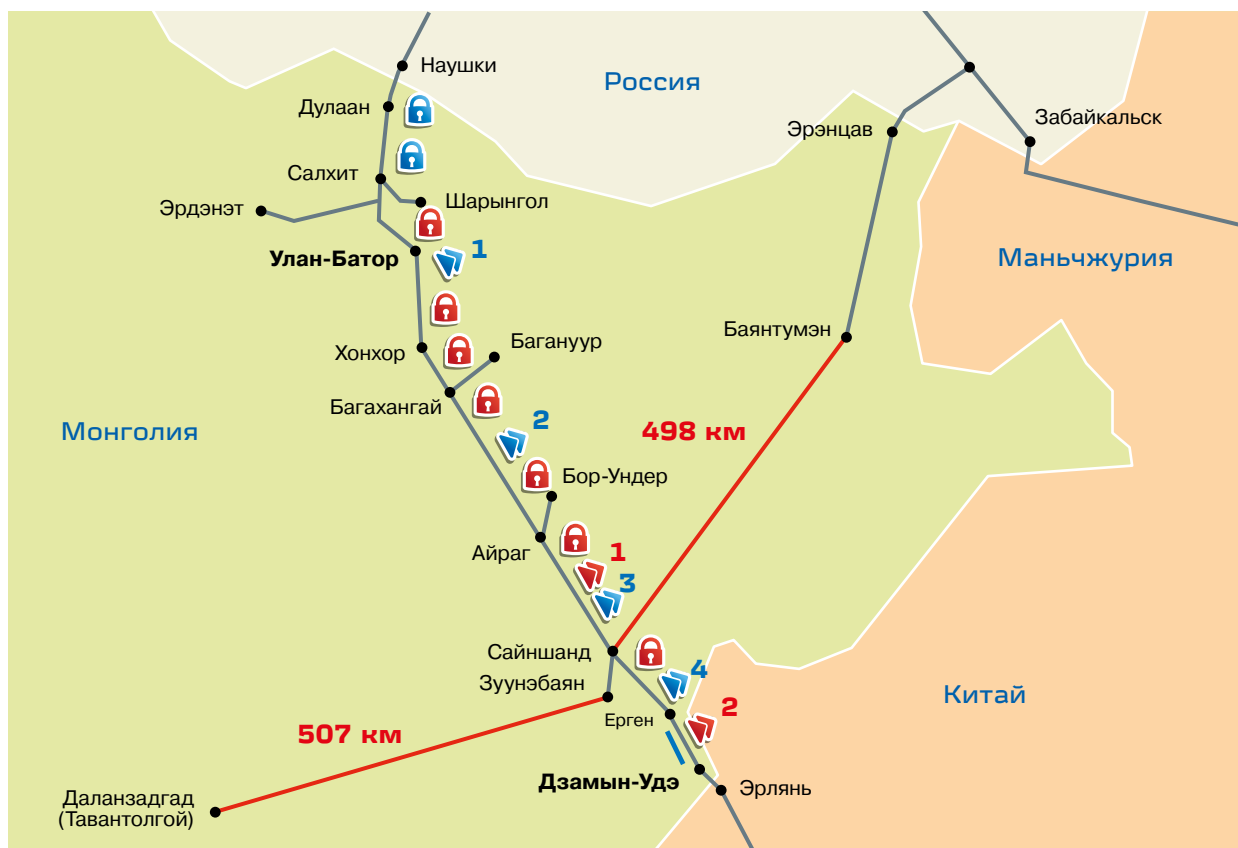
### **ОАО «РЖД» — доверительный управляющий АО «УБЖД»**

В мае 2009 г. Правительством Монголии и ОАО «РЖД» создана компания «Развитие инфраструктуры» (доля ОАО «РЖД» — 50%).

Разработана Концепция реализации совместного проекта развития АО «УБЖД» и строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Монголии. В 2011 году ОАО «РЖД» во главе международного консорциума приняло участие в квалификационном отборе/тендере на разработку угольного месторождения Таван Толгой.



**Предложения ОАО «РЖД» по развитию железнодорожной сети Монголии до 2020 г.**



**Условные обозначения**

- Проектируемые ж/д линии
- Мероприятия до 2013 года
- Мероприятия до 2020 года
- Строительство вторых путей
- 3 Строительство развязок, количество
- 🔒 Оборудование участка автоблокировкой

Важным событием стало подписание 31 мая 2011 г. протокола к Соглашению 1949 года об увеличении уставного капитала Общества на 250 млн. долл. США. Со стороны Российской Федерации все процедуры, связанные с увеличением уставного капитала АО «УБЖД», были успешно проведены.

Значительное внимание было уделено проекту освоения угольного месторождения Таван Толгой. В рамках организованного ОАО «РЖД» международного консорциума Компания приняла участие в проводимом монгольской стороной тендере на разработку этого месторождения (в консорциум вошли компании Японии и Кореи, а также ОАО «СУЭК»). Был пройден квалификационный отбор и в конце июня 2011 г. организаторы тендера информировали о предлагаемых условиях участия сторон в разработке угольного

месторождения. В настоящее время от монгольских партнеров ожидается официальное объявление окончательных результатов тендера.

**Сотрудничество с ведущими западноевропейскими компаниями в области железнодорожного транспорта**

Одним из приоритетных направлений международной деятельности ОАО «РЖД» остается повышение эффективности сотрудничества с ведущими западноевропейскими компаниями в области железнодорожного транспорта.

Между **ОАО «РЖД», компанией «Сименс АГ» и ЗАО «Группа Синара»** подписано соглашение

о поставке 1 200 вагонов электропоездов «Ласточка» (серия Desiro Rus), локализации их производства на территории России и основных технических характеристиках. Согласно подписанному документу, производство электропоездов будет осуществляться на мощностях ООО «Уральские локомотивы», при этом уровень локализации к 2017 году должен достичь 80%.

По результатам предыдущих договоренностей в 2011 году существенно продвинулось сотрудничество с Администрацией железнодорожной инфраструктуры Испании («АДИФ») и **испанской компанией PATENTES TALGO S.L. («Тальго»)**.

18 июня 2011 г. в рамках Петербургского международного экономического форума между ОАО «РЖД» и **PATENTES TALGO S.L.** подписано Соглашение о долгосрочном научно-техническом сотрудничестве в области разработки, изготовления, эксплуатации и технического обслуживания, гармонизации нормативной базы высокоскоростного подвижного состава, подвижного состава нового поколения и инфраструктуры.

Одновременно дочернее общество ОАО «РЖД» — ОАО «ФПК» — и **PATENTES TALGO S.L.** подписали контракт на поставку семи 20-вагонных пассажирских составов, в том числе с автоматическим изменением ширины используемой колеи. Коммерческая эксплуатация поездов «Тальго» планируется на маршрутах Москва — Киев и Москва — Берлин. Ожидается, что использование этих поездов позволит существенно сократить время в пути по данным маршрутам за счет повышения скорости движения, сокращения продолжительных стоянок на границе при переходе на европейскую колею, внедрения технологии проведения пограничного и таможенного контроля в движении поезда.

В целях повышения эффективности и безопасности железнодорожных перевозок за счет использования современных высокотехнологичных систем автоматики и телемеханики российского производства укрепляется стратегическое партнерство с компанией **«Бомбардье»**, одним из мировых лидеров транспортного машиностроения в области разработки, производства и внедрения систем СЦБ. Так, в июле 2011 г. компания «БТ Сигналинг Б.В.» стала акционером ОАО «ЭЛТЕЗА», владеющим пакетом акций в размере 50% минус 1 акция. ОАО «РЖД», со своей стороны, остается акционером, владеющим 50% плюс одна акция ОАО «ЭЛТЕЗА».

В ноябре 2011 г. подписан Меморандум о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и французской компанией **Alstom Transport** по применению технологий бережливого производства.

### **О реализации проектов в области международных интермодальных перевозок**

ОАО «РЖД» и его дочерние компании продолжают реализацию **проектов развития железнодорож-**

**ных и интермодальных перевозок** совместно с партнерами в Казахстане, Украине, Белоруссии, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах.

Дальнейшее развитие получило **железнодорожно-паромное сообщение Засниц — Балтийск и Засниц — Усть-Луга**. Совет паромной переправы, созданный совместно с немецкой стороной для эффективной работы железнодорожно-паромных сообщений, продолжил проработку вопросов текущей деятельности, а также поиск грузовладельцев, заинтересованных в использовании данной транспортно-логистической схемы. 10 января 2011 г. ОАО «РЖД» был подписан полный пакет нормативных документов, регулирующих взаимоотношения участников перевозки в части приема/передачи и условий перевозок грузов на участке Усть-Луга/Балтийск — Засниц.

Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в перечне морских линий ЦИМ морская линия Усть-Луга/Балтийск — Засниц объявлена для морского перевозчика ООО «Аншип». В мае 2011 г. паромом «Аполлония» (оператор — ООО «Аншип») успешно осуществлен первый рейс из порта Балтийск в порт Засниц. По информации ОТИФ, Министерство транспорта, строительства и городского развития Германии в апреле 2011 г. согласовало включение в перечень ЦИМ нового морского перевозчика — ООО «БФИ», дочерней компании ОАО «РЖД».

С 1 апреля 2011 г. в порту Засниц начал работу новый перевозчик — портовая железная дорога Baltic Port Rail. В конце июня 2011 г. подписано трехстороннее соглашение («ДБ Шенкер», Baltic Port Rail, ОАО «РЖД») об изменении собственника портовой инфраструктуры в порту Засниц. Baltic Port Rail стал правопреемником «ДБ Шенкер» по всему пакету нормативных документов, ранее подписанных между ОАО «РЖД» и «ДБ Шенкер» по организации перевозок в железнодорожно-паромном сообщении Усть-Луга/Балтийск — Засниц.

На базе дочерней группы компаний **Black Sea Ferries (BSF)** продолжается работа по развитию железнодорожно-паромного сообщения на Черном и Балтийском морях.

В Черноморском бассейне осуществляются железнодорожно-паромные перевозки на линии Кавказ — Поти (Грузия) в целях обеспечения железнодорожного сообщения с Арменией. Проведена работа для начала перевозок на паромной линии Кавказ — Самсун (Турция).

Планируется осуществлять дальнейшие действия, направленные на развитие бизнеса по паромным перевозкам в Балтийском и Черноморском бассейнах, на базе дочерней группы компаний BSF.

ОАО «РЖД» и «Дойче Бан АГ» продолжили взаимодействие по разработке и реализации проекта создания **терминально-логистического центра «Белый Раст»** (Московская область). В 2011 году российскими



и немецкими экспертами прорабатывались вопросы создания совместной компании, обеспечения стабильного грузопотока и привлечения дополнительных инвесторов для реализации данного проекта.

### Сотрудничество с международными транспортными организациями

В 2011 году ОАО «РЖД» продолжило активную работу в рамках международных транспортных организаций — МСЖД, ОСЖД. Одним из приоритетов работы ОАО «РЖД» в международных организациях является интеграция в общеевропейскую и азиатскую транспортные системы. В этой связи представители Компании принимали активное участие в деятельности важнейших рабочих органов Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) ООН и Экономической и социальной комиссии для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН, а также в реализации проекта Трансъевропейской железнодорожной сети (ТЕЖ) и совместного проекта ЕЭК и ЭСКАТО ООН по развитию Евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС).

### Взаимодействие ОАО «РЖД» с международными организациями

Рабочая группа по автомобильному и железнодорожному транспорту в рамках транспортного диалога **Россия — ЕС**

Контактная группа **Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА)**

**Международный союз железных дорог** (развитие международных транспортных коридоров и становление стандартов качества и сертификации)

Участие в деятельности **КВТ ЕЭК ООН** (рабочая группа по железнодорожному транспорту, интермодальным перевозкам и логистике, перевозке опасных грузов, таможенным вопросам)

Официальный представитель РФ в проекте **Трансъевропейской железнодорожной сети (ТЕЖ) ЕЭК ООН**

Участие в выработке Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог в рамках **Экономической и Социальной Комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)**

ОАО «РЖД» участвует в реализации крупнейших проектов **МСЖД** как на региональном, так и на глобальном уровнях, касающихся вопросов повышения конкурентоспособности грузовых и пассажирских перевозок, а также инфраструктуры и подвижного состава. При активном участии Компании осуществляется процесс превращения этой организации в подлинно глобальную структуру и одну из наиболее эффективных площадок сотрудничества ОАО «РЖД» с международным железнодорожным бизнесом.

Полномочия члена Конференции генеральных директоров **ОСЖД** позволяют ОАО «РЖД» участвовать в работе по совершенствованию нормативной правовой базы, регламентирующей все аспекты деятельности железнодорожного транспорта. При этом ОАО «РЖД» является ведущей железной дорогой по 85% тем в рамках всех комиссий и рабочих групп ОСЖД.

В августе 2011 г. ОАО «РЖД» организован международный семинар ОСЖД по практическому применению **унифицированной накладной ЦИМ/СМГС** при осуществлении перевозок в сообщении Европа — Азия. На сегодняшний день это единственный успешно реализованный международный проект по унификации правовых процедур железнодорожных перевозок грузов путем внедрения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, разработанной совместно ЦИТ (**Международный комитет по железнодорожному транспорту**) и ОСЖД.

Кроме того, специалистами ОАО «РЖД» осуществляется постоянная работа по повышению привлекательности евро-азиатских транспортных коридоров, проходящих по территории России, железнодорожных маршрутов сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД) и в первую очередь ее основной составной части — Транссибирской магистрали (ТСМ).

Также в 2011 году обеспечено расширение сотрудничества Компании со структурами **Европейского союза**: налажен взаимовыгодный диалог по вопросам европейской транспортной политики с руководством Европейской Комиссии и Европарламента. Самостоятельным направлением стало набирающее обороты сотрудничество с Европейским железнодорожным агентством (ЕЖДА) по линии ЕЖДА — ОСЖД.

### Развитие пассажирских перевозок в международном сообщении



#### Условные обозначения

— маршруты магистральных международных перевозок

#### ОАО «РЖД» осуществляет перевозку пассажиров в 16 стран Европы:

- |                |               |                |
|----------------|---------------|----------------|
| 1. Германию;   | 7. Словакию;  | 13. Италию;    |
| 2. Польшу;     | 8. Чехию;     | 14. Хорватию;  |
| 3. Австрию;    | 9. Венгрию;   | 15. Сербию;    |
| 4. Францию;    | 10. Румынию;  | 16. Финляндию. |
| 5. Нидерланды; | 11. Болгарию; |                |
| 6. Швейцарию;  | 12. Грецию;   |                |

В соответствии с поручениями Президента и Правительства Российской Федерации ОАО «РЖД» совместно с Росграницей и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проводит комплекс организационных и практических мероприятий, направленных на создание наиболее комфортных условий для пассажиров при пересечении государственной границы в ночное время.

С 29 мая 2011 г. с вводом нового графика движения поезд № 1/2 Москва — Киев — Москва начал курсирование по разработанной и согласованной с контролирующими органами временной технологии, предусматривающей проведение пограничного и таможенного контроля во время посадки пассажиров в поезд при отправлении из Москвы или в движении поезда с возможностью продолжения контрольных операций по прибытии в Москву.

В рамках подписанной в 2010 году с СНЦФ декларации о сотрудничестве продолжается совместная работа по развитию прямого железнодорожного сообщения между Россией и Францией, повышению качества обслуживания и комфортности пассажиров, сотрудничества в области модернизации вокзальных комплексов.

ОАО «ФПК» ведет планомерную работу по расширению географии сообщения России со странами дальнего зарубежья.

12 декабря 2011 г. осуществлен торжественный запуск пассажирского поезда формирования ОАО «ФПК» по маршруту **Москва — Берлин — Париж**. Маршрут движения поезда проходит по территории пяти государств: России, Белоруссии, Польши, Германии и Франции. Москва — Берлин — Париж — это второй по протяженности (после Москва — Ницца) трансевропейский маршрут, по которому следуют российские поезда.

С целью расширения **сети продаж проездных документов** заключен договор между ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК») и РЭЙЛЮРОП (Евронет).

С 1 июня 2011 г. внедрена **технология продажи электронных билетов** на поезда дальнего следования в сообщении Россия — Финляндия через Интернет, а также услуга электронной регистрации в поездах, курсирующих в сообщении Россия — Латвия — Россия.

Потенциал создания новых **железнодорожных туристических маршрутов в России** привлекает все большее внимание представителей европейского туристического рынка. В ходе проведения конференции «Роль железнодорожного транспорта в развитии европейского туризма» 14 апреля 2011 г. в итальянском городе Мерано были обсуждены существующие и перспективные проекты в этой области, а также организованы выставки с информацией о российских туристических операторах и популярных туристических маршрутах. Также было организовано проведение круглого стола «Расширение возможностей продажи российских туристических маршрутов и билетов в Европе» с представителями Швейцарии, Великобритании, Германии и Франции.

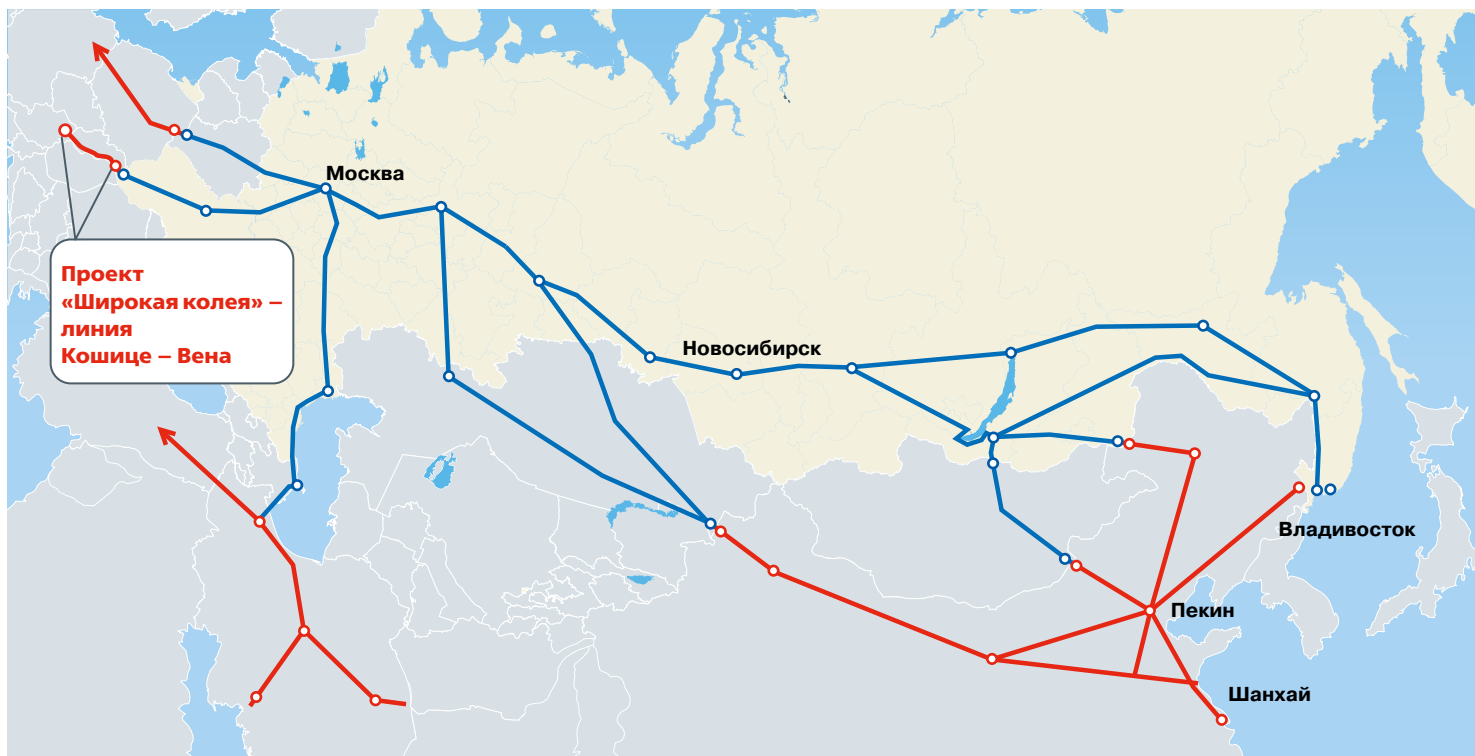
**12 сентября 2011 г.** в ходе визита Премьер-министра Великобритании Дэвида Кэмерона в Москву **между ОАО «РЖД» и Правительством Соединенного Королевства был заключен меморандум о взаимопонимании**. Документ подписали президент ОАО «РЖД» Владимир Иванович Якунин и Министр торговли и инвестиций Великобритании Лорд Грин.

Сотрудничество планируется развивать в сфере реализации проектов модернизации российских железнодорожных вокзалов как транспортно-пересадочных узлов с развитой общественно-деловой функцией. В качестве пилотных проектов выбраны вокзалы Санкт-Петербурга (Московский, Ладожский, Балтийский, Витебский), Твери, Ростов-Главный, Ярославль-Главный и Ярославль-Московский.

#### **Реализация международных проектов строительства объектов инфраструктуры**

В рамках четырехстороннего совместного предприятия ОАО «РЖД» совместно с партнерами из Австрии, Словакии и Украины разработано и в целом одобрено предварительное обоснование инвестиций **проекта строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице — Братислава — Вена** и создания международных логистических терминалов. Стороны определили направления дальнейшей работы по подготовке предложений о финансировании проекта, структуре собственности, подготовке ТЭО проекта.

**Проект продления широкой колеи 1520 мм до Братиславы и Вены**



**Условные обозначения**

- 1,520 мм
- 1,435 мм
- Проектные страны
- Прочие страны

Страны, экономически тяготеющие к проекту строительства железнодорожной линии шириной колеи 1520 мм и логистического центра в Братиславе — Вене: **Германия, Швейцария, Австрия, Словения, Чешская Республика, Венгрия, Словакия, Сербия, Хорватия, Италия.**

- Создание конкурентоспособного прямого железнодорожного сообщения между странами Европы, Россией и странами АТР.
- Исключение перегрузки грузов на станции стыкования железнодорожных линий в Европе с шириной колеи 1520/1435 мм.
- Сокращение стоимости, времени перевозок и транспортной составляющей в конечной цене перевозимых товаров.
- Экономия оборотных средств грузовладельцев за счет двукратного сокращения сроков доставки грузов в Восточную Азию из Западной Европы по сравнению с морским маршрутом.
- Высвобождение оборотных средств составит от 100 до 1 000 долл. США с одного контейнера в зависимости от стоимости перевозимого груза.

В рамках **проекта реконструкции участка железной дороги ст. Хасан (РФ) — Раджин (КНДР)** и строительства терминала в порту Раджин проводятся строительные работы, осуществляется поставка материалов и комплектующих, необходимых для полного завершения проекта. 13 октября 2011 г. состоялся пропуск первого контейнерного поезда по данному маршруту. На 2012 год запланировано окончание всего комплекса работ по проекту и начало коммерческой эксплуатации возведенных объектов. Предполагается организация транзитных перевозок через порт Раджин с выходом на Транссибирскую магистраль как основу МТК «Восток — Запад».

В соответствии с трехсторонним российско-ирано-азербайджанским Меморандумом о взаимопонимании от 8 февраля 2011 г., подписанным руководителями железных дорог России, Ирана и Азербайджана, а также членами Правительства Исламской Республики Иран, достигнута договоренность о создании совместного предприятия (СП) на территории России с образованием филиалов в Иране и Азербайджане. Основной целью СП будет подготовка бизнес-плана и последующая

**Международные транспортные коридоры «Запад — Восток» и «Север — Юг»**



**Условные обозначения**

- Коридор «Запад — Восток»
- Коридор «Север — Юг»
- ⋯ Проектируемые ж/д линии
- ⋯ Строящиеся ж/д линии

реализация **проекта строительства новой железнодорожной линии Решт (Иран) — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан)**, которая станет частью международного транспортного коридора «Север — Юг».

Продолжаются работы в рамках проекта **электрификации железнодорожной линии Тебриз — Азаршахр (TARE)**. Возможно расширение проекта на основе дополнительного соглашения к контракту.

В силу возникновения на территории **Ливии**

волнений, беспорядков и вооруженных столкновений работы по реализации проекта строительства железнодорожной линии Сирт — Бенгази приостановлены с 25 марта 2011 г., все работники, задействованные в его реализации, вывезены с территории страны при содействии российских министерств и ведомств.

Совместно с профильными российскими министерствами и ведомствами прорабатывается возможность возобновления реализации данного контракта.





## 12. Безопасность труда

Мы за безопасный труд

С 2003 года мы сократили  
уровень травматизма на **40%**





## 12. Безопасность труда

Проводимая в ОАО «РЖД» работа по охране труда и созданию безопасных рабочих мест позволила в 2011 году сохранить тенденцию к снижению случаев травмирования работников ОАО «РЖД» на производстве.

Производственный травматизм в целом по ОАО «РЖД» по отношению к 2010 году снижен на 22%, а со смертельным исходом – на 7%.

Для профилактики производственного травматизма и улучшения условий труда в ОАО «РЖД» разрабатываются и внедряются современные технические средства: прибор—сигнализатор приближения поезда; системы оповещения для работающих при капитальном ремонте пути; переносные ограждения действующего пути; указатели напряжения постоянного тока; системы очистки воздуха; средства защиты от повышенного уровня звука, ультрафиолетового и инфракрасного излучения.

В Компании реализуется Программа по улучшению условий и охраны труда в ОАО «РЖД» на 2010–2012 годы.

Реализация Программы была направлена на выполнение следующих мероприятий:

- предупреждение наездов подвижного состава на работающих;
- предупреждение электротравматизма;
- предупреждение других случаев производственного травматизма;
- снижение воздействия вредных химических факторов и аэрозолей преимущественно фиброгенного действия (пыли);
- создание микроклиматических условий, соответствующих требованиям норм;
- приведение уровней шума и вибрации в соответствие с требованиями норм;
- приведение уровней освещенности в соответствие с требованиями норм;
- снижение тяжести и напряженности трудового процесса;
- улучшение санитарно-бытовых условий работающих;
- обучение и пропаганда вопросов охраны труда;
- прочие мероприятия по улучшению условий труда.

В целях повышения имиджа Компании в вопросах улучшения организации работы по охране труда, профилактики и предупреждения производственного травматизма и профзаболеваний большое внимание в 2011 году уделялось пропаганде передового опыта посредством публикаций статей в центральных, отраслевых, региональных и других средствах массовой информации по вопросам охраны труда. Силами

специалистов центрального аппарата и служб охраны труда и промышленной безопасности ОАО «РЖД» были подготовлены 34 публикации на страницах центральной железнодорожной газеты «Гудок».

В целях пропаганды безопасных условий труда в Компании на постоянной основе организуются выступления по радио и телевидению, готовятся видеоролики, проводятся дорожные школы-семинары, а также выставки и конкурсы.

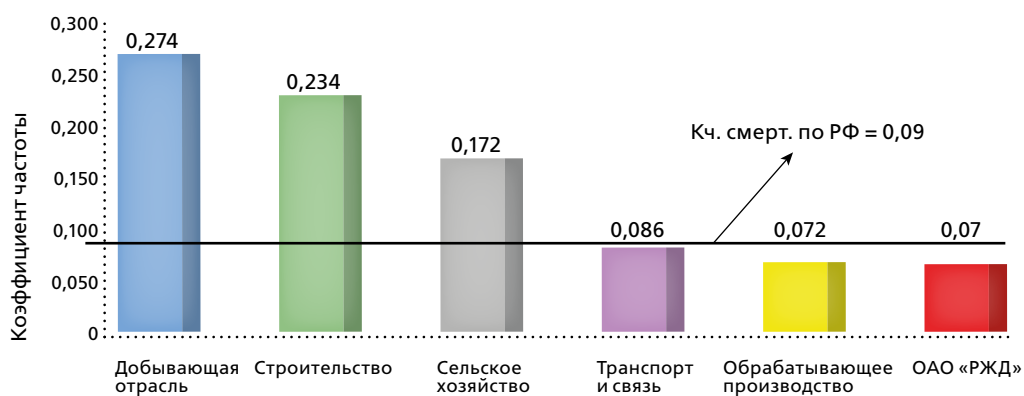
В ОАО «РЖД» разработан и постоянно актуализируется сайт «Инновационный дайджест ОАО «РЖД»», размещенный в сети Интернет для открытого доступа, который содержит в том числе и раздел «Обеспечение безопасности производственных процессов». В данном разделе публикуется информация о передовых средствах, разработках и новейших технологиях в области охраны труда.

В 2011 году в целях совершенствования процесса управления, следуя лучшей признанной мировой практике, основанной на управлении профессиональными рисками, и в связи с новой идеологией в государственной политике России были внесены изменения и дополнения в действующую Политику ОАО «РЖД» в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности, которые одобрены правлением ОАО «РЖД» (протокол заседания правления ОАО «РЖД» от 27 декабря 2011 г. № 52).

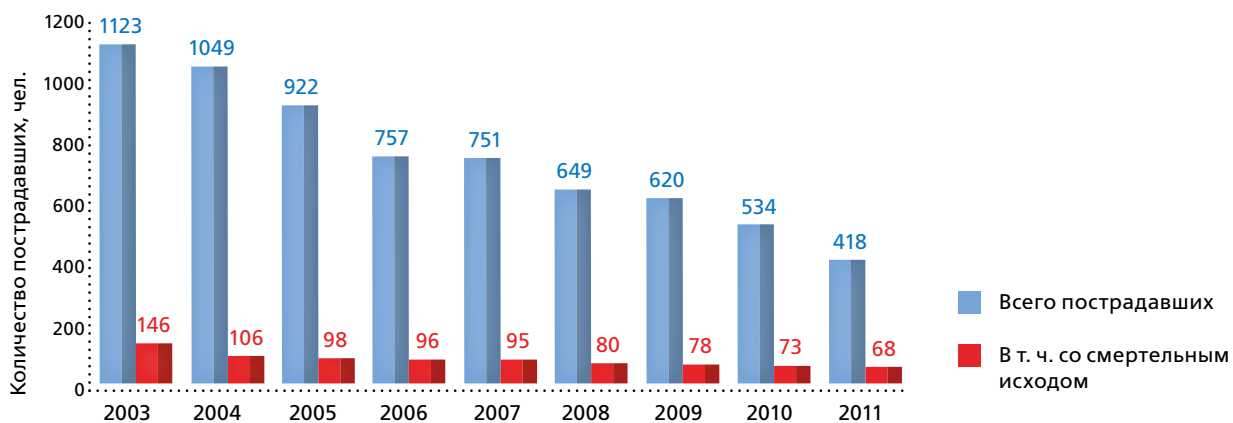
Данные изменения соответствуют требованиям международных стандартов OHSAS 18001, ISO 14001 и ISO 19001 и нацелены на:

- приверженность руководства Компании вопросам охраны труда и окружающей среды;
- достижение лидирующего положения ОАО «РЖД» среди мировых транспортных компаний в сфере охраны труда и защиты окружающей среды;
- последовательное снижение показателей производственного травматизма, профессиональных заболеваний, аварийности и негативного воздействия на окружающую среду;
- определение ответственности руководителей всех уровней за выполнение требований Политики.

**Уровень смертельного травматизма в основных отраслях экономики РФ за 2010 г. (по данным Минздравсоцразвития)**

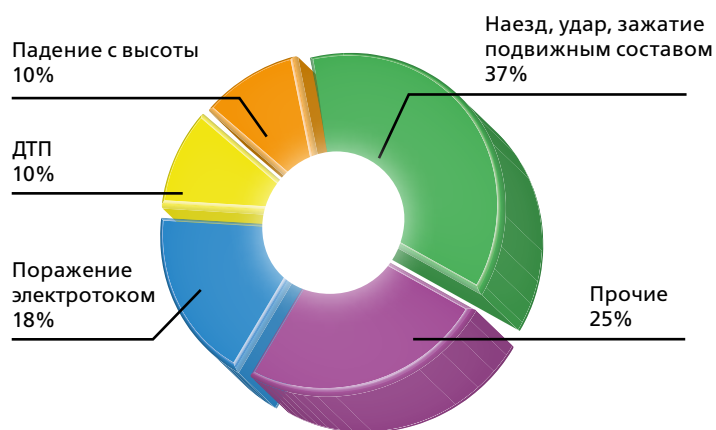


**Динамика производственного травматизма в ОАО «РЖД» за период с 2003 г. по 2011 г.**

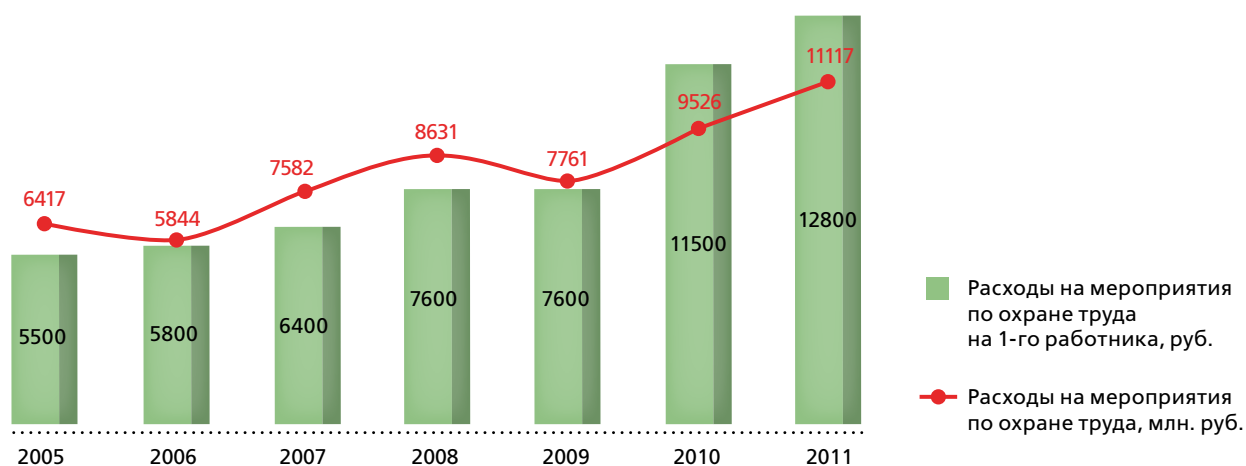




**Основные виды производственного травматизма со смертельным исходом**



**Финансирование мероприятий по охране труда**





## 13. Охрана окружающей среды

на каждой из **16** дорог,  
образующих национальную сеть нашей Компании,  
работают Центры охраны окружающей среды  
и экологические лаборатории





## 13. Охрана окружающей среды

Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с документами:

- Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2009 г. № 293;
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р;
- Стратегия инновационного развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД»).

ОАО «РЖД», являясь экологоориентированной компанией, применяет механизмы добровольной экологической ответственности. В период 2008–2010 годов внешней независимой организацией проведен экологический аудит 433 линейных предприятий филиалов ОАО «РЖД». В 2011 году 70 структурных подразделений 11 филиалов, обеспечивающих скоростной ход Москва — Санкт-Петербург, прошли добровольную сертификацию на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 14001.

В своей работе ОАО «РЖД» придает большое значение наличию в Компании системы управления природоохранной деятельностью, ее совершенствованию.

На всех 16 железных дорогах Компании функционируют Центры охраны окружающей среды, включающие экологические лаборатории. На данные Центры возлагаются функции организаторов по обеспечению экологической безопасности в филиалах Компании, расположенных в границах железной дороги. Главная их задача — осуществление единой экологической политики ОАО «РЖД» и контроля за соблюдением экологических стандартов и регламентов линейными

предприятиями филиалов Компании. Особая роль отводится экологическим лабораториям, компетентность которых позволяет линейным предприятиям принимать упреждающие меры по повышению эффективности работы природоохранных объектов, не говоря уже о значимости экологических лабораторий при аварийных ситуациях.

В целях обеспечения экологической безопасности филиалами Компании на всех железных дорогах действуют Региональные комиссии ОАО «РЖД» по природоохранной деятельности.

В 2011 году разработаны Концепция развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» и Программа перехода к целевому состоянию системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» на 2012–2013 годы. Ввести в действие указанные документы планируется в 2012 году.

### **Основные показатели природоохранной деятельности ОАО «РЖД»**

В рамках реализации Экологической стратегии ОАО «РЖД» за период 2008–2011 годов по сравнению с 2007 (базовым) годом выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников сократились на 45%, сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты снизились на 21%, образование отходов сократилось на 34%.

В 2011 году по сравнению с 2010 годом Компанией при росте грузооборота на 8% было достигнуто:

- снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников на 17,5%;
- сокращение сбросов в водные объекты загрязненных сточных вод на 5,3%;
- увеличение обезвреживания и использования в технологических процессах отходов на 17%.



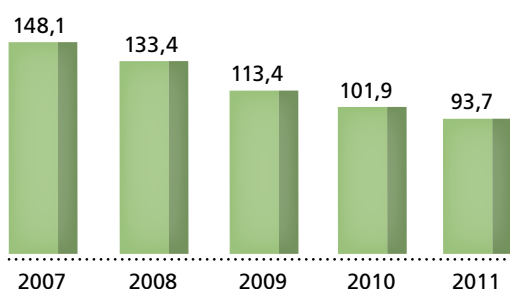
### Охрана атмосферного воздуха

В 2011 году выбросы вредных веществ в атмосферу составили 341,3 тыс. тонн, в том числе: от стационарных объектов — 84,1 тыс. тонн, от передвижных источников — 257,2 тыс. тонн, из которых выбрасывается: магистральными и маневровыми тепловозами — 191,9 тыс. тонн,

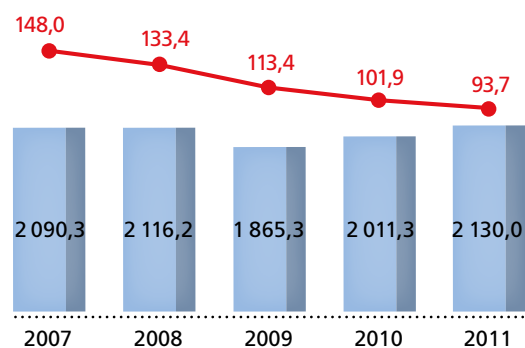
автотранспортными средствами — 52,7 тыс. тонн, самоходным специальным подвижным составом — 12,6 тыс. тонн.

По сравнению с 2010 годом выбросы от стационарных объектов в 2011 году снизились на 17,8 тыс. тонн.

### Динамика выброса вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников филиалов ОАО «РЖД», тыс. тонн



### Соотношение выброса загрязняющих веществ от стационарных источников в атмосферный воздух с грузооборотом в ОАО «РЖД»



■ Грузооборот, млрд. тарифных ткм  
● Выбросы, тыс. т

Сокращение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников обеспечивается за счет строительства новых и реконструкции действующих котельных, перевода котельных на более экологически чистые виды топлива (газ, мазут), повышения эффективности сжигания топлива, внедрения электроотопления, ликвидации малодеятельных угольных котельных, реконструкции действующего и внедрения нового пылегазоулавливающего оборудования (циклонов).

Компанией принимаются меры по снижению выбросов вредных веществ в атмосферу от угольных котельных. Используются более экологичные способы сжигания угля. Это технология «кипящего слоя», которая позволяет снижать выбросы вредных веществ в атмосферу и уменьшать объемы образования отходов (шлака). Более 50 котлов угольных котельных переведено на эту технологию.

Внедряются системы отопления помещений тепловыми насосами, исключая использование традиционных видов топлива и выбросы вредных веществ в атмосферу. Находят применение децентрализованные системы газового отопления производственных помещений.

При росте перевозочной работы и, соответственно, увеличении работы объектов инфраструктуры отмечается устойчивая динамика снижения выбросов в атмосферу от стационарных источников.

### Газо-лучистое отопление в локомотивном депо Отрожка Юго-Восточной железной дороги



В соответствии с принятой Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года в ОАО «РЖД» проводятся работы по использованию в качестве моторного топлива природного газа, который повышает экологичность перевозок.

### Магистральный газотурбовоз ГТ-1



- В опытную эксплуатацию в 2011 году переданы:
- магистральный газотурбовоз ГТ-1, построенный на Воронежском локомотиворемонтном заводе и работающий на сжиженном природном газе, у которого вредные выбросы более чем в 5 раз ниже требований директивы ЕС 2012 года к дизелям. Газотурбовоз стал примером использования отечественных инновационных технологий. Мощность газотурбовоза — 8 300 кВт. В испытательной поездке газотурбовоз провел поезд рекордной массы — 16 048 тонн одиночной тягой. Начата подготовка к разработке конструкторской документации для серийного производства;
  - 2 маневровых газотепловоза, созданных на базе серийных тепловозов ЧМЭЗ, на которых проведены комплексные мероприятия по увеличению замещения дизельного топлива природным газом. Максимальное замещение дизельного топлива природным газом составляет 60%. Токсичность выхлопных газов при работе на газодизельном режиме снижена в 1,5 раза.

На Ярославском электровозоремонтном заводе изготовлены 6 двухдизельных маневровых тепловозов на базе тепловоза ЧМЭЗ. По сравнению с серийными тепловозами данные тепловозы обеспечивают экономию топлива до 25%. Улучшены экологические показатели. Выбросы в атмосферу парниковых газов снижены на 15%, вредных веществ — на 40%. Также на заводе ведутся работы по созданию модернизированного маневрового тепловоза с тремя дизелями, позволяющими сэкономить еще до 8% топлива и, соответственно, снизить выбросы вредных веществ.

### Использование и охрана водных ресурсов

С момента создания Компании использование воды на производственные нужды сократилось на 44%. Это достигнуто за счет внедрения водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления.

Осуществляется массовое внедрение модульных компрессорных станций на воздушном охлаждении, исключающих использование воды. В 2011 году в вагонное хозяйство железных дорог поставлена 51 модульная компрессорная станция.

В 2011 году сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты составили 12,7 млн. м<sup>3</sup>. По сравнению с 2010 годом их сброс сократился на 0,7 млн. м<sup>3</sup>.

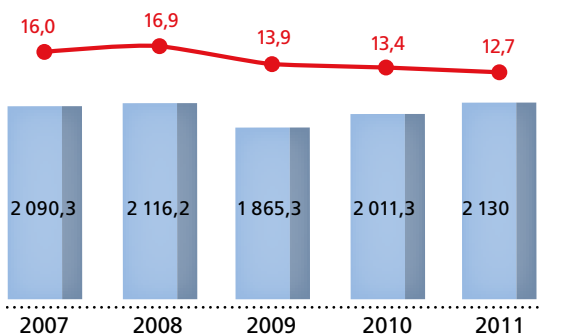
### Комплекс с системой оборотного водоснабжения для мойки электропоездов локомотивного депо Анисовка Приволжской железной дороги



Снижение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты осуществляется в основном за счет строительства и реконструкции канализационных очистных сооружений. Представленная ниже динамика снижения сбро-

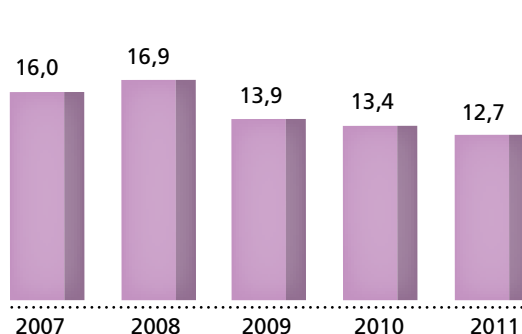
са загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в соотношении с грузооборотом в ОАО «РЖД» свидетельствует об эффективности принимаемых мер в области охраны водных ресурсов.

**Соотношение выброса загрязняющих веществ от стационарных источников в атмосферный воздух с грузооборотом в ОАО «РЖД»**



■ Грузооборот, млрд. тарифных ткм      ● Сборы, тыс. т

**Динамика сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты филиалами ОАО «РЖД», млн. м³**



**Обращение с отходами производства и потребления**

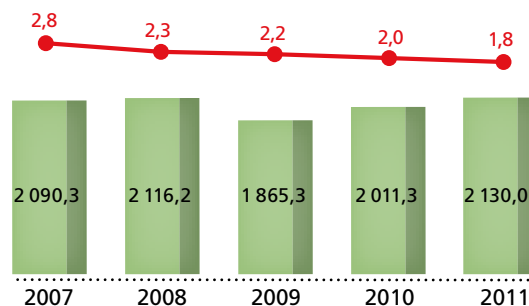
В 2011 году в филиалах ОАО «РЖД» образовалось 1,83 млн. тонн отходов производства и потребления, что на 150 тыс. тонн меньше по сравнению с 2010 годом. Динамика снижения образования отходов представлена ниже.

Наибольшее количество отходов относится к V классу опасности (70% от всех образовавшихся отходов), отходы I и II классов опасности составляют менее 1%, III — 15%, IV — 15%.

В 2011 году в ОАО «РЖД» использовано и обезврежено 695,3 тыс. тонн отходов. Доля использования и обезвреживания отходов от общего их образования составила 38%.

Динамика снижения образования отходов в соотношении с грузооборотом в ОАО «РЖД» свидетельствует об эффективности принимаемых мер в области обращения с отходами.

**Соотношение образования отходов с грузооборотом в ОАО «РЖД»**



■ Грузооборот, млрд. тарифных ткм      ● Образовалось отходов, млн. т

### **Соотношение образования отходов с грузооборотом в ОАО «РЖД»**

В Научно-производственном центре по охране окружающей среды — филиале ОАО «РЖД» (г. Ярославль) действует установка по утилизации биологических, медицинских и нефтесодержащих отходов. В 2011 году обезврежено более 600 тонн таких отходов. Ведутся работы по модернизации производства по обезвреживанию отходов с увеличением производительности установки с последующим использованием образующегося тепла для отопления производственных помещений.

На станции Тагул Восточно-Сибирской железной дороги функционирует установка по утилизации отработанных деревянных шпал и нефтесодержащих отходов. В 2011 году утилизировано 52,3 тыс. штук таких шпал. Образующееся при работе установки тепло используется для отопления производственных помещений. Разработана проектно-сметная документация на вторую технологическую линию по утилизации отработанных деревянных шпал производительностью 1 т/час, что позволит увеличить производительность установки в три раза. Проект будет реализован в 2012 году.

На обоих объектах для термической утилизации отходов применяются сертифицированные инсинераторы серии ИН-50 отечественного производства. Технология сжигания соответствует европейской Директиве ЕС 2000/76. Установки подобного типа применяются в России и за рубежом.

Отработанные деревянные шпалы в США, ЕС (Швеция, Германия) утилизируются также термическим способом.

Утилизация отработанных железобетонных шпал на установках типа КУШ-40 осуществляется в 5 путевых машинных станциях на 4 железных дорогах: Московской, Октябрьской, Свердловской, Южно-Уральской. В 2011 году переработано в щебень более 150 тыс. шт. таких шпал.

На Юго-Восточной железной дороге переработано (измельчено) порубочных остатков от рубок ухода за защитными полосами на передвижных дробилках в количестве 3,2 тыс. тонн отходов.

### **Инвестиции в природоохранную деятельность**

Природоохранные мероприятия в Компании выполняются в составе ежегодно реализуемых инвестиционных проектов «Обеспечение экологической безопасности», «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», по техническому перевооружению ОАО «РЖД».

В рамках программы ресурсосбережения реализуется пилотный проект оборудования железнодорожного вокзала ресурсосберегающими технологиями «умный вокзал», проводятся большие работы по внедрению светодиодного освещения, систем прогрева тепловозов, автоматизированных центральных тепловых пунктов, энергооптимальных

расписаний движения поездов, систем автоведения на локомотивах.

С момента создания Компании за период 2003–2011 годов на охрану окружающей среды только в соответствии с инвестиционным проектом «Обеспечение экологической безопасности» израсходовано инвестиций более 3,9 млрд. руб. В 2011 году, с учетом других инвестиционных проектов, имеющих экологическую составляющую, на охрану окружающей среды израсходовано более 1,9 млрд. руб.

В рамках инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2011 году:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 10 природоохранных объектов, в том числе 8 канализационных очистных сооружений;
- приобретено 14 комплектов природоохранного оборудования по доочистке сточных вод и обезвреживанию отходов производства;
- приобретено 50 единиц приборов для экологических лабораторий;
- поставлено на железные дороги 2 вагона-лаборатории и 1 лаборатория на автомобильном ходу.

### **Техническое перевооружение ОАО «РЖД», обеспечивающее охрану окружающей среды**

Техническое перевооружение ОАО «РЖД», проводимое по реконструкции инфраструктуры, замене тягового и подвижного состава, обеспечивает снижение техногенного воздействия на окружающую среду.

При капитальном ремонте тепловозов осуществляется замена устаревших двигателей на современные, более экологичные двигатели отечественного производства, которые повышают топливную экономичность отремонтированных тепловозов на 15%, улучшают экологические показатели на 30%. В 2011 году произведена замена старых дизелей на новые в количестве 188 единиц.

При капитальном ремонте пути заменяются деревянные шпалы на экологически чистые железобетонные. В 2011 году заменено 3,2 тыс. км пути с деревянными шпалами на путь с железобетонными шпалами.

В Федеральной пассажирской дирекции проводились работы по оснащению пассажирского подвижного состава экологически чистыми туалетами закрытого типа с баками-сборниками (ЭЧТ), которые исключают бактериальное загрязнение железнодорожного полотна и прилегающих территорий фекальной микрофлорой. В 2011 году было введено в эксплуатацию 447 вагонов с ЭЧТ. В настоящее время таких вагонов на сети железных дорог используется порядка 7 тысяч.

В России экологические преимущества железнодорожного транспорта обеспечиваются в первую очередь широким применением электрической тяги, которая исключает загрязнение атмосферного воздуха, прилегающих территорий, и в то же время не несет приходящуюся значительная доля перевозок. Россий-



скими железными дорогами более 85% грузов и 80% пассажиров перевозится электрической тягой.

На таких протяженных полигонах, как Мурманск — Владивосток, Смоленск — Владивосток, перевозки осуществляются на электротяге.

В 2011 году электрифицировано 148,4 км железнодорожных путей.

Экологичность железнодорожного транспорта актуальна в больших городах и в регионах с высокой плотностью населения, так как при значительных объемах перевозок железнодорожным транспортом оказывается меньшее воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

#### **Мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект**

Компания уделяет внимание вопросам снижения шумового воздействия на окружающую среду.

В 2011 году проводились мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект:

- выполнены работы по рельсошлифованию на 52 тыс. км пути;
- использованы рельсовые скрепления типа APC на 1 782 км пути;
- произведена укладка 4 905 км бесстыкового пути.

На Сызранском заводе железобетонных конструкций запущена линия по производству бетонных блоков для прокладки безбалластного пути пониженной вибрации, обеспечивающих снижение шумового воздействия на окружающую среду.

#### **Шумозащитный экран на ст. Тосно Октябрьской железной дороги. Длина экрана — 600 м, высота — 4,5 м**



#### **Мероприятия в особо охраняемых природных территориях**

В 2011 году производились природоохранные мероприятия вблизи железнодорожных путей:

- на береговой линии Черного моря у железнодорожных путей участка Туапсе — Адлер Северо-Кавказской железной дороги выполнены работы по подпорной стенке с нагорной стороны протяженностью 29,1 км, железобетонным лоткам протяженностью 24,3 км п.м., затраты составили 237 млн. руб.;
- на береговой линии озера Байкал производился капитальный ремонт берегоукрепления на перегоне Слюдянка — Утулик Восточно-Сибирской железной дороги в объеме 18,6 тыс. м<sup>3</sup> на сумму 25 млн. руб.

#### **Ликвидация загрязнений прошлых лет**

В 2011 году продолжались работы по ликвидации загрязнений прошлых лет — это рекультивация земель Коптевского карьера Новоспасского района Ульяновской области (Куйбышевская железная дорога). Загрязнение бывшего песчаного карьера нефтесодержащими отходами промывочно-пропарочной станции осуществлялось в 50-е годы прошлого столетия. В предыдущие годы произведена рекультивация нефтезагрязненного грунта в объеме 44,7 тыс. м<sup>3</sup>. В 2011 году очищено 7,2 тыс. м<sup>3</sup> загрязненного грунта. Завершить работы предусматривается в 2013 году. Обезвреживание грунта производится биологическим способом на временных площадках вблизи карьера.

#### **Производственный экологический контроль**

В 2011 году производственный экологический контроль за выбросами и сбросами загрязняющих веществ в атмосферу, водные объекты и загрязнением почв осуществлялся:

- от стационарных объектов — 56 экологическими лабораториями, а также 10 вагонами-лабораториями с бортовым комплексом аналитического оборудования и 55 лабораториями на автомобильном ходу;
- от передвижных источников (тепловозов) — 81 пунктом экологического контроля. Все тепловозы после ремонта двигателей проходили обязательное тестирование на указанных пунктах по экологическим показателям. Контроль за выбросами вредных веществ от автомобилей производился на имеющихся на узловых автобазах пунктах экологического контроля.

ОАО «РЖД» уделяет внимание развитию материально-технической базы природоохранных подразделений.

На Куйбышевскую железную дорогу в 2011 году поставлен новый передвижной экологический вагон-лаборатория, оснащенный аналитическими приборами и лабораторным оборудованием. Вагон-лаборатория Западно-Сибирской железной дороги прошел модер-



низацию. На Московскую железную дорогу поставлена передвижная экологическая лаборатория на автомобильном ходу. Для экологических лабораторий приобретено 50 единиц приборов по определению шума, электромагнитных полей, загрязняющих веществ в стоках и промышленных выбросах.

### **Экологический вагон-лаборатория**



В 2011 году в Научно-производственном центре по охране окружающей среды — филиале ОАО «РЖД» построено новое здание учебного корпуса. Ввод его в эксплуатацию в 2012 году позволит увеличить число специалистов, повышающих квалификацию в области охраны окружающей среды, в 2 раза.

В 2011 году на станции Челябинск Южно-Уральской железной дороги завершён второй этап строительства модульного лабораторного комплекса Центра охраны окружающей среды Южно-Уральской железной

дороги с устройством железнодорожного тупика под стоянку экологического вагона-лаборатории.

Размещение вагона-лаборатории и стационарной лаборатории на общей территории значительно повышает уровень организации процесса аналитических исследований с соблюдением всех современных требований и степень готовности к участию в ликвидации аварийных ситуаций с экологическими последствиями. Там же размещается передвижная лаборатория на автомобильном ходу.

В 2011 году приобретено и введено в эксплуатацию 32 комплекта современного диагностического оборудования для пунктов экологического контроля за выбросами от тепловозов. Данное оборудование позволяет производить безразборную диагностику и регулировку тепловозных дизелей по технико-экологическим параметрам.

В ремонтном локомотивном депо Ершов Приволжской железной дороги внедрена система очистки тепловозных выхлопных газов, которая используется при реостатных испытаниях всех серий тепловозов. При нагрузочном тестировании двигателей тепловозов данная система обеспечивает снижение выбросов вредных веществ в атмосферу до 30%.

### **Основные направления развития в природоохранной деятельности ОАО «РЖД»:**

- внедрение инновационных технологий, обеспечивающих охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, повышение использования и обезвреживания отходов производства, снижение выбросов парниковых газов, шумового воздействия;
- совершенствование системы управления природоохранной деятельностью;
- обеспечение мониторинга за воздействием на окружающую среду.



## 14. Деятельность по управлению персоналом

942 808

наших сотрудников

видят свое развитие вместе с Компанией — текучесть кадров в ОАО «РЖД» составляет менее 9%





## 14. Деятельность по управлению персоналом

Единая кадровая политика Компании проводится в соответствии со Стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года (далее – Стратегия) и направлена на повышение эффективности деятельности и вовлеченности персонала в реализацию корпоративных задач.

В 2011 году, который был объявлен в Компании Годом работы с персоналом, проведение единой кадровой политики в холдинге «РЖД» нацелено на укомплектование квалифицированным персоналом всех категорий, создание единого кадрового резерва, адаптацию системы непрерывного профессионального обучения персонала к условиям Холдинга и изменяющимся технологическим требованиям, реализацию мер по обеспечению благоприятного социально-психологического климата в коллективах.

В 2011 году были реализованы внутренние коммуникационные программы и мероприятия по следующим ключевым направлениям:

- коммуникационная поддержка внедрения новой системы управления холдинга «РЖД»;

- разъяснение преимуществ нового Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы;
- поддержка внедрения новой системы корпоративных компетенций — модели «5K + Л»;
- информационное сопровождение новой системы мотивации персонала в ОАО «РЖД».

В рамках развития системы внутрикорпоративных коммуникаций, а также в целях совершенствования и технологизации работы с обращениями сотрудников осуществлены подготовка и запуск с 1 октября 2011 г. Единого информационно-справочного ресурса — многоканальной горячей линии для работников ОАО «РЖД». В период с 1 октября 2011 г. по 31 декабря 2011 г. в ЕИР «Горячая линия» поступило 3 322 звонка.

### Совершенствование системы оплаты и мотивации труда

В рамках осуществления социальной политики в Компании проводится постоянная целенаправленная работа над совершенствованием системы оплаты и мотивации труда работников.

Ежегодно проводится социологическое исследование персонала в целях мониторинга результативности реализации Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД».

В 2011 году общий индекс удовлетворенности работников трудом составил 58,64 (в 2010 году — 57,9), соблюдение работодателем социальных гарантий — 73,13 (в 2010 году — 72,6).

В целях реализации мер по формированию благоприятного социально-психологического климата в трудовых коллективах актуализированы порядок и условия присвоения высококвалифицированным работникам классных званий.

Разработаны и введены в действие положения, направленные на усиление мотивации персонала:

- Положение о дополнительном премировании техников по расшифровке лент скоростемеров за выявление нарушений;
- Положение о премировании за результаты внедрения стандартов бережливого производства в структурных подразделениях;

- Положение о дополнительном премировании за гарантийный пробег локомотивов до очередного технического обслуживания (текущего ремонта). Документом предусмотрена выплата ежеквартальной премии рабочим на ремонте, мастерам (включая старших), заместителям начальников депо по ремонту за отсутствие или снижение на 30% неплановых ремонтов и отказов на 1 млн. км пробега;
- Положение о личном клейме качества, предусматривающее выплату ежемесячной премии рабочим на ремонте, взявшим на себя обязательства по обеспечению качественного ремонта или изготовления деталей и узлов локомотивов при отсутствии браков, нарушений в работе в течение года;
- Положение о фонде мастера, направленное на повышение статуса руководителей среднего звена.

В Компании действует единая система премирования, направленная на повышение материальной заинтересованности работников в достижении установленных индивидуальных и коллективных ключевых задач, отражающих результаты деятельности Компании.

Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, за 2011 год возросла на 13,8% и составила 33 485 руб. (2010 год — 29 432 руб.).



В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 5,0%.

В Компании выплачивается вознаграждение за обеспечение безопасности движения. В 2011 году по итогам работы за 2010 год поощрены 95,8 тыс. работников ведущих должностей и профессий, непосредственно обеспечивающих безопасность движения поездов.

В целях мотивации продолжительной работы на транспорте производятся выплаты вознаграждения за преданность Компании.

В рамках трудового законодательства пересмотрен порядок возмещения расходов, связанных со служебными поездками работников филиалов, постоянная работа которых осуществляется в пути следования железнодорожного подвижного состава или имеет разъездной характер.

ОАО «РЖД» обеспечивает выполнение обязательств коллективного договора, в том числе в сфере оплаты труда: заработная плата индексируется в соответствии с индексом потребительских цен на товары и услуги; работникам Компании, членам их

семей обеспечивается целый ряд дополнительных компенсаций и льгот в сфере трудовых отношений, улучшения условий труда.

Правлением Компании ежеквартально подводятся итоги соревнования трудовых коллективов ОАО «РЖД». По итогам работы за 2011 год победителями становились 696 коллективов ОАО «РЖД». Среди железных дорог победителями были признаны следующие коллективы: Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Северной, Дальневосточной, Горьковской, Юго-Восточной и Приволжской железных дорог.

За 2011 год всеми видами наград отмечено 8 580 работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД», но внесших большой вклад в развитие Общества, из них:

- государственных наград удостоено 79 работников;
- Минтранса России — 1 078 работников;
- корпоративными наградами Компании поощрены 7 423 работника, из них 385 удостоены высшей награды — знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги»».

## Эффективное управление кадровым составом ОАО «РЖД»

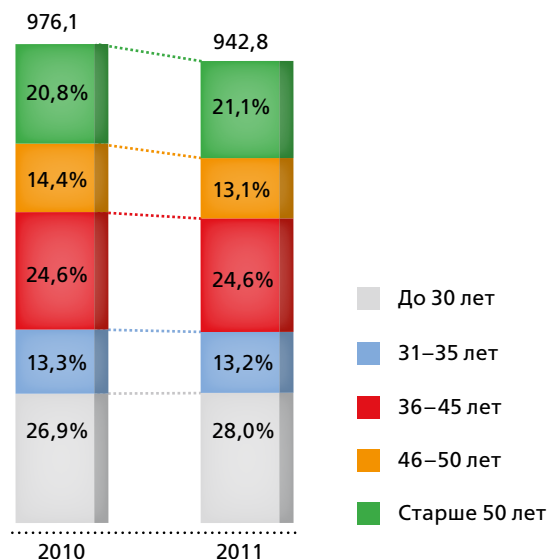
За 2011 год списочная численность работников ОАО «РЖД» снизилась на 33,3 тыс. человек и по состоянию на 31 декабря 2011 г. составила 942 808 человек.

Из Компании уволено 151,2 тыс. человек, из них 80,2 тыс. человек по собственному желанию (в том числе 24,1 тыс. на пенсию) и 9,4 тыс. человек по сокращению штата. При этом принято вновь 117,9 тыс. человек, из них 10,2 тыс. человек, вернувшихся из рядов Российской армии и выпускников учебных заведений.

Кадрового дефицита основных рабочих профессий за 2011 год не наблюдалось. Укомплектованность кадров по Компании составила 98,1% к штатному расписанию. Текучесть кадров по итогам 2011 года к уровню прошлого года снижена на 0,2% и составила 8,8%.

Удельный вес категорий персонала в общей численности распределяется следующим образом: рабочие составляют 68,1% (642,3 тыс. человек), руководители — 6,9% (65 тыс. человек), специалисты — 21,5% (202,3 тыс. человек), служащие — 3,5% (33,2 тыс. человек).

**Возрастной состав работников, состоящих в списочном составе, тыс. чел.**



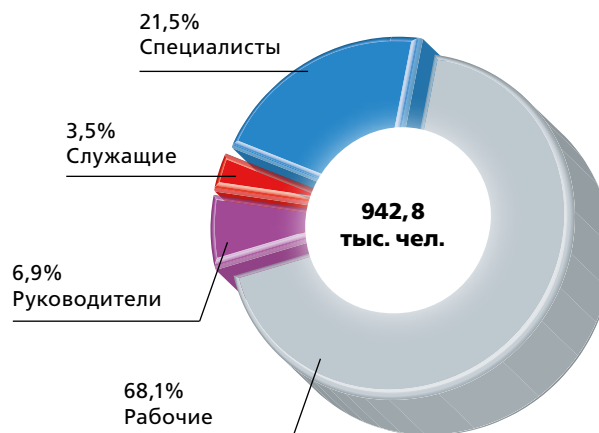
Уровень образования персонала в ОАО «РЖД»:

- численность работников с высшим образованием составляет 22,2% от общей численности, увеличение к началу года на 1,3%;
- численность работников со средним профессиональным образованием — 25,7%, увеличение к началу года на 0,2%.

Доля молодых работников Компании в возрасте до 30 лет увеличилась за год на 1,1% и составила 28%. Средний возраст работников составляет 39,5 лет.

Из общего числа работников количество женщин составляет 286 339 человек (30,4%). Женщины занимают 51,7% всех должностей руководителей и специалистов Компании, их численность на должностях этих категорий составляет 138,3 тыс. человек.

**Численность работников ОАО «РЖД» по категориям персонала, %**



## Развитие кадрового потенциала ОАО «РЖД»

Одним из ключевых приоритетов Компании является повышение ее конкурентоспособности на рынке труда. В этих условиях самым значимым элементом в осуществлении кадровой политики является развитие человеческих ресурсов.

Для реализации этой цели в Компании в 2011 году организовано и проведено повышение квалификации более 82 тыс. руководителей и специалистов подразделений ОАО «РЖД».

Среди наиболее важных направлений обучения, помимо инженерно-технических, можно выделить программы по повышению уровня компетенций работников в области корпоративного управления, логистики, организации и ведения транспортного бизнеса, взаимодействия с зарубежными партнерами (международные стандарты взаимодействия, иностранный язык), управления финансами, организации бухгалтерского учета, налогообложения, бюджетирования, управления инвестициями, организации труда и заработной платы, охраны труда.

В связи с проведением единой политики развития кадрового потенциала холдинга «РЖД», а также развития системы бизнес-образования в Компании в текущем году разработано «Положение о дополнительном профессиональном и бизнес-образовании руководителей и специалистов холдинга «РЖД»».

В 2011 году прошли переподготовку на базе РАНХ и ГС при Президенте Российской Федерации 37 руководителей из числа заместителей начальников дорог по реги-

ону и начальников дирекций железных дорог, дирекций инфраструктуры и тяги по специально разработанной для данной категории работников программе «Корпоративное управление» с последующим выездом в ведущие транспортные компании Франции и Германии.

На базе созданного совместно с Немецкими железными дорогами Центра международной логистики и управления цепями поставок ВШМ СПбГУ по программе «Логистика и управление цепями поставок» повысили квалификацию 32 перспективных работника Компании, по программе профессиональной переподготовки «Международная логистика и управление цепями поставок» с выездом в Германию прошли обучение 25 человек.

Повысили квалификацию за рубежом с посещением предприятий ведущих транспортных компаний мира (Германия, Австрия, Франция, Бельгия, Нидерланды, Испания, Италия, США, Канада, Великобритания, Финляндия, Китай) 462 работника холдинга «РЖД».

Продолжается обучение руководителей, в том числе перспективных представителей молодежи, по программам переподготовки MBA в российских и зарубежных бизнес-школах. В текущем году окончили бизнес-школы 106 руководителей, общее число руководителей Компании, получивших бизнес-образование, увеличилось до 440 человек.

В 2011 году применен новый подход в планировании и организации работы по направлению на

обучение на условиях целевой подготовки студентов, предусматривающий учет специализаций и наиболее полно отвечающий заказам соответствующих филиалов на подготовку специалистов и бакалавров.

Компания выполнила свои обязательства по приему студентов, окончивших вузы и техникумы по целевому набору. За год прибыло более 9 тыс. молодых специалистов, из них около 4 тыс. обучавшихся на условиях целевой подготовки. По состоянию на 31 декабря 2011 г. численность молодых специалистов составила около 21 тыс. человек.

В целом на условиях целевой подготовки в учебных заведениях железнодорожного транспорта в настоящее время обучается 28,3 тыс. человек по очной форме и 12,3 тыс. человек — по заочной форме обучения.

Рабочим профессиям обучено 60 тыс. человек, в том числе 34 тыс. человек прошли переподготовку и обучены вторым (смежным) профессиям; 140 тыс. рабочих повысили квалификацию. В текущем году на обновление учебно-лабораторной базы направлено около 250 млн. руб., из них на приобретение тренажеров подготовки машинистов, помощников машинистов и путейцев — 97,0 млн. руб.

В целях повышения качества подготовки рабочих реализуются: программа повышения квалификации преподавателей технических школ и учебных центров, программа развития их материально-технической и учебно-лабораторной базы, новые образовательные программы.

Одной из таких новых программ является программа подготовки машинистов локомотивов, проходящая экспериментальную апробацию на Приволжской железной дороге. Подведение итогов анализа успеваемости и сдачи квалификационных экзаменов показывает, что данная программа позволяет обеспечить качественную подготовку машинистов.

В течение 2011 года в технических школах и учебных центрах организовано внедрение единой системы управления знаниями (СУЗ) на базе СДО ОАО «РЖД».

#### **Корпоративный университет**

Корпоративный университет начал свою деятельность в июле 2010 г. Целевую аудиторию составили руководители высшего звена номенклатуры прези-

дента ОАО «РЖД» — от уровня вице-президентов до уровня заместителей руководителей филиалов, структурных подразделений ОАО «РЖД» и ДЗО. За период своей работы в программах Корпоративного университета приняло участие более полутора тысяч руководителей уровня номенклатуры президента ОАО «РЖД».

В 2011 году в Корпоративном университете сформированы следующие направления деятельности по обучению и развитию руководящих кадров:

- проведение оценки руководителей разных уровней управления в соответствии с Моделью корпоративных компетенций ОАО «РЖД»;
- проведение целевых программ обучения руководителей по актуальным для развития Компании направлениям;
- помощь участникам целевых программ КУ в создании и реализации ИПР — индивидуальных планов развития;
- проведение программ индивидуального развития в рамках реализации ИПР;
- управление индивидуальным развитием руководителя на основе АСУ ИПР (автоматизированной системы управления индивидуальным развитием руководителя);
- методическая поддержка проектов по развитию персонала в Компании;
- выработка топ-менеджерами направлений развития персонала Компании в режиме стратегических сессий.

Деятельность Корпоративного университета позволила решить задачу по индивидуальному развитию и обучению руководителей Компании. Обеспечена преемственность этапов процесса обучения для различных категорий менеджмента.

Ближайшей задачей Корпоративного университета для дальнейшего развития системы дополнительного бизнес-образования руководящего состава ОАО «РЖД», основанной на компетентностном подходе, является запуск проекта по созданию филиалов Корпоративного университета и организация обучения руководителей нижестоящих уровней менеджмента и перспективных молодых управленцев в регионах железных дорог по целевым программам.

## **Корпоративная социальная ответственность**

#### **Реализация коллективного договора**

Компания традиционно выполняет все обязательства, закрепленные в Коллективном договоре. В 2011 году

на эти цели направлено порядка 90 млрд. руб.

Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы разработан на основе Отраслевого соглашения с учетом структуры и принципов Концепции

оптимизации Системы социальной поддержки персонала (далее — ССПП).

Основной акцент сделан на привлечение, развитие, удержание и мотивацию работников. Введен принцип ответственности работников за производственные результаты.

Следует отдельно выделить две ключевые новации — это возможность использования компенсируемого социального пакета как мотивационного инструмента в руках работодателя и включение в текст договора раздела, посвященного корпоративной социальной ответственности Компании, что имеет высокий общественный резонанс, декларирует добровольную приверженность Компании международным принципам корпоративной социальной ответственности и устойчивого развития.

Одной из новаций Коллективного договора являются нормы о предоставлении компенсируемого социального пакета.

Компенсируемый социальный пакет как элемент индивидуального социального пакета предоставляется с целью повышения привлекательности рабочих мест и мотивации работников к труду. В основу компенсируемого социального пакета положен принцип «кафетерия», предусматривающий установление лимита средств и перечня элементов, на которые эти средства могут быть потрачены.

В компенсируемый социальный пакет на основании целей Компании по увеличению мотивационной роли социального пакета, а также с учетом передового опыта и опросов персонала включено 11 элементов.

Каждый из элементов компенсируемого социального пакета направлен на решение определенных задач, связанных с социальной мотивацией работников:

- компенсация санаторно-курортного лечения, медицинских услуг (не включенных в базовый корпоративный полис ДМС) и услуг спортивных учреждений направлена на заботу о здоровье работника;
- компенсация летнего отдыха детей и оплаты детских садов — на заботу о семье работника;
- компенсация оплаты проезда городским транспортом, оплаты горюче-смазочных материалов и питания — на заботу о работоспособности работника;
- компенсация оплаты услуг сотовой связи, Интернета и услуг культурных учреждений — на заботу о развитии работника;
- компенсация дополнительных (личных) взносов в НПФ «Благосостояние» — на заботу о будущем работника.

Компенсируемый социальный пакет предоставляется значимым категориям персонала, т. е. тем работникам, которые представляют для Компании особую ценность в текущем периоде по следующим критериям:

- дефицитность профессии. Обоснование предоставления КСП дефицитным профессиям состоит в их привлечении и удержании в Компании;

- участие работников во внедрении изменений в Компании (руководители, наставники, представители рыночных профессий и другие). Обоснование предоставления КСП этим группам персонала состоит в моральной мотивации и поддержке внедрения инноваций;
- высокая квалификация работников, обеспечивающих основной производственный процесс для жизнедеятельности Компании. Цель предоставления КСП — подчеркнуть важность работников высокой квалификации, используя механизм моральной мотивации;
- производственные показатели, эффективность труда. Цель предоставления КСП высокоэффективным работникам, демонстрирующим высокие производственные показатели состоит в мотивации на повышение производительности труда;
- прочие критерии, указанные в локальных нормативных актах Компании по вопросам кадровой и социальной политики.

В 2011 году компенсируемый социальный пакет предоставлялся 7 200 работникам, составляющим около 40 значимых категорий, на сумму 108 млн. руб.

По результатам проведенной в 2011 году работы по предоставлению компенсируемого социального пакета выявлено его положительное влияние на удержание персонала, а именно: снижение процентов текучести на подразделениях, работники которых являлись получателями компенсируемого социального пакета.

В Компании разработан Регламент подведения итогов выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы и Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта, который стал своеобразным фундаментом в вопросах выстраивания социального партнерства в условиях холдинговой модели корпоративного управления.

Начиная с первого полугодия 2011 г. итоги выполнения Коллективного договора и Соглашения, а также коллективных договоров организаций (филиалов), входящих в объединение «Желдортранс», рассматриваются в новом формате, на трех уровнях — локальном, региональном и корпоративном.

Практику подведения итогов выполнения Коллективного договора в новом формате с участием представителей объединения работодателей «Желдортранс» и дочерних обществ наша Компания будет развивать и совершенствовать в дальнейшем.

#### **Жилищная политика ОАО «РЖД»**

С 2005 года в ОАО «РЖД» реализуется Концепция жилищной политики, направленная на решение двух основных задач: финансовая поддержка работников, нуждающихся в улучшении жилищных условий, и создание жилищного фонда для обеспечения технологического процесса перевозок.

Компания субсидирует работникам, нуждающимся в улучшении жилищных условий, большую часть затрат на уплату начисленных процентов по ипотечным кредитам, по которым работник оплачивает только 4,5% годовых, а молодые специалисты — 2%.

За период 2006–2011 годов 21 188 работников ОАО «РЖД» улучшили свои жилищные условия при финансовой поддержке ОАО «РЖД». В том числе в 2011 году 2 443 работника ОАО «РЖД» получили ипотечные субсидируемые кредиты на общую сумму около 4,0 млрд. руб.

Особое внимание уделяется молодым и многодетным семьям, а также одиноким родителям, воспитывающим детей. Так, для последних предусмотрены безвозмездные субсидии, составляющие до 70% стоимости жилого помещения. Молодым семьям при рождении в семье первого ребенка предусмотрена субсидия на выплату задолженности по приобретенному жилому помещению в размере стоимости 10 м<sup>2</sup>, при рождении второго ребенка — 14 м<sup>2</sup>, при рождении третьего и последующих детей — 18 м<sup>2</sup>. В 2010 году на выплату безвозмездных субсидий многодетным семьям и одиноким родителям было направлено 50,0 млн. руб. 1 274 молодым работникам, в семьях которых родились дети, выплачено более 427,0 млн. руб. на погашение задолженности по приобретенным жилым помещениям. В прошедшем году приобрели жилые помещения при финансовой помощи Компании 1 231 молодая семья, в том числе 766 молодых специалистов.

На цели корпоративной поддержки работников ОАО «РЖД» в 2012 году планируется предоставить:

- ипотечных субсидируемых кредитов 2 350 работникам ОАО «РЖД» с предоставлением субсидий;
- безвозмездных субсидий на решение жилищных вопросов многодетных семей (49 работников ОАО «РЖД») и на решение жилищных вопросов определенной категории (около 60 работников ОАО «РЖД»);
- безвозмездных субсидий при рождении детей (около 1 300 работников ОАО «РЖД»).

ОАО «РЖД» создает жилищный фонд для обеспечения процесса перевозок трудовыми ресурсами. Такая потребность обусловлена производственно-технологическими особенностями железнодорожного транспорта, территориальной разбросанностью инфраструктуры, взаимосвязанностью работы структурных подразделений, высокой ответственностью, возлагаемой на работников, необходимость проживания работников ряда профессий в непосредственной близости от места работы и направлена на обеспечение бесперебойного и круглосуточного перевозочного процесса, повышение производственно-технологической устойчивости работы железных дорог и снижение рисков

нарушения безопасности перевозок. Прежде всего жилые помещения технологического фонда Компании необходимы на линейных станциях.

По состоянию на 31 декабря 2012 г. ОАО «РЖД» располагает жилым фондом ЖФК в размере 786,7 тыс. м<sup>2</sup>, который включает в себя 9 694 квартиры в многоквартирных жилых домах, 1 798 квартир в малоквартирных жилых домах, 1 245 комнат в жилых домах типа общежитий и 61 номер в жилых домах типа гостиниц.

За период 2003–2011 годов ОАО «РЖД» на формирование ЖФК направило 24 035,0 млн. руб. инвестиционных средств (без НДС), в том числе в 2011 году — 3 260,8 млн. руб.

Жилые помещения предоставляются работникам основных профессий и должностей, обеспечивающим технологию перевозочного процесса, эксплуатацию вновь вводимых производственных мощностей, а также приглашенным и перемещенным в рамках ротации кадров руководителям и специалистам на период исполнения ими трудовых обязанностей по договорам найма.

### Реализация молодежных и оздоровительных программ

#### Работа негосударственных образовательных учреждений

В рамках реализации национальной образовательной инициативы «Наша новая школа» разработана и утверждена Концепция развития системы дошкольного и общего образования ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» является учредителем 291 негосударственного образовательного учреждения (2 общеобразовательных лицеев, 17 общеобразовательных школ, 30 школ-интернатов, 6 образовательных учреждений для детей дошкольного и младшего школьного возраста — начальных школ-детских садов и 236 детских садов). Контингент обучающихся и воспитанников составляет 42 429 человек, в том числе 37 350 человек (88%) — дети работников ОАО «РЖД», количество педагогов составляет 7 тыс. человек.

В 2010–2011 учебном году на ДЖД прошли обучение 15 111 детей, из них дети железнодорожников — 3 982 ребенка. Летнюю производственную практику прошли 11 272 ребенка. 1 004 выпускника ДЖД поступили в железнодорожные учебные заведения. На ДЖД функционируют 609 кружков.



### Молодежная политика

С целью содействия стратегическому развитию холдинга «РЖД» за счет обеспечения его необходимым количеством молодых работников, обладающих требуемыми профессиональными навыками и корпоративными компетенциями, разделяющих ценности бренда «РЖД» и вовлеченных в решение корпоративных задач, в Компании реализуется программа «Молодежь ОАО «РЖД»» (2011–2015 годы).

В рамках ее реализации с 2008 года организуется молодежный конкурс инновационных проектов «Новое звено». За четыре года в конкурсе приняли участие более 4 600 молодых сотрудников филиалов и структурных подразделений, дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», студентов и аспирантов вузов железнодорожного транспорта России. Было разработано свыше 1 900 проектов. Организационную и финансовую поддержку руководства Компании получили более 140 проектов. Авторы проектов-победителей конкурса проходят стажировки в ведущих железнодорожных компаниях Германии, Испании и Франции.

Активно развивается сообщество молодежного актива Компании — корпоративный клуб «Команда-2030». В 2011 году в рамках клуба была проведена программа для молодых руководителей и представителей молодежного резерва «Лидеры перемен», в которой приняли участие более 6 500 молодых руководителей холдинга «РЖД». 111 участников программы получили направление на обучение в Корпоративном университете ОАО «РЖД» в 2012 году.

В Компании создана система слетов молодежи: дорожные, филиальные, региональные слеты, ежегодный Слет молодежи ОАО «РЖД». Прошедший в сентябре 2011 г. юбилейный V Слет молодежи ОАО «РЖД» стал крупнейшим в истории Компании. В нем приняли участие более 800 человек — молодые работники и ученые ОАО «РЖД», руководители Компании и эксперты. Впервые в рамках слета была организована

работа международной секции, в которой приняли участие молодежные делегации железнодорожных администраций и компаний из 12 стран Европы и Азии, а также штаб-квартиры Международного союза железных дорог.

В рамках реализации государственной молодежной политики ОАО «РЖД» проводит системную работу по развитию движения студенческих отрядов, уделяя особое внимание строительному направлению. Начиная с 2009 года к строительству объектов транспортной инфраструктуры зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи, возводимых ОАО «РЖД», было привлечено более 2 000 студентов железнодорожных и строительных вузов. В летнем трудовом семестре 2011 года приняли участие 1 085 студентов из России, Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Литвы и Эстонии.

### Корпоративная пенсионная система

Негосударственное пенсионное обеспечение — одно из важнейших элементов социального пакета в ОАО «РЖД», который предоставляет работникам дополнительную возможность уже сегодня обеспечить желаемый уровень жизни после выхода на заслуженный отдых.

В 2011 году число участников-вкладчиков увеличилось за отчетный год более чем на 50 тыс. человек. Общая численность участников-вкладчиков в Компании достигла более 700 тыс. чел., что составляет 74% от численности работников ОАО «РЖД».

Корпоративную пенсию получают более 237 тыс. бывших железнодорожников. В 2011 году пенсии назначены 17 982 работникам ОАО «РЖД», средний размер негосударственной пенсии, назначенной в 2011 году, составляет 4 760 руб. При этом средний размер негосударственной пенсии нарастающим итогом составил 2 571,71 руб., что на 290 руб. больше уровня 2010 года.

**Основные показатели негосударственного пенсионного обеспечения в ОАО «РЖД»**



**Здравоохранение**

**Основные задачи здравоохранения ОАО «РЖД» на 2012 год:**

- реализация Концепции реформирования комплекса объектов здравоохранения, одобренной советом директоров 26 октября 2011 г.;
- совершенствование медицинского и психофизиологического аспектов обеспечения безопасности движения поездов;
- внедрение новых методов диагностики и лечения;
- увеличение объема внекорпоративных источников финансирования негосударственных учреждений здравоохранения;
- взаимодействие с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления по возмещению финансовых средств, затраченных негосударственными учреждениями здравоохранения на оказание медицинских услуг территориальному населению, и совместному содержанию этих учреждений.

**Культура и спорт**

На объектах спорта функционируют более 1 773 спортивных секций по наиболее популярным видам спорта. В них занимаются более 37 тыс. человек, из которых 26 тыс. — железнодорожники и члены их семей,

более 4 тыс. — дети до 14 лет. За 2011 год на железных дорогах проведено 2 177 мероприятий спортивно-массового характера.

В настоящее время на объектах культуры ОАО «РЖД» функционируют 1 470 клубных формирований, в работе которых принимают участие более 43 тыс. человек, из которых почти 26 тыс. — железнодорожники и члены их семей. За 2011 год на железных дорогах проведено более 22 тыс. мероприятий культурно-просветительского характера.

**Благотворительная деятельность**

Одним из способов взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом является благотворительная деятельность Компании — как самостоятельно, через постоянно действующие комиссии по оказанию помощи по обращениям различных некоммерческих организаций и граждан, так и посредством специально созданных специализированных фондов. Через эти структуры действительно оказывается широкий спектр благотворительной помощи самым различным слоям населения и организациям.

Ежегодно руководство Компании определяет и утверждает План благотворительной деятельности на год, который в 2011 году составил 600 млн. руб.

В своей повседневной деятельности Компания большое внимание уделяет вопросам оказания

благотворительной помощи своим работникам, ветеранам и членам их семей, при необходимости — оказания им экстренной медицинской помощи на проведение дорогостоящего лечения, решению вопросов социальной поддержки, в том числе улучшению жилищных условий. Объем средств, выделенных по данному направлению в 2011 году, составил более 300 млн. руб.

Для более эффективной организации благотворительной деятельности и привлечения дополнительных источников ее финансирования был создан благотворительный фонд «Транссоюз», призванный консолидировать финансовые возможности и благотворительные усилия ОАО «РЖД» и его дочерних обществ для реализации благотворительных проектов, имеющих общероссийское значение или признанных крупными отраслевыми проектами.

В 2011 году Компания совместно с БФ «Транссоюз» приняла участие в таких широкомасштабных целевых благотворительных проектах, как:

- воссоздание Агатовых комнат в государственном музее-заповеднике «Царское село», общий объем финансирования которых до 2013 года включительно составит более 270 млн. руб., доля ОАО «РЖД» в 2011 году составила 54 млн. руб.;
- осуществление и финансирование дорогостоящего лечения, забота о детях, попавших в трудную жизненную ситуацию, помощь детскому хоспису, а также поддержка деятельности благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!» на общую сумму более 100 млн. руб., доля ОАО «РЖД» в 2011 году составила 37 млн. руб.

Таким образом, в 2011 году объем благотворительной помощи, оказанной различным организациям, составил 290 млн. руб.




План благотворительной помощи ОАО «РЖД» на 2012 год утвержден в объеме 630 млн. руб.



## 15. Инвестиционная деятельность

Наша Компания  
обеспечивает **4%** инвестиций  
в российскую  
экономику



sochi 2014  РЖД Российские железные дороги  СКМДСТ 

**Есть сбойка!** АВТОДОРОЖНЫЙ ТОННЕЛЬ №2  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТОННЕЛЬ №3



# 15. Инвестиционная деятельность

## Потребности инвестиций в инфраструктуру

В 2011 году продолжена работа по совершенствованию системы управления инвестиционным процессом в условиях формирования Холдинга, внесены изменения в регламент взаимодействия участников инвестиционного процесса на региональном уровне.

Таким образом, говоря о результатах инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» за 2011 год, можно отметить, что Компания предпринимает максимально возможные действия для обеспечения устойчивого развития железнодорожного транспорта. Учитывая дефицит собственных средств ОАО «РЖД», инвестиционные ресурсы Компании в первую очередь были направлены на обновление основных фондов для обеспечения необходимого уровня безопасности перевозочного процесса. При этом необходимое развитие инфраструктуры ОАО «РЖД» для освоения прогнозируемых на перспективу объемов перевозок в требуемом объеме не обеспечено.

Итоги реализации инвестиционного бюджета 2011 года в целом подтверждают успешное выполнение поставленных целевых задач года, направленных на обеспечение предлагаемых экономикой страны объемов перевозок грузов и пассажиров, повышение эффективности использования имеющихся активов Компании и в первую очередь — подвижного состава,

сокращение эксплуатационных расходов, рост производительности труда, дальнейшее развитие организации управления перевозками на основе информационных технологий, внедрение ресурсосберегающих технологий, оснащение российских железных дорог подвижным составом нового поколения.

Вместе с тем в условиях роста объемов перевозок ключевой проблемой в улучшении эксплуатационной работы и повышении эффективности работы Компании в современных условиях остается старение основных фондов и особенно объектов инфраструктуры.

С учетом реализации мероприятий в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» протяженность участков пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем на конец 2011 года возросла и превысила 20 тыс. км. С превышением нормативного срока полезного использования эксплуатируется 76% систем электрической централизации, 55% автоблокировки, 54% тяговых подстанций, а также свыше 54 тыс. км контактной сети.

### Инфраструктура ОАО «РЖД» требует обновления

ПУТЕВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	
Эксплуатационная длина — 85 166 км	Протяженность участков с ограничением пропускной способности — 5 462 км
Развернутая длина путей — 124 255 км	Из них с просроченным капитальным ремонтом — 20 967 км (16,9%)
Инженерные сооружения — 82 940	Из них с превышенным сроком эксплуатации — 31 300 (38%); дефектной категории — 7 531 (9,1%)
ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	
Развернутая длина электрифицированных путей — 98 221 км Развернутая длина контактной подвески — 119 790 км	Из них требуют реконструкции и обновления — 55 800 км контактной подвески (46%)
Тяговые подстанции (стационарные) — 1 390	Требуют реконструкции — 786 (57%)
АВТОБЛОКИРОВКА И ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ	
Протяженность участков с автоблокировкой и диспетчерской централизацией — 62 315 км	Протяженность участков с превышением сроков эксплуатации устройств автоблокировки — 34 385 км (55%)
Стрелки электрической централизации — 132 869 шт.	Стрелки электрической централизации с превышенным сроком полезного использования — 99 940 (77%)

Таким образом, инфраструктура ОАО «РЖД» по состоянию на 2010 год характеризуется:

- низкой плотностью на территории Российской Федерации при наличии малоинтенсивных участков;
- высокой технической оснащенностью существующих линий;
- значительной протяженностью «узких мест», из которых большая часть приходится на основные железнодорожные коридоры России;
- существенным уровнем физического и морального износа при значительном техническом отставании от лидирующих мировых аналогов;
- отсутствием инфраструктуры для высокоскоростных перевозок, недостаточностью участков для скоростных пассажирских перевозок, отсутствием инфраструктуры для организации движения поездов весом более 10 000 тонн.

В период до 2015 года рост густоты перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД» ожидается на уровне 3,5–4,5% в среднем в год, а в период с 2015 до 2030 года — на уровне в среднем 1,5–2,5% ежегодно.

**Основные тенденции, которые будут оказывать влияние на уровень нагрузки на инфраструктуру ОАО «РЖД»:**

- рост объемов движения грузовых поездов по мере роста объемов перевозок;
- развитие новых экономических районов, в которых необходимо развивать сеть железных дорог и выход на сеть грузов с новых крупных месторождений (в первую очередь угля, железной руды, углеводородов);
- увеличение конкуренции со стороны автомобильной и трубопроводной инфраструктуры;

- увеличение транзитных грузопотоков;
- стабилизация объемов движения традиционных пассажирских поездов дальнего следования и пригородного сообщения с одновременной необходимостью существенного повышения скоростей по основным направлениям перевозок.

При этом нагрузка на инфраструктуру ОАО «РЖД» будет претерпевать значительные изменения в соответствии с изменениями структуры и интенсивности грузо- и пассажиропотоков за счет:

- роста грузонапряженности линий в направлении крупнейших портов юга, северо-запада и Дальнего Востока, переключения части грузопотоков с пограничных переходов на российские порты;
- увеличения объемов перевозок по сухопутным пограничным переходам в направлении Монголии и Китая;
- существенного увеличения грузонапряженности БАМа;
- продолжения роста объемов перевозок через крупнейшие железнодорожные узлы сети;
- роста густоты пригородных перевозок в Московском, Санкт-Петербургском и других крупных железнодорожных узлах;
- повышения скоростей движения пассажирских и отдельных категорий грузовых поездов.

В целях освоения возрастающего грузопотока в условиях сложившихся ограничений пропускной способности до 2020 года необходима реализация крупномасштабных проектов развития инфраструктуры.



**Потребность инвестиций на важнейшие перспективные проекты до 2020 года и плановые затраты на 2010 год в соответствии с инвестиционным бюджетом ОАО «РЖД»<sup>27</sup>**

№ п/п	Наименование проектов по регионам	На 2010–2020 годы		Плановые затраты на 2010 год по выделенным проектам инвестпрограммы ОАО «РЖД», млрд. руб.	Риск неосвоения грузопотока, млн. тонн в год (к 2020 году)
		Суммарная потребность в инвестициях, млрд. руб.	Среднегодовая потребность, млрд. руб.		
1	Развитие подходов к портам северо-запада	350,0	31,8	21,5	80,0
2	Развитие подходов к портам юга России	160,0	14,5	7,0	60,0
3	Развитие инфраструктуры Западной Сибири и Севера УРФО	171,2	15,6	2,8	35,0
4	Развитие Транссибирской магистрали	193,0	17,5	6,0	30,0
5	Развитие Байкало-Амурской магистрали	870,0	79,1	4,0	56,0
6	Развитие участка Междуреченск — Абакан — Тайшет	72,0	6,5	0,2	17,0
7	Развитие Московского железнодорожного узла	423,0	38,5	0,2	22,0
<b>ИТОГО:</b>		<b>2 239,2</b>	<b>203,5</b>	<b>41,7</b>	<b>300,0</b>

В настоящее время холдинг «РЖД» не имеет достаточных источников средств для реализации масштабных проектов развития и расширения инфраструктуры.

В этих условиях параметры финансового обеспечения развития инфраструктуры определяют для Холдинга **следующие стратегические альтернативы.**

**Пессимистичный сценарий** — финансирование развития инфраструктуры в объемах, сопоставимых с амортизационными отчислениями, что соответствует фактическим объемам инвестиций 2009–2010 годов.

При реализации данного сценария приоритетами Холдинга на перспективу до 2015 года будет поддержание существующей инфраструктуры и обновление изношенных объектов с завершением реализации ранее начатых проектов расширения пропускных способностей. Рост пропускных способностей инфраструктуры при

реализации данного сценария в долгосрочной перспективе будет существенно отставать от спроса со стороны промышленности и комплекса пассажирских перевозок.

Основными приоритетами капитальных вложений Холдинга в инфраструктуру при реализации данного сценария являются:

- реконструкция железнодорожного пути (средний темп около 7 000 км в год при потребности не менее 13 000 км в год);
- реконструкция искусственных сооружений;
- модернизация и реконструкция устройств электрификации и электроснабжения, СЦБ и связи;
- завершение реализации ранее начатых инфраструктурных проектов.

При этом ряд проектов развития инфраструктуры будет реализован на условиях государственно-частного партнерства:

<sup>27</sup> в ценах 2010 года

- 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 — Бусловская Октябрьской железной дороги.

В результате осуществления инвестиций в пределах амортизации к концу 2015 года состояние инфраструктуры продолжит ухудшаться.

Реализация пессимистичного сценария позволит обеспечить минимально приемлемые темпы обновления существующей инфраструктуры и не подразумевает формирование достаточных источников инвестиций для расшивки «узких мест» и увеличения пропускных способностей, что может привести к крайне негативным последствиям:

- полному исчерпанию пропускной способности на ряде важнейших направлений сети уже к 2013–2015 годам;
- сохранению протяженности участков пути, просроченных капитальным ремонтом, на уровне более 20 тыс. км;
- ограничению возможностей по повышению качества услуг железнодорожного транспорта, падению скоростей движения из-за большого количества «узких мест», протяженность которых может превысить 10 тыс. км;
- невозможности освоить возрастающие объемы перевозок и ограничению темпов роста грузооборота по инфраструктуре на уровне 2–2,5% на период до 2015 года и на уровне 0,9% на период 2016–2030 годов (т. е. значительно ниже темпов роста промышленного производства);
- отсутствию возможностей для развития скоростных и высокоскоростных перевозок.

**Подобный сценарий развития инфраструктуры не соответствует стратегическим целям развития Холдинга, кардинально сокращает возможности для роста основного бизнеса ядра и ряда важнейших стратегических поставщиков, не позволяет реализовать планы по расширению транзитного потенциала и наращиванию экспорта транспортных услуг.**

В этой связи стратегической задачей Холдинга является формирование достаточного денежного потока для финансирования модернизации и развития инфраструктуры.

Для реализации **оптимистичного и консервативного** сценариев стратегии требуется увеличение инвестиций на развитие инфраструктуры на 40–70% к достигнутому в 2010 году уровню. Совокупный объем капитальных вложений в инфраструктуру и грузовые перевозки (без развития скоростных и высокоскоростных перевозок) за период 2011–2015 годов должен составить<sup>28</sup>:

- по оптимистичному сценарию — не менее 1850 млрд. руб.;
- по консервативному сценарию — не менее 1600 млрд. руб.

Привлечение средств для развития инфраструктуры на долгом рынке нецелесообразно и рискованно, так как доступные сроки и процентные ставки привлечения кредитов и займов не позволяют реализовать инфраструктурные проекты ОАО «РЖД» с положительным финансовым результатом и окупаемостью. При этом потенциал увеличения долговой нагрузки на Холдинг ограничен.

В этих условиях увеличение объема инвестиций в развитие инфраструктуры будет осуществляться на основе эффектов от изменения бизнес-модели Холдинга и повышения эффективности деятельности, а также от государственных решений в области:

- совершенствования тарифной политики и введения принципов включения рентабельности на инвестированный капитал или «инвестиционной составляющей» в тарифы на перевозки и на услуги инфраструктуры;
- введения специальных инвестиционных тарифов для отдельных крупных инфраструктурных проектов;
- государственной поддержки строительства новых объектов инфраструктуры, имеющих значительную социально-экономическую эффективность, за счет вклада денежных средств в уставной капитал ОАО «РЖД» (источниками средств могут быть в т. ч. привлеченные государством средства от размещения инфраструктурных облигаций);
- государственной поддержки текущего содержания и модернизации инфраструктуры при обеспечении ценовой доступности ее услуг для пользователей за счет заключения с ОАО «РЖД» «сетового контракта».

Минимальная потребность в дополнительных средствах на развитие инфраструктуры до 2015 года превышает 400 млрд. руб. (в ценах соответствующих лет). Основным направлением использования указанных средств является решение первоочередных задач по развитию инфраструктуры и расшивке «узких мест». Реализация соответствующих проектов позволит обеспечить в горизонте до 2015 года прогнозируемый прирост объемов перевозок.

При этом вопросы организации скоростного и высокоскоростного движения требуют отдельного решения и формирования источников финансирования.

**При выделении необходимых средств государственной поддержки и реализации консервативного или оптимистичного сценария будет обеспечено не только увеличение пропускной способности инфраструктуры, но и ее качественное обновление и модернизация:**

<sup>28</sup> Без учета проектов к Олимпиаде Сочи-2014 новых масштабных проектов развития ВСМ, в т.ч. для ЧМ-2018 и коренной модернизации БАМа, развития Мосула, на реализацию которых требуются средства, существенно превышающие инвестиционную программу Холдинга и указанные потребности.



- уменьшится на 18,5 тыс. км протяженность пути на деревянных шпалах;
- увеличится протяженность главного пути на железобетонных шпалах до 101,8 тыс. км и составит 82% от развернутой длины сети (в 2010 году — 82,75 тыс. км, или 66,6%), бесстыкового пути — до 97,04 тыс. км и составит 78% от развернутой длины (в 2010 — году 77,3 тыс. км, или 62%);
- протяженность пути с упругими скреплениями к концу 2015 года составит 43,7 тыс. км, или 43% от протяженности главного пути на железобетонных шпалах (в 2010 году — 17,0 тыс. км, или 21%);
- протяженность участков главного пути, просроченных капитальным ремонтом, к началу 2016 года снизится до уровня 17,38 тыс. км, или 14,0% от развернутой длины (по итогам 2010 года этот показатель увеличился до 20,11 тыс. км, или 16,2% от развернутой длины).

Выполнение заданных объемов должно обеспечить повышение скоростей движения пассажирских поездов с 2011 по 2015 год до 120 км/ч на полигоне 5,9 тыс. км, 140 км/ч — на 2,9 тыс. км. Для грузовых поездов полигон со скоростями 90 км/ч за этот период должен увеличиться на 5,2 тыс. км.

Средняя допустимая скорость пассажирских поездов должна вырасти с 90,0 до 92,5 км/ч в 2015 году, техническая — с 63,1 до 65,7 км/ч, грузовых поездов: допустимая — с 72,4 до 73,7 км/ч, техническая — с 49,3 до 50,3 км/ч.

Прогнозное количество отказов технических средств в путевом хозяйстве при выполнении заданных объемов должно снизиться не менее чем на 20%.

**Стратегическими приоритетами в организации эксплуатации, текущем содержании и ремонте инфраструктуры будут:**

- повышение эффективности использования инфраструктуры за счет улучшения технологии организации перевозок;
- обновление объектов инфраструктуры и оборудования с внедрением технологических инноваций, позволяющих повышать межремонтные сроки службы и надежность работы;
- повышение эффективности ремонтных и эксплуатационных технологий за счет роста механизации работ, совершенствования системы организации и планирования «окон» и подготовки к их реализации, оптимизации системы закупок и хранения материалов;
- снижение себестоимости при содержании и эксплуатации инфраструктуры на 2–3% ежегодно;
- повышение комплексности в обслуживании и ремонте инфраструктуры, интегрирование обслуживания объектов различных хозяйств с последовательным переходом к участковой системе эксплуатации;

- совершенствование системы технического аудита и диагностики инфраструктуры, выявления и ликвидации рисков для перевозочного процесса;
- постоянное совершенствование нормативов содержания и ремонта инфраструктуры с учетом новых технологий и категорирования железнодорожных линий. Учитывая определяющий характер вопросов финансового обеспечения обновления и развития инфраструктуры для возможностей роста объемов перевозок и эффективности работы Холдинга, их решение в краткосрочной перспективе является приоритетной задачей. Масштабами развития и обновления инфраструктуры в долгосрочной перспективе будут определяться возможности для развития бизнеса грузовых и пассажирских перевозок Холдинга, эффективность и устойчивость его деятельности.

Увеличение государственных капитальных вложений в развитие и модернизацию инфраструктуры является эффективным инструментом макроэкономической политики, так как способствует росту транспортной доступности предприятий, расширению промышленного производства и формирует существенный мультипликативный эффект. Такая практика соответствует международному опыту.

**Новый формат инвестиционного бюджета**

В 2011 году Компанией существенно доработан формат инвестиционного бюджета ОАО «РЖД». В целях повышения прозрачности расходования инвестиционных средств в новом формате бюджета выделены блоки, показывающие распределение средств, исходя из приоритетности их реализации в разрезе ключевых задач, в том числе:

- проекты, связанные с выполнением поручений Правительства Российской Федерации;
- обеспечение безопасности;
- снятие инфраструктурных ограничений;
- повышение транспортной доступности для населения страны;
- обновление подвижного состава;
- прочие проекты.

### Преимущества нового формата инвестиционного бюджета



В целях повышения прозрачности расходования инвестиционных средств подготовлен новый формат инвестиционного бюджета, показывающий распределение средств инвестиционного бюджета Компании на выполнение целевых задач, в том числе на развитие ж/д инфраструктуры основных транспортных направлений

Данный подход по формату представления инвестиционного бюджета Компании в целом одобрен на заседании совета директоров Компании.

### Структура инвестиционного бюджета в новом формате

Наименование разделов	Фактические затраты, млн. руб.	Удельный вес, %
<b>Всего, в том числе</b>	<b>395,4</b>	<b>100,0</b>
проекты, связанные с выполнением поручений Правительства Российской Федерации	72,6	18,4
обеспечение безопасности	75,6	19,1
снятие инфраструктурных ограничений	143,0	36,1
повышение транспортной доступности для населения страны	18,8	4,8
обновление подвижного состава	66,4	16,8
прочие	19,0	4,8

В рамках обеспечения безопасности были реализованы проекты «Транспортная безопасность», «Пожарная безопасность», а также программы, направленные на реконструкцию путевой инфраструктуры, техническое перевооружение контактной сети на перегонах и станциях. Инвестиционным бюджетом на реализацию данных проектов в 2011 году освоены средства в объеме 75,6 млрд. руб.

В 2011 году около 143 млрд. руб. было направлено на проекты, связанные с увеличением пропускной способности участков железнодорожной сети, и ликвидацию «узких мест». На развитие подходов к портам северо-запада основные мероприятия осуществлены в рамках проекта «Комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива».

Мероприятия, связанные с развитием железнодорожных подходов к портам юга России, осуществлялись в рамках проектов:

- «Комплексная реконструкция участка М. Горький — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла»;
- «Комплексная реконструкция участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская».

На развитие Транссиба, БАМа, подходов к портам Дальнего Востока предусмотрена реализация проектов:

- «Реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля»;
- «Комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск».

В целях повышения транспортной доступности населения реализовывались такие проекты, как «Строительство дополнительного главного пути на участке Москва — Крюково», а также проекты, связанные с обновлением основных фондов пригородного и дальнего пассажирского сообщения. Затраты на реализацию проектов в рамках данного раздела составляют 18,8 млрд. руб.

На обновление подвижного состава в 2011 году затрачены средства в объеме 66,4 млрд. руб.

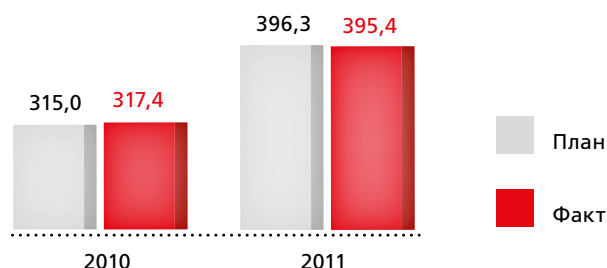
В блоке «Прочие проекты» предусмотрена реализация проектов, связанных с проведением научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проектов социального развития, а также повышением энергетической эффективности (внедрение автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии, ресурсосберегающих технологий) и оплатой дополнительных эмиссий акций (ЗАО «ЮКЖД»). На реализацию указанных мероприятий Компания направила в 2011 году 19 млрд. руб.

Компания делает все от нее зависящее в части развития и модернизации железнодорожной инфраструктуры.

Первоначально утвержденный на заседании совета директоров ОАО «РЖД» инвестиционный бюджет Компании на 2011 год составлял 349,0 млрд. руб.

По итогам работы Компании за первое полугодие 2011 г. на заседании совета директоров Компании утверждены предложения по увеличению инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» на 2011 год в объеме 47,3 млрд. руб.

#### Выполнение параметров инвестиционного бюджета ОАО «РЖД», млрд. руб.



Изменения инвестиционного бюджета Компании обусловлены выделением дополнительных средств из федерального бюджета по ряду инфраструктурных проектов, реализация которых осуществляется в соответствии с выполнением поручений Правительства Российской Федерации.

В рамках одобренных предложений ОАО «РЖД» осуществило реализацию дополнительных мероприятий, направленных:

- на повышение пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры и ликвидацию «узких мест»;
- на повышение безопасности движения и предупреждение травматизма граждан на объектах инфраструктуры;
- на увеличение объемов закупки и модернизации тягового подвижного состава, оборудования, машин и механизмов, объектов железнодорожной инфраструктуры.

С учетом изменений объем инвестиционного бюджета на 2011 год составил 396,3 млрд. руб. Данный показатель более чем на 25% больше фактического объема инвестиций прошлого года. Освоение инвестиционных средств в 2011 году за счет всех источников финансирования составляет 395,4 млрд. руб.

Общие показатели исполнения инвестиционного бюджета за 2011 год представлены в таблице:

Наименование	2010 год	2011 год <sup>29</sup>			Изменения 2011 г. к 2010 г.	
		План	Выполнение	%	+/-	%
<b>Всего, в т. ч.</b>	<b>317,4</b>	<b>396,3</b>	<b>395,4</b>	<b>99,8</b>	<b>78,0</b>	<b>124,6</b>
Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» со строительством сплошного второго железнодорожного пути на участке Сочи — Адлер — Веселое	73,1	55,0	55,1	100,2	-18,0	75,4
Развитие железнодорожной инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года	15,4	8,7	8,7	100,0	-6,7	56,5
Выделенные инвестиционные проекты	103,3	152,3	151,6	99,5	48,3	146,8
Обновление подвижного состава	46,0	66,5	66,4	99,8	20,4	144,3
Проекты хозяйств	72,8	107,0	105,9	99,0	33,1	145,5
Прочие	6,2	6,7	6,5	97,0	0,3	104,8
Привлеченные средства	0,6		1,2		0,6	200,0

Проекты, реализация которых предусмотрена в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2011 году, имеют:

- высокую капиталоемкость;
- стратегическую важность для государства и экономики страны;
- длительный срок окупаемости, который в основном превышает 20 лет;
- участие государства в качестве одного из источников финансирования.

Основными задачами Компании в области инвестиционной деятельности являются обеспечение безопасности перевозочного процесса, а также перевозок грузов. В связи с этим наибольший объем инвестиций при формировании инвестиционного бюджета Компании на 2011 год был предусмотрен на мероприятия по обновлению основных фондов Компании, а также по увеличению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, прежде всего в направлениях основных портов России.

ОАО «РЖД» целенаправленно осуществляет развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры, но, несмотря на принимаемые меры, потенциал инфраструктуры ограничен в условиях наличия на сети более 6 тыс. км «узких мест», и, при отсутствии дополнительных инвестиций, их протяженность к 2015 году может достичь 7,2 тыс. км.

По оценкам ОАО «РЖД», при сохранении существующей динамики развития железнодорожной инфраструктуры в России к 2015 году прогнозируется неывоз порядка 230 млн. тонн грузов. Поэтому для снижения рисков неывоза требуется масштабное развитие инфраструктуры, прежде всего Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, подходов к портам северо-запада (в первую очередь Усть-Луги) и юга России, развитие инфраструктуры участков Междуреченск — Тайшет, Тобольск — Сургут, Московского транспортного узла.

Кроме того, значительный объем инвестиций в ближайшей перспективе необходимо направить на обновление основных фондов для уменьшения их износа.

<sup>29</sup> Млрд. рублей с учетом НДС, принятого к учету, по объектам непроизводственного назначения пригородного хозяйства.

Источники реализации инвестиционных проектов в 2011 году распределились следующим образом:

- собственные средства — 313,7 млрд. руб.;
- средства федерального бюджета — 80,5 млрд. руб.;
- средства внешних инвесторов — 1,2 млрд. руб.

**Внесенные в уставный капитал ОАО «РЖД» денежные средства, а также выделенные субсидии из средств федерального бюджета были направлены на реализацию следующих проектов:**

Наименование проекта	Объем затрат <sup>30</sup>	Основные физические показатели
Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»	55,1	Завершена проходка 5 железнодорожных тоннелей; уложено верхнее строение пути до южного портала комплекса тоннелей № 3 — 24 км
Транспортная безопасность	1,9	более 200 км ж/д пути оборудовано техническими средствами охраны, создан ситуационный центр
Организация электроснабжения объектов связи автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск	0,5	32 объекта обеспечены подвижной радиотелефонной связью
Реконструкция (модернизация) железнодорожного пути	20,0	С учетом собственных затрат ОАО «РЖД» в целом реконструировано 2 710 км железнодорожного пути
Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи	3,0	Завершено строительство новой электрифицированной ж/д линии Пост 13 км — Аэропорт Кневичи, открыто рабочее движение поездов
Организация интермодальных перевозок от ж/д станции Казань до международного аэропорта Казань	3,0	Разработана проектно-сметная документация, а также начаты строительные-монтажные работы

<sup>30</sup> Фактический объем затрат, млрд. руб.



## Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры

В 2011 году также продолжалась реализация ранее начатых проектов, направленных в первую очередь на увеличение пропускной способности лимитирующих участков железнодорожной сети и ликвидацию «узких мест».

Основные объемы инвестиций были направлены на такие проекты, как:

**«Комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и ж/д подходов к портам на южном берегу Финского залива (с учетом строительства станции Лужская)»**

Объем средств, предусмотренных на реализацию проекта, составил 15,2 млрд. руб.



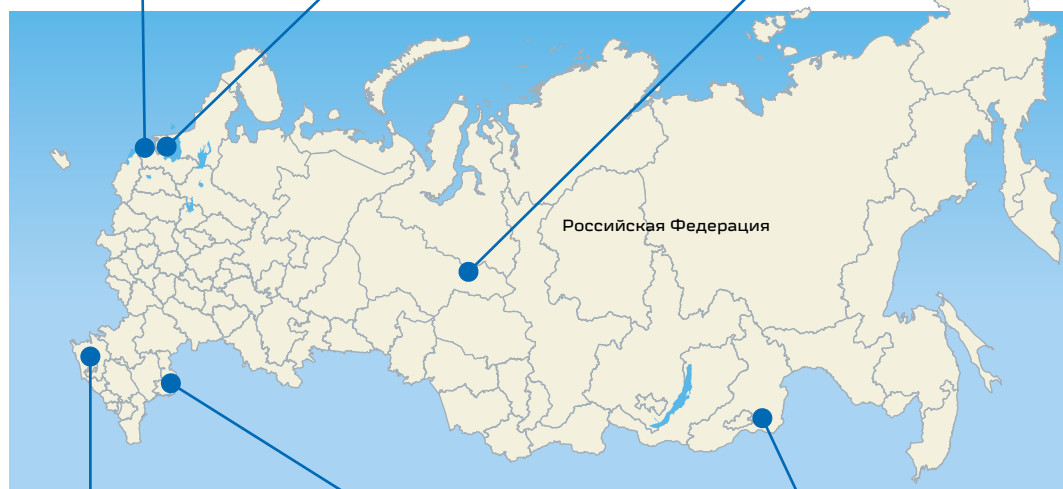
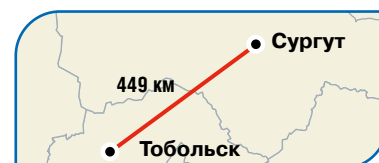
**«Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Буловская»**

Объем средств, предусмотренных на реализацию проекта, составил 9,5 млрд. руб.



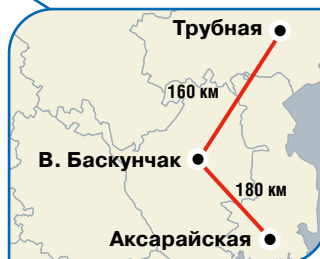
**«Развитие участка Тобольск — Сургут»**

Объем средств, предусмотренных на реализацию проекта, составил 1,5 млрд. руб.



**«Комплексная реконструкция участка Крымская-Тихорецкая-Котельниково-М. Горький»**

Объем средств, предусмотренных на реализацию проекта, составил 7,2 млрд. руб.



**«Развитие участка Трубная-В. Баскунчак-Аксарайская»**

Объем средств, предусмотренных на реализацию проекта, составил 943,9 млн. руб.

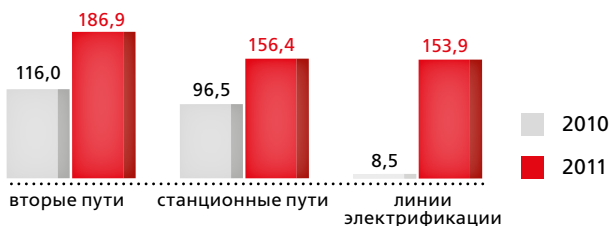


**«Комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск»**

Объем средств, предусмотренных на реализацию проекта, составил 6,1 млрд. руб.

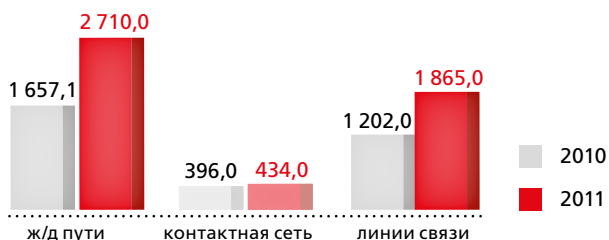
### Краткая информация о вводе основных фондов

#### Основные физические показатели инвестиционного бюджета, км



В целом за год Компанией введено в эксплуатацию 186,9 км вторых путей, 156,4 км станционных путей, 153,9 км электрификации. Указанные показатели за 2010 и 2011 годы представлены на диаграмме выше.

Кроме того, в течение года комплексно реконструировано более 2 710 км железнодорожных путей, 434 км контактной сети, 437,7 км автоблокировки, 773 стрелки ЭЦ, 10 тяговых подстанций, 1 865 км магистральных кабельных линий связи. Данные показатели за 2010 и 2011 годы представлены на диаграмме.



#### С учетом проведенных мероприятий, реализация которых предусматривалась в рамках инвестиционного бюджета, улучшены следующие показатели:

- за счет выполненных объемов реконструкции (модернизации) железнодорожного пути в 2011 году увеличен полигон движения пассажирских и грузовых поездов до 140 км/ч и более по отношению к показателям 2010 года (на 0,5% и 22,6% соответственно);
- за счет выполненных объемов реконструкции (модернизации) железнодорожного пути снижено количество «неудовлетворительных» километров с 599 в 2010 году до 509 в 2011 году;
- за счет выполнения объемов работ по обновлению и модернизации технических средств ЖАТ в 2011 году уменьшилось количество отказов технических средств по отношению к показателям 2010 года на 7,9%, повысился уровень определения предотказного состояния устройств СЦБ;
- за счет приобретения тягового подвижного состава в объеме 453 единицы достигнута экономия эксплуатационных расходов в объеме 1 389,6 млн. руб.

от снижения количества отказов технических средств, затрат на топливно-энергетические ресурсы и количества проведения ТО и ТР;

- за счет выполнения объемов по обновлению основных фондов вагонного хозяйства в 2011 году снижено количество отказов технических средств на 28% по отношению к показателям 2010 года, а также увеличена на 26 км протяженность гарантийных участков безостановочного движения поездов к 2010 году;
- за счет выполнения объемов по обновлению основных фондов хозяйства электрификации и электроснабжения в 2011 году снижено количество отказов технических средств на 24,2% по отношению к показателям 2010 года, а также под скоростной режим движения поездов 160 км/ч реконструировано 400 км развернутой длины контактной сети, для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения обновлено под скорость 200 км/ч 49,4 км контактной сети, ликвидировано 4 лимитирующих зоны общей протяженностью 142 км на Восточном полигоне.

#### Обновление подвижного состава

Мероприятия Компании по обновлению подвижного состава прежде всего направлены на уменьшение уровня износа техники, а также на повышение уровня производительности и безопасности работы подвижного состава.

На обновление и закупку подвижного состава в целом по ОАО «РЖД» в 2011 году направлено 66,4 млрд. руб., в том числе на обновление:

- тягового подвижного состава — 50,8 млрд. руб.;
- моторвагонного подвижного состава — 14,5 млрд. руб.;
- грузового подвижного состава — 0,5 млрд. руб.;
- пассажирского подвижного состава — 0,5 млрд. руб.

По результатам года поставлено 453 единицы тягового подвижного состава (+15,3% к 2010 году) на 37,02 млрд. руб., в том числе:

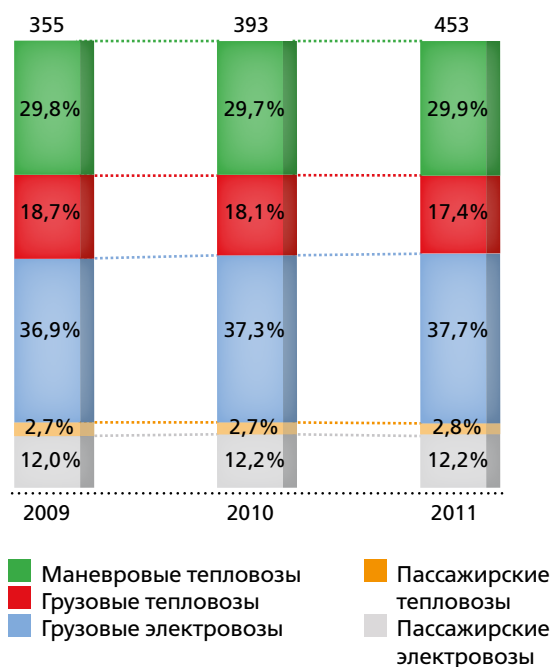
- 286 ед. электровозов, из них:
  - пассажирских — 105 ед. (ЭП1М, П — 65 ед. и ЭП2К — 40 ед.) на 7,16 млрд. руб.;
  - грузовых — 181 ед. (2ЭС5К/3ЭС5К — 90 ед., 2ЭС4К — 17 ед., 2ЭС6 — 63 ед., 2ЭС10 — 11 ед.) на 19,96 млрд. руб.;
- 167 ед. тепловозов, из них:
  - грузовых — 32 ед. (2ТЭ25А — 7 ед. и 2ТЭ116У — 25 ед.) на 4,5 млрд. руб.;
  - пассажирских — 21 ед. (ТЭП70БС — 21 ед.) на 1,36 млрд. руб.;
  - маневровых — 114 ед. (ТЭМ7А — 23 ед. и ТЭМ18Д — 91 ед.) на 4,04 млрд. руб.

При этом в 2011 году Компанией приобретен принципиально новый тяговый подвижной состав, такой как грузовой электровоз серии 2ЭС10 с асинхронным тяговым приводом (в количестве 11 единиц) и грузовой тепловоз серии 2ТЭ25А (в количестве 7 единиц).

В соответствии с договорами финансовой аренды (лизинга) в 2011 году выполнен плановый выкуп 838 вагонов моторвагонного подвижного состава по остаточной стоимости на сумму 2,9 млрд. руб.

Также согласно обязательствам по договорам финансовой аренды (лизинга) в 2011 году на выкуп 296 единиц пассажирского подвижного состава направлено 0,006 млрд. руб.

### Обновление парка тягового подвижного состава, %



В целом объем средств, вложенных внешними инвесторами в развитие железнодорожного транспорта в 2011 году, составил 1,2 млрд. руб.

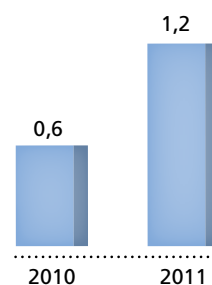
В 2011 году проведена работа по привлечению средств внешних инвесторов для реализации проектов развития станций примыкания путей необщего пользования предприятий. За указанный период внешними инвесторами профинансировано проектов развития станций на сумму 1,1 млрд. руб. В рамках данных средств реализованы следующие мероприятия:

- «Присоединение железнодорожной ветки необщего пользования Межрегионального хранилища Банка России в г. Краснодаре Северо-Кавказской ж.д.» за счет средств Центрального банка Российской Федерации в размере 0,12 млрд. руб.;
- «Реконструкция станции Тоннельная Северо-Кавказской ж.д.» за счет средств ОАО «Верхнебаканский цементный завод» в сумме 0,06 млрд. руб.;
- «Примыкание пути необщего пользования ОАО «СибурТюменьГаз» на станции Ноябрьск-2

На обновление грузового подвижного состава в рамках инвестиционного бюджета 2011 года затрачено 0,5 млрд. руб., из которых на модернизацию направлено 0,2 млрд. руб., на выкуп 7 852 единиц подвижного состава в соответствии с договорами финансовой аренды — 0,3 млрд. руб.

### Реализация проектов за счет средств внешних инвесторов

Объем затрат, млрд. руб.



Свердловской ж.д.» за счет средств ОАО «СИБУР-Транс» в размере 0,14 млрд. руб.;

- «Технологическое присоединение путей необщего пользования ООО «РЭЙЛ ИНВЕСТ» к инфраструктуре Забайкальской ж.д.» за счет средств ООО «РЭЙЛ ИНВЕСТ» в размере 0,08 млрд. руб.;
- «Реконструкция станции Балаково Приволжской ж.д.» за счет средств ЗАО «Северсталь — сортовой завод Балаково» в размере 0,13 млрд. руб.

Также ОАО «РЖД» привлечены средства страховых компаний для реализации мероприятий по повышению безопасности перевозок на сумму 0,09 млрд. руб.

### Внедрение системы управления инвестиционными проектами

Во исполнение раздела I п. 22 протокола заседания правления ОАО «РЖД» от 27 августа 2009 г., а также поручения президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина от 3 марта 2010 г. № ПП-19 о внедрении единой системы управления инвестиционными проектами, включая разработку и утверждения регламентов проектного управления и создание института проектных офисов, в Компании разработаны механизмы и нормативные документы о внедрении единой системы управления инвестиционными проектами.

Основной задачей проектного управления является обеспечение координации действий всех участников проекта с целью достижения его результатов. При этом важнейшим критерием качества проектного управления является достижение всех целевых показателей проекта при установленном ограничении ресурсов.

Особенно важен проектный подход для крупных комплексных проектов, которые, в силу ряда причин, часто реализуются по частям несколькими отдельными подразделениями.

Поэтому перед Компанией стоит задача внедрить и освоить единый порядок управления проектами, исходя из принципов:

- персонификации ответственности за достижение целевых показателей проекта;
- специализации деятельности по управлению проектами путем создания проектных офисов;
- стандартизации процедур управления инвестиционными проектами путем введения единых регламентов;
- сквозного планирования полного объема работ и всех расходов, необходимых для достижения целей проекта.

В 2011 году запущены пилотные инвестиционные проекты с применением системы проектного управления:

- на уровне центрального аппарата ОАО «РЖД» («Организация перевозок пассажиров электропоездами нового поколения Desiro RUS» и «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань на период до 2020 года»);
- на уровне железных дорог («Организация ускоренного движения на участке Москва-Пассажирская-Смоленская — Усово поездами типа “Аэроэкспресс”» — на Московской железной дороге, «Реконструкция путевой инфраструктуры на направлении Александров — Ярославль-Главный» — на Северной железной дороге, «Развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года (без учета строительства железнодорожной линии до аэропорта)» — на Горьковской железной дороге).

По данным проектам подготовлены и приняты все устанавливающие документы, назначены руководители проектов, сформированы проектные офисы, разработаны паспорта, бюджеты и календарные планы.

Проектными офисами ведется мониторинг реализации проектов с необходимым анализом промежуточных результатов и анализом отклонений от первоначально установленных параметров и прогнозом влияния таких отклонений на конечные результаты проектов. Руководителями проектов рассматриваются отчеты проектных офисов, на основании которых принимаются решения по проектам.

Наиболее активными участками работы среди проектных офисов являлись:

- проект «Организация перевозок пассажиров электропоездами нового поколения Desiro RUS». По данному проекту в рамках проектного офиса проведена технико-экономическая оценка эффективности внедрения на сети электропоездов Desiro RUS, закупаемых в соответствии с подписанными контрактами (54 поезда) для обслуживания Олимпийских и Паралимпийских игр в г. Сочи

в 2014 году, а также планируемых к производству с локализацией на территории Российской Федерации (1 200 вагонов);

- в активной стадии находятся процессы строительства деповской инфраструктуры для обслуживания поездов Desiro RUS на Северо-Кавказской и Московской железных дорогах. По проекту «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань на период до 2020 года» выполнено обоснование инвестиций «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань на период до 2020 года».

В работе выделены варианты развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона для целей освоения и продвижения грузо- и пассажиропотоков на полигоне на перспективу до 2015 года и 2020 года, сформирован перечень мероприятий по развитию инфраструктуры полигона с прогнозной оценкой потребных инвестиций по вариантам.

По итогам 2011 года в применении проектного управления были достигнуты следующие положительные результаты:

- освоена практика четкого, однозначного определения целевых задач проектов и персонификация ответственности за их достижение;
- освоена практика специализации деятельности по управлению проектами с помощью создания проектных офисов. Проектные офисы служат инструментом управления для руководителя проекта и обеспечивают коммуникационный ресурс и единообразие, прозрачность и системность информации по проекту, что сказывается на качестве принятия решений всеми его участниками;
- стандартизация работы и практика формирования сводной информации для всех участников проекта. Формирование единых сводных графиков и бюджетов проекта позволяет получить реальную длительность и стоимость его реализации для Компании с учетом не только инвестиционных, но и всех других видов затрат. Подготовка регулярной единообразной отчетности повышает качество принятия координационных решений.

Данные результаты особенно видны в наиболее сложных проектах, где требуется координация большого числа участников и взаимосвязка большого числа разнородных задач и работ. Формирование стандартов взаимодействия участников проектов и утверждение перечня документов по проектному управлению позволило обеспечить руководителю проекта доступ ко всей информации по проекту из единого источника.

Запуск сразу нескольких пилотных проектов на разных уровнях в 2011 году позволил начать формировать аналитическую и архивную базы по управлению проектами, что исключительно важно для становления проектного подхода в Компании.





## 16. Финансово-экономические результаты

**16,8 млрд. рублей**

чистой прибыли мы заработали  
для Компании в 2011 году,  
увеличив ее доходы на 7,8%



## 16. Финансово-экономические результаты

- Улучшены производственные параметры: погрузка по отношению к 2010 году увеличена на 3,0% и составила 1 241,5 млн. тонн; грузооборот возрос на +8,1% к 2010 году и составил 2 704,8 млрд. ткм.
  - По всем видам перевозочной деятельности доходы достигли 1,1 трлн. руб., а уровень прошлого года превышен на 2,8%.
  - За счет удержания роста себестоимости и увеличения доходов Компания перевыполнила плановое задание по прибыли от продаж, которая достигла 72,8 млрд. руб.
  - Инвестиционный бюджет Компании превысил объем 2010 года на 25% и составил 396,3 млрд. руб. В результате выполнение инвестиционной программы составило 395,4 млрд. руб. (99,8% от плана).
  - Себестоимость железнодорожных перевозок в 2011 году составила 369,4 коп./10 прив. ткм, что ниже уровня 2010 года на 0,8%, рост себестоимости перевозок в сопоставимых условиях составил менее 7%, что ниже среднегодовой инфляции (8,4%), и в два с половиной раза ниже роста цен в промышленности в 2011 году (17,3%).
  - По итогам работы за 2011 год фактическая среднесписочная численность по перевозкам снижена к прошлому периоду на 73,8 тыс. человек, или на 8,2%.
  - Наибольшее снижение численности, более 80%, достигнуто за счет создания дочерних и зависимых обществ. Однако в течение года проводилась работа по оптимизации численности на 1,5%, что позволило дополнительно высвободить 10 тыс. человек.
  - Среднемесячная заработная плата работников, занятых на перевозках, составила 33 485 руб. с ростом на 13,8% к 2010 году. В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 5,0%, а производительность достигла 3 808,8 тыс. прив. ткм/чел., что к прошлому году в сопоставимых условиях составило 108,7%, без учета сопоставимости — 117,5%.
  - ОАО «РЖД» является одной из немногих компаний, где на протяжении ряда лет сохраняется экономически обоснованное соотношение по опережающим темпам роста производительности труда над темпами роста реальной заработной платы.
  - Совокупный эффект от структурного реформирования в 2011 году превысил 175 млрд. руб. Так, в 2011 году от продажи акций дочерних компаний ОАО «РЖД» получено 149,3 млрд. руб., в том числе был продан контрольный пакет акций дочерней компании ОАО «РЖД» — ОАО «ПГК» — за рекордную сумму 125,5 млрд. руб., а также завершены процедуры по продаже дочерних обществ ОАО «ЭЛТЕЗА» (50% — 2 акции) и ОАО «ТрансКредитБанк» на общую сумму более 20 млрд. руб. Поступления дивидендов от дочерних и зависимых обществ превысили 20 млрд. руб.
  - Состояние ликвидности в 2011 году характеризуется стабильными финансовыми показателями, что подтверждает высокое качество управления оборотным капиталом холдинга «РЖД» и улучшает позиции Компании с точки зрения оценки риска со стороны инвесторов:
    - период оборота дебиторской задолженности улучшился к 2010 году почти в 2 раза и составил 4,7 дня. Доля просроченной дебиторской задолженности составила лишь 1,1% от общего объема обязательств (на уровне прошлого года);
    - период оборота кредиторской задолженности составил 34 дня, что полностью соответствует договорным условиям. Доля просроченной кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками сократилась к началу года вдвое и составила менее 0,5% от общего объема задолженности;
    - период оборота запасов составил 73,7 дня, со снижением к уровню предыдущего года на 2,7 дня, что свидетельствует о повышении эффективности управления материально-производственными запасами.
  - В 2011 году состоялось размещение нового выпуска еврооблигаций в объеме 650 млн. фунтов стерлингов на срок 20 лет, позволившего выйти на рынок сверхдлинных заимствований в фунтах стерлингов.
  - В целом за 2011 год ОАО «РЖД» добилось значительного снижения стоимости заемного капитала. Так, по состоянию на начало 2011 года средневзвешенная ставка по кредитному портфелю составляла 8,66% годовых; по состоянию на конец 2011 года данный показатель составил 7,33% — таким образом, снижение стоимости заимствований составило более 1,3 п.п. (экономия порядка 4,5 млрд. руб.).
- В результате чистая прибыль по итогам 2011 года составила 16,8 млрд. руб., с перевыполнением плана 5,7 млрд. руб. и снижением к уровню прошлого года на 58,0 млрд. руб. Снижение к прошлому году сложилось по следующим причинам:
1. Снижение прибыли от продаж на 38,1 млрд. руб., в основном вследствие выхода высококоэффициентной тарифной составляющей — окончательной передачи грузовых вагонов инвентарного парка в созданную дочернюю компанию ОАО «ВГК», выделения высококорентабельных видов ремонта вагонов и пр.;
  2. Снижение результата от прочих доходов и расходов на 11,2 млрд. руб., что в основном связано со снижением по сравнению с 2010 годом размера бюджетных ассигнований.

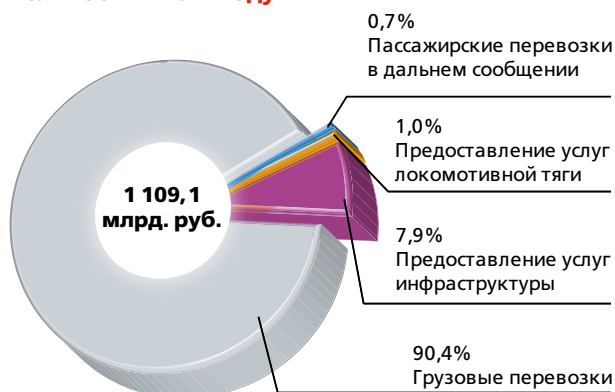
**Финансовые результаты, млрд. руб.**

Показатель	Ед. изм.	2010	2011		Изменения 2011 к 2010		
			план	факт	+/-	%	+/- к плану
<b>Всего доходов</b>	<b>млрд. руб.</b>	1 195,1	<b>1 266,00</b>	<b>1 288,3</b>	<b>+93,2</b>	<b>+7,8%</b>	<b>+22,3</b>
<b>Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги</b>	<b>млрд. руб.</b>	1 079,3	<b>1 099,50</b>	<b>1 109,1</b>	<b>+29,8</b>	<b>+2,8%</b>	<b>+9,6</b>
грузовые перевозки	млрд. руб.	936,2	994,6	1 003,1	+66,9	+7,1%	+8,5
предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	88,4	87,1	87,2	-1,2	-1,4%	+0,1
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	11,8	10,5	11,4	-0,4	-3,4%	+0,9
пассажирские перевозки:	млрд. руб.	42,9	7,3	7,4	-35,5	-82,8%	+0,1
дальнее следование	млрд. руб.	29,1	7,3	7,4	-21,7	-74,6%	+0,1
пригородное сообщение	млрд. руб.	13,8	0	0	-13,8	X	+0,0
<b>Доходы от прочих видов деятельности</b>	<b>млрд. руб.</b>	115,8	<b>166,5</b>	<b>179,2</b>	<b>+63,4</b>	<b>+54,7%</b>	<b>+12,7</b>
<b>Всего расходов</b>	<b>млрд. руб.</b>	1 084,2	<b>1 215,1</b>	<b>1 215,5</b>	<b>131,3</b>	<b>+12,1%</b>	<b>-0,4</b>
<b>Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>986,4</b>	<b>1 058,7</b>	<b>1 050,8</b>	<b>+64,4</b>	<b>+6,5%</b>	<b>-7,9</b>
грузовые перевозки	млрд. руб.	796,1	954,5	933,2	+137,1	+17,2%	-21,3
предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	86,2	88,2	102,2	+16,0	+18,6%	+14,0
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	8,8	8,2	8,4	-0,4	-4,5%	+0,2
пассажирские перевозки:	млрд. руб.	95,3	7,8	7,0	-88,3	-92,6%	-0,8
дальнее следование	млрд. руб.	52,2	7,8	6,9	-45,3	-86,8%	-0,9
пригородное сообщение	млрд. руб.	43,1	0,0	0,1	-43,1	-99,8%	+0,1
<b>Расходы от прочих видов деятельности</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>97,8</b>	<b>156,4</b>	<b>164,7</b>	<b>+66,9</b>	<b>+68,4%</b>	<b>+8,3</b>
<b>Всего прибыль от продаж</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>110,9</b>	<b>50,9</b>	<b>72,8</b>	<b>-38,1</b>	<b>-34,4%</b>	<b>+21,9</b>
<b>Прибыль по перевозкам, услугам инфраструктуры и локомотивной тяги</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>92,9</b>	<b>40,8</b>	<b>58,3</b>	<b>-34,6</b>	<b>-37,2%</b>	<b>+17,5</b>

Показатель	Ед. изм.	2010	2011		Изменения 2011 к 2010		
			план	факт	+/-	%	+/- к плану
грузовые перевозки	млрд. руб.	140,1	40,1	69,9	-70,2	-50,1%	+29,8
предоставление услуг инфраструктуры	млрд. руб.	2,2	-1,1	-15,0	-17,2	-781,8%	-13,9
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд. руб.	3,0	2,3	3,0	0,0	0,0%	+0,7
пассажирские перевозки:	млрд. руб.	-52,4	-0,5	0,4	+52,8	X	+0,9
дальнее следование	млрд. руб.	-23,1	-0,5	0,5	+23,6	X	+1,0
пригородное сообщение	млрд. руб.	-29,3	0,0	-0,1	+29,2	-99,7%	-0,1
<b>Прибыль от прочих видов деятельности</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>18,0</b>	<b>10,1</b>	<b>14,5</b>	<b>-3,5</b>	<b>-19,4%</b>	<b>+4,4</b>
<b>Себестоимость перевозок</b>	<b>коп./10 прив. ткм</b>	<b>372,2</b>	<b>377,9</b>	<b>369,4</b>	<b>-2,8</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-8,5</b>
<b>Результат от прочих доходов и расходов</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>15,0</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>	<b>-11,2</b>	<b>-74,7%</b>	<b>+0,1</b>
<b>Прибыль до налогообложения</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>125,9</b>	<b>54,6</b>	<b>76,6</b>	<b>-49,3</b>	<b>-39,2%</b>	<b>+22,0</b>
<b>Чистая прибыль</b>	<b>млрд. руб.</b>	<b>74,8</b>	<b>11,1</b>	<b>16,8</b>	<b>-58,0</b>	<b>-77,5%</b>	<b>+5,7</b>

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

**Структура доходов от перевозочных видов деятельности в 2011 году**



### Грузовые перевозки

Доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок в 2011 году сложились на уровне 1 003,1 млрд. руб. (+8,5 млрд. руб., или +0,9% к плану, и +66,9 млрд. руб., или +7,1% к 2010 году).

Дополнительные доходы к предыдущему году получены в размере:

- +27,8 млрд. руб. за счет роста погрузки к уровню прошлого года;
- +39,1 млрд. руб. за счет роста доходной ставки.

Средняя доходная ставка (руб./т) выросла к 2010 году на 4,1%, к плановому уровню +0,7% (планируемый рост доходной ставки к 2010 году составлял 3,3%). Более низкий уровень роста средней доходной ставки к прошлому году по сравнению

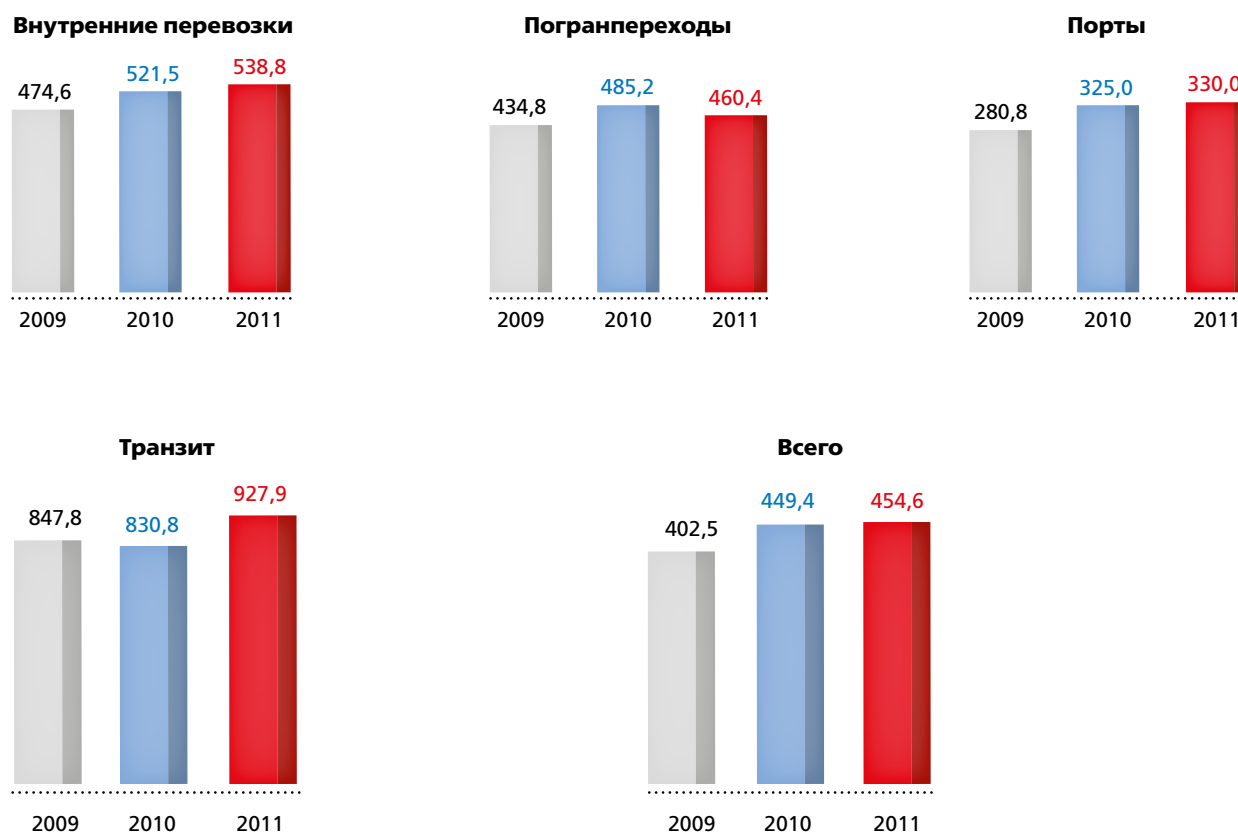


с установленной индексации грузовых тарифов (8%) на 3,9 п.п. обусловлен передачей грузовых вагонов инвентарного парка в ОАО «Вторая грузовая компания», а также долей неиндексируемых доходов ОАО «РЖД». Негативное влияние оказало на среднюю доходную ставку то, что наиболее динамичный прирост погрузки обеспечивался в низкодоходном сегменте (+5%).

По итогам 2011 года размер доходной ставки по видам сообщения (коп./10 ткм) изменился следующим образом:

- внутренние перевозки — увеличение на 3,3% до 538,8 руб./ткм (2010 г. — 521,5 руб./ткм);
- погранпереходы — снижение на 5,1% до 460,4 руб./ткм (2010 г. — 485,2 руб./ткм);
- порты — увеличение на 1,6% до 330,0 руб./ткм (2010 г. — 325,0 руб./ткм);
- транзит — рост на 11,7% до 927,9 руб./ткм (2010 г. — 830,8 руб./ткм).

**Доходная ставка по видам сообщений<sup>31</sup> (руб./ткм груженный)**



**Пассажирские перевозки**

Доходы от пассажирских перевозок в дальнем следовании составили 7,4 млрд. руб., что ниже уровня 2010 года на 21,7 млрд. руб., или 74,5%. Снижение доходов к уровню 2010 года обусловлено созданием перевозочной компании в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании с 1 апреля 2010 г. — ОАО «Федеральная пассажирская компания» (до 1 апреля 2010 г. перевозчиком пассажиров в дальнем следовании являлось ОАО «РЖД»).

В 2011 году ОАО «РЖД» осуществляются перевозки только высокоскоростными поездами «Сапсан» и «Аллегро» и поездами формирования Дальневосточной железной дороги на острове Сахалин.

**Пригородные перевозки**

Доходы от перевозок пассажиров в пригородном сообщении составили в 2011 году 12 млн. руб. В 2011 году ОАО «РЖД» практически полностью ушло с рынка перевозок пассажиров в пригородном сообщении, и на его смену пришли пригородные пассажирские компании.

<sup>31</sup> По перевозке грузов; без доп. сборов, транзита, перевозок для нужд ОАО «РЖД», грузобагажа, объемных показателей по возврату порожних вагонов, с учетом доходов за возврат порожних вагонов.

### Услуги локомотивной тяги, инфраструктуры

Доходы от услуг локомотивной тяги в 2011 году составили 11,4 млрд. руб., что на 0,8 млрд. руб., или на 8% выше плана.

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры составят 87,2 млрд. руб. К 2010 году размер доходов по предоставлению услуг инфраструктуры незначительно снижен (-1,4%), в основном в части предоставления услуг в дальнем следовании по причине снижения стоимости услуг инфраструктуры по ставкам нового Тарифного руководства, утвержденного приказом ФСТ

России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 (в 2010 году применялся тариф с учетом услуг локомотивной тяги и оформления проездных и перевозочных документов).

В части предоставления услуг инфраструктуры, оказываемых при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, доходы увеличились более чем в 2 раза к уровню прошлого года за счет выхода на полное обслуживание всего полигона пригородных перевозок пригородными пассажирскими компаниями.

## Расходы от осуществления перевозок, предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги

Расходы по перевозочным видам деятельности по итогам 2011 года составили 1 050,8 млрд. руб., что выше уровня 2010 года (986,4 млрд. руб.) на 6,5%, или 64,4 млрд. руб.

Затраты на **заработную плату** по итогам 2011 года возросли на 4,5%, или 14,7 млрд. руб. к уровню 2010 года, в том числе за счет:

- роста приведенной работы на 7,7% в части расходов, зависящих от объемов перевозок — 6,8 млрд. руб.;
- индексации заработной платы в соответствии с положениями коллективного договора ОАО «РЖД» на 28,3 млрд. руб.;
- переноса затрат на капитальный ремонт основных фондов в инвестиционный бюджет в связи с заменой в 2011 году федеральной субсидии на ремонт объектов путевого хозяйства взносом в уставный капитал ОАО «РЖД» в сумме 1,6 млрд. руб.;
- исключения затрат, связанных с созданием в течение 2010 года дочерних обществ ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК», ППК, ОАО «ВГК»), в связи с неравномерностью вывода указанных обществ в сумме 18,8 млрд. руб.

Отчисления **на социальные нужды** в 2011 году возросли к уровню 2010 года на 35,2%, или 24,7 млрд. руб.

Значительный рост обусловлен ростом эффективной ставки по страховым взносам на 8 п.п. в соответствии со вступлением в силу Федерального закона №212-ФЗ от 24 июля 2009 г. «О страховых взносах в Пенсионный фонд РФ, Фонд социального страхования РФ, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования», что привело к дополнительному росту расходов в сумме 21 млрд. руб.

Затраты на топливо за указанный период возросли на 26,1%, или 13,3 млрд. руб., в том числе:

- затраты на тягу поездов возросли на 29,8% (11,7 млрд. руб.) за счет:
  - роста объемов перевозок — тоннокилометровой работы брутто в теплотяге на 6,3%, или 2,7 млрд. руб.;
  - снижения удельных норм расхода топлива на тягу поездов в теплотяге на 1% позволило сократить затраты на 0,4 млрд. руб.;
  - роста цен на дизельное топливо, в т. ч. за счет роста акцизов на дизельное топливо, в соответствии с Федеральным законом №306-ФЗ от 27 ноября 2010 г. «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса РФ» рост затрат составил 13,1 млрд. руб., что благодаря проводимой в Компании работе по оптимизации затрат на приобретение ТЭР значительно ниже данных Росстата по росту цен на дизельное топливо — 31,9%;
  - исключения затрат, связанных с созданием в течение 2010 года дочерних обществ ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК», ППК), в связи с неравномерностью вывода указанных обществ в сумме 3,5 млрд. руб.
- затраты на нетяговые нужды возросли на 13,7% (1,6 млрд. руб.), что в основном обусловлено ростом цен на топливо, потребляемого на нетяговые нужды.

Затраты на **электроэнергию** за указанный период возросли на 15,2%, или 13,4 млрд. руб., в том числе:

- *затраты на тягу поездов* возросли на 17% (12,9 млрд. руб.) за счет:
  - роста объемов перевозок — тоннокилометровой работы брутто в электротяге на 4,3%, или 3,3 млрд. руб.;
  - снижения удельных норм на тягу поездов в электротяге на 0,4% позволило сократить затраты на 0,3 млрд. руб.;

- исключения затрат, связанных с созданием в течение 2010 года дочерних обществ ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК», ППК), в связи с неравномерностью вывода указанных обществ в сумме 0,1 млрд. руб.;
- роста тарифов на электроэнергию рост затрат составил 10,1 млрд. руб.
- *затраты на нетяговые нужды* возросли на 4,1% (0,5 млрд. руб.), что в основном обусловлено ростом тарифов на электроэнергию и исключением затрат, связанных с созданием в течение 2010 года дочерних обществ ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК», ППК, ОАО «ВГК»), в связи с неравномерностью вывода указанных обществ.

**Затраты на материалы и прочие материальные затраты** за указанный период возросли на 6,3%, или 12,2 млрд. руб., в том числе за счет:

- роста приведенной работы на 7,7% в части расходов, зависящих от объемов перевозок, в сумме 6,6 млрд. руб.;
- роста затрат в связи с ростом цен на 28,5 млрд. руб. При этом, благодаря проводимой в Компании работе по оптимизации затрат, рост указанных материальных затрат в связи с ростом цен значительно ниже данных Росстата по росту цен в промышленности — 17,3%;
- переноса затрат на капитальный ремонт основных фондов в инвестиционный бюджет в связи с заменой в 2011 году федеральной субсидии на ремонт объектов путевого хозяйства взносом в уставный капитал ОАО «РЖД» в сумме 11,3 млрд. руб.;
- исключения затрат, связанных с созданием в течение 2010 года дочерних обществ ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК», ППК, ОАО «ВГК»), в связи с неравномерностью вывода указанных обществ в сумме 11,7 млрд. руб.

Снижение **прочих расходов** за указанный период составило 3,4%, или 2,9 млрд. руб., в том числе за счет:

- роста приведенной работы на 7,7% в части расходов, зависящих от объемов перевозок, в сумме 2,5 млрд. руб.;
- роста затрат в связи с ростом цен на 3,4 млрд. руб. При этом проводимая в Компании работа по оптимизации затрат позволила обеспечить рост указанных материальных затрат в связи с ростом цен значительно ниже фактического роста цен, как в промышленности (17,3%), так и среднегодовой инфляции (8,4%);
- переносом затрат на капитальный ремонт основных фондов в инвестиционный бюджет в связи с заменой в 2011 году федеральной субсидии на ремонт объектов путевого хозяйства взносом в уставный капитал ОАО «РЖД» в сумме 0,2 млрд. руб.;
- исключения затрат, связанных с созданием в течение 2010 года дочерних обществ ОАО «РЖД»

(ОАО «ФПК», ППК, ОАО «ВГК»), в связи с неравномерностью вывода указанных обществ в сумме 8,6 млрд. руб.

Снижение **затрат на амортизацию** за указанный период составило 4,5%, или 7,6 млрд. руб., и в основном обусловлено исключением затрат, связанных с созданием в течение 2010 года дочерних обществ ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК», ППК, ОАО «ВГК»), в связи с неравномерностью вывода указанных обществ.

Себестоимость железнодорожных перевозок в 2011 году составила 369,4 коп./10 прив. ткм, что ниже уровня 2010 года на 0,8%. При этом в сопоставимых условиях рост себестоимости оценивается на уровне 7%, что существенно ниже как среднегодовой инфляции (8,4%), так и роста цен в промышленности (17,3%) за данный период.

#### **Капитальный ремонт основных средств**

На капитальный ремонт основных фондов в 2011 году израсходовано 110,6 млрд. руб.

*По хозяйству пути и сооружений.* Всеми видами ремонта оздоровлено 8 013,2 км пути, что на 624,9 км меньше, чем в 2010 году, ввиду принятия решения об увеличении в 2011 году количества километров, восстанавливаемых посредством реконструкции (2010 г. — 1 657,1 км, 2011 г. — 2710 км), в том числе на новых материалах отремонтировано 1 482,4 км (2010 г. — 2 300,3 км), на старогодных — 1 890,8 км (2010 г. — 1 662,6 км), средним ремонтом — 1 476,3 км (2010 г. — 1 146,2 км), усиленным средним — 1 168,5 км (2010 г. — 1 296,7 км), подъемочным ремонтом — 1 371,2 км (2010 г. — 1 419,5 км), усиленным подъемочным ремонтом — 624 км (2010 г. — 812,8 км). Балловая оценка состояния главного пути составляет 28 баллов и улучшена к 2010 году на 1 балл.

*Локомотивное хозяйство.* Программы капитального ремонта локомотивов выполнены филиалами, а также предприятиями, не входящими в структуру Компании, в полном объеме за исключением капитального ремонта тепловозов в условиях локомотиворемонтных депо (–3 секции).

Всего отремонтировано 1 418 электровозов (100,3% к плану; к 2010 г. — +29 электровозов) и 881 секция тепловозов (99,7% к плану; к 2010 г. — 134 секции).

*Хозяйство автоматики и телемеханики.* Прог—рамма капитального ремонта устройств ЖАТ выполнена в полном объеме. Отремонтировано 3 567 км автоблокировки, что на 354 км больше, чем в 2010 году; 7 620 шт. стрелок ЭЦ (в 2010 г. — 7248 шт.); 1 998 км кабельных линий (+67 км к 2010 г.), 280 шт. замедлителей (+8 шт. к 2010 г.); 83 шт. компрессорных установок (+16 к 2010 г.).

*Хозяйство электрификации и электроснабжения.* Произведена замена 699,5 км изношенного контактного провода, что на 114,5 км больше, чем в 2010 году; 495,4 км несущего троса (+126,4 км

к 2010 г.); 1 217 км высоковольтных проводов автоблокировки и продольного электроснабжения (+187 км к 2010 г.); 14,1 тыс. шт. высоковольтных опор автоблокировки и продольного электроснабжения (+3,8 тыс. шт. к 2010 г.); 475 тыс. шт. высоковольтных изоляторов на контактной сети всех типов (+1 тыс. шт. к 2010 г.); 62 тыс. шт. электрических соединителей (+3 тыс. шт. к 2010 г.); отремонтирова-

но 88 шт. понижающих и тяговых трансформаторов (+31 шт. к 2010 г.); 25 шт. аккумуляторных батарей, 214 км усиливающего провода, 100 шт. автотрис и дрезин.

*Вагонное хозяйство.* В 2011 году вагоноремонтными компаниями отремонтировано 4 516 грузовых вагонов парка ОАО «РЖД».

## Закупочная деятельность и работа по оптимизации расходов

В Компании непрерывно реализуется работа в области управления издержками. Основным показателем, характеризующим эффективную работу Компании в данном направлении, — это соотношение динамики изменения себестоимости железнодорожных перевозок в сравнении с ключевыми макроэкономическими ценовыми индикаторами — индексом потребительских цен и индексом цен производителей промышленной продукции.

Ежегодно динамика себестоимости перевозок (в коп./10 прив. ткм) оказывается значительно ниже уровня роста цен в стране. Так, при росте цен в промышленности (за исключением 2009 года) на уровне 15–20% в год рост себестоимости не превышает 5–11%, что в 2–3 раза ниже. Также рост себестоимости ни разу не превысил порог среднегодового уровня потребительской инфляции — индекса потребительских цен.

Железнодорожный транспорт является одной из фондоемких отраслей национальной экономики и важнейшей составной частью производственной инфраструктуры Российской Федерации. Вместе с тем Компания находится и под ценовым давлением со стороны поставщиков продукции, основная часть которых представлена монополистами и олигополистами, что затрудняет воздействие на них обычных рыночных механизмов спроса и предложения. В этой связи, для достижения финансовой сбалансированности деятельности, ОАО «РЖД» ведет постоянную работу по сдерживанию темпов роста цен, а также их снижению, на потребляемую продукцию (услуги) в условиях складывающейся конъюнктуры рынка.

На комиссии ОАО «РЖД» по ценам, рассматривающей стоимость наиболее важной для Компании продукции, в 2011 году были проверены 7000 наименований, часть из которых были признаны необоснованными или завышенными по сравнению с рыночной динамикой.

Среднее снижение цен от предложений таких поставщиков составило от 5 до 25%. Учитывая, что данная продукция используется как для реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД», так и для

реализации программ ремонта, это позволило выполнить программы в запланированных объемах.

По другим отдельным номенклатурным группам рост составил: запасные части локомотивов — 3,7%, запасные части вагонов — 6,6%, электротехническая продукция — 3,3%, лесопиломатериалы — 4,1%, подшипники — 5%, материалы верхнего строения пути — 7,2%. Это значительно ниже рыночной динамики, где рост составил 14,3% (индекс цен производителей по Росстат за 2011 год).

ОАО «РЖД» является одним из крупнейших потребителей дизельного топлива на внутреннем рынке Российской Федерации.

Анализ ценовой конъюнктуры российского рынка нефтепродуктов показывает значительную корреляцию с западноевропейским рынком. Однако стоит отметить, что в зимний период наблюдается рост цен на зимнее дизельное топливо темпами, опережающими мировые цены.

Несмотря на продолжающийся рост цен, ОАО «РЖД» демонстрирует высокую эффективность закупочной политики (ТЭР приобретаются по ценам ниже рыночных и на условиях отсрочки платежа до 30 дней). Все крупнейшие вертикально интегрированные нефтяные компании осуществляют поставку нефтепродуктов по прямым договорам или посредством своих операторов (ОАО «Лукойл» — оператор ООО «Ресурс трейдинг», ОАО «Сургутнефтегаз» в лице ООО «Сургутекс»).

Подобный порядок закупки позволяет сократить суммарные затраты ОАО «РЖД» на приобретение нефтепродуктов и получить минимальную конечную стоимость.

Например, по итогам 2010 года средняя цена закупки дизельного топлива для нужд ОАО «РЖД» составила 18,2 тыс. руб./т<sup>32</sup>, или на 4,1% ниже среднерыночной цены (19 тыс. руб./т<sup>32</sup>), что позволило Компании сэкономить более 2,1 млрд. руб.

По итогам 2011 года достигнута большая экономия денежных средств по дизельному топливу (в размере порядка 3 млрд. руб. 32, или 4,48% от рыночного уровня).

При этом стоит отметить устойчивую динамику

<sup>32</sup> Цены указаны с учетом НДС.

роста экономии денежных средств в 2009–2011 годах, за этот период экономия оценивается более чем в 6 млрд. руб.

Наряду с экономией закупочных цен, Компания ведет планомерную работу по снижению удельного расхода электроэнергии и дизельного топлива на тягу поездов.

По уровню энергопотребления на тягу поездов Компания соответствует мировым показателям, а по эффективности использования топливно-энергетических ресурсов в пассажирском движении превышает европейские.

Экономия расходов за последние 3 года в связи с сокращением удельных норм в электротяге оценивается в сумме 0,6 млрд. руб., в теплотяге — в 2,3 млрд. руб.

Компания «Российские железные дороги» самым активным образом включилась в работу по выполнению Федерального закона «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности».

Утверждена Программа мероприятий по энергосбережению и повышению энергетической эффективности холдинга «Российские железные дороги», внедрена автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии, что позволит Компании полностью выполнить требования закона об энергосбережении, касающиеся приборного учета потребляемой и передаваемой электрической энергии.

Реализуется ряд проектов по внедрению светодиодных систем освещения различных объектов и оптических систем в железнодорожной автоматике. В результате снижение потребления электроэнергии на объектах внедрения составило до 60%.

Осуществляется перевод пассажирских поездов на энергооптимальные графики движения за счет возможностей системы автоведения. Графики внедряются на всех основных пассажирских направлениях, что позволяет дополнительно экономить энергетические ресурсы Компании.

### Закупочная деятельность

Основной целью оптимизации закупочной деятельности ОАО «РЖД» и основным показателем эффективности работы является минимизация материальных затрат при соблюдении заданных уровня качества продукции, сроков выполнения поставок и гарантирования устойчивости объемов их производства. Вышеуказанные цели были достигнуты ОАО «РЖД» в 2011 году путем обеспечения взаимодействия с поставщиками материальных ресурсов на конкурсной основе. Исходя из нужд ОАО «РЖД» (филиалов ОАО «РЖД») и для осуществления эффективного взаимодействия с поставщиками при проведении каждой процедуры размещения заказа были определены:

- способ размещения заказа;
- обязательные и квалификационные требования к участникам процедуры размещения заказа;
- технические требования к покупаемому товару, в том числе:

- соответствие его нормативным требованиям);
- функциональные характеристики (потребительские свойства);
- количественные характеристики;
- качественные характеристики (в том числе характеристики по надежности, гарантийным обязательствам);
- начальная (максимальная) стоимость товара;
- критерии оценки качества и эффективности закупочной деятельности;
- существенные условия договора, которые позволили выбрать лучших поставщиков.

Победителями по проведенным процедурам размещения заказов были признаны участники, предложившие лучшие условия исполнения контрактов. При этом в ходе проведения процедур размещения заказов со стороны ОАО «РЖД» в полном объеме исключены субъективность и дискриминационный подход, что позволило расширить круг участников конкурсных процедур (для открытых процедур).

В целях обеспечения информационной открытости закупочной деятельности ОАО «РЖД» размещение информации о процедурах размещения заказов осуществлялось на официальном сайте ОАО «РЖД», зарегистрированном в качестве средства массовой информации, и официальных сайтах филиалов ОАО «РЖД» (при наличии), а также на официальном сайте Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для размещения информации о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг.

Исходя из вышеизложенного, обеспечение в 2011 году взаимодействия с поставщиками на конкурсной основе позволили ОАО «РЖД»:

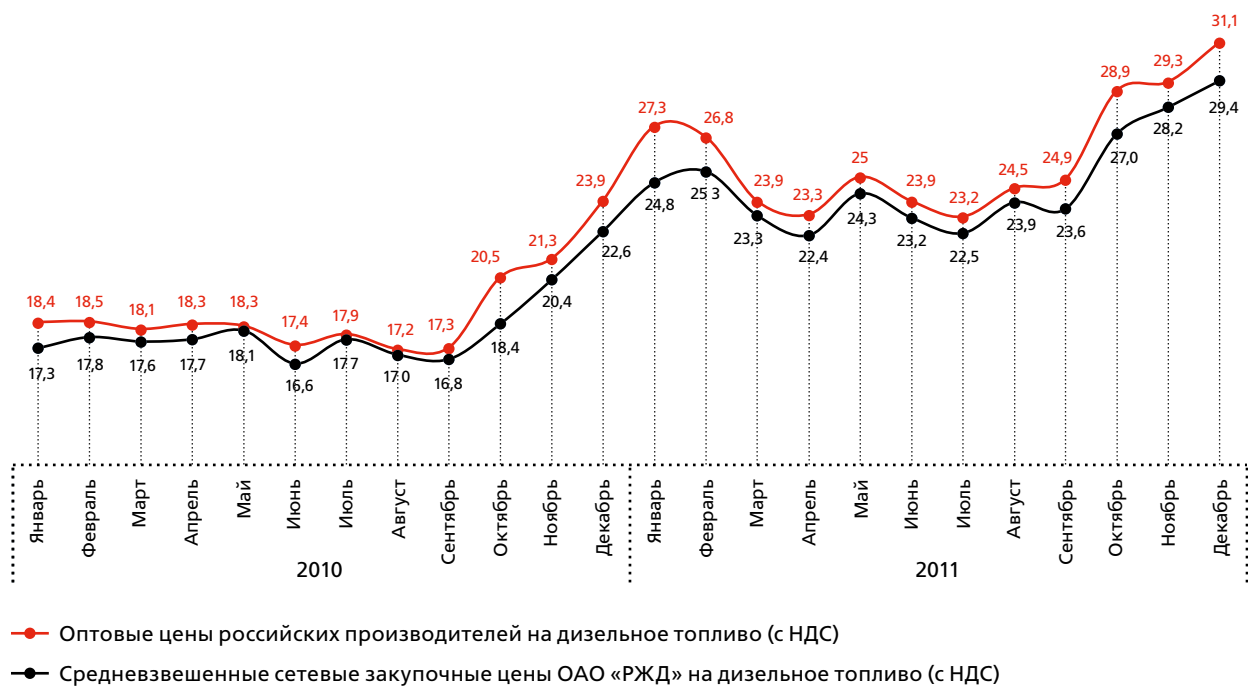
- расширить круг участников процедур;
- значительно снизить цены на предлагаемую участниками торгов продукцию;
- сэкономить денежные средства Компании (в 2011 году экономия денежных средств составила 4,13 млрд. руб.);
- обеспечить соответствие качества покупаемой продукции нормативным требованиям и гарантированность устойчивости объемов ее производства.

В 2011 году Компанией проводится комплексная работа по выполнению поручения Президента Российской Федерации Медведева Д.А. от 2 апреля 2011 г. № 846пр касательно снижения материальных расходов госкомпаний в реальном выражении на 10% в год. В рамках исполнения поручения были проведены переговоры со всеми поставщиками, которым предложено снизить цены на поставляемую для нужд ОАО «РЖД» продукцию.

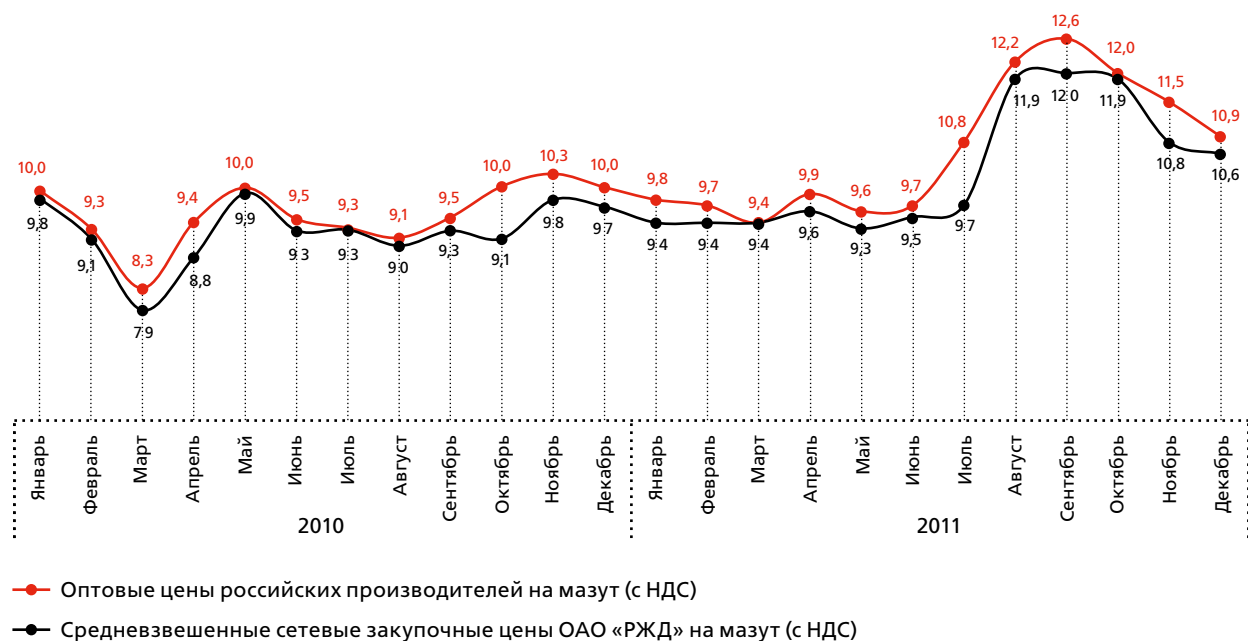
С учетом наблюдавшейся в 2011 году отрицательной динамики цен, в частности на рынке черной и цветной металлургии, снижены цены на многие виды покупаемых товаров, как отраслевого назначения, так и общерыночной продукции.



**Абсолютная динамика оптовых цен российских производителей и средних закупочных цен ОАО «РЖД» на дизельное топливо в 2010–2011 гг., тыс. руб./т<sup>33</sup>**



**Абсолютная динамика оптовых цен российских производителей и средних закупочных цен ОАО «РЖД» на мазут в 2010–2011 гг., тыс. руб./т<sup>37</sup>**



<sup>33</sup> Цены указаны с учетом НДС.

В целях обеспечения предприятий ОАО «РЖД» материально-техническими ресурсами в запланированные сроки и с гарантированным качеством проводится работа по переходу на долгосрочные договоры (до 3 лет) по поставкам материально-технических ресурсов для нужд ОАО «РЖД».

В 2011 году проведены следующие мероприятия по переходу к заключению долгосрочных договоров:

- сформирован и утвержден перечень стратегической номенклатуры, влияющей на устойчивую

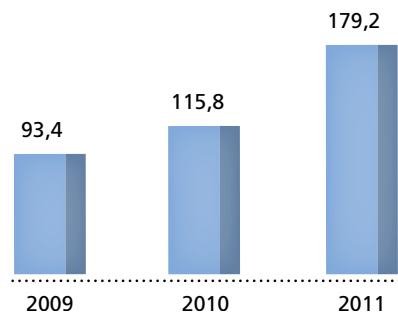
работу ОАО «РЖД»;

- определены группы продукции, по которым целесообразно заключить долгосрочные договоры;
- разработана новая конкурсная документация;
- проведены открытые конкурсы на поставку продукции в период 2012–2014 годов;
- подписаны долгосрочные соглашения на производство и поставку для нужд Компании элементов скреплений верхнего строения пути.

## Прочие виды деятельности

В 2011 году сохранилась тенденция развития прочих видов деятельности, доля доходов прочих продаж в общем объеме доходов Компании составила 14% (+4,2% к 2010 году). Уверенный рост объема прочих видов деятельности обеспечивает стабильный источник роста внутренней эффективности и повышение финансово-экономической стабильности Компании.

### Доходы по прочим видам деятельности, млрд. руб.



Опережающая динамика доходов от прочих видов деятельности к уровню 2010 года составила 63,4 млрд. руб. (+54,7%). Значительное увеличение доходов связано с проведением структурной реформы на железнодорожном транспорте: передачей

подвижного состава в аренду пригородным пассажирским компаниям и ОАО «Федеральная пассажирская компания», продажей ОАО «ФПК» пассажирских вагонов, находящихся ранее в лизинге.

Получена прибыль в объеме 14,5 млрд. руб., что ниже уровня прошлого года на 3,5 млрд. руб. Снижение прибыли обусловлено сокращением прибыли на 6,4 млрд. руб. от аренды грузовых вагонов в связи с завершением передачи парка подвижного состава в ОАО «Вторая грузовая компания» и ОАО «Первая грузовая компания».

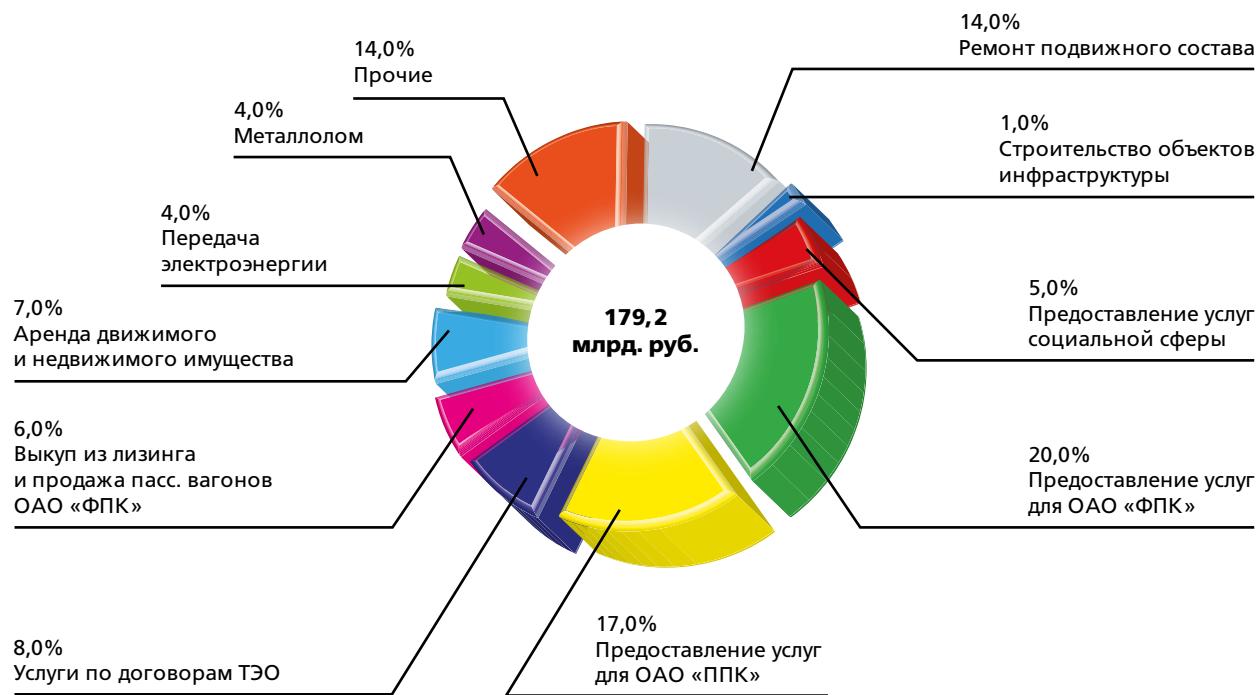
Менеджменту Компании удалось восполнить сокращение прибыли Компании от аренды грузовых вагонов за счет увеличения роста прибыли по ремонту подвижного состава, снижения убытка от деятельности социальной сферы на 17,3%, роста прибыли от оказания транспортно-экспедиционных услуг на 22,5%.

Систематическая работа по оптимизации непрофильных активов позволила сократить убытки Компании на 0,9 млрд. руб.

В ходе реализации реформы на железнодорожном транспорте изменяется структура услуг по прочим видам деятельности. Так, в 2011 году доля по предоставлению услуг для пригородных пассажирских компаний в общем объеме доходов составила 17% против 8,8% в 2010 году, по оказанию услуг для ОАО «ФПК» доля услуг возросла по отношению к 2010 году более чем в 4 раза.

В Компании продолжается работа по расширению спектра комплексных услуг, включая совершенствование технологических и управленческих процессов для достижения результативной работы по развитию прочих видов деятельности.

**Структура доходов по прочим видам деятельности за 2011 год, %**



**Прочие доходы и расходы**

В 2011 году положительный результат от прочих доходов и расходов составил 3,8 млрд. руб. Менеджменту Компании удалось достичь столь высоких результатов работы за счет реализации структурных преобразований в Компании.

В истекшем году успешно реализовано 75% – 2 акции ОАО «ПГК», 100% акций ОАО «Рославльский» ВРЗ. В целом доход от реализации акций составил 147,6 млрд. руб. Превышение рыночной стоимости над балансовой стоимостью созданных дочерних обществ составило 26,4 млрд. руб.

Вместе с тем ситуация с недостаточным финансированием из региональных бюджетов убытков от пригородных пассажирских компаний привела к необходимости формирования резервов в объеме 22,8 млрд. руб. от их обязательства по оплате услуг

компаний, кроме того, сложившаяся политическая ситуация в Ливии привела к необходимости формирования резерва под авансовые платежи в объеме 24,6 млрд. руб.

Существенная волатильность рубля к основным мировым валютам в течение 2011 года и в целом его ослабление привело к формированию отрицательных курсовых разниц в объеме 6,4 млрд. руб.

Учитывая, что менеджментом Компании были своевременно захеджированы валютные риски, прибыль до налогообложения по данным сделкам составила 1,8 млрд. руб.

Кроме того, за счет эффективного использования социальных гарантий затраты на выполнение обязательств по Коллективному договору оптимизированы на 0,9 млрд. руб. к плановым параметрам, установленным советом директоров Компании на год.

## Господдержка ОАО «РЖД» в 2011 году: субсидии, дополнительные взносы в уставный капитал и влияние на результаты деятельности

Итоги 2011 года показывают активное взаимодействие и поддержку Компании со стороны государства. Общая сумма государственного финансирования ОАО «РЖД» (без учета дочерних обществ) в 2011 году составила свыше 119 млрд. руб., в т. ч. объем господдержки, полученной в 2011 году под программу 2012 года, составил 32,9 млрд. руб.

Государственная поддержка Компании реализовывалась в трех основных направлениях:

1. Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД».  
Одним из ключевых направлений господдержки в данном направлении явилось продолжение реализации системы государственного участия в затратах Компании по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, а также продолжение реализации инвестиционной программы, связанной с принятым решением по реализации сочинских проектов. Целевое финансирование из государственного бюджета в 2011 году составило свыше 90 млрд. руб., в том числе: взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» — на создание объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в г. Сочи. — 70,1 млрд. руб., в том числе 15 млрд. руб. в счет программы строительства олимпийских объектов в 2012 году.
2. Поддержка грузоотправителей и граждан — получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД».  
В текущем году через бюджет Компании поступали субсидии на перевозку: новых автомобилей, произведенных на территории РФ, в Дальневосточный федеральный округ и в обратном направлении; нефелинового концентрата, зерна и продуктов мукомольно-крупяной промышленности; сои и соевого шрота, а также на перевозку школьников и студентов в поездах дальнего следования. Общий объем государственной поддержки в данном направлении составил 3,9 млрд. руб.

3. Прямая поддержка ОАО «РЖД».  
С целью создания условий для сдерживания роста тарифов на пригородные перевозки, снижения тарифной нагрузки на региональные пригородные пассажирские компании Правительством Российской Федерации было принято решение об установлении в 2011 году льготных (понижающих на 99%) тарифов на услуги по использованию инфраструктуры в пригородном сообщении, в связи с чем впервые ОАО «РЖД» была предоставлена государственная поддержка на компенсацию потерь в доходах, возникших в результате государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении в размере 25 млрд. руб.  
При этом следует отметить, что дефицит бюджетных средств на компенсацию, выпадающих от регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, составил 4,9 млрд. руб.  
Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» на модернизацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (программа 2012 года) — 17,8 млрд. руб.  
Кроме того, в сфере пассажирских перевозок продолжает реализовываться механизм компенсации потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах). Следует отметить, что по итогам работы 2011 года в данном виде государственной поддержки сложился дефицит бюджетного финансирования в размере свыше 0,08 млрд. руб.  
В целях совершенствования системы оперативного реагирования в условиях чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте ОАО «РЖД» предоставлена субсидия на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на железнодорожном транспорте в размере 1,49 млрд. руб.

**Бюджетные средства, поступившие в 2011 году, млрд. руб.**

№	Наименование	Сумма
<b>Государственная поддержка грузоотправителей и граждан — получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД»</b>		
1	Перевозка нефелинового концентрата	0,252
2	Компенсация потерь в доходах, возникающих в результате осуществления ж/д перевозок новых автомобилей, произведенных на территории РФ в (с) Дальневосточный федеральный округ	2,535
3	Компенсация проезда студентов и школьников, в том числе:	0,015
	в дальнем следовании	0,015
	в пригородном сообщении	0,0
4	Компенсация потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку зерна	1,100
<b>Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»</b>		
5	На строительство олимпийских объектов	70,146
6	Обеспечение объектов подвижной радиотелефонной связью автомобильной дороги федерального значения Амур — Чита — Хабаровск	0,683
<b>Прямая поддержка ОАО «РЖД»</b>		
7	Компенсация выпадающих доходов по пассажирским перевозкам в дальнем следовании	0,402
8	Защита инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства	1,488
9	Компенсация выпадающих доходов о регулировании тарифов на услуги по использованию инфраструктуры ж/д транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении	25,000
10	Модернизация, ремонт объектов инфраструктуры	17,758
<b>ИТОГО</b>		<b>119,403</b>

Подобные меры помогли Компании сохранить финансово-экономическую стабильность в 2011 году, реализовать ряд ключевых инвестиционных проектов и оказать максимально возможную поддержку смежным отраслям экономики.

**Оборотные активы**

Управление оборотным капиталом в ОАО «РЖД» обеспечивается по следующим позициям:

- платежно-расчетная дисциплина (своевременность расчетов);
- оптимизация показателей платежеспособности группы компаний ОАО «РЖД»;
- управление резервами;
- управление запасами.

Период оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками в 2011 году составил 34,4 дня. К 2010 году период оборота увеличился на 5,3 дня, однако это не связано

с возникновением просроченной задолженности, а обусловлено изменением графиков выполненных работ в отчетном периоде и наличием накопленных гарантийных удержаний по долгосрочным договорам строительного подряда, а также условиями расчетов по заключенным с контрагентами договорам. Период оборота кредиторской задолженности, сохраняющийся в среднем на уровне 1 месяца, позволяет обеспечить потребность ОАО «РЖД» в дополнительных источниках финансирования своей хозяйственной деятельности.

С точки зрения взыскания дебиторской задолженности, период оборота задолженности по продажам



(от оказания перевозочных и иных видов услуг) составил 4,7 дня, со снижением к 2010 году на 3,3 дня. Сокращение периода оборота дебиторской задолженности связано с проводимой работой по оптимизации структуры задолженности и повышению качества работы по управлению дебиторской задолженностью.

Доля просроченной дебиторской задолженности составила лишь 1,1% от общего объема обязательств, что на уровне прошлого года.

С точки зрения платежно-расчетной дисциплины, ОАО «РЖД» проводит политику своевременного

исполнения своих обязательств перед контрагентами. Так, доля просроченной кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками по состоянию на конец 2011 года составила менее 0,5% от общего объема задолженности, со снижением к началу года на 0,5 п.п.

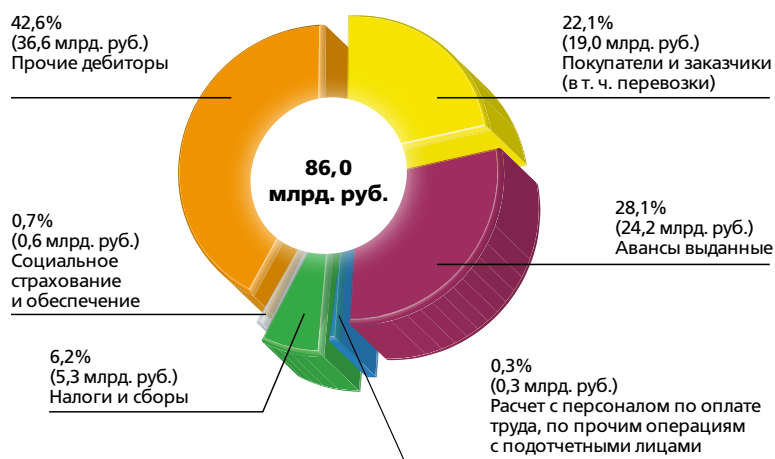
В целом изменение оборотного капитала, вследствие прироста текущей кредиторской задолженности и сокращения дебиторской задолженности, позволило сформировать чистый денежный поток более 47,7 млрд. руб.

### Управление дебиторской и кредиторской задолженностью

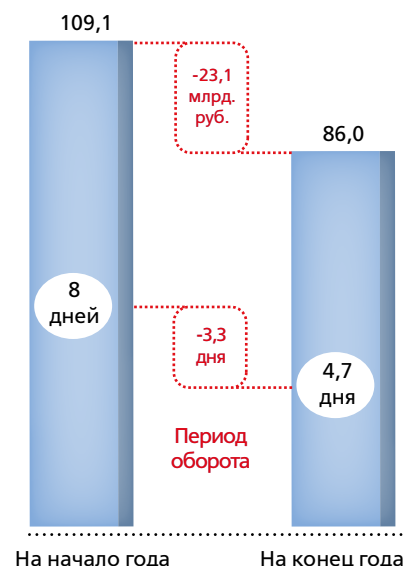
#### Дебиторская задолженность ОАО «РЖД», млрд. руб

	2010	2011	+/-	%
Покупатели и заказчики всего, в т. ч.:	30,4	19,0	-11,4	62,6
<b>за перевозку</b>	<b>14,4</b>	<b>3,1</b>	<b>-11,3</b>	<b>21,5</b>
<b>покупатели и заказчики</b>	<b>16,0</b>	<b>15,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>99,4</b>
Авансы выданные:	55,2	24,2	-31,0	43,9
<b>в т. ч. капитальные вложения</b>	<b>17,6</b>	<b>13,8</b>	<b>-3,8</b>	<b>78,4</b>
Социальное страхование и обеспечение	1,2	0,6	-0,6	49,4
<b>Налоги и сборы</b>	<b>1,7</b>	<b>5,3</b>	<b>3,6</b>	<b>314,1</b>
Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами	0,3	0,3	0,0	107,8
<b>Прочие дебиторы</b>	<b>20,3</b>	<b>36,6</b>	<b>16,3</b>	<b>178,7</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>109,1</b>	<b>86,0</b>	<b>-23,1</b>	<b>78,8</b>
<b>Период оборота дебиторской задолженности по продажам</b>	<b>8,0</b>	<b>4,7</b>	<b>-3,3</b>	<b>58,6</b>

**Структура дебиторской задолженности в 2011 году, %**



**Дебиторская задолженность в 2011 году, млрд. руб.**



По итогам 2011 года дебиторская задолженность ОАО «РЖД» составила 86,0 млрд. руб., со снижением к началу года на 23,1 млрд. руб. (или на 21,2%), что связано в основном с уменьшением задолженности по авансам, выданным на 31,0 млрд. руб. (или на 56,1%) и покупателей и заказчиков на 11,4 млрд. руб. (или на 37,5%).

Снижение задолженности в бухгалтерском балансе связано с проведением мероприятий по взысканию дебиторской задолженности в 2011 году, а также утверждением новой политики управления резервами (по сомнительным долгам), направленной на повышение достоверности отчетности.

Изменение резерва по сомнительным долгам составило 50,2 млрд. руб.

**Создание/восстановление резерва по сомнительным долгам в 2011 году, млрд. руб.**

Восстановленный резерв	
<b>Минздравсоцразвития (проезд льготных категорий граждан)</b>	<b>16,3</b>
Пригородные компании	1,3
Прочие, в т. ч. органы исполнительной власти субъектов, услуги ЖКХ и др.	1,6
<b>Итого восстановление из резерва по сомнительным долгам</b>	<b>19,2</b>
Созданный резерв	
Минздравсоцразвития (проезд льготных категорий граждан)	20,2
<b>Пригородные компании</b>	<b>22,8</b>
Резерв в связи с форс-мажорными обстоятельствами в Ливии	24,6
Прочие, в т. ч. органы исполнительной власти субъектов, услуги ЖКХ и др.	1,8
<b>Итого создание резерва по сомнительным долгам</b>	<b>69,4</b>
<b>Влияние изменения резервов на финансовый результат</b>	<b>-50,2</b>

Рост резерва по сомнительным долгам связан, в первую очередь, с неоплатой пригородными пассажирскими компаниями (ППК) оказываемых им услуг инфраструктуры и услуг аренды подвижного состава с экипажем (относятся к прочим видам деятельности) ввиду убыточной деятельности этих компаний.

Причиной увеличения дебиторской задолженности пригородных пассажирских компаний является невыполнение субъектами обязательств по компенсации выпадающих доходов ППК от государственного регулирования тарифов (подробно — в разделе «Пассажирские перевозки в пригородном сообщении»).

Вместе с тем необходимо отметить, что в 2011 году ОАО «РЖД» совместно с причастными министерствами и органами государственной власти проведена ра-

бота, в результате которой были утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, что позволило получить субсидию в 2011 году в размере 25 млрд. руб. и не допустить увеличения дебиторской задолженности ППК на эту сумму. В то же время указанная субсидия не покрыла в полном объеме разницу между основным и исключительным тарифом, в результате чего образовалась дебиторская задолженность ФАЖТ в размере 4,9 млрд. руб.

#### Изменение дебиторской задолженности по пригородным пассажирским компаниям за 2011 год

Наименование статей	Сумма долга, млрд. руб.
<b>Сальдо на начало, с учетом задолженности в резерве</b>	<b>12,6</b>
в т. ч. задолженность в резерве	1,3
Убыток убыточных ППК	6,5
Разница между доходами от услуг инфраструктуры и полученными субсидиями	4,9
Прочие факторы изменения ДЗ ППК	-0,5
<b>Сальдо на конец, с учетом задолженности в резерве</b>	<b>23,5</b>
в т. ч. задолженность в резерве	22,8

Одной из проблем остается задолженность Минздравсоцразвития за перевозки льготных категорий граждан в пригородном сообще-

нии, которая нарастающим итогом с 2006 года по состоянию на 1 января 2012 г. составила 20,2 млрд. руб.

#### Дебиторская задолженность Минздравсоцразвития на 31.12.2011

Год возникновения задолженности	Сумма долга, млрд. руб.
2006 г.	5,0
<b>2008 г.</b>	<b>4,3</b>
2009 г.	7,0
<b>2010 г.</b>	<b>1,8</b>
2011 г.	2,1
<b>Итого на 31.12.2011</b>	<b>20,2</b>
в т. ч. 2006–2008 гг.	9,3

Дебиторская задолженность **по авансам выданным** снизилась к началу года на 31,0 млрд. руб. (-56,1%) и составила 24,2 млрд. руб., что связано с:

- созданием резерва по сомнительным долгам по филиалу ОАО «РЖД» в Ливии на общую сумму 22,7 млрд. руб. (из них по договору субподряда с ОАО «Зарубежстройтехнология» на 21,4 млрд. руб.; по договору поставки щебня с Fast Train — на 1,3 млрд. руб.);
- заключением трехстороннего соглашения между ОАО «РЖД», ОАО «ФПК» и ОАО «Тверской вагостроительный завод» к договору поставки пассажирских вагонов габарита РИЦ о переходе всех прав и обязанностей по договору первоначального покупателя (ОАО «РЖД») к новому покупателю (ОАО «ФПК»), в связи с заменой стороны по

договору и отражением задолженности в сумме 6,4 млрд. руб. в составе прочих дебиторов;

- фактическим снижением авансов выданных к концу 2011 года на 2,8 млрд. руб.

Задолженность по налогам и сборам составила 5,3 млрд. руб., с увеличением к началу года на 3,6 млрд. руб., в связи со значительным объемом работ по инвестиционной программе ОАО «РЖД» в IV квартале 2011 г., по которым в текущем периоде не был предъявлен НДС к возмещению. Данная задолженность является текущей и будет возмещена в I квартале 2012 г.

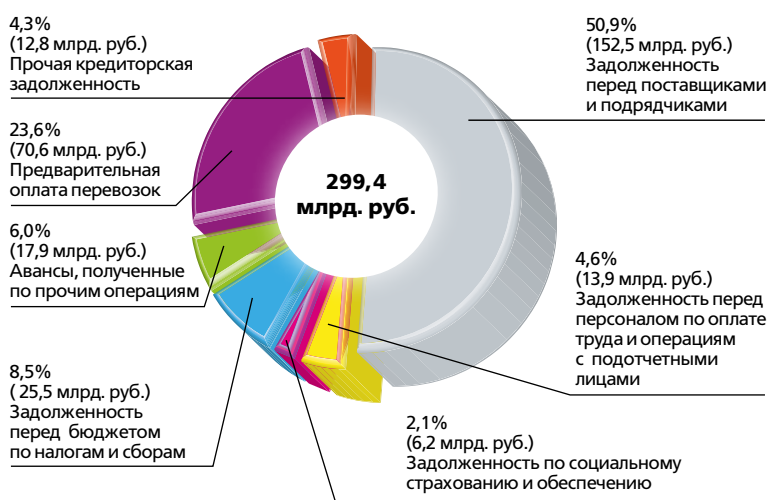
Прочая дебиторская задолженность составила 36,6 млрд. руб. (с увеличением к началу года на 16,3 млрд. руб., или на 78,7%).

Расшифровка прочей дебиторской задолженности на 31.12.2011, млрд. руб.	
Задолженность по взносу в уставные капиталы ДЗО	11,7
ОАО «ФПК» (дополнительная эмиссия имуществом в декабре 2012 г.)	10,4
ЗАО «ЮКЖД» (плановый взнос в уставный капитал, согласно концессионному договору)	1,3
По договорам в пользу сторонних организаций, в т. ч. с ДЗО (агентские договоры, договоры комиссии, согласно типовым условиям расчетов)	5,2
ОАО «Желдорремаш»	1,9
ОАО «ВРК-1»	0,7
ОАО «ВРК-2»	0,3
ОАО «ВРК-3»	0,3
ОАО «Новосибирский стрелочный завод»	0,3
Прочие	1,7
Займы выданные (ЗАО «Желдорипотека», целевой займ до 2021 г.)	3,4
Проценты к получению (по договорам займа с ОАО «Скоростные магистрали», ОАО «КИТ Финанс Инвестиционный банк» и др.)	1,0
Страховые премии	0,6
ОАО «ФПК» (по соглашению о переуступке прав и обязанностей по договору поставки пассажирских вагонов габарита РИЦ с ОАО «Тверской вагостроительный завод») — переклассификация задолженности из авансов выданных	6,4
ФГУП «ЕГЗ федерального агентства ЖТ» (строительство ж/д линии Беркакит — Томмот — Якутск)	4,0
<b>Прочая задолженность</b>	<b>4,3</b>
<b>Итого задолженность</b>	<b>36,6</b>

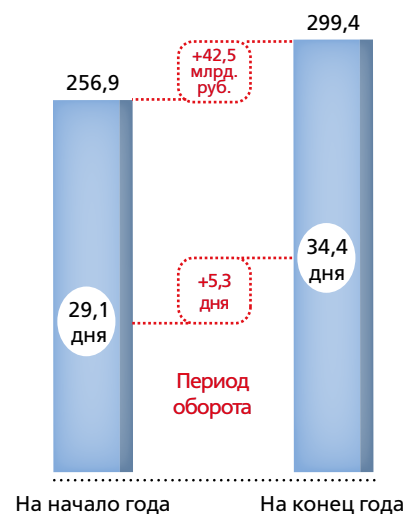
**Кредиторская задолженность ОАО «РЖД», млрд. руб.**

	2010	2011	+/-	%
Задолженность перед поставщиками и подрядчиками	106,7	152,5	45,8	142,9
Задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами	15,0	13,9	-1,1	92,7
Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	4,6	6,2	1,6	134,8
Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	11,1	25,5	14,4	229,7
Авансы, полученные по прочим операциям	24,3	17,9	-6,4	73,7
Предварительная оплата перевозок	62,1	70,6	8,5	113,7
Акционеры по выплате доходов	0,0	0,0	0,0	-
Прочая кредиторская задолженность	33,1	12,8	-20,3	38,7
<b>ВСЕГО</b>	<b>256,9</b>	<b>299,4</b>	<b>42,5</b>	<b>116,5</b>
<b>Период оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками</b>	<b>29,1</b>	<b>34,4</b>	<b>5,3</b>	<b>118,2</b>

**Структура кредиторской задолженности в 2011 году, %**



**Кредиторская задолженность в 2011 году, млрд. руб.**



Кредиторская задолженность увеличилась к началу года на 42,5 млрд. руб. При этом задолженность перед поставщиками и подрядчиками выросла на 45,8 млрд. руб., по авансам, полученным за перевозки — на 8,5 млрд. руб. (за счет привлечения средств клиентов под перевозку января), задолженность по налогам и сборам — на 14,4 млрд. руб. Существенное снижение произошло по прочей кредиторской задол-

женности на 20,3 млрд. руб., по авансам полученным по прочим операциям — на 6,4 млрд. руб.

Увеличение задолженности по поставщикам и подрядчикам обусловлено ростом операционных и инвестиционных затрат с учетом действующего порядка расчетов с контрагентами, а также объемами работ, активирование которых произошло в декабре 2011 г.



Авансы, полученные (кроме перевозок) по состоянию на конец отчетного года, составили 17,9 млрд. руб., из них на строительство железнодорожной линии (Ливия) — 13,6 млрд. руб. Снижение к началу года на 6,4 млрд. руб. произошло за счет закрытия авансов за продажу вагонов в 2010 году. Авансы, полученные под перевозки января 2012 г., составили 70,6 млрд. руб., с увеличением к началу года на 8,5 млрд. руб. (или на 13,7%). Период оборота авансов, полученных по перевозкам, составил 20,5 дня, с увеличением к предыдущему году на 1,9 дня.

Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам составила 25,5 млрд. руб. Рост задолженности к началу года на 14,4 млрд. руб. связан с увеличением текущей задолженности по налогу на прибыль в связи с продажей пакета акций ОАО «ПГК» в декабре 2011 г.

Из прочей кредиторской задолженности по состоянию на 31 декабря 2011 г. наиболее существенными являются расчеты по агентским договорам с ОАО «ПГК», ОАО «ВГК» за предоставление грузовых вагонов в пользование — 4,7 млрд. руб., полученная предоплата за продажу акций ОАО «ТрансКредит-Банк» — 1,7 млрд. руб. Снижение к началу года на 20,3 млрд. руб. связано с погашением задолженности по приобретению финансовых вложений по взносам в уставные капиталы ДЗО.

### Остаток денежных средств

При плановом остатке денежных средств на конец 2011 года в размере 53,2 млрд. руб. (в т. ч. 32,9 млрд. руб. — взнос в уставный капитал в 2011 году под программу 2012 года) фактический остаток сложился в размере 183,7 млрд. руб., т. е. с увеличением на 130,5 млрд. руб. При этом реально свободный сверхплановый денежный поток можно рассматривать лишь в сумме 17 млрд. руб. (который может быть направлен на финансирование текущей и инвестиционной деятельности Компании), так как основными факторами роста остатка ДС явились:

- финансовый поток, связанный с привлечением

дополнительных кредитных ресурсов в размере 74,7 млрд. руб. Разница связана с фактической ситуацией, сложившейся с погашением бридж-кредита от банка ВТБ, привлеченного в конце 2011 года для целей опережающего финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» до момента получения денег от покупателя 75% акций ОАО «ПГК». Изначально предполагалось, что все расчеты с покупателем будут завершены в ноябре 2011 г., в связи с чем бридж-кредит будет погашен полностью в декабре 2012 г. По факту расчеты с покупателями завершились только в конце декабря 2012 г., что с учетом роста процентных ставок и сокращения ликвидности на внутреннем рынке привело к принятию менеджментом решения о переносе погашения кредита на I квартал 2012 г.;

- рост кредиторской задолженности на 30,7 млрд. руб. в связи с выполнением значительной части инвестиционной деятельности в декабре 2011 г., оплата которой должна быть произведена в соответствии с условиями договоров в начале 2012 г.;
- рост авансов, полученных от покупателей за перевозку на 4,2 млрд. руб. в связи с праздничными днями с 31 декабря 2011 г. по 9 января 2012 г.;
- прочие факторы (4,1 млрд. руб.).

Вместе с тем на снижение остатка денежных средств в размере 5,2 млрд. руб. повлияло, в первую очередь, отклонение от плана реализации акций ДЗО (–3,7 млрд. руб.), предусмотренных к продаже в 2011 г. (ТВС, Росжелдопроект, Владикавказский ВРЗ и др.).

### Управление запасами

По итогам 2011 года запасы Компании составили 76,5 млрд. руб., с увеличением к началу года на 11,1 млрд. руб., что соответствует запланированным объемам, из них:

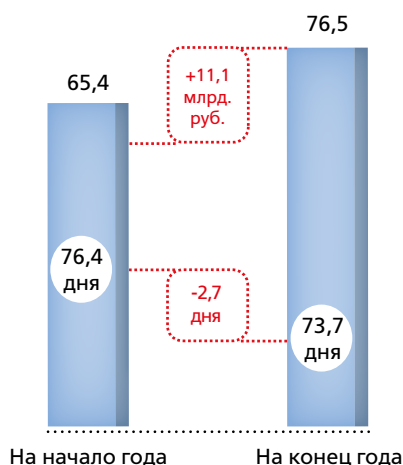
### Наличие и движение материально-производственных запасов, млрд. руб.

	2010	2011	+/-	%
<b>Запасы всего, в т. ч.:</b>	<b>65,4</b>	<b>76,5</b>	<b>11,1</b>	<b>117,0</b>
сырье, материалы, аналогичные ценности	63,7	74,7	11,0	117,3
затраты в незавершенном производстве	0,8	1,2	0,4	150,0
готовая продукция и товары для перепродажи	0,2	0,3	0,1	150,0
товары отгруженные	0,1	0,0	-0,1	X
расходы будущих периодов	0,6	0,3	-0,3	50,0
прочие запасы и затраты	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Период оборота запасов</b>	<b>76,4</b>	<b>73,7</b>	<b>-2,7</b>	<b>96,5</b>

Период оборота запасов составил 73,7 дня, со снижением к уровню предыдущего года на 2,7 дня, что свидетельствует о повышении эффективности управления материально-производственными запасами.

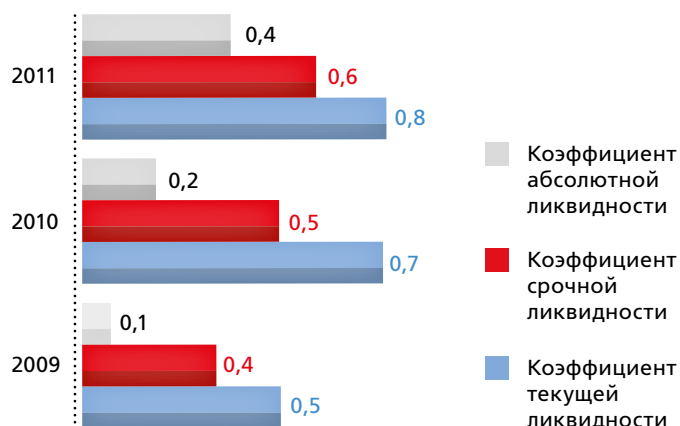
### Финансовые коэффициенты

Состояние ликвидности в 2011 году характеризуется стабильными финансовыми показателями. Теку-

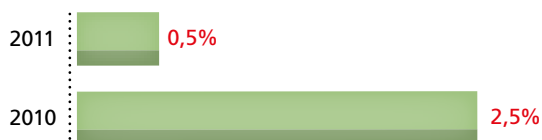


щая ликвидность сохранилась на уровне 2010 года, срочная возросла на 0,1 п.п., а абсолютная ликвидность выросла на 0,2 п.п. В основном рост ликвидности связан с увеличением денежных средств и его эквивалентов к началу года почти в 3 раза (или на 119 млрд. руб.). Вместе с тем на показатели ликвидности активов бухгалтерского баланса оказали влияние оценочные резервы по дебиторской задолженности и по финансовым вложениям. (см. раздел «Оборотный капитал»).

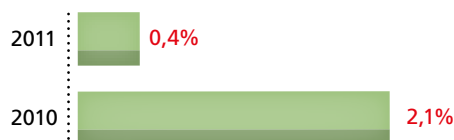
### Коэффициенты ликвидности



### ROE<sup>34</sup>



### Рентабельность активов, ROA<sup>35</sup>



С позиции влияния на рентабельность собственного капитала двух факторов: рентабельность активов и финансовый рычаг — следует отметить, что рентабельность собственного капитала в 2011 году составила 0,5% (со снижением к уровню 2010 года на 2 п.п.),

при этом финансовый рычаг остался без изменения, в то время как рентабельность активов сократилась на 1,7 п.п., что отражает изменение структуры активов, в первую очередь в связи с выходом высококорентабельных видов бизнеса.

### Изменение рентабельности деятельности по видам деятельности представлено в таблице:

Наименование показателей	2010	2011
Рентабельность по чистой прибыли (чистая прибыль/доходы)	6,6%	1,3%
<b>Рентабельность продаж (прибыль/доходы)</b>	<b>9,6%</b>	<b>5,6%</b>
Рентабельность перевозок	8,9%	5,3%

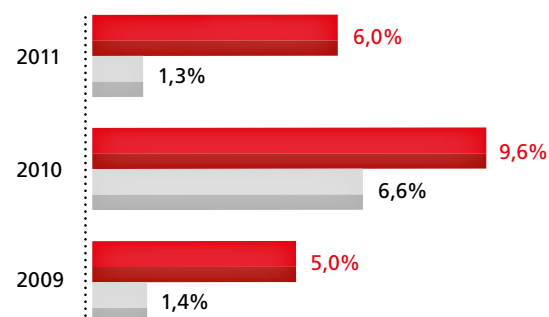
<sup>34</sup> ROE = Рентабельность активов, ROA x Финансовый рычаг, FL.

<sup>35</sup> Рентабельность активов, ROA = Чистая прибыль/активы.

Наименование показателей	2010	2011
<b>Рентабельность грузовых перевозок</b>	<b>15,3%</b>	<b>6,7%</b>
Рентабельность услуг инфраструктуры	2,8%	-14,1%
<b>Рентабельность услуг локомотивной тяги</b>	<b>25,9%</b>	<b>25,9%</b>

Подобная ситуация привела к снижению рентабельности Компании в целом.

### Рентабельность деятельности



### Общий долг/EBITDA

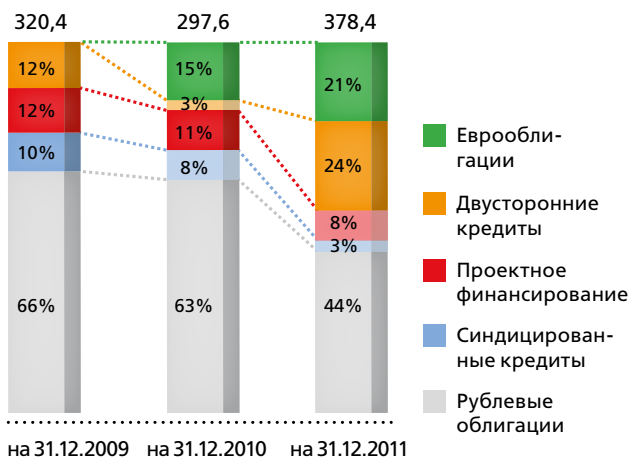


Финансовый рычаг в 2011 году остался без изменений по сравнению с предыдущим годом, что в целом связано с проводимой финансовой политикой

по минимизации процентных и кредитных рисков. Коэффициент общий долг/EBITDA увеличился и также находится в пределах финансовых ковенантов.

## Долговая политика, кредитные рейтинги и взаимоотношения с инвесторами

### Управление заемным капиталом



В 2011 году кредитный портфель ОАО «РЖД» (не включая дочерние общества) вырос на 80,7 млрд. руб. и составил 378,4 млрд. руб. по состоянию на 31 декабря 2011 г. Увеличение размера кредитного портфеля является техническим и обусловлено привлечением в IV квартале 2011 г. краткосрочных бридж-кредитов от банков J.P. Morgan и банка ВТБ на общую сумму около 83 млрд. руб. для финансирования инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» на период до поступления средств от продажи 75% – 2 акции ОАО «Первая грузовая компания». В связи с закрытием сделки по продаже ОАО «ПГК» на последней неделе декабря 2011 г. погашение двух кредитов было перенесено на I квартал 2012 г.

Изменения в структуре финансовых инструментов связаны с операциями по управлению текущей ликвидностью, осуществленными менеджментом в течение 2011 года, что включало в себя выкуп доро-

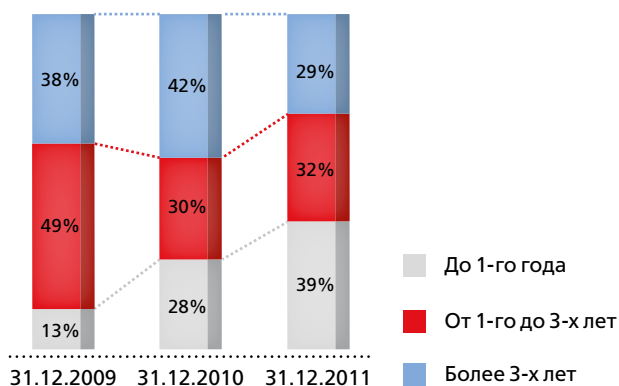
гих в обслуживании облигаций, размещенных на пике финансового кризиса в конце 2009 года (12-я и 13-я серии) и повторное размещение в рынок облигаций 9-я и 11-я серии. Правильный выбор момента размещения облигаций серии 9 и 11 позволил зафиксировать ставки купона на выгодном для ОАО «РЖД» уровне 6,9% и 7,8% годовых на сроки 2,5 и 4,5 года соответственно. В 2011 году ОАО «РЖД» полностью погасило 8 серию облигаций в объеме 20 млрд. руб. в соответствии с графиком погашения.

Самой знаковой сделкой 2011 года на рынке публичных заимствований для ОАО «РЖД» стало размещение нового выпуска еврооблигаций в объеме 650 млн. фунтов стерлингов на срок 20 лет, позволившего выйти на рынок сверхдлинных заимствований в фунтах стерлингов, который традиционно используется европейскими железнодорожными компаниями для финансирования

инвестиций в инфраструктуру. Сделка была реализована в два транша в размере 350 и 300 млн. фунтов стерлингов, которые были размещены в марте и июне соответственно. При этом книга заявок первоначального размещения была закрыта с двойной переподпиской в условиях чрезвычайно волатильного рынка — настроение инвесторов в течение недели накануне выпуска было негативным в связи с землетрясением в Японии и последовавшей за ним ядерной катастрофой, а также ухудшением ситуации в Ливии и Бахрейне. Размещение еврооблигаций ОАО «РЖД» в фунтах стерлингов было признано «Сделкой года» по региону Центральная и Восточная Европа по версии журнала Euromoney, одного из наиболее авторитетных профильных изданий на рынке капитала. Размещение позволило ОАО «РЖД» существенно диверсифицировать базу инвесторов и установить новые ориентиры по сроку обращения бумаг.

**Структура кредитного портфеля ОАО «РЖД» в 2009–2011 гг.<sup>36</sup>**

**по срокам**

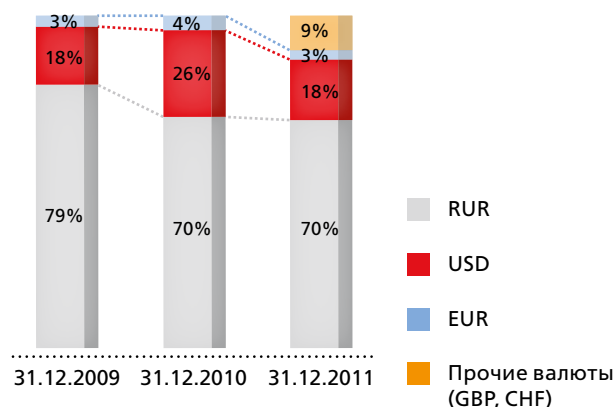


При этом доля валютных обязательств в структуре портфеля ОАО «РЖД» по-прежнему остается на комфортном уровне порядка 30%, как и в 2010 году. Компания продолжает работу по увеличению среднего срока портфеля и объема обязательств со сроками погашения более 3 лет.

**Взаимоотношения с инвесторами и рейтинговыми агентствами**

Основными направлениями работы ОАО «РЖД» с рейтинговыми агентствами в 2011 году было повышение прозрачности своей деятельности и подтверждение соответствия рейтингу уровня «BBB». Параллельно в 2011 году Компания провела подготовительную работу по повышению своего индивидуального или «standalone»-рейтинга в преддверии будущих размещений на международных рынках

**по валютам**



капитала. Рейтинг «standalone» присваивается квази-суверенным компаниям и отражает оценку кредитоспособности эмитента в случае реализации каких-либо рисков на уровне государства. Такой рейтинг, как правило, ниже финального рейтинга эмитента и является более консервативным с точки зрения оценки рисков. Так, для ОАО «РЖД» индивидуальный рейтинг от агентства Standard&Poor's в течение 2011 года находился на уровне «BB+». Однако многие инвесторы при оценке кредитоспособности компаний со 100% государственным участием стали больше уделять внимания именно такому индивидуальному рейтингу, по причине кризисных событий в зоне евро и в контексте технического дефолта ряда европейских государств.



В рамках данных работ менеджмент ОАО «РЖД» привлек рейтингового консультанта, банк J.P. Morgan Limited, и провел несколько ключевых встреч с ведущими методологами рейтинговых агентств.

<sup>36</sup> Данные на основе управленческой отчетности ОАО «РЖД» (с учетом оферт и без учета начисленных процентов).

При этом основной акцент в рамках данных встреч был сделан на пересмотр в целом подхода к российским компаниям и размера понижающего коэффициента для оценки странового риска. Дополнительно было проведено репозиционирование ОАО «РЖД» как инфраструктурной, а не только транспортной Компании, что стало возможным после завершения сделки по приватизации ОАО «Первая грузовая ком-

пания» и выведения подвижного состава в ОАО «Вторая грузовая компания». Важнейшим результатом проделанной в 2011 году работы стало повышение «standalone»-рейтинга ОАО «РЖД» рейтинговым агентством Standard&Poor's с уровня «BB+» до «BBB-», которое состоялось в марте 2012 г. Корпоративный рейтинг ОАО «РЖД» оставался неизменным на протяжении 2011 года:

**Кредитные рейтинги ОАО «РЖД» по состоянию на 31.12.2011**

		Рейтинг	Прогноз
	Moody's	Baa1	Стабильный
	Standard & Poor's	BBB	Стабильный
	Fitch	BBB	Позитивный
	Moody's	Baa1	Стабильный
	Standard & Poor's	BBB	Стабильный
	Fitch	BBB	Стабильный

Помимо взаимодействия с рейтинговыми агентствами, ОАО «РЖД» проводит активную работу, направленную на поддержание высокого интереса к своим долговым обязательствам со стороны российских и иностранных инвесторов. Так, в 2011 году был осуществлен ряд мероприятий, направленных на повышение открытости и прозрачности Компании:

- проведены ежегодные встречи с отраслевыми аналитиками и прессой, на которых были представлены результаты финансовой отчетности ОАО «РЖД», подготовленной по международным стандартам финансовой отчетности;
- в рамках участия в финансово-экономических форумах, международных и отраслевых конференциях в течение 2011 года состоялся ряд встреч с крупными российскими и международными инвесторами, представляющими финансовые рынки Европы и Азии;
- с 2 по 4 февраля 2011 г. менеджмент Компании принял участие в четвертом по счету «Форуме Россия» — ведущее ежегодное мероприятие инвестиционной отрасли России и стран СНГ, организованное компанией «Тройка Диалог» в Москве;
- с 31 мая по 2 июня 2011 г. с участием менеджмента Компании состоялся ежегодный международный региональный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство — 1520»;
- с 7–10 октября 2011 г. менеджмент Компании принял участие в инвестиционном форуме «ВТБ Капитал» — «Россия зовет!». В форуме

приняли участие более 2000 человек, из них более 500 инвесторов из России, Европы, США, Ближнего Востока и Африки и около 300 топ-менеджеров ведущих российских компаний;

- 24–27 октября 2011 г. проведена non-deal roadshow с крупнейшими инвесторами Азиатского региона, по итогам которой был подтвержден высокий уровень интереса инвесторов к долговым обязательствам ОАО «РЖД»;
- 1–2 декабря 2011 г. в Цюрихе и Мюнхене состоялись встречи с рядом крупнейших европейских инвесторов;
- 12 декабря 2011 года в Лондоне состоялся очередной «День инвестора».

**Лизинг**

В лизинге у ОАО «РЖД» находятся пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав, пассажирские и грузовые локомотивы, грузовые вагоны, путевая техника, приобретенные в 2003–2008 годах у отечественных производителей железнодорожного подвижного состава и техники.

По состоянию на 1 января 2011 г. объем лизинговых обязательств ОАО «РЖД» составил 28,4 млрд. руб. с НДС. На уплату лизинговых платежей в 2011 году направлено 9,2 млрд. руб.

В связи с реализацией структурной реформы на железнодорожном транспорте и созданием до-



черных обществ ОАО «РЖД» в сфере перевозок пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, а также в сфере грузовых перевозок, Компанией с 2010 года решается задача по передаче лизингового подвижного состава в сублизинг дочерним обществам для использования в их основной деятельности. В 2010 году лизинговый парк пассажирских вагонов и пассажирских локомотивов передан в сублизинг ОАО «ФПК». В январе т. г. в сублизинг пригородным пассажирским компаниям передан моторвагонный подвижной состав. В 2011 году в сублизинг ОАО «Вторая грузовая компания» передано более 23 тыс. грузовых вагонов.

В 2011 году платежи дочерних обществ по договорам сублизинга составили 5,6 млрд.руб.

В 2011 году Компанией реализуются меры по реструктуризации лизингового портфеля для снижения

лизинговой нагрузки на расходные бюджеты дочерних обществ, чья деятельность имеет социальную направленность и низкий уровень рентабельности. Так, в первом полугодии 2011 года осуществлен досрочный выкуп из лизинга 1 222 пассажирских вагонов и 93 пассажирских локомотива, а также 1 196 единиц моторвагонного подвижного состава с их последующей передачей в пользование дочерним обществам на условиях аренды. Во втором полугодии 2011 года осуществлен досрочный выкуп из лизинга 25 электровагонов и 2 электропоездов.

На сделки по досрочному выкупу из лизинга пассажирского подвижного состава в 2011 году Компанией направлено 13,1 млрд. руб.

По состоянию на 1 января 2012 г. сумма лизинговых обязательств Компании составляет 6,2 млрд. руб.

## Управление финансовыми рисками

Значительное внимание Компания уделяет реализации мероприятий по управлению финансовыми рисками. В Компании сформирована и постоянно совершенствуется система управления финансовыми рисками. основополагающим документом данной системы является Политика управления финансовыми рисками Компании.

Политика определяет:

- финансовые риски Компании;
- принципы управления ими;
- процесс управления:
  - выявление;
  - анализ и оценку;
  - сопоставление величины риска с риск-аппетитом;
  - принятие решения (выбор стратегии управления риском);
  - собственно управление риском, в том числе с применением инструментов хеджирования при необходимости;
  - мониторинг результатов;
  - оценка эффективности мероприятий по управлению финансовыми рисками (самодиагностика);
- инструменты управления, в том числе хеджирование;
- понятие риск-аппетита для принятия решений о целесообразности управления риском.

Центром принятия решений в отношении управления финансовыми рисками выступает Комиссия по управлению финансовыми рисками Компании —

коллегиальный орган из представителей ряда департаментов Компании, под руководством старшего вице-президента по экономике и финансам.

В рамках совершенствования системы управления финансовыми рисками в 2011 году:

- внедрены регламенты управления валютным и процентным рисками Компании;
- внедрена методика расчета кредитных лимитов на страховые Компании;
- проведена оценка действующей методологии расчета кредитных лимитов на банки-контрагенты и, по итогам, разработаны дополнения в действующую методологию.

Компания концентрирует внимание на управлении следующими основными финансовыми рисками:

- **имущественными рисками** (в части финансовых последствий при реализации имущественных рисков): имущественные риски переданы на удержание крупных российских страховых компаний и перестрахованы в крупнейших мировых страховых компаниях. Нормативную базу ОАО «РЖД» в части страхования составляют: положение о страховой защите ОАО «РЖД», регламенты, методические рекомендации. Единую политику и принципы страховой защиты холдинга «РЖД» определяет корпоративная концепция страховой защиты ДЗО ОАО «РЖД». Концепция предусматривает единообразный подход к построению страховой защиты компаний холдинга «РЖД»;

- **кредитными рисками:** для целей управления кредитными рисками в Компании утверждена методика расчета кредитных лимитов, нормативные документы, регулирующие работу с банковскими гарантиями и поручительствами. На базе отмеченной методики Компания осуществляет оценку финансовых институтов и расчет соответствующих кредитных лимитов, ограничивающих операции с банками по размещению депозитов и приему банковских гарантий в зависимости от оценки состояния соответствующего финансового института. При взаимодействии с компаниями реально-го сектора для обеспечения защиты ОАО «РЖД» от рисков неисполнения (ненадлежащего или несвоевременного исполнения) контрагентом своих обязательств применяются банковские гарантии серьезности намерений, надлежащего исполнения своих обязательств (в том числе на гарантийный период для договоров поставки), возврата авансов, поручительства материнских компаний. Выбор финансовых институтов-эмитентов банковских гарантий и поручителей осуществляется с учетом кредитной истории, действующих кредитных лимитов;
- **ликвидностью:** оперативное управление ликвидностью Компании осуществляется на основе платежного баланса, платежного календаря и платежной позиции, формируемых на основе информации от подразделений о планируемых поступлениях и расходах на календарный месяц в разбивке по дням. При необходимости Компания оператив-но привлекает денежные средства на наилучших условиях. Оперативное управление ликвидностью осуществляется на базе терминала Reuters и иных автоматизированных систем электронного под-тверждения сделок;
- **рыночными рисками** (валютный, процен-тный, товарный): для оценки данных рисков применяются регламенты, предписывающие расчет величин рисков и их сопоставление со значениями установленных риск-аппетитов. В частности, оценка величины валютного риска Компании и выбор инструмента управления валютным риском основываются на анали-зе открытой валютной позиции Компании на горизонте до 4 лет, которая представляет собой разницы входящих и исходящих денежных потоков в разрезе иностранных валют. Для формирования портфеля валютных требований и обязательств и последующего расчета откры-той валютной позиции операции Компании анализируются и группируются в разрезе инве-стиционной, операционной и финансовой дея-тельности. Величина и структура рассчитанной открытой валютной позиции влияет на политику заимствований Компании и определяет подходы к хеджированию.

В основе оценки величины процентного риска ле-жит анализ волатильности плавающих процентных ставок и соответствующее влияние на портфель заимствований Компании.

В случае превышения величин валютного или про-центного рисков над риск-аппетитом осуществляют-ся выбор стратегии управления риском, в том числе хеджирование.

В части ценового риска Компания стремится уста-навливать такие условия расчетов и индексации в договорах с контрагентами, которые позволяли бы максимально нивелировать данный риск. Ком-пания также рассматривает возможность использо-вания инструментов хеджирования для управления ценовым риском. Значительной вехой в 2011 году в части управления финансовыми рисками явилось заключение сделок хеджирования еврооблигаци-онного займа Компании в фунтах стерлингов. Сдел-ки заключались на базе российской документации, в рамках российской юрисдикции с крупнейшими интернациональными банками. Для снижения кре-дитных рисков по заключенным сделкам головные материнские банки предоставили гарантии за свои дочерние российские банки. Заключение сделок хеджирования позволило не только снизить валют-ный риск Компании, но и за счет разницы в про-центных ставках валюты заимствования и валюты хеджирования снизить фактическую ставку заимст-вовании по еврооблигационному займу;

- **операционными рисками:** залогом эффектив-ного управления операционной составляющей финансовых рисков являются автоматизированные системы управления финансовыми рисками, кото-рые, помимо повышения эффективности управле-ния рисками, ограничивают влияние «человеческо-го фактора» на результаты расчетов и реализуемых процедур.

Управление финансовыми рисками осуществляет команда высококвалифицированных риск-менед-жеров ОАО «РЖД», ориентированных на результат, объединенных едиными корпоративными ценностя-ми и целями.

Применяемые в Компании подходы к риск-менеджменту основаны на передовых практиках управления финансовыми рисками, принципах дивер-сификации путем использования различных инстру-ментов управления рисками и надежных контраген-тов, подходах, предполагающих оценку соотношения величин риска и риск-аппетита.

Политика риск-менеджмента исключает спекуля-тивные инструменты управления рисками, а также операции с ненадежными контрагентами.

Компания стремится совершенствовать и раз-вивать систему риск-менеджмента, как собствен-

но в ОАО «РЖД», так и в холдинге «РЖД» в целом, распространять на дочерние и зависимые общества единообразный подход к управлению финансовыми рисками, прививать культуру риск-менеджмента на всех уровнях управления. Так, в 2011 году:

- проведен семинар для дочерних и зависимых обществ Компании по вопросам управления финансовыми рисками;
- в ходе совместной работы с ОАО «ФПК» в дочернем обществе разработаны и внедрены регламенты по управлению валютным и процентным рисками, утверждена собственная политика управления финансовыми рисками ОАО «ФПК».

#### Страхование

ОАО «РЖД» уделяет значительное внимание страховой защите имущественных рисков Компании.

В рамках совершенствования системы страховой защиты Компании в 2011 году были проведены следующие мероприятия:

- проведен открытый конкурс по выбору страховой Компании для страхования ответственности руководителей, должностных лиц и компаний (D&O). Страховая сумма по договору составила 3 млрд. руб.;
- в целях исполнения обязательств в соответствии с Федеральным законом № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» в конце года объявлен открытый конкурс по выбору страховщиков для организации обязательного страхования гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте;
- проведен сетевой семинар по вопросам страховой защиты, с участием специалистов всех железных дорог, дочерних обществ, страховых компаний и профильных подразделений аппарата управления Компании. Целью подобных мероприятий является повышение уровня эффективности работы филиалов в области страхования и, как следствие,

рост процента возмещения страховыми компаниями убытков, понесенных ОАО «РЖД» и дочерними обществами в результате наступления страховых случаев;

- в 2011 году проведено роад-шоу для ведущих зарубежных перестраховочных компаний с целью обеспечения высокого уровня страхового покрытия наиболее дорогостоящих и высокорисковых объектов железнодорожной инфраструктуры, лимит на один страховой случай по которым составляет 22,5 млрд. руб. Целью организации встреч с перестраховщиками в формате роад-шоу является снижение расходов ОАО «РЖД» при одновременном повышении уровня надежности перестрахования. В ходе данных встреч Компания информирует страховой рынок о состоянии страховой защиты ОАО «РЖД», объемах инвестиций, направленных на повышение безопасности движения и содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта. Итогом проведенного роад-шоу стало расширение перечня компаний, участвующих в перестраховании объектов имущества ОАО «РЖД», до следующего: Swiss Re, Munich Re, Allianz, Score и Zurich Insurance Company;
- в рамках проведения работы по обеспечению страховой защитой высокорисковых объектов недвижимости в 2011 году инженерами-оценщиками ведущих перестраховщиков проведены сюрвеерские осмотры, на основании которых подготовлены соответствующие рекомендации по содержанию имущества и предложены мероприятия по снижению рисков, которые осуществляются причастными службами ОАО «РЖД»;
- в 2011 году продолжена работа в области урегулирования страховых случаев, общий объем заявленных убытков в рамках централизованных договоров страхования составил 364,3 млн. руб., объем полученного страхового возмещения — 342,8 млн. руб., средний показатель возмещения убытков, понесенных Компанией в результате страховых случаев, характеризующий отношение суммы страхового возмещения к заявленным в страховую компанию убыткам, по урегулированным случаям в 2011 году составил 94,1%.

## Уплата налогов и сборов

Общая сумма начисленных к уплате налогов за 2011 год составила 268,7 млрд. руб., или 107,6% по отношению к аналогичному показателю за 2010 год, в том числе:

- федеральный бюджет — 41,6 млрд. руб., что составило 68,3% по отношению к аналогичному показателю за 2010 год;
- региональный и местный бюджеты — 113,3 млрд. руб., или 105,1% по отношению к аналогичному показателю за 2010 год;
- внебюджетные фонды — 113,7 млрд. руб., или 140,4% по отношению к аналогичному показателю за 2010 год.

В 2011 году в счет оплаты текущих налогов направлено 256,6 млрд. руб., в том числе:

- в федеральный бюджет — 47,5 млрд. руб.;
- в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований — 97,5 млрд. руб.;
- во внебюджетные фонды — 111,6 млрд. руб.

Суммы налогов, подлежащих уплате в 2011 году, увеличились по сравнению с размером налоговых платежей, уплаченных в 2010 году, на 3,6 млрд. руб., или на 1,4%.

Суммы налогов, подлежащих уплате в федеральный бюджет в 2011 году, по сравнению с 2010 годом уменьшились на 15,0 млрд. руб., или на 24%; в региональные и местные бюджеты — уменьшились на 11,2 млрд. руб., или на 10,3%; во внебюджетные фонды — увеличились на 29,8 млрд. руб., или на 36,5%.

Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджетную систему Российской Федерации составила 1,5%.

Показатель налоговой нагрузки в 2011 году равен 14,8%, что ниже уровня 2010 года на 1,6%.

### Налог на добавленную стоимость (НДС)

В 2011 году в счет уплаты НДС ОАО «РЖД» направлено 43,8 млрд. руб. Уменьшение начислений по НДС на 19,6 млрд. руб. (на 35,1%) обуславливается превышением налоговых вычетов над суммой начисленного НДС, а также за счет уменьшения по итогам 2011 года сумм восстановленного НДС по передаваемому в ДЗО имуществу.

### Налог на прибыль организаций

Начисление текущего налога на прибыль организаций, подлежащего уплате в федеральный бюджет и бюджеты субъектов Российской Федера-

ции, в 2011 году составило 47,6 млрд. руб., что на 2,1 млрд. руб., или на 4,7% больше, чем в 2010 году. По итогам 2011 года доходы от реализации увеличились на 92,6 млрд. руб. (на 8%) по сравнению с 2010 годом. Расходы, связанные с производством и реализацией в 2011 году, также возросли на 145,2 млрд. руб. (на 14%) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В счет уплаты налога на прибыль организаций в 2011 году направлено 30,8 млрд. руб., что составляет 67,4% от уровня прошлого года.

При установленном законодательством Российской Федерации ставке налога на прибыль организаций в 20% эффективная ставка налога (отношение суммы текущего налога на прибыль к прибыли до налогообложения) с учетом суммы доходов и расходов, увеличивающих налоговую базу по налогу на прибыль ОАО «РЖД», составила в 2011 году 61,9%.

### Региональные и местные налоги

В бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в 2011 году внесено 97,5 млрд. руб., что составляет 89,7% по отношению к 2010 году.

Уменьшение уплаченных налоговых платежей в региональные и местные бюджеты по сравнению с 2010 годом обусловлено снижением платежей по налогу на прибыль в бюджеты субъектов Российской Федерации — на 13,9 млрд. руб., или на 33,7%.

При этом перечисления НДФЛ возросли на 3,5 млрд. руб., или на 7,7% по сравнению с 2010 годом в связи с повышением уровня оплаты труда работников ОАО «РЖД».

Сумма начисленного налога на имущество в 2011 году составила 19,3 млрд. руб., что на 0,26 млрд. руб., или на 1,3% меньше, чем в 2010 году. В счет уплаты налога на имущество в 2011 году направлено 18,9 млрд. руб., что на 1 млрд. руб., или на 5% меньше по сравнению с 2010 годом.

За 2011 год начислено и уплачено по земельному налогу 1,9 млрд. руб. и 1,8 млрд. руб. соответственно, аналогично показателям 2010 года.

Общая сумма начисленных ОАО «РЖД» страховых взносов во внебюджетные фонды за 2011 год составила 113,7 млрд. руб., что на 32,8 млрд. руб., или 40,4% больше, чем начисленных сумм страховых взносов за 2010 год.

Увеличение с 1 января 2011 г. тарифов страховых взносов с 26% до 34%, как следствие, привело к росту начисленных ОАО «РЖД» по итогам 2011 года сумм страховых взносов по сравнению с 2010 годом.

## Информация о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность

1. Сделка на выполнение работ по капитально-восстановительному ремонту пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: не более 215 000 000 руб., включая НДС. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 марта 2011 г. (протокол № 4).
2. Сделка на выполнение работ по деповскому капитальному ремонту пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: не более 400 000 000 руб., включая НДС. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 марта 2011 г. (протокол № 4).
3. Сделка на выполнение работ по ремонту пассажирских колесных пар между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: не более 150 000 000 руб., включая НДС. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 марта 2011 г. (протокол № 4).
4. Сделка на выполнение работ по ремонту оборудования пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: не более 175 000 000 руб., включая НДС. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 марта 2011 г. (протокол № 4).
5. Сделка на выполнение работ по ремонту тележек пассажирских вагонов между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: не более 310 000 000 руб., включая НДС. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 марта 2011 г. (протокол № 4).
6. Сделка по предоставлению в пользу ОАО «Банк ВТБ» гарантии путем заключения между ОАО «РЖД», АО «УБЖД» и ОАО «Банк ВТБ» договора о присоединении к кредитному соглашению от 12 января 2011 г., заключенному между АО «УБЖД» и ОАО «Банк ВТБ». Цена сделки: не более 135 000 000 долл. США. Заинтересованное лицо: член правления ОАО «РЖД» Морозов В.Н. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 марта 2011 г. (протокол № 4).
7. Договоры субаренды между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» земельных участков (их частей), являющихся федеральной собственностью и предоставленных в аренду ОАО «РЖД». Цена сделок по всем договорам субаренды: 4 263,09 руб. с НДС в год. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 3 июня 2011 г. (протокол № 10).
8. Сделка (несколько взаимосвязанных сделок) между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК», связанная с передачей в аренду объектов недвижимого имущества. Цена сделки: 71 156 817,1 руб. в год без учета НДС. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 октября 2011 г. (протокол № 17).
9. Договоры субаренды между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» земельных участков (их частей), являющихся федеральной собственностью и предоставленных в аренду ОАО «РЖД». Цена сделок по всем договорам субаренды: 9 841,94 руб. с НДС в год. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 21 ноября 2011 г. (протокол № 19).



10. Договор купли-продажи между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» дополнительного выпуска акций ОАО «ФПК». Цена договора: 10 397 601 827 руб. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Решетников В.И. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 21 ноября 2011 г. (протокол № 19).
11. Договор между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» на приобретение путевок для работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров ОАО «РЖД». Цена договора: не более 1 370 000 000 руб. Заинтересованные лица: ОАО «РЖД», члены правления ОАО «РЖД» Атьков О.Ю., Гнедкова О.Э. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 12 декабря 2011 г. (протокол № 22).
12. Договор о техническом обслуживании поездов «Аллегро» между компанией Oy Karelian Trains Ltd., ОАО «РЖД» и компанией VR Group Ltd. Цена договора в 2012 году: 5 324 000 евро. Заинтересованное лицо: ОАО «РЖД», член правления ОАО «РЖД» Акулов М.П. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 26 декабря 2011 г. (протокол № 23).
13. Дополнительное соглашение к кредитному соглашению от 12 января 2011 г., заключенному между АО «УБЖД», ОАО «РЖД» и ОАО «Банк ВТБ». Цена договора: не более 150 000 000 долл. США. Заинтересованное лицо: член правления ОАО «РЖД» Морозов В.Н. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. (протокол № 24).

## Информация о крупных сделках, а также иных сделках, на совершение которых в соответствии с уставом Общества распространяется порядок одобрения крупных сделок

За отчетный период ОАО «РЖД» не совершало сделок, являющихся в соответствии со статьей 78 Федерального закона «Об акционерных обществах» крупными сделками.

Иные сделки, на совершение которых в соответствии с подпунктом 15 пункта 71 устава ОАО «РЖД» распространяется порядок одобрения крупных сделок.

1. Одобрение сделки по продаже ОАО «Банк ВТБ» принадлежащих ОАО «РЖД» акций ОАО «ТрансКредитБанк», составляющих 54,3918% его уставного капитала. Сделка осуществляется в два этапа. На первом этапе ОАО «Банк ВТБ» выкупит 29,39% акций ОАО «ТрансКредитБанк» по цене 16 398 617 092 руб. На втором этапе в период с 1 июля 2012 г. по 31 декабря 2013 г. ОАО «Банк ВТБ» выкупит оставшийся пакет акций. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23 июня 2011 г. (протокол № 12).
2. Одобрение сделки по продаже по итогам открытого аукциона с квалификационными требованиями к участникам аукциона принадлежащих ОАО «РЖД» 64 239 325 613 акций ОАО «ПГК» победителю аукциона — ООО «НТК». Цена сделки — 125 500 000 000 руб. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 10 ноября 2011 г. (протокол № 18).
3. Одобрение сделки по продаже по итогам проведения открытого аукциона принадлежащих ОАО «РЖД» 3 491 492 обыкновенных именных акций ОАО «Рефсервис» победителю аукциона. Стартовая (начальная) цена продажи — 3 491 492 000 руб. Сделка одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 10 ноября 2011 г. (протокол № 18).

# Отчет о выплате объявленных дивидендов

По итогам 2010 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в сумме 78,5 млрд. руб.

В соответствии с директивой № 2180п-П13 от 17 мая 2011 г. Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации по вопросу «О рекомендациях по размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД»» определено осуществить выплату государству дивидендов по итогам 2010 года в размере 5,08%

от суммы чистой прибыли, направить оставшуюся часть чистой прибыли на реализацию инвестиционной программы Компании, формирование фондов, предусмотренных законодательством, финансирование проектов организации интермодальных пассажирских перевозок по маршрутам Владивосток — Аэропорт Кневичи и железнодорожная станция Казань — Аэропорт Казань.

## Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2010 г.<sup>37</sup>, млн. руб.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	78 453	100
Направление прибыли всего, в т. ч.:	7 908	10,08
резервный фонд	3 923	5,00
выплата дивидендов по размещенным акциям	3 985	5,08
<b>Накопление и использование прибыли (нераспределенная прибыль) с учетом направления части чистой прибыли на финансирование проектов организации интермодальных пассажирских перевозок по маршрутам Владивосток — Аэропорт Кневичи и железнодорожная станция Казань — Аэропорт Казань, а также выплаты вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД»</b>	<b>70 545</b>	<b>89,92</b>

<sup>37</sup> Данные по чистой прибыли Компании за 2010 год не согласуются с бухгалтерской отчетностью за 2010 год, поскольку отчетность содержит корректировки, подробное описание которых дано в приложении 1.

## Проект распределения чистой прибыли Общества, полученной по итогам 2011 года

По итогам 2011 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере 16,8 млрд. руб.

В соответствии с пунктом 42 раздела 6 устава ОАО «РЖД» создается резервный фонд в размере 5% от чистой прибыли отчетного периода (841 млн. руб.).

Письмом Росимущества России от 28 февраля 2012 г. № ГН-15/5904 рекомендовано направление на выплату дивидендов не менее 25% величины чистой прибыли, с учетом чего сумма дивидендов, причитающихся Российской Федерации по итогам деятельности

ОАО «РЖД» за 2011 год, составляет 4 205 млн. руб.

Ввиду вышеизложенного предлагается:

- направить 4 205 млн. руб. на выплату дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» по итогам работы за 2011 год;
- оставить в распоряжении ОАО «РЖД» 11 776 млн. руб., в т. ч. на финансирование инфраструктурных инвестиционных проектов.

### Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2011 г., млн. руб.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	16 822	100
Направление прибыли всего, в т. ч.:	5 046	5
резервный фонд	841	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	4 205	25
Накопление прибыли	11 776	70

## Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества

### Информация о судебных разбирательствах за 2011 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве ответчика

В производстве судов в 2011 году находилось на рассмотрении 15 388 дел по искам, предъявленным к железным дорогам, на общую сумму 6 937 991,8 тыс. руб.

Рассмотрено (в том числе по делам, по которым сроки на обжалование истекли) 10 189 дел на общую сумму 4 192 113,9 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 7 107 дел на общую сумму 1 514 610,2 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 3 082 дела на общую сумму 2 677 503,7 тыс. руб.

Не рассмотрено 5 199 дел на сумму 2 745 877,7 тыс. руб.

При этом:

#### **В судах первой инстанции**

Рассмотрено 3 070 дел на общую сумму 1 370 950 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 2 123 дела на общую сумму 582 641,5 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 947 дел на общую сумму 788 308,5 тыс. руб.

Не рассмотрено 1 557 дел на общую сумму 963 627,3 тыс. руб.

#### **В судах апелляционной инстанции**

Рассмотрено 304 дела на общую сумму 269 687,6 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 177 дел на общую сумму 144 936,9 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 127 дел на общую сумму 124 750,7 тыс. руб.

Не рассмотрено 49 дел на общую сумму 46 942,1 тыс. руб.

#### **В судах кассационной инстанции**

Рассмотрено 152 дела на общую сумму 80 728,6 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 99 дел на общую сумму 15 370,5 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 53 дела на общую сумму 65 358,1 тыс. руб.

Не рассмотрено 67 дел на общую сумму 13 942,1 тыс. руб.



## Информация о судебных разбирательствах за 2011 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве истца

В производстве судов в 2011 году находилось на рассмотрении 14 048 дел по искам, предъявленным железными дорогами, на общую сумму 4 651 873,4 тыс. руб.

Рассмотрено (в том числе по делам, по которым сроки на обжалование истекли) 9 334 дела на общую сумму 2 779 475 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 1 589 дел на общую сумму 1 176 028 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 7 745 дел на общую сумму 1 603 447 тыс. руб.

Не рассмотрено 4 714 дел на сумму 1 872 398,7 тыс. руб.

При этом:

### **В судах первой инстанции**

Рассмотрено 2 471 дело на общую сумму 667 034,3 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 431 дело на общую сумму 183 173,3 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 2 040 дел на общую сумму 483 861 тыс. руб.

Не рассмотрено 1 756 дел на общую сумму 901 432,2 тыс. руб.

### **В судах апелляционной инстанции**

Рассмотрено 314 дел на общую сумму 200 646,9 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 92 дела на общую сумму 129 424,4 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 222 дела на общую сумму 71 222,5 тыс. руб.

Не рассмотрено 55 дел на общую сумму 21 685,8 тыс. руб.

### **В судах кассационной инстанции**

Рассмотрено 87 дел на общую сумму 69 258,5 тыс. руб., из которых:

- не в пользу ОАО «РЖД» — 37 дел на общую сумму 24 052,2 тыс. руб.;
- в пользу ОАО «РЖД» — 50 дел на общую сумму 45 206,3 тыс. руб.

Не рассмотрено 31 дело на общую сумму 12 341 тыс. руб.

## Сведения о возможных обстоятельствах, объективно препятствующих деятельности Общества

В 2011 году в результате землетрясений, опасных гидрологических метеорологических и гидрологических явлений, произошедших на территории Российской Федерации, объекты железнодорожного транспорта, входящие в инфраструктуру ОАО «РЖД», получали повреждения локального характера, которые не переросли в чрезвычайные ситуации и существенного влияния на работу отрасли не оказали.

Последствия повреждений оперативно ликвидировались собственными силами и средствами ОАО «РЖД» без привлечения сил и средств территориальных подсистем единой государственной системы по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

# Перспективы развития

## Развитие логистической деятельности

Исходя из формирующихся рыночных условий, потребностей клиентов и задач Холдинга по повышению конкурентоспособности на внешнем рынке транспортных услуг, одной из стратегических целей является развитие логистической деятельности. Это необходимое условие для повышения уровня качества предоставляемых услуг и обеспечения интеграции Холдинга в мировую транспортную систему.

Для стратегического развития логистического бизнеса Холдинг в период до 2015 года:

1. Развернет создание терминально-логистических комплексов по всей сети российских железных дорог. Формирование современной терминально-логистической инфраструктуры будет осуществляться как сетевой проект, в котором объекты взаимосвязаны посредством целого ряда инструментов.
2. Повысит эффективность функционирования существующего терминально-складского комплекса (грузовых дворов).
3. Обеспечит развитие контрактной (ЗРЛ) логистики. Для этого в структуре Холдинга в 2010 году создана компания — ОАО «РЖД-Логистика» — интегрирующая услуги структурных подразделений и дочерних обществ ОАО «РЖД», а также внешних поставщиков, в комплексную услугу управления цепочкой поставок.
4. Продолжит реализацию комплекса мероприятий, направленных на увеличение контейнеризации перевозок.  
В 2011 году с целью дальнейшего развития контейнерного бизнеса была разработана Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в Холдинге, которая утверждена правлением и одобрена советом директоров Компании.
5. Начнет реализацию проектов по получению в оперативное управление или созданию совместно с грузовладельцами совместных компаний по эксплуатации подъездных путей в целях формирования сквозных технологий взаимодействия магистрального и промышленного железнодорожного транспорта.
6. Обеспечит развитие информационных систем, повысит качество информационного обеспечения грузовладельцев.

## Реализация транзитного потенциала с учетом тенденций рынка

Другой стратегической задачей Холдинга является реализация транзитного потенциала страны и углубление интеграции российских железных дорог в мировую транспортную систему.

Так, в области международной деятельности ключевыми направлениями работы в 2012 году станут:

### 1. Многостороннее развитие единого пространства железных дорог в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества

Основными задачами Компании в формате сотрудничества с железнодорожными администрациями государств — участников СНГ, Грузией, Латвией, Литвой и Эстонией являются:

- активное участие в проводимой в рамках Совета работе по совершенствованию нормативно-правовой базы организации перевозок пассажиров и грузов в международном сообщении;
- совершенствование перевозочного процесса, учета вагонного парка, взаиморасчетов с железнодорож-

ными администрациями за выполненные перевозки, железнодорожных тарифов на перевозку пассажиров и грузов, багажа и грузообагажа, технических условий погрузки и крепления грузов;

- развитие информатизации и проведение НИОКР в интересах железных дорог СНГ.

### 2. Повышение эффективности взаимодействия железнодорожных администраций России, Белоруссии и Казахстана при развитии таможенного союза и формировании ЕЭП

В связи с образованием таможенного союза Белоруссии, Казахстана и России отменен таможенный контроль на внутренних границах государств — членов союза. Помещение грузов под процедуру таможенного транзита теперь проводится единожды — при прибытии на внешнюю границу таможенного союза, и не требует дополнительных процедур на пути их следования по его территории.

Новые условия создают возможности по ускорению таможенного оформления и, как следствие,

привлечению дополнительных транзитных грузопотоков, особенно на направлении Китай — Европа.

В целях адаптации к новым условиям деятельности железным дорогам трех государств необходимо решение следующего комплекса задач:

- формирование и поддержание взаимовыгодных условий для осуществления совместной хозяйственной деятельности;
- развитие перевозок пассажиров и грузов;
- совершенствование тарифной политики;
- совершенствование процедур, связанных с взаимодействием железнодорожных администраций государств — членов таможенного союза.

Для решения этих задач администрации железных дорог стран — участниц таможенного союза инициировали предложение о создании трехсторонней рабочей группы из специалистов белорусской, российской и казахстанской железных дорог.

Со своей стороны ОАО «РЖД» предпринимает шаги по созданию новых условий контроля при пересечении границ таможенного союза.

Также важным для развития единых транспортных систем является создание **единого экономического пространства** (ЕЭП). Железнодорожный транспорт стран таможенного союза сможет эффективно функционировать при условии системного совершенствования правовых основ оказания транспортных услуг.

Прежде всего необходимо введение в действие унифицированных технических регламентов, единое тарифное регулирование в сфере железнодорожных перевозок, последовательная реализация мероприятий, направленных на сокращение времени проведения таможенных процедур.

В перспективе это позволит обеспечить баланс интересов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта и пользователей услуг железнодорожного транспорта в ЕЭП.

### **3. Расширение бизнеса холдинга «РЖД» за рубежом, в том числе в области развития железнодорожной инфраструктуры**

Важнейшими задачами Компании по реализации инфраструктурных проектов за рубежом являются следующие.

#### **В Иране:**

- реализация проекта строительства железнодорожной линии Решт — Астара как части международного транспортного коридора «Север — Юг».
- проработка и участие в других проектах развития железнодорожной инфраструктуры на территории Ирана.

#### **В КНДР:**

- завершение реализации проекта реконструкции участка железной дороги Хасан (РФ) — Раджин

(КНДР) и строительство грузового терминала в порту Раджин.

#### **В Сербии:**

проработка возможного участия в проектах развития инфраструктуры, включая проекты строительства железнодорожной линии Вальево — Лозница и реконструкции Белградского железнодорожного узла.

#### **В Армении:**

- обеспечение эффективного управления железнодорожной системой Республики Армения в соответствии с концессионным соглашением от 17 января 2008 г.;
- достижение стабильной работы железнодорожного транспорта на территории Армении, удовлетворение потребностей экономики республики в качественной перевозке грузов и пассажиров, получение экономических выгод от концессионного управления армянскими железными дорогами.

### **4. Укрепление взаимодействия с китайскими партнерами**

ОАО «РЖД» ставит задачу дальнейшего развития сотрудничества с Министерством железных дорог КНР (МЖД КНР) в области железнодорожных перевозок грузов, включая транзитные контейнерные перевозки из Китая в Европу и в обратном направлении. Прорабатывается вопрос создания совместного предприятия для перевозок по маршруту Чунцин — Дуйсбург.

Идет реализация ряда важных двусторонних проектов в области инфраструктуры, включая проект восстановления перевозок через погранпереход Махалино — Хуньчунь.

Осуществляется проработка вопросов актуализации двусторонней правовой базы — совместно с Минтрансом России готовится актуализация действующего советско-китайского пограничного железнодорожного Соглашения от 1951 года. Кроме того, подготовлен проект договора между ОАО «РЖД» и МЖД КНР о взаимодействии при организации железнодорожных перевозок в международном сообщении.

Из перспективных задач, призванных способствовать повышению эффективности сотрудничества в области железнодорожного транспорта, можно выделить развитие взаимодействия с китайской стороной по вопросам оптимизации технологии работы железнодорожных погранпереходов, в том числе в части электронного обмена данными, а также проработку вопроса применения на территории КНР унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

На 2012 год запланирован пропуск демонстрационного поезда по маршруту Урумчи (КНР) — Берлин (Германия) с использованием данной унифицированной накладной впервые.

## 5. Повышение эффективности сотрудничества с международными организациями

**Стратегическими принципами развития сотрудничества в рамках МСЖД как глобальной организации в ближайшей перспективе являются:**

- участие в формировании глобальной транспортной политики, единого мнения железных дорог мира по наиболее актуальным вопросам;
- гармонизация и унификация норм и стандартов в области железнодорожной техники, инфраструктуры и технологий путем перевода стандартов, заложенных в памятках МСЖД на глобальный уровень;
- участие в проектной деятельности международной организации, направленное на внедрение передовых технических решений для развития международных грузовых и пассажирских перевозок, а также высокоскоростных сообщений.

**Основными задачами в формате сотрудничества с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД)** являются сохранение и совершенствование системы соглашений и договоров, которая представляет собой основу всестороннего развития евро-азиатских сообщений и сотрудничества железных дорог-членов практически по всем аспектам:

- грузовым и пассажирским сообщениям (СМГС, СМПС);
- правилам пользования вагонами (ПГВ, ППВ);
- финансовым и расчетным вопросам;
- тарифам (ЕТТ, МТТ);
- кодированию и информатике и др.

**Важнейшими задачами ОАО «РЖД» в КВТ ЕЭК ООН являются:**

- участие ОАО «РЖД» в реализации совместного проекта ЕЭК ООН — ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных связей;
- реализация геополитического и стратегического потенциала России в развитии связей Европа — Азия;
- участие ОАО «РЖД» в развитии системы соглашений и конвенций ООН, касающихся железнодорожного транспорта. Тем самым осуществляется вклад в глобальную правовую гармонизацию железнодорожных систем;
- участие ОАО «РЖД» в рабочей группе по разработке единого транспортного права.

Большое значение для ОАО «РЖД» имеет поддержание конструктивного диалога с руководителями транспортного блока Еврокомиссии и Европарламента с целью выработки ключевых условий эффективного функционирования железнодорожной системы.

## Угрозы и риски деятельности

В негативных макроэкономических условиях и в рамках реализации структурных преобразований в сфере железнодорожного транспорта повышаются риски Холдинга по снижению конкурентоспособности на российском и зарубежных рынках и обеспечению текущей деятельности.

Так, формирование института локальных перевозчиков потребует существенного пересмотра технологии работы локомотивов ОАО «РЖД» и может привести к ухудшению ситуации с обеспечением безопасности перевозочного процесса.

При этом локальный перевозчик будет стремиться использовать собственный локомотив, исходя из собственной локальной логистической схемы, а не из критериев оптимизации единого технологического процесса, что с высокой степенью вероятности приведет к падению производительности локомотива, роста потребности в парке и увеличению непроизводительных перемещений локомотивов по сети.

Экономические риски состоят в перераспределении финансовых потоков от ОАО «РЖД» к локальным перевозчикам без создания дополнительной отраслевой стоимости как результата их вхождения в наиболее прибыльные сегменты рынка.

Кроме того, в настоящее время перед Холдингом стоит еще ряд серьезных угроз деятельности, таких как:

- сокращение расходов государственного бюджета на поддержку развития и функционирования железнодорожного транспорта, ведущее к снижению пропускной способности инфраструктуры в условиях высокого износа и наличия значительного количества «узких мест»;
- усиление конкуренции в традиционных и развивающихся, потенциально доходных сегментах внутреннего транспортного рынка и за рубежом;
- сокращение национальных грузопотоков в силу структурных изменений в экономике;
- нарушение технологических связей в результате продажи контрольных (блокирующих) пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД»;
- ужесточение регуляторной среды, тарифные ограничения, недостаточные компенсации из бюджетов всех уровней, неопределенность тарифной политики;
- рост конкуренции со стороны автомобильного, трубопроводного и водного транспорта;
- снижение пропускной и перерабатывающей способности инфраструктуры вследствие роста порожнего пробега частных вагонов на основных направлениях сети.



В этих условиях необходима реализация стратегических планов, поскольку в негативных макроэкономических условиях есть две составляющие — с одной стороны, это угрозы, а с другой — новые возможности.

И таких возможностей немало. Например, для Компании открываются такие возможности, как снижение цен на потребляемые ресурсы, рост предложения на рынке труда, возможности модернизации инфраструктуры на лимитирующих перевозку участках (что затруднительно в периоды «пиковых» объемов).

Чтобы повысить эффективность работы, требуется внедрение комплексных инновационных технологий, направленных на улучшения в сфере создания новых транспортных и сопутствующих продуктов, новой железнодорожной техники и технологий, совершенствования процессов управления на железнодорожном транспорте, открытие и использование новых возможностей для роста эффективности железных дорог. Необходимо использовать кризисную ситуацию для формирования нового качества и эффективности работы.

Помимо работы в традиционных для железнодорожного транспорта сегментах рынка необходимо создавать и продвигать инновационные транспортные продукты и услуги, выходить на новые рынки, развивать перспективные направления бизнеса.

Стратегия диверсификации деятельности должна ориентироваться на потребности клиентов — они все больше заинтересованы в комплексном транспортно-логистическом обслуживании на российском и зарубежных рынках по принципу «от двери до двери» при конкурентоспособной общей цене услуги.

Отдельным вопросом являются риски и возможности, связанные с формированием единого экономического пространства.

Повышаются риски Холдинга по снижению конкурентоспособности Холдинга в сфере грузовых перевозок за счет выхода на российский рынок международных компаний.

При этом открываются возможности по расширению своей деятельности на соответствующих рынках единого экономического пространства.

### **Приоритетные задачи ОАО «РЖД»**

В 2011 году Общество выполнило основные бюджетные параметры, обеспечило устойчивую и прибыльную работу, реализовало основные приоритетные инвестиционные проекты. Продолжено структурное реформирование отрасли и развития холдинга «РЖД», растет авторитет российских железных дорог на транспортном рынке России и за рубежом. Так, в целях обеспечения рентабельной деятельности Компании, реализации стратегических задач и формирования конкурентоспособного Холдинга в 2012 году необходимо сфокусировать внимание на следующих основных направлениях:

1. Повышение требований к эффективности инвестиционной деятельности ОАО «РЖД», результативности реализуемых проектов, формированию экономически обоснованной системы приоритетов инвестиционных программ и проектов, повышению качества мониторинга эффектов, получаемых в результате реализации проектов.
2. Реализация задач и мероприятий четвертого этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации.
3. Формирование механизмов повышения эффективности железнодорожных перевозок в условиях конкурентного рынка частных грузовых вагонов и координации вопросов, связанных с перевозкой грузов на межрегиональном уровне, в рамках межрегиональных координационных советов ОАО «РЖД».
4. Реализация мероприятий по консолидации под управлением ОАО «РЖД» универсальных грузовых вагонов, в том числе эффективное использование гибких тарифных условий для привлечения для этих целей частных вагонов на рыночных условиях.
5. Повышение эффективности эксплуатации тяговых ресурсов и использования пропускной способности инфраструктуры в целях максимизации объемов грузовых и пассажирских перевозок, создания технологических предпосылок для полного удовлетворения спроса клиентов.
6. Улучшение качества перевозок на основе повышения скоростей движения грузовых и пассажирских поездов, средней скорости продвижения грузовой отправки, точности исполнения графика движения грузовых поездов и расписания пассажирских поездов.
7. Расширение спектра комплексных транспортных и логистических услуг, повышение эффективности работы дочерних компаний в сфере грузовых перевозок, оптимизация деятельности сети терминалов и грузовых дворов с формированием единых стандартов транспортного обслуживания.
8. Завершение формирования ключевых элементов новой организационной структуры и дальнейшего развития системы управления ОАО «РЖД», включая совершенствование технологических и управленческих процессов для работы в новых условиях и достижение целевых показателей эффективности, а также разработку соответствующих регламентов и нормативов.
9. Повышение эффективности использования финансовых и всех видов материальных ресурсов, сокращение материальных затрат, рост производительности труда с использованием инструментов организации бережливого производства и менеджмента качества, оптимизация стоимости приобретаемого сырья и материалов.

10. Рост конкурентоспособности и привлекательности дальних пассажирских перевозок за счет гибкого ценового предложения, расширения сети продаж билетов, повышения уровня сервиса, ускорения движения поездов и оптимизации расписания, развития предложений по туристическим услугам.
11. Обеспечение безубыточности пригородных перевозок с учетом предоставления государственных субсидий на компенсацию стоимости услуг инфраструктуры для пригородных компаний.
12. Развитие партнерских отношений с предприятиями промышленности и транспортного машиностроения, направленных на создание современной, конкурентоспособной и эффективной продукции, расширение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.
13. Укрепление взаимодействия с региональными органами власти, расширение сферы совместно реализуемых проектов, выработки инициатив по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта, развития инструментов взаимодействия при организации межрегиональных, пригородных и внутригородских пассажирских перевозок.
14. Укрепление международных деловых связей с целью использования преимуществ, предоставляемых:
  - вступлением России в ВТО;
  - формированием единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана;
  - выработкой и реализацией международных интеграционных проектов, сформированных в результате эффективного взаимодействия в рамках МСЖД, ОСЖД, Совета по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ, «Стратегического партнерства — 1520».
15. Повышение кадрового потенциала холдинга «РЖД» на основе роста компетенций, мотивации и ответственности работников, развития системы профессионального образования и повышения квалификации, эффективного управления кадровыми ресурсами, формирования кадрового резерва, в том числе за счет подготовки молодых специалистов.
16. Формирование и согласование с органами государственной власти и управления современных инструментов инвестирования в развитие инфраструктуры с использованием инфраструктурных облигаций, государственно-частного партнерства, кооперации ОАО «РЖД» и крупных грузоотправителей.

# Справочная информация

Наиболее полную и оперативную информацию о Компании вы всегда сможете найти на ее веб-сайте [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) (русский язык и английский язык).

На сайте вы сможете ознакомиться также с основными направлениями и результатами деятельности ОАО «РЖД», получить оперативную и актуальную информацию о событиях, связанных с Компанией, обо всех аспектах ее деятельности, узнать о ее социальной политике и политике по защите окружающей среды.

В разделе «Инвесторам» представлены финансовые и производственные результаты деятельности Компании, презентации инвестиционному сообществу и отчеты Компании.

Опубликованные отчеты. На сайте Компании ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)) представлены электронные версии следующих отчетов:

1. Отчет о деятельности Компании.
2. Финансовая отчетность (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](mailto: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



## Приложение № 1

### Основные изменения в бухгалтерской отчетности в 2011 году

Минфином России подготовлены изменения в нормативные правовые акты по бухгалтерскому учету, утвержденные приказом Минфина России от 24 декабря 2010 г. № 186н, вступившие в силу с бухгалтерской отчетности 2011 года.

В связи с этим в соответствии с пунктом 10 Положения по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» (ПБУ 1/2008), утвержденного приказом Минфина России от 6 октября 2008 г. № 106н, внесены соответствующие изменения в учетную политику Компании.

Вместе с тем учетная политика Общества на 2011 год существенно сокращена путем исключения обязательных для всех организаций требований ведения бухгалтерского учета.

1. В подразделе 1.5. «Взаимоотношения с дочерними и зависимыми обществами» изменен порядок применения учетной политики дочерними обществами.

Пунктом 1 определено, что дочерние общества используют выбранную Обществом учетную политику, зависимым обществам рекомендуется использовать выбранную Обществом учетную политику.

2. В подразделе 2.2. «Общие подходы к квалификации объектов учета» введены определения объектов бухгалтерского учета «обязательства», «капитал», «доходы», «расходы».

3. Из учетной политики исключены следующие положения по учету:

- неотфактурованных поставок материально-производственных запасов и основных средств;
- капитальных затрат и внеоборотных активов;
- квартир и жилых домов в составе основных средств и доходных вложений в материальные ценности;
- аренды и лизинга основных средств;
- прекращения эксплуатации и выбытия основных средств;
- используемого способа и порядка определения величины амортизационных отчислений нематериальных активов;
- запасов гражданской обороны;
- запасов государственного резерва (мобилизационного резерва);
- внутрихозяйственных расчетов.

4. В разделе 2.4. «Учет основных средств»:

4.1. В пункте 3 уточнен момент принятия к бухгалтерскому учету объектов недвижимости, так как при принятии к бухгалтерскому учету объектов недвижимости в состав основных средств исключено условие, связанное с государственной регистрацией права собственности. В связи с этим пункт 3 изложен в следующей редакции: «3. Объекты недвижимости, по которым завершены капитальные вложения и которые соответствуют условиям, предусмотренным в пункте 4 ПБУ 6/01, оформленные в установленном порядке

актами приемки-передачи основных средств и иными документами, подлежат учету в составе основных средств».

4.2. В пункте 4 лимит стоимости активов, отражаемых в составе материально-производственных запасов, с 20 000 руб. изменен с 1 января 2011 г. на 40 000 руб.

4.3. Пункт 6 дополнен абзацем, предусматривающим порядок определения при выкупе первоначальной стоимости основных средств, являющихся предметом договора лизинга, и изложен в следующей редакции: «Первоначальная стоимость основных средств, являющихся предметом договора лизинга, при выкупе данного имущества Обществом определяется исходя из суммы начисленных лизинговых платежей и его выкупной стоимости».

4.4. В пункте 7 уточнено определение уровня ответственности, применяемого для принятия решения о переоценке основных средств.

Существенным отличием признается разница между текущей (восстановительной) стоимостью и стоимостью основных средств, по которой они отражены в бухгалтерском учете, составляющая более десяти процентов.

4.5. В пункте 10 определен момент, начиная с которого прекращается и (или) возобновляется начисление амортизационных отчислений при консервации или расконсервации основных средств.

Прекращение начисления амортизационных отчислений при переводе основного средства на консервацию на срок более трех месяцев и продолжение начисления амортизационных начислений при расконсервации основного средства, переведенного на консервацию на срок более трех месяцев, осуществляется с первого числа месяца, следующего за месяцем его перевода на консервацию или расконсервации.

4.6. В пункте 11 введена аналогичная норма, предусмотренная пунктом 10 подраздела 2.4. учетной политики Общества, в отношении восстановления основных средств, период которого составляет более 12 месяцев.

4.7. В пункте 12:

- уточнен порядок принятия решения об определении срока полезного использования основного средства при вводе в эксплуатацию и определены документы, которыми следует руководствоваться при установлении срока полезного использования основного средства и их взаимосвязь между собой;
- включен абзац, которым установлено, что срок полезного использования принятых в эксплуатацию и фактически используемых объектов недвижимости, учтенных по состоянию на 31 декабря 2010 г. в составе незавершенных капитальных вложений в связи с отсутствием передачи документов на государственную регистрацию права собственности, принятых к учету в качестве основных средств в 2011 году, определяется за вычетом периода их фактической эксплуатации (использования) до 2011 года.



## Приложение № 1

4.8. В пункте 16 установлен порядок определения величины ежемесячных амортизационных отчислений по модернизированным (реконструированным) основным средствам с нулевой остаточной стоимостью.

По основным средствам с остаточной стоимостью равной нулю после проведения модернизации или реконструкции срок полезного использования подлежит пересмотру (продлению) в обязательном порядке.

В этом случае амортизационные отчисления определяются исходя из затрат на модернизацию или реконструкцию и пересмотренного (продленного) срока полезного использования.

5. В подразделе 2.7. «Учет материально-производственных запасов» в пункте 13 понятие «ремонт запасных частей» заменено понятием «восстановление ресурса запасных частей».

6. В подразделе 2.9. «Учет финансовых вложений»:

6.1. В пункте 4 уточнен порядок отражения корректировки стоимости финансовых вложений в следующей редакции: «Корректировка стоимости финансовых вложений, по которым можно определить в установленном порядке текущую рыночную стоимость, производится ежеквартально. Разница между оценкой финансовых вложений (за исключением долгосрочных финансовых вложений в уставные (складочные) капиталы дочерних и зависимых обществ) по текущей рыночной стоимости на отчетную дату и предыдущей их оценкой признается в качестве прочих доходов или расходов.

По долгосрочным финансовым вложениям в уставные (складочные) капиталы дочерних и зависимых обществ корректировка стоимости отражается в составе добавочного капитала (при превышении текущей рыночной стоимости над первоначальной стоимостью этих финансовых вложений), либо в составе прочих доходов и расходов (при превышении первоначальной стоимости над текущей рыночной стоимостью этих финансовых вложений).

При выбытии долгосрочных финансовых вложений в уставные (складочные) капиталы дочерних и зависимых обществ корректировка их стоимости, отраженная в добавочном капитале, подлежит списанию на нераспределенную прибыль (непокрытый убыток). При частичном выбытии долгосрочных финансовых вложений в уставные (складочные) капиталы дочерних и зависимых обществ корректировка их стоимости, отраженная в добавочном капитале, списывается на нераспределенную прибыль (непокрытый убыток) пропорционально стоимости выбывающих финансовых вложений».

6.2. В пункте 10 установлен порядок определения сроков полезного использования и способа погашения стоимости основных средств, изъятых из оперативного управления:

- срок полезного использования этих основных средств определяется исходя из оставшегося срока

полезного использования на дату их передачи в оперативное управление;

- по основным средствам, по которым до передачи в оперативное управление начислялась амортизация, при возврате из оперативного управления осуществляется начисление амортизации;
- по основным средствам, по которым до передачи в оперативное управление начислялся износ, при их возврате из оперативного управления осуществляется начисление износа.

7. В разделе 2.10. «Учет доходов»:

7.1. В пункте 7 установлен порядок признания доходов по сопутствующим договорам в связи с выполнением договора, доходы по которому формируются в соответствии с положением по бухгалтерскому учету «Учет договоров строительного подряда» (ПБУ 2/2008).

7.2. В пункте 14 уточнено, что при государственном регулировании цен и тарифов на продукцию, работы и услуги доходы от обычных видов деятельности Общества признаются в сумме, равной величине установленных государством цен и тарифов.

7.3. В пункте 18 изменен момент признания выручки при оказании услуг санаториями, профилакториями, детскими лагерями отдыха, турбазами, домами культуры, спортивными клубами по путевкам, абонементам и т. п.

Датой начисления доходов по этим услугам признается последний день оказания услуг, исходя из принципа временной определенности фактов хозяйственной деятельности на пропорционально временной основе.

7.4. В пункте 20 сокращен перечень видов прочих доходов путем исключения из перечня таких видов прочих доходов, которые приведены в нормативных документах по бухгалтерскому учету.

7.5. Уточнен пункт 21 о порядке отражения в учете доходов будущих периодов, который изложен в следующей редакции: «Доходы, полученные в отчетном периоде, но относящиеся к следующим отчетным периодам, отражаются в составе доходов будущих периодов в порядке, установленном положениями (стандартами) по бухгалтерскому учету».

7.6. В пункте 22 изменен порядок учета средств, полученных за путевки, абонементы и т. п. в счет предстоящего оказания услуг. Указанные средства исключены из состава доходов будущих периодов и отражаются в качестве авансов полученных.

8. В подразделе 2.11. «Учет расходов»:

8.1. В пункте 6 установлен порядок признания расходов по сопутствующим договорам в связи с выполнением договора, расходы по которому формируются в соответствии с положением по бухгалтерскому учету «Учет договоров строительного подряда» (ПБУ 2/2008).

8.2. В пункте 13 указан порядок учета полуфабрикатов собственного производства, определяющий себестоимость отдельного этапа обработки полуфабриката по прямым фактическим затратам.

## Приложение № 1

8.3. В пункте 21 сокращен перечень видов прочих расходов путем исключения из перечня таких видов прочих расходов, которые приведены в нормативных документах по бухгалтерскому учету.

8.4. В подразделе 2.11. «Учет расходов» изменен порядок отражения в бухгалтерском учете расходов будущих периодов и исключен их перечень.

В связи с этим уточнен пункт 22 о порядке отражения в учете расходов будущих периодов, который изложен в следующей редакции: «Затраты, произведенные в отчетном периоде, но относящиеся к следующим отчетным периодам, отражаются в составе расходов будущих периодов в порядке, установленном положениями (стандартами) по бухгалтерскому учету».

9. Учетная политика дополнена подразделом 2.12 «Учет финансового результата и собственного капитала», которым определены положения по учету конечного финансового результата и собственного капитала.

10. В подразделе 2.15 «Учет резервов»:

10.1. В пункте 3 исключен резерв в связи с условиями фактами хозяйственной деятельности и предусмотрено признание оценочных обязательств в отношении предстоящих расходов.

10.2. Пунктом 4 предусмотрен порядок создания резерва по сомнительным долгам на основании результатов инвентаризации дебиторской задолженности, который изложен в следующей редакции: «Резерв по сомнительным долгам создается два раза в год по состоянию на 30 июня и 31 декабря отчетного года на основании результатов инвентаризации дебиторской задолженности».

Критерии признания дебиторской задолженности сомнительным долгом установлены регламентом создания резерва по сомнительным долгам, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2011 г. № 2888р».

11. В подразделе 2.16. «Учет расчетов по налогу на прибыль организаций»:

11.1. В пункте 2 изменен порядок отражения в бухгалтерской отчетности отложенных налоговых активов и отложенных налоговых обязательств, которые в отчетности отражаются сальдировано (свернуто), кроме случаев, когда законодательством Российской Федерации о налогах и сборах предусмотрено формирование налоговой базы.

11.2. В пункте 3 определен порядок расчета текущего налога на прибыль в случае пониженной налоговой ставки.

12. В подразделе 2.17. «Учет расходов по кредитам и займам»:

12.1. В пункте 7 изменен порядок отражения в бухгалтерском учете разницы между номинальной стоимостью векселя и величиной фактически полученных от займодавца средств, которые ранее отражались в составе расходов будущих периодов, начиная с 1 января 2011 г., указанные разницы отражаются в бухгалтерском учете в составе прочих расходов.

12.2. В пункте 8 в аналогичном порядке уточнен и приведен в следующей редакции: «В случае размещения облигаций по цене, превышающей их номинальную стоимость, сумма такого превышения отражается в бухгалтерском учете в составе прочих доходов».

В случае размещения облигаций по цене ниже их номинальной стоимости разница между ценой размещения и номинальной стоимостью облигаций отражается в бухгалтерском учете в составе прочих расходов».

13. В подразделе 2.18. «Учет активов и обязательств, стоимость которых выражена в иностранной валюте»:

13.1. В пункте 2 определен порядок использования среднего курса иностранной валюты при совершении в течение отчетного периода большого числа однородных хозяйственных операций в иностранной валюте, согласно которому при несущественном изменении официального курса иностранной валюты к рублю, устанавливаемого Центральным банком Российской Федерации, начисленному за месяц или любой более короткий период, не производится.

13.2. В пункте 3 определен порядок пересчета в рубли денежных знаков в кассе и средств на банковских счетах, в соответствии с которым пересчет по мере изменения курса не производится (пункт 7 положения по бухгалтерскому учету ПБУ 3/2006).

13.3. В пункте 5 определен порядок расчета курса иностранной валюты по отношению к рублю в случаях, когда Центральным банком Российской Федерации не определяется такой курс.

Если иностранная валюта не входит в перечень валют, по которым Центральным банком Российской Федерации устанавливается официальный курс этой иностранной валюты к рублю, Общество определяет курс такой иностранной валюты с использованием следующих курсов:

- курс иностранной валюты (кросс-курс) к доллару США на дату, предшествующую дате определения курса, на основании данных, опубликованных в газете Financial Times (в том числе данных интернет-сайта данной газеты);
- установленный Центральным банком Российской Федерации официальный курс доллара США по отношению к рублю, действующий на дату определения курса иностранной валюты.

13.4. В пункте 7 определен порядок расчета курсовых разниц в случае возврата авансовых платежей.

При возврате задолженности, принятой к бухгалтерскому учету в качестве полученных и выданных авансов и предварительной оплаты, задатков и пересчитанной в рубли по курсу, действовавшему на дату совершения операции в иностранной валюте, Обществом определяется курсовая разница между рублевой оценкой этой задолженности на дату возврата и дату принятия к бухгалтерскому учету.

## Приложение № 1

13.5. В пункте 8 определен порядок расчета курсовых разниц при пересчете в рубли не предъявленной к оплате начисленной выручки.

Числящаяся в бухгалтерском учете на отчетную дату не предъявленная к оплате начисленная выручка, выраженная в иностранной валюте, подлежит пересчету в рубли на дату совершения операции в иностранной валюте и на отчетную дату в той части, в которой она превышает сумму полученного аванса (предварительной оплаты), выраженного в иностранной валюте.

14. В подразделе 2.19. «Бухгалтерская отчетность» включены положения по порядку составления бухгалтерской отчетности и исправлению ошибок прошлых лет.

14.1. В пункте 1 уточнен перечень нормативных документов по бухгалтерскому учету, в соответствии с которыми формируется бухгалтерская отчетность Общества, который дополнен следующими документами: «Информация по сегментам» (ПБУ 12/2010), «Отчет о движении денежных средств» (ПБУ 23/2011), «Методические рекомендации по раскрытию информации о прибыли, приходящейся на одну акцию».

14.2. Пункт 5, предусматривающий порядок формирования отчета о движении денежных средств, изложен в следующей редакции: «В отчете о движении денежных средств» представляются данные, вытекающие из записей по счетам бухгалтерского учета денежных средств (наличные в кассе, банковские счета (за исключением депозитных вкладов)) и денежных эквивалентов.

Для того чтобы финансовое вложение могло классифицироваться как денежный эквивалент, оно должно быть легко обратимо в заранее известную сумму денежных средств и подвержено незначительному риску изменения стоимости. Финансовое вложение классифицируется как денежный эквивалент, если оно имеет срок погашения до трех месяцев с даты приобретения.

Кроме того, в качестве денежных эквивалентов Общество признает банковские векселя, используемые при расчетах за реализованные товары, выполненные работы, оказанные услуги, со сроком погашения до трех месяцев. Особенностью этих векселей является то, что они приобретаются по номинальной стоимости и по этой же стоимости используются при расчетах с другими контрагентами.

При отражении в отчете о движении денежных средств денежных потоков, выраженных в иностранной валюте, использование среднего курса иностранной валюты для пересчета в рубли денежных потоков в связи с совершением большого числа однородных операций в такой иностранной валюте при несущественном изменении официального курса иностранной валюты к рублю, устанавливаемого Центральным банком Российской Федерации, исчисленного за месяц или любой более короткий период, не производится.

Если незамедлительно после поступления в иностранной валюте Общество в рамках своей обычной деятельности меняет полученную сумму иностранной

валюты на рубли, то денежный поток отражается в отчете о движении денежных средств в сумме фактически полученных рублей без промежуточного пересчета иностранной валюты в рубли.

Если незадолго до платежа в иностранной валюте Общество в рамках своей обычной деятельности меняет рубли на необходимую сумму иностранной валюты, то денежный поток отражается в отчете о движении денежных средств в сумме фактически уплаченных рублей без промежуточного пересчета иностранной валюты в рубли.

Под определениями «незамедлительно» и «незадолго» понимается период, в течение которого Общество не предпринимает никаких мер, направленных на извлечение выгод, связанных с нахождением у него средств в иностранной валюте. Как правило, такой период не превышает одного месяца.

Признаками, свидетельствующими об отсутствии оснований для применения пункта 18 ПБУ 23/2011, являются:

- осуществление или потенциальные организационные возможности для осуществления Обществом любых других операций с валютой, полученной от продажи или предназначенной для покупки, помимо собственно ее обмена на рубли в период ее нахождения у организации;
- выбор Обществом оптимальной даты совершения валютно-обменной операции в зависимости от колебаний валютного курса, в том числе любые действия, направленные на такой выбор, или наличие центра ответственности, ответственного за такой выбор;
- изменение валютного курса в период нахождения валюты у Общества в значительно большей степени, чем можно было бы ожидать в обычных обстоятельствах».

14.3. В пункте 7 предусмотрен порядок исправления ошибок:

- выявленные в отчетном периоде ошибки предшествующего отчетного года (прошлых лет) исправляются записями по соответствующим счетам бухгалтерского учета в том месяце отчетного года, в котором выявлена ошибка;
- доходы (прибыль) или расходы (убыток), возникшие в результате исправления таких ошибок, отражаются в бухгалтерском учете в составе прочих доходов или расходов текущего отчетного периода в качестве прибылей и убытков прошлых лет, выявленных в отчетном году.

При этом существенными признаются ошибки предшествующего отчетного года (прошлых лет), стоимостная оценка которых в отдельности, либо в совокупности с другими ошибками, составляет пять и более процентов от значения соответствующей статьи бухгалтерской отчетности за данный предшествующий отчетный год.

## Приложение № 1

Связанные с выявленными в отчетном периоде ошибками исправления в бухгалтерской отчетности (включение в данные за отчетный период, пересчет сравнительных показателей предыдущего отчетного периода, корректировка вступительных сальдо на начало самого раннего из представленных отчетных периодов) производятся в целом по Обществу.

### **Налог на добавленную стоимость (НДС)**

Наиболее существенными изменениями законодательства в части НДС, вступившими в силу в 2011 году, являются:

- при изменении стоимости отгруженных товаров (выполненных работ, оказанных услуг, переданных имущественных прав) продавец должен выставить покупателю корректировочный счет-фактуру. Если стоимость уменьшается, то разница между суммами НДС, исчисленными до и после изменения, указывается с отрицательным знаком.
- экспортные и транзитные перевозки в таможенном союзе облагаются НДС по ставке 0% с упрощенным порядком ее подтверждения;
- расширен перечень случаев восстановления НДС. В частности, восстанавливаются суммы НДС при получении субсидий из федерального бюджета, а также по товарам (работам, услугам), в том числе основным средствам и нематериальным активам, которые используются в операциях, облагаемых по ставке 0%.

### **Налог на прибыль организаций**

Наиболее существенным изменением законодательства в части налога на прибыль организаций, вступившим в силу с 1 января 2011 г., является то, что убытки от использования объектов обслуживающих производств и хозяйств признаются в размере фактических затрат при аналогичности условий деятельности налогоплательщика и специализированных организаций, для которых такая деятельность является основной.

### **Страховые взносы**

С 1 января 2010 г. вступил в силу Федеральный закон от 24 июля 2010 г. № 212-ФЗ «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования» (далее — Закон от 24 июля 2010 г. № 212-ФЗ).

Тарифы страховых взносов для плательщиков, производящих выплаты физическим лицам, в 2011 году составляют: в ПФР — 26% (в 2010 году — 20%), в ФСС — 2,9% (в 2010 году — 2,9%), в ФФОМС — 3,1% (в 2010 году — 1,1%) и в ТФОМС — 2% (в 2010 году — 2%).

Предельная величина налоговой базы для начисления страховых взносов в отношении каждого физического лица в 2011 году установлена в сумме, не превышающей 463 тыс. руб. нарастающим итогом с начала расчетного периода. С сумм выплат и иных вознаграждений в пользу физического лица, превышающих этот предел, страховые взносы не взимаются.

Приложение № 2

Бухгалтерский баланс (Форма № 1) на 31 декабря 2011 г.

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
<b>АКТИВ</b>				
<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
Нематериальные активы	11100	7 490 721	5 477 503	4 234 670
в том числе:				
нематериальные активы	11110	7 041 664	5 108 614	3 729 851
незавершенные вложения в нематериальные активы	11120	449 057	368 889	504 819
Результаты исследований и разработок	11200	2 020 957	2 880 874	3 942 808
в том числе:				
научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	11210	48 122	67 986	242 346
незавершенные вложения в научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	11220	1 972 835	2 812 888	3 700 462
Основные средства	11300	3 178 412 330	3 031 804 226	3 034 524 136
в том числе:				
основные средства	11310	2 751 082 464	2 671 605 561	2 772 803 931
в том числе:				
здания, машины и оборудование, транспортные средства	11311	832 826 677	900 511 097	1 002 741 799
сооружения и передаточные устройства	11312	1 910 398 938	1 763 466 781	1 762 428 478
прочие основные средства	11319	7 856 849	7 627 683	7 633 654
незавершенные вложения в основные средства	11320	427 329 866	360 198 665	261 720 205
Доходные вложения в материальные ценности	11400	133 161 126	12 312 256	9 217 663
в том числе:				
доходные вложения в материальные ценности	11410	132 642 667	12 024 957	8 927 816
незавершенные вложения в доходные вложения в материальные ценности	11420	518 459	287 299	289 847
Финансовые вложения	11500	397 843 369	444 977 847	360 735 596
в том числе:				
вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	11510	374 253 007	417 642 303	330 549 383
предоставленные займы и депозитные вклады	11520	23 145 001	26 890 183	29 740 661
прочие финансовые вложения	11590	445 361	445 361	445 552



## Приложение № 2

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
Отложенные налоговые активы	11600			
Прочие внеоборотные активы	11700	46 235 393	44 771 660	46 716 044
<b>Итого по разделу I</b>	<b>10000</b>	<b>3 765 163 896</b>	<b>3 542 224 366</b>	<b>3 459 370 917</b>
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
Запасы	12100	76 505 011	65 411 083	66 191 937
в том числе:				
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	12110	74 692 433	63 736 193	63 457 240
животные на выращивании и откорме	12120	25	3 968	5 411
затраты в незавершенном производстве	12130	1 186 461	767 539	818 618
готовая продукция и товары для перепродажи	12140	332 701	209 406	340 504
товары отгруженные	12150	15 062	136 381	584 435
расходы будущих периодов	12160	278 329	557 596	985 729
прочие запасы и затраты	12190			
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	12200	6 533 381	5 429 441	8 137 593
Дебиторская задолженность	12300	85 968 283	109 137 036	81 134 945
в том числе:				
дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты	12310	26 800 978	26 713 886	24 084 999
в том числе:				
покупатели и заказчики (кроме перевозок)	12311	624 663	128 933	133 894
покупатели и заказчики за перевозки	12312	193 426		411 460
авансы выданные	12313	14 105 434	18 611 908	12 511 796
прочая задолженность	12319	11 877 455	7 973 045	11 027 849
дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты	12320	59 167 305	82 423 150	57 049 946
в том числе:				
покупатели и заказчики (кроме перевозок)	12321	15 295 809	15 890 421	9 897 416
покупатели и заказчики за перевозки	12322	2 894 787	14 346 198	17 679 406
авансы выданные	12323	10 119 031	36 561 336	16 385 547
налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение	12324	5 878 186	2 853 509	993 499
прочая задолженность	12329	24 979 492	12 771 686	12 094 078

Приложение № 2

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	12400	6 425 738	3 233 718	3 191 884
в том числе:				
предоставленные займы и депозитные вклады	12410	6 425 738	3 233 718	3 189 553
прочие финансовые вложения	12490			2 331
Денежные средства и денежные эквиваленты	12500	180 805 790	58 419 891	23 351 571
в том числе:				
наличные в кассе	12510	4 944	6 270	25 897
средства на расчетных счетах	12520	45 319 833	5 856 990	2 171 842
средства на валютных счетах	12530	1 426 718	983 721	3 707 339
прочие денежные средства и переводы в пути	12540	54 295	72 910	446 493
денежные эквиваленты	12550	134 000 000	51 500 000	17 000 000
Прочие оборотные активы	12600	14 196 177	14 168 061	11 674 051
<b>Итого по разделу II</b>	<b>12000</b>	<b>370 434 380</b>	<b>255 799 230</b>	<b>193 681 981</b>
<b>Баланс</b>	<b>16000</b>	<b>4 135 598 276</b>	<b>3 798 023 596</b>	<b>3 653 052 898</b>

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
<b>ПАССИВ</b>				
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>				
Уставный капитал	13100	1 786 715 588	1 698 128 067	1 594 516 219
Собственные акции, выкупленные у акционеров	13200			
Переоценка внеоборотных активов	13400	1 254 629 594	1 172 578 184	1 186 024 568
Добавочный капитал (без переоценки)	13500	26 876 956	37 176 869	4 073 125
в том числе:				
эмиссионный доход	13510	4 073 125	4 073 125	4 073 125
средства, полученные на увеличение уставного капитала	13520			
прочие средства	13590	22 803 831	33 103 744	
Резервный капитал	13600	12 079 010	8 156 349	7 433 979
в том числе:				
резервы, образованные в соответствии с законодательством	13610			
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	13620	12 079 010	8 156 349	7 433 979

## Приложение № 2

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	13700	281 199 394	248 332 352	164 600 959
<b>Итого по разделу III</b>	<b>13000</b>	<b>3 361 500 542</b>	<b>3 164 371 821</b>	<b>2 956 648 850</b>
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
Заемные средства	14100	263 240 809	261 296 995	297 092 748
в том числе:				
кредиты, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	14110	103 424 343	75 826 380	77 411 143
займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	14120	159 816 466	185 470 615	219 681 605
Отложенные налоговые обязательства	14200	53 642 474	42 044 442	35 169 183
Оценочные обязательства	14300			
Прочие обязательства	14500			25 162
<b>Итого по разделу IV</b>	<b>14000</b>	<b>316 883 283</b>	<b>303 341 437</b>	<b>332 287 093</b>
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
Заемные средства	15100	120 692 592	42 825 776	30 350 023
в том числе:				
кредиты, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	15110	93 568 484	14 571 186	11 489 983
займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	15120	27 124 108	28 254 590	18 860 040
Кредиторская задолженность	15200	299 420 705	256 873 673	308 113 384
в том числе:				
поставщики и подрядчики	15210	152 509 591	106 652 135	63 420 192
персонал организации	15220	13 868 497	14 979 538	14 366 664
налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение	15230	31 697 500	15 751 996	19 044 102
авансы полученные (кроме перевозок)	15240	17 874 412	24 271 845	17 280 503
авансы, полученные за перевозки	15250	70 625 352	62 133 551	48 041 889
акционеры по выплате доходов	15260			
прочая задолженность	15290	12 845 353	33 084 608	145 960 034
Доходы будущих периодов	15300	6 144 111	4 759 732	3 464 230
Оценочные обязательства	15400	28 992 945	22 651 236	21 055 837
Прочие краткосрочные обязательства	15500	1 964 098	3 199 921	1 133 481
<b>Итого по разделу V</b>	<b>15000</b>	<b>457 214 451</b>	<b>330 310 338</b>	<b>364 116 955</b>
<b>Баланс</b>	<b>17000</b>	<b>4 135 598 276</b>	<b>3 798 023 596</b>	<b>3 653 052 898</b>

Приложение № 3

Отчет о прибылях и убытках (Форма № 2) за январь–декабрь 2011 г.

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За январь–декабрь 2011 г.	За январь–декабрь 2010 г.
Выручка	21100	1 288 337 429	1 195 143 530
в том числе:			
грузовые перевозки	21101	1 003 112 887	936 228 982
пассажирские перевозки в дальнем следовании	21102	7 421 176	29 065 208
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21103	12 074	13 798 565
предоставление услуг инфраструктуры	21104	87 192 364	88 406 111
предоставление услуг локомотивной тяги	21105	11 380 034	11 809 351
ремонт подвижного состава	21106	25 130 016	27 634 492
строительство объектов инфраструктуры	21107	1 398 191	1 183 278
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	21108	26 732	43 863
предоставление услуг социальной сферы	21109	8 938 662	8 044 748
прочие виды деятельности	21110	143 725 293	78 928 932
Себестоимость продаж	21200	1 215 403 427	1 084 178 824
в том числе:			
грузовые перевозки	21201	933 250 878	796 097 529
пассажирские перевозки в дальнем следовании	21202	6 913 969	52 201 452
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21203	76 317	43 059 171
предоставление услуг инфраструктуры	21204	102 170 224	86 224 971
предоставление услуг локомотивной тяги	21205	8 429 649	8 777 493
ремонт подвижного состава	21206	23 752 986	27 138 300
строительство объектов инфраструктуры	21207	2 169 015	1 165 093
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	21208	16 125	22 395
предоставление услуг социальной сферы	21209	13 221 720	13 267 052
прочие виды деятельности	21210	125 402 544	56 225 368
Валовая прибыль (убыток)	21000	72 934 002	110 964 706
Коммерческие расходы	22100	165 331	36 665
Управленческие расходы	22200		
Прибыль (убыток) от продаж	22000	72 768 671	110 928 041
в том числе:			
грузовые перевозки	22001	69 862 009	140 131 453
пассажирские перевозки в дальнем следовании	22002	507 207	-23 136 244
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	22003	-64 243	-29 260 606
предоставление услуг инфраструктуры	22004	-14 977 860	2 181 140
предоставление услуг локомотивной тяги	22005	2 950 385	3 031 858

## Приложение № 3

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За январь– декабрь 2011 г.	За январь– декабрь 2010 г.
ремонт подвижного состава	22006	1 377 030	496 192
строительство объектов инфраструктуры	22007	–770 824	18 185
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	22008	10 607	21 468
предоставление услуг социальной сферы	22009	–4 283 058	–5 222 304
прочие виды деятельности	22010	18 157 418	22 666 899
Доходы от участия в других организациях	23100	21 346 597	2 078 668
Проценты к получению	23200	3 521 358	3 953 343
Проценты к уплате	23300	17 647 153	20 156 446
Прочие доходы	23400	290 602 764	258 929 572
Прочие расходы	23500	294 036 167	229 860 763
Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	76 556 070	125 872 415
Текущий налог на прибыль	24100	47 352 152	45 347 239
из него:			
постоянные налоговые обязательства (активы)	24210	48 190 157	28 884 230
Изменение отложенных налоговых обязательств	24300	15 717 127	11 298 066
Изменение отложенных налоговых активов	24500	3 788 829	3 271 340
Прочее	24600	–454 083	2 302 422
в том числе:			
налог на прибыль за предыдущие периоды	24610	731 404	–1 258 988
единый налог на вмененный доход за предыдущие периоды	24620	6	–95
штрафные санкции по налогам и сборам, социальному страхованию и обеспечению	24630	52 940	108 127
списанные отложенные налоговые обязательства	24640	797 116	1 982 832
списанные отложенные налоговые активы	24650	466 849	831 366
Чистая прибыль (убыток)	24000	16 821 537	74 800 872
<b>СПРАВОЧНО</b>			
Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25100	94 797 787	
Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25200	907 300	32 922 103
Совокупный финансовый результат периода	25000	112 526 624	107 722 975
Базовая прибыль (убыток) на акцию	29000	9,91	46,91
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	29100		



Приложение № 4

Отчет об изменениях капитала (Форма № 3) за январь–декабрь 2011 г.

I. Движение капитала

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Уставный капитал	Собственные акции, выкупленные у акционеров	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
<b>Величина капитала на 31 декабря 2009 г.</b>	<b>31000</b>	<b>1 594 516 219</b>		<b>1 190 097 693</b>	<b>7 433 979</b>	<b>164 600 959</b>	<b>2 956 648 850</b>
<b>За 2010 год</b>							
Увеличение капитала — всего	32100	103 611 848		33 103 744		74 800 872	211 516 464
в том числе:							
чистая прибыль	32110	X	X	X	X	74 800 872	74 800 872
переоценка имущества	32120	X	X		X		
доходы, относящиеся непосредственно на увеличение капитала	32130	X	X	33 103 744	X		33 103 744
дополнительный выпуск акций	32140	103 611 848			X	X	103 611 848
увеличение номинальной стоимости акций	32150				X		X
реорганизация юридического лица	32160						
прочее увеличение	32170						
Уменьшение капитала — всего	32200			181 641		3 611 852	3 793 493
в том числе:							
убыток	32210	X	X	X	X		
переоценка имущества	32220	X	X		X		
расходы, относящиеся непосредственно на уменьшение капитала	32230	X	X		X		
уменьшение номинальной стоимости акций	32240				X		
уменьшение количества акций	32250				X		
реорганизация юридического лица	32260						
дивиденды	32270	X	X	X	X	3 611 848	3 611 848

## Приложение № 4

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Уставный капитал	Собственные акции, выкупленные у акционеров	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
прочее уменьшение	32280			181 641		4	181 645
Изменение добавочного капитала	32300	X	X	13 264 743		13 264 743	X
Изменение резервного капитала	32400	X	X	X	722 370	-722 370	X
<b>Величина капитала на 31 декабря 2010 г.</b>	<b>32000</b>	<b>1 698 128 067</b>		<b>1 209 755 053</b>	<b>8 156 349</b>	<b>248 332 352</b>	<b>3 164 371 821</b>
<b>За 2011 год</b>							
Увеличение капитала — всего	33100	88 587 521		100 584 552		16 821 537	205 993 610
в том числе:							
чистая прибыль	33110	X	X	X	X	16 821 537	16 821 537
переоценка имущества	33120	X	X	95 703 779	X		95 703 779
доходы, относящиеся непосредственно на увеличение капитала	33130	X	X	4 578 640	X		4 578 640
дополнительный выпуск акций	33140	88 587 521			X	X	88 587 521
увеличение номинальной стоимости акций	33150				X		X
реорганизация юридического лица	33160						
прочее увеличение	33170			302 133			302 133
Уменьшение капитала — всего	33200			4 879 465		3 985 424	8 864 889
в том числе:							
убыток	33210	X	X	X	X		
переоценка имущества	33220	X	X	905 992	X		905 992
расходы, относящиеся непосредственно на уменьшение капитала	33230	X	X	3 973 473	X		3 973 473
уменьшение номинальной стоимости акций	33240				X		

Приложение № 4

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Уставный капитал	Собственные акции, выкупленные у акционеров	Добавочный капитал	Резервный капитал	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	Итого
уменьшение количества акций	33250				X		
реорганизация юридического лица	33260						
дивиденды	33270	X	X	X	X	3 985 424	3 985 424
прочее уменьшение	33280						
Изменение добавочного капитала	33300	X	X	23 953 590		23 953 590	X
Изменение резервного капитала	33400	X	X	X	3 922 661	-3 922 661	X
Величина капитала на 31 декабря 2011 г.	33000	1 786 715 588		1 281 506 550	12 079 010	281 199 394	3 361 500 542

II. Корректировки в связи с изменением учетной политики и исправлением ошибок

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2009 г.	Изменения капитала 2010 г.		На 31 декабря 2010 г.
			за счет чистой прибыли (убытка)	за счет иных факторов	
Капитал — всего					
до корректировок	34000	2 971 891 963	78 453 222	132 922 099	3 183 267 284
корректировка в связи с:					
изменением учетной политики	34100	-15 243 113	-3 652 350		-18 895 463
исправлением ошибок	34200				
после корректировок	35000	2 956 648 850	74 800 872	132 922 099	3 164 371 821
в том числе:					
нераспределенная прибыль (непокрытый убыток):					
до корректировок	34010	179 844 072	78 453 222	8 930 521	267 227 815
корректировка в связи с:					
изменением учетной политики	34110	-15 243 113	-3 652 350		-18 895 463
исправлением ошибок	34210				

## Приложение № 4

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2009 г.	Изменения капитала 2010 г.		На 31 декабря 2010 г.
			за счет чистой прибыли (убытка)	за счет иных факторов	
после корректировок	35010	164 600 959	74 800 872	8 930 521	248 332 352
другие статьи капитала, по которым осуществлены корректировки:					
до корректировок	34020	2 792 047 891		123 991 578	2 916 039 469
корректировка в связи с:					
изменением учетной политики	34120				
исправлением ошибок	34220				
после корректировок	35020	2 792 047 891		123 991 578	2 916 039 469

**III. Чистые активы**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
Чистые активы	36000	3 367 644 653	3 169 131 553	2 960 113 080

Приложение № 5

Отчет о движении денежных средств (Форма № 4) за январь–декабрь 2011 г.

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За январь–декабрь 2011 г.	За январь–декабрь 2010 г.
<b>Денежные потоки от текущих операций</b>			
Поступления — всего	41100	1 341 387 273	1 304 733 538
в том числе:			
от продажи продукции, товаров, работ и услуг	41110	1 180 566 501	1 168 516 683
арендных платежей, лицензионных платежей, роялти, комиссионных и иных аналогичных платежей	41120	38 871 330	15 881 002
от перепродажи финансовых вложений	41130		
прочие поступления	41190	121 949 442	120 335 853
Платежи — всего	41200	1 234 096 902	1 120 023 807
в том числе:			
поставщикам (подрядчикам) за сырье, материалы, работы, услуги	41210	554 938 214	471 941 825
в связи с оплатой труда работников	41220	416 895 282	387 346 868
процентов по долговым обязательствам	41230	18 486 955	19 898 293
налога на прибыль организаций	41240	30 546 712	43 898 443
прочие платежи	41290	213 229 739	196 938 378
Сальдо денежных потоков от текущих операций	41000	107 290 371	184 709 731
<b>Денежные потоки от инвестиционных операций</b>			
Поступления — всего	42100	178 764 790	35 344 041
в том числе:			
от продажи внеоборотных активов (кроме финансовых вложений)	42110	1 682 711	15 483 734
от продажи акций других организаций (долей участия)	42120	149 332 971	11 853 289
от возврата предоставленных займов, от продажи долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам)	42130	2 601 318	2 712 585
дивидендов, процентов по долговым финансовым вложениям и аналогичных поступлений от долевого участия в других организациях	42140	25 062 059	5 172 698
прочие поступления	42190	85 731	121 735
Платежи — всего	42200	323 884 462	264 753 877
в том числе:			
в связи с приобретением, созданием, модернизацией, реконструкцией и подготовкой к использованию внеоборотных активов	42210	306 475 965	249 091 706
в связи с приобретением акций других организаций (долей участия)	42220	4 645 477	3 843 978



## Приложение № 5

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За январь–декабрь 2011 г.	За январь–декабрь 2010 г.
в связи с приобретением долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам), предоставление займов другим лицам	42230	3 083 439	2 280 743
процентов по долговым обязательствам, включаемым в стоимость инвестиционного актива	42240	9 628 864	9 514 154
прочие платежи	42290	50 717	23 296
Сальдо денежных потоков от инвестиционных операций	42000	–145 119 672	–229 409 836
<b>Денежные потоки от финансовых операций</b>			
Поступления — всего	43100	250 678 713	193 320 441
в том числе:			
получение кредитов и займов	43110	132 214 390	71 854 930
денежных вкладов собственников (участников)	43120		
от выпуска акций, увеличения долей участия	43130	88 587 521	103 611 848
от выпуска облигаций, векселей и других долговых ценных бумаг	43140	28 325 449	15 097 530
прочие поступления	43190	1 551 353	2 756 133
Платежи — всего	43200	90 224 177	113 432 617
в том числе:			
собственникам (участникам) в связи с выкупом у них акций (долей участия) организации или их выходом из состава участников	43210		
на уплату дивидендов и иных платежей по распределению прибыли в пользу собственников (участников)	43220	3 985 424	3 611 848
в связи с погашением (выкупом) векселей и других долговых ценных бумаг, возврат кредитов и займов	43230	85 646 454	109 632 633
прочие платежи	43290	592 299	188 136
<b>Сальдо денежных потоков от финансовых операций</b>	43000	160 454 536	79 887 824
<b>Сальдо денежных потоков за отчетный период</b>	44000	122 625 235	35 187 719
<b>Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на начало отчетного периода</b>	44500	58 419 891	23 266 624
Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на конец отчетного периода	45000	180 805 790	58 419 891
Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю	44900	–239 336	–34 452
<b>СПРАВОЧНО</b>			
Переводы в пути от контрагентов			
на начало отчетного периода	45100		
на конец отчетного периода	45200		

Приложение № 6

**ПРИЛОЖЕНИЕ (ПОЯСНЕНИЯ) К БУХГАЛТЕРСКОМУ БАЛАНСУ И ОТЧЕТУ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ ЗА ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2011 Г.**

**Нематериальные активы и расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы (НИОКР)**

**Наличие движения нематериальных активов**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	На начало года		Изменения за период				На конец периода	
			первоначальная стоимость	накопленная амортизация	поступило	выбыло		начислено амортизации	первоначальная стоимость	накопленная амортизация
						первоначальная стоимость	накопленная амортизация			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Права на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации	51010	за 2011 г.	7 821 453	(2 712 839)	2 755 418	(67 413)	61 175	(816 130)	10 509 458	(3 467 794)
	51110	за 2010 г.	5 800 410	(2 070 559)	2 044 608	(23 565)	50 911	(693 191)	7 821 453	(2 712 839)
в том числе:										
изобретения, промышленные образцы, полезные модели	51011	за 2011 г.	1 553 939	(117 875)	579 046	(119)	86	(148 289)	2 132 866	(266 078)
	51111	за 2010 г.	515 210	(36 631)	1 042 127	(3 398)	2 367	(83 611)	1 553 939	(117 875)
программы для ЭВМ, базы данных	51012	за 2011 г.	5 799 092	(2 491 794)	2 070 960	(15 796)	9 593	(589 157)	7 854 256	(3 071 358)
	51112	за 2010 г.	4 945 793	(2 009 678)	856 927	(3 628)	32 005	(514 121)	5 799 092	(2 491 794)
топологии интегральных микросхем	51013	за 2011 г.								
	51113	за 2010 г.								
секреты производства, ноу-хау	51014	за 2011 г.								
	51114	за 2010 г.								
товарные знаки и знаки обслуживания, наименования места происхождения товаров	51015	за 2011 г.	7 888	(1 992)	605	(2)		(948)	8 491	(2 940)
	51115	за 2010 г.	6 898	(1 179)	990			(813)	7 888	(1 992)
селекционные достижения	51016	за 2011 г.								
	51116	за 2010 г.								
прочие права	51019	за 2011 г.	460 534	(101 178)	104 807	(51 496)	51 496	(77 736)	513 845	(127 418)
	51119	за 2010 г.	332 509	(23 071)	144 564	(16 539)	16 539	(94 646)	460 534	(101 178)
Деловая репутация	51020	за 2011 г.								
	51120	за 2010 г.								
<b>Всего</b>	<b>51000</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>7 821 453</b>	<b>(2 712 839)</b>	<b>2 755 418</b>	<b>(67 413)</b>	<b>61 175</b>	<b>(816 130)</b>	<b>10 509 458</b>	<b>(3 467 794)</b>
	<b>51100</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>5 800 410</b>	<b>(2 070 559)</b>	<b>2 044 608</b>	<b>(23 565)</b>	<b>50 911</b>	<b>(693 191)</b>	<b>7 821 453</b>	<b>(2 712 839)</b>

## Приложение № 6

**Балансовая (остаточная) стоимость нематериальных активов**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Права на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации	51210	7 041 664	5 108 614	3 729 851
в том числе:				
изобретения, промышленные образцы, полезные модели	51211	1 866 788	1 436 064	478 579
программы для ЭВМ, базы данных	51212	4 782 898	3 307 298	2 936 115
топологии интегральных микросхем	51213			
секреты производства, ноу-хау	51214			
товарные знаки и знаки обслуживания, наименования места происхождения товаров	51215	5 551	5 896	5 719
селекционные достижения	51216			
прочие права	51219	386 427	359 356	309 438
Деловая репутация	51220			
<b>Всего</b>	<b>51200</b>	<b>7 041 664</b>	<b>5 108 614</b>	<b>3 729 851</b>

**Нематериальные активы с полностью погашенной стоимостью  
(по первоначальной стоимости)**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Права на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации	51310	1 470 732	1 311 864	1 078 585
в том числе:				
изобретения, промышленные образцы, полезные модели	51311	7 083	7 059	5 658
программы для ЭВМ, базы данных	51312	1 418 655	1 271 778	1 072 903
топологии интегральных микросхем	51313			
секреты производства, ноу-хау	51314			
товарные знаки и знаки обслуживания, наименования места происхождения товаров	51315	24	24	24
селекционные достижения	51316			
прочие права	51319	44 970	33 003	
Деловая репутация	51320			
<b>Всего</b>	<b>51300</b>	<b>1 470 732</b>	<b>1 311 864</b>	<b>1 078 585</b>

## Приложение № 6

## Наличие и движение результатов НИОКР

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	На начало года	Изменения за период			На конец периода
				поступило	отнесено на расходы	выбыло (списано)	
1	2	3	4	5	6	7	8
НИОКР – всего	51400	за 2011 г.	67 986	100 595	(120 078)	(381)	48 122
	51410	за 2010 г.	242 346	133 932	(295 886)	(12 406)	67 986

## Затраты на НИОКР, не давшие положительного результата

Наименование показателя	Код	Период	Списано на прочие расходы
1	2	3	4
НИОКР – всего	51500	за 2011 г.	2 984
	51510	за 2010 г.	264 300

## Незавершенные вложения в нематериальные активы, незаконченные и неоформленные НИОКР

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Затраты по незаконченным и неоформленным НИОКР	51600	1 972 835	2 812 888	3 700 462
Незавершенные вложения в нематериальные активы	51610	449 057	368 889	504 819



Приложение № 6

**ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА**

**Наличие и движение основных средств**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	На начало года		поступило	выбыло
			первоначальная стоимость	накопленная амортизация		
			1	2		3
Основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)						
Здания	52001	за 2011 г.	382 198 233	(65 432 748)	27 434 375	(23 477 238)
	52101	за 2010 г.	392 264 240	(59 454 695)	23 288 346	(33 354 353)
Сооружения и передаточные устройства	52002	за 2011 г.	2 377 899 352	(614 432 571)	164 489 061	(5 460 166)
	52102	за 2010 г.	2 290 552 040	(528 123 562)	94 316 304	(6 968 992)
Машины и оборудование	52003	за 2011 г.	553 332 741	(276 366 361)	68 009 698	(26 543 506)
	52103	за 2010 г.	518 052 132	(235 164 897)	53 276 729	(17 996 120)
Транспортные средства	52004	за 2011 г.	523 726 625	(216 947 393)	91 276 050	(217 539 201)
	52104	за 2010 г.	623 446 071	(236 401 052)	60 441 470	(160 160 916)
Производственный и хозяйственный инвентарь	52005	за 2011 г.	8 612 059	(5 803 511)	1 225 152	(770 525)
	52105	за 2010 г.	7 961 511	(5 019 913)	1 457 202	(806 654)
Рабочий скот	52006	за 2011 г.	30	(22)	600	(19)
	52106	за 2010 г.	30	210)		
Продуктивный скот	52007	за 2011 г.	981	(366)		(257)
	52107	за 2010 г.	836	(379)	497	(352)
Многолетние насаждения	52008	за 2011 г.	241 640	(76 267)	34 350	(7 316)
	52108	за 2010 г.	231 481	(65 645)	14 527	(4 368)
Земельные участки и объекты природопользования	52009	за 2011 г.	4 488 461		492 062	(136 947)
	52109	за 2010 г.	4 382 034		585 388	(478 961)
Капитальные вложения на коренное улучшение земель	52010	за 2011 г.				
	52110	за 2010 г.				
Прочие основные средства	52011	за 2011 г.	413 914	(249 236)	116 124	(201 356)
	52111	за 2010 г.	351 661	(207 941)	212 334	(150 081)
<b>Всего</b>	<b>52000</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>3 850 914 036</b>	<b>(1 179 308 475)</b>	<b>353 077 472</b>	<b>(274 136 531)</b>
	<b>52100</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>3 837 242 036</b>	<b>(1 064 438 105)</b>	<b>233 592 797</b>	<b>(219 920 797)</b>
Учено в составе доходных вложений в материальные ценности						
Имущество для передачи в лизинг	52201	за 2011 г.				
	52301	за 2010 г.				
Имущество, предоставляемое по договору проката	52202	за 2011 г.				
	52302	за 2010 г.				
Прочее имущество	52203	за 2011 г.	12 390 312	365 355	180 753 196	(27 975)
	52303	за 2010 г.	9 143 095	215 279	3 466 776	(219 559)
<b>Всего</b>	<b>52200</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>12 390 312</b>	<b>(365 355)</b>	<b>180 753 196</b>	<b>(27 975)</b>
	<b>52300</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>9 143 095</b>	<b>(215 279)</b>	<b>3 466 776</b>	<b>(219 559)</b>

## Приложение № 6

тыс. руб.

Изменения за период				На конец периода		
	накопленная амортизация	начислено амортизации	переоценка		первоначальная стоимость	накопленная амортизация
			первоначальная стоимость	накопленная амортизация		
	8	9	10	11	12	13
	4 152 149	(9 638 661)	10 927 525	2 349 486	397 082 895	(73 268 746)
	3 414 898	(9 392 951)			382 198 233	(65 432 748)
	2 273 327	(87 227 398)	102 665 779	29 808 446	2 639 594 026	(729 195 088)
	2 514 002	(88 823 011)			2 377 899 352	(614 432 571)
	16 560 470	(53 292 810)	4 755 572	-1 441 457	599 554 505	(311 657 244)
	9 135 910	(50 337 374)			553 332 741	(276 366 361)
	85 013 638	(49 607 365)	9 245 441	4 052 528	406 708 915	(185 593 648)
	56 075 482	(36 621 823)			523 726 625	(216 947 393)
	582 548	(1 195 048)			9 066 686	(6 416 011)
	351 501	(1 135 099)			8 612 059	(5 803 511)
	11				611	(11)
		(1)			30	(22)
	90	(147)			724	(423)
	118	(105)			981	(366)
	243	(8 774)			268 674	(84 798)
	219	(10 841)			241 640	(76 267)
					4 843 576	
					4 488 461	
	128 937	(30 562)			328 682	(150 861)
	61 966	(103 261)			413 914	(249 236)
	<b>108 711 413</b>	<b>(201 000 765)</b>	<b>127 594 317</b>	<b>34 769 003</b>	<b>4 057 449 294</b>	<b>(1 306 366 830)</b>
	<b>71 554 096</b>	<b>(186 424 466)</b>			<b>3 850 914 036</b>	<b>(1 179 308 475)</b>
	2 753	(60 445 878)	575 457	239 843	193 690 990	(61 048 323)
	65 950	(216 026)			12 390 312	(365 355)
	<b>2 753</b>	<b>(60 445 878)</b>	<b>575 457</b>	<b>239 843</b>	<b>193 690 990</b>	<b>(61 048 323)</b>
	<b>65 950</b>	<b>(216 026)</b>			<b>12 390 312</b>	<b>(365 355)</b>

**Приложение № 6**

**Балансовая (остаточная) стоимость основных средств**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)				
Здания	52351	323 814 149	316 765 485	332 809 545
Сооружения и передаточные устройства	52352	1 910 398 938	1 763 466 781	1 762 428 478
Машины и оборудование	52353	287 897 261	276 966 380	282 887 235
Транспортные средства	52354	221 115 267	306 779 232	387 045 019
Производственный и хозяйственный инвентарь	52355	2 650 675	2 808 548	2 941 598
Рабочий скот	52356	600	8	9
Продуктивный скот	52357	301	615	457
Многолетние насаждения	52358	183 876	165 373	165 836
Земельные участки и объекты природопользования	52359	4 843 576	4 488 461	4 382 034
Капитальные вложения на коренное улучшение земель	52360			
Прочие основные средства	52361	177 821	164 678	143 720
<b>Всего</b>	<b>52370</b>	<b>2 751 082 464</b>	<b>2 671 605 561</b>	<b>2 772 803 931</b>
Учтено в составе доходных вложений в материальные ценности				
Имущество для передачи в лизинг	52381			
Имущество, предоставляемое по договору проката	52382			
Прочее имущество	52383	132 642 667	12 024 957	8 927 816
<b>Всего</b>	<b>52390</b>	<b>132 642 667</b>	<b>12 024 957</b>	<b>8 927 816</b>

## Приложение № 6

## Незавершенные вложения в основные средства

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Учено в составе доходных вложений в материальные ценности				
Имущество для передачи в лизинг	52381			
Имущество, предоставляемое по договору проката	52382			
Прочее имущество	52383	132 642 667	12 024 957	8 927 816
Всего	52390	132 642 667	12 024 957	8 927 816

## Изменение стоимости основных средств

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Незавершенные вложения в основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)	52400	427 329 866	360 198 665	261 720 205
Незавершенные вложения в доходные вложения в материальные ценности	52410	518 459	287 299	289 847

**Приложение № 6**

**Изменение стоимости основных средств**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За 2011 г.	За 2010 г.
1	2	3	4
Увеличение стоимости основных средств в результате достройки, дооборудования, реконструкции	52600	130 528 235	78 092 154
в том числе:			
основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)	52610	130 520 843	78 063 018
доходные вложения в материальные ценности	52650	7 392	29 136
Уменьшение стоимости основных средств в результате частичной ликвидации	52700	(690 420)	(95 285)
в том числе:			
основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)	52710	(689 919)	(95 285)
доходные вложения в материальные ценности	52750	(501)	



## Приложение № 6

## Изменение стоимости основных средств (окончание)

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Переданные в аренду основные средства, числящиеся на балансе	52800	37 545 684	73 702 769	67 155 383
в том числе:				
здания	52801	9 280 954	7 012 843	7 678 424
сооружения и передаточные устройства	52802	16 272 342	12 794 787	11 482 879
транспортные средства	52803	5 945 008	50 262 205	45 019 297
из них:				
грузовые вагоны	52803а	206 796	2 220 327	18 201 890
пассажирские вагоны	52803б	195 445	6 798 844	5 228 992
моторвагонные секции	52803в	167 992	31 174 937	19 108 381
электровозы и тепловозы	52803г	4 907 743	9 085 506	16 888
прочие основные средства	52809	6 047 380	3 632 934	2 974 783
Полученные в аренду основные средства, числящиеся за балансом	52830	223 805 206	245 844 904	233 206 522
в том числе:				
здания	52831	1 780 787	1 642 770	1 911 916
сооружения и передаточные устройства	52832	111 478	106 132	101 819
транспортные средства	52833	46 280 714	79 338 893	80 231 696
прочие основные средства	52839	175 632 227	164 757 109	150 961 091
Объекты недвижимости, принятые в эксплуатацию и фактически используемые, документы по которым переданы на государственную регистрацию	52840	10 330 674	7 566 739	4 919 246
в том числе: основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)	52841	10 166 077	7 566 739	4 919 246
доходные вложения в материальные ценности	52842	164 597		
Объекты недвижимости, принятые в эксплуатацию и фактически используемые, документы по которым не переданы на государственную регистрацию	52845	43 300 895		
в том числе: основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности)	52846	42 709 240		
доходные вложения в материальные ценности	52847	591 655		
Основные средства, переведенные на консервацию	52850	35 221 965	50 844 040	54 998 741
в том числе:				
здания	52851	6 782 297	7 362 953	5 656 119
сооружения и передаточные устройства	52852	16 336 300	17 453 190	19 255 827
транспортные средства	52853	7 442 566	18 054 307	21 840 103
прочие основные средства	52859	4 660 802	7 973 590	8 246 692

Приложение № 7

**ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ**

**Наличие и движение финансовых вложений**

Наименование показателя	Код	Период	На начало года		поступило	выбыло (погашено, списано)
			первоначальная стоимость	накопленная корректировка		первоначальная стоимость
1	2	3	4	5	6	7
<b>Долгосрочные финансовые вложения</b>						
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53011	за 2011 г.	387 886 171	29 756 132	62 400 160	94 530 281
	53111	за 2010 г.	331 536 750	-987 367	82 605 837	26 256 416
из них:						
дочерние общества	53011a	за 2011 г.	377 575 018	29 833 192	35 743 351	94 524 241
	53111a	за 2010 г.	321 357 387	-927 327	82 471 473	26 253 842
зависимые общества	530116	за 2011 г.	10 042 915	-97 778	26 656 808	5 950
	531116	за 2010 г.	9 909 165	-72 063	134 364	614
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53012	за 2011 г.				
	53112	за 2010 г.				
Ценные бумаги других организаций	53013	за 2011 г.	149 165			
	53113	за 2010 г.	149 356			191
из них:						
долговые ценные бумаги	53013a	за 2011 г.	149 165			
	53113a	за 2010 г.	149 356			191
Предоставленные займы	53014	за 2011 г.	30 614 283	-6 774 100	2 048 279	474 421
	53114	за 2010 г.	26 872 661	-182 000	6 542 402	300 780
Депозитные вклады	53015	за 2011 г.	3 050 000			50 000
	53115	за 2010 г.	3 050 000		109 000	109 000
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	53016	за 2011 г.				
	53116	за 2010 г.				
Прочие финансовые вложения	53019	за 2011 г.	306 304	-10 108		
	53119	за 2010 г.	306 304	-10 108		
<b>Итого</b>	<b>53010</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>422 005 923</b>	<b>22 971 924</b>	<b>64 448 439</b>	<b>95 054 702</b>
	<b>53110</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>361 915 071</b>	<b>-1 179 475</b>	<b>89 257 239</b>	<b>26 666 387</b>

## Приложение № 7

тыс. руб.

Изменения за период							На конец периода	
	накоплен- ная коррек- тировка	начислен- ная коррек- тировка	перевод первоначальной стоимости		перевод накопленной корректировки		первоначальная стоимость	накопленная корректировка
			из долго- в кратко- срочные	из кратко- в долго- срочные	из долго- в кратко- срочные	из кратко- в долго- срочные		
	8	9	10	11	12	13	14	15
	20 180 379	8 921 204					355 756 050	18 496 957
		30 743 499					387 886 171	29 756 132
	20 180 379	-780 408					318 794 128	8 872 405
		30 760 519					377 575 018	29 833 192
		9 706 975					36 693 773	9 609 197
		-25 715					10 042 915	-97 778
							149 165	
							149 165	
							149 165	
							149 165	
		-54 000	5 215 040				26 973 101	-6 828 100
		-6 592 100	2 500 000				30 614 283	-6 774 100
							3 000 000	
							3 050 000	
							306 304	-10 108
							306 304	-10 108
	<b>20 180 379</b>	<b>8 867 204</b>	<b>5 215 040</b>				<b>386 184 620</b>	<b>11 658 749</b>
		<b>24 151 399</b>	<b>2 500 000</b>				<b>422 005 923</b>	<b>22 971 924</b>

Приложение № 7

Наименование показателя	Код	Период	На начало года		поступило	выбыло (погашено, списано)
			первоначальная стоимость	накопленная корректировка		первоначальная стоимость
1	2	3	4	5	6	7
Краткосрочные финансовые вложения						
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53051	за 2011 г.				
	53151	за 2010 г.				
из них:						
дочерние общества	53051а	за 2011 г.				
	53151а	за 2010 г.				
зависимые общества	53051б	за 2011 г.				
	53151б	за 2010 г.				
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53052	за 2011 г.				
	53152	за 2010 г.				
Ценные бумаги других организаций	53053	за 2011 г.				
	53153	за 2010 г.				
из них:						
долговые ценные бумаги	53053а	за 2011 г.				
	53153а	за 2010 г.				
Предоставленные займы	53054	за 2011 г.	3 226 718		1 240 451	2 585 253
	53154	за 2010 г.	3 189 553		62 165	2 525 000
Депозитные вклады	53055	за 2011 г.	7 000		55 500	7 000
	53155	за 2010 г.			7 000	
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	53056	за 2011 г.				
	53156	за 2010 г.	2 331			2 331
Прочие финансовые вложения	53059	за 2011 г.				
	53159	за 2010 г.				
<b>Итого</b>	<b>53050</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>3 233 718</b>		<b>1 295 951</b>	<b>2 592 253</b>
	<b>53150</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>3 191 884</b>		<b>69 165</b>	<b>2 527 331</b>
<b>Всего</b>	<b>53000</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>425 239 641</b>	<b>22 971 924</b>	<b>65 744 390</b>	<b>97 646 955</b>
	<b>53100</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>365 106 955</b>	<b>-1 179 475</b>	<b>89 326 404</b>	<b>29 193 718</b>





**Приложение № 7**

**Балансовая стоимость финансовых вложений**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.		
		долгосрочные	краткосрочные	всего
1	2	3	4	5
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53201	374 253 007		374 253 007
из них:				
дочерние общества	53201а	327 666 533		327 666 533
зависимые общества	53201б	46 302 970		46 302 970
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53202			
Ценные бумаги других организаций	53203	149 165		149 165
из них:				
долговые ценные бумаги	53203а	149 165		149 165
Предоставленные займы	53204	20 145 001	6 370 238	26 515 239
Депозитные вклады	53205	3 000 000	55 500	3 055 500
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	53206			
Прочие финансовые вложения	53209	296 196		296 196
<b>Всего</b>	<b>53200</b>	<b>397 843 369</b>	<b>6 425 738</b>	<b>404 269 107</b>

## Приложение № 7

тыс. руб.

	На 31 декабря 2010 г.			На 31 декабря 2009 г.		
	долгосрочные	краткосрочные	всего	долгосрочные	краткосрочные	всего
	6	7	8	9	10	11
	417 642 303		417 642 303	330 549 383		330 549 383
	407 408 210		407 408 210	320 430 060		320 430 060
	9 945 137		9 945 137	9 837 102		9 837 102
	149 165		149 165	149 356		149 356
	149 165		149 165	149 356		149 356
	23 840 183	3 226 718	27 066 901	26 690 661	3 189 553	29 880 214
	3 050 000	7 000	3 057 000	3 050 000		3 050 000
					2 331	2 331
	296 196		296 196	296 196		296 196
	<b>444 977 847</b>	<b>3 233 718</b>	<b>448 211 565</b>	<b>360 735 596</b>	<b>3 191 884</b>	<b>363 927 480</b>

Приложение № 7

**Балансовая стоимость финансовых вложений,  
по которым определяется текущая рыночная стоимость**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.		
		первоначальная стоимость	накопленная корректировка	балансовая стоимость
1	2	3	4	5
<b>Долгосрочные финансовые вложения</b>				
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53311	9 684 638	22 752 751	32 437 389
из них:				
дочерние общества	53311a	6 947 391	13 072 906	20 020 297
зависимые общества	533116	2 733 935	9 658 877	12 392 812
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53312			
Ценные бумаги других организаций	53313			
из них:				
долговые ценные бумаги	53313a			
Прочие финансовые вложения	53319			
<b>Итого</b>	<b>53310</b>	<b>9 684 638</b>	<b>22 752 751</b>	<b>32 437 389</b>
<b>Краткосрочные финансовые вложения</b>				
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53351			
из них:				
дочерние общества	53351a			
зависимые общества	533516			
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53352			
Ценные бумаги других организаций	53353			
из них:				
долговые ценные бумаги	53353a			
Прочие финансовые вложения	53359			
<b>Итого</b>	<b>53350</b>			
<b>Всего</b>	<b>53300</b>	<b>9 684 638</b>	<b>22 752 751</b>	<b>32 437 389</b>

## Приложение № 7

тыс. руб.

	На 31 декабря 2010 г.			На 31 декабря 2009 г.		
	первоначальная стоимость	накопленная корректировка	балансовая стоимость	первоначальная стоимость	накопленная корректировка	балансовая стоимость
	6	7	8	9	10	11
	12 898 498	33 130 164	46 028 662	3 312	17 735	21 047
	12 895 186	33 103 744	45 998 930			
	<b>12 898 498</b>	<b>33 130 164</b>	<b>46 028 662</b>	<b>3 312</b>	<b>17 735</b>	<b>21 047</b>
	<b>12 898 498</b>	<b>33 130 164</b>	<b>46 028 662</b>	<b>3 312</b>	<b>17 735</b>	<b>21 047</b>

**Приложение № 7**

**Корректировка по финансовым вложениям, по которым определяется текущая рыночная стоимость (по финансовым вложениям)**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За 2011 г.	За 2010 г.
1	2	3	4
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53401	527 667	33 112 429
из них:			
дочерние общества	53401а	149 542	33 103 744
зависимые общества	53401б	383 577	
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53402		
Ценные бумаги других организаций	53403		
из них:			
долговые ценные бумаги	53403а		
Прочие финансовые вложения	53409		
<b>Всего</b>	<b>53400</b>	<b>527 667</b>	<b>33 112 429</b>

**Приложение № 7**

**Балансовая стоимость финансовых вложений, по которым не определяется текущая рыночная стоимость**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.			
		первоначальная стоимость	накопленная корректировка	балансовая стоимость	первоначальная стоимость
1	2	3	4	5	6
<b>Долгосрочные финансовые вложения</b>					
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53511	346 071 412	(4 255 794)	341 815 618	374 987 673
из них:					
дочерние общества	53511а	311 846 738	(4 200 502)	307 646 236	364 679 832
зависимые общества	53511б	33 959 838	(49 680)	33 910 158	10 042 915
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53512				
Ценные бумаги других организаций	53513	149 165		149 165	149 165
из них:					
долговые ценные бумаги	53513а	149 165		149 165	149 165

тыс. руб.

На 31 декабря 2010 г.		На 31 декабря 2009 г.			
	накопленная корректировка	балансовая стоимость	первоначальная стоимость	накопленная корректировка	балансовая стоимость
	7	8	9	10	11
	(3 374 032)	371 613 641	331 533 438	(1 005 102)	330 528 336
	(3 270 552)	361 409 280	321 357 336	(927 276)	320 430 060
	(97 778)	9 945 137	9 909 165	(72 063)	9 837 102
		149 165	149 356		149 356
		149 165	149 356		149 356



Приложение № 7

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.			первоначальная стоимость
		первоначальная стоимость	накопленная корректировка	балансовая стоимость	
1	2	3	4	5	6
Предоставленные займы	53514	26 973 101	(6 828 100)	20 145 001	30 614 283
Депозитные вклады	53515	3 000 000		3 000 000	3 050 000
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	53516				
Прочие финансовые вложения	53519	306 304	(10 108)	296 196	306 304
<b>Итого</b>	<b>53510</b>	<b>376 499 982</b>	<b>(11 094 002)</b>	<b>365 405 980</b>	<b>409 107 425</b>
Краткосрочные финансовые вложения					
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53551				
из них:					
дочерние общества	53551a				
зависимые общества	535516				
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53552				
Ценные бумаги других организаций	53553				
из них:					
долговые ценные бумаги	53553a				
Предоставленные займы	53554	7 096 956	(726 718)	6 370 238	3 226 718
Депозитные вклады	53555	55 500		55 500	7 000
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	53556				
Прочие финансовые вложения	53559				
<b>Итого</b>	<b>53550</b>	<b>7 152 456</b>	<b>(726 718)</b>	<b>6 425 738</b>	<b>3 233 718</b>
<b>Всего</b>	<b>53500</b>	<b>383 652 438</b>	<b>(11 820 720)</b>	<b>371 831 718</b>	<b>412 341 143</b>

## Приложение № 7

тыс. руб.

		На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.		
	накопленная корректировка	балансовая стоимость	первоначальная стоимость	накопленная корректировка	балансовая стоимость
	7	8	9	10	11
	(6 774 100)	23 840 183	26 872 661	(182 000)	26 690 661
		3 050 000	3 050 000		3 050 000
	(10 108)	296 196	306 304	(10 108)	296 196
	<b>(10 158 240)</b>	<b>398 949 185</b>	<b>361 911 759</b>	<b>(1 197 210)</b>	<b>360 714 549</b>
		3 226 718	3 189 553		3 189 553
		7 000			
			2 331		2 331
		<b>3 233 718</b>	<b>3 191 884</b>		<b>3 191 884</b>
	<b>(10 158 240)</b>	<b>402 182 903</b>	<b>365 103 643</b>	<b>(1 197 210)</b>	<b>363 906 433</b>

Приложение № 7

**Корректировка между первоначальной и номинальной стоимостью по долговым ценным бумагам**

Наименование показателя	Код	За 2011 г.	За 2010 г.
1	2	3	4
<b>Всего</b>	<b>53600</b>		

**Резерв под обесценение финансовых вложений по финансовым вложениям, по которым не определяется текущая рыночная стоимость (по видам финансовых вложений)**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	Созданный резерв	Уменьшенный резерв	Использованный резерв
1	2	3	4	5	6
Вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	53701	за 2011 г.	(2 209 401)	1 225 540	102 099
	53801	за 2010 г.	(2 584 609)	215 055	624
из них:					
дочерние общества	53701a	за 2011 г.	(2 142 655)	1 114 696	98 009
	53801a	за 2010 г.	(2 558 132)	214 907	
зависимые общества	537016	за 2011 г.	(66 746)	110 844	4 000
	538016	за 2010 г.	(26 477)	148	614
Государственные и муниципальные ценные бумаги	53702	за 2011 г.			
	53802	за 2010 г.			
Ценные бумаги других организаций	53703	за 2011 г.			
	53803	за 2010 г.			
из них:					
долговые ценные бумаги	53703a	за 2011 г.			
	53803a	за 2010 г.			
Предоставленные займы	53704	за 2011 г.	(780 718)		
	53804	за 2010 г.	(6 592 100)		
Депозитные вклады	53705	за 2011 г.			
	53805	за 2010 г.			
Дебиторская задолженность, приобретенная на основании уступки права требования	53706	за 2011 г.			
	53806	за 2010 г.			
Прочие финансовые вложения	53709	за 2011 г.			
	53809	за 2010 г.			
<b>Всего</b>	<b>53700</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>(2 990 119)</b>	<b>1 225 540</b>	<b>102 099</b>
	<b>53800</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>(9 176 709)</b>	<b>215 055</b>	<b>624</b>

## Приложение № 8

## ПРОЧИЕ ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ

## Балансовая стоимость прочих внеоборотных активов

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Имущество, переданное на праве оперативного управления	53910	35 427 753	33 420 648	38 468 818
Лицензии, сертификаты и т. п. разрешительные документы	53920	30 747	28 760	34 377
Полученные права пользования нематериальными активами	53930	10 776 893	11 322 252	8 212 849
<b>Всего</b>	<b>53900</b>	<b>46 235 393</b>	<b>44 771 660</b>	<b>46 716 044</b>

**Приложение № 9**

**ЗАПАСЫ И ЗАТРАТЫ**

**Балансовая стоимость запасов и затрат**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.		
		фактическая себестоимость	резерв под снижение стоимости	балансовая стоимость
1	2	3	4	5
Сырье, материалы и другие аналогичные ценности	54010	74 726 425	(33 992)	74 692 433
Животные на выращивании и откорме	54020	25	X	25
Затраты в незавершенном производстве	54030	1 186 461	X	1 186 461
Готовая продукция и товары для перепродажи	54040	332 701		332 701
Товары отгруженные	54050	15 062		15 062
Расходы будущих периодов	54060	278 329	X	278 329
Прочие запасы и затраты	54090		X	
<b>Всего</b>	<b>54000</b>	<b>76 539 003</b>	<b>(33 992)</b>	<b>76 505 011</b>

**Резерв под снижение материальных ценностей**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	Созданный резерв	Уменьшенный резерв	Использованный резерв
1	2	3	4	5	6
Сырье, материалы и другие аналогичные ценности	54110	за 2011 г.	(707)	51	50 035
	54210	за 2010 г.	(56 907)	7 379	29 729
Товары для перепродажи	54140	за 2011 г.			
	54240	за 2010 г.			
Товары отгруженные	54150	за 2011 г.			
	54250	за 2010 г.			
Всего	54100	за 2011 г.	(707)	51	50 035
	54200	за 2010 г.	(56 907)	7 379	29 729

## Приложение № 9

тыс. руб.

	На 31 декабря 2010 г.			На 31 декабря 2009 г.		
	фактическая себестоимость	резерв под снижение стоимости	балансовая стоимость	фактическая себестоимость	резерв под снижение стоимости	балансовая стоимость
	6	7	8	9	10	11
	63 819 564	(83 371)	63 736 193	63 520 812	(63 572)	63 457 240
	3 968	X	3 968	5 411	X	5 411
	767 539	X	767 539	818 618	X	818 618
	209 406		209 406	340 504		340 504
	136 381		136 381	584 435		584 435
	557 596	X	557 596	985 729	X	985 729
		X			X	
	<b>65 494 454</b>	<b>(83 371)</b>	<b>65 411 083</b>	<b>66 255 509</b>	<b>(63 572)</b>	<b>66 191 937</b>



**Приложение № 10**

**ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ**

**Балансовая стоимость дебиторской задолженности**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.		
		долгосрочная	краткосрочная	всего
1	2	3	4	5
Покупатели и заказчики (кроме перевозок)	55100	624 663	15 295 809	15 920 472
в том числе:				
ремонт подвижного состава	55110		826 681	826 681
строительство объектов инфраструктуры	55120		198 283	198 283
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	55130		5 891	5 891
услуги социальной сферы	55140		1 602 609	1 602 609
из них:				
услуги жилищно-коммунального хозяйства	55141		1 473 357	1 473 357
прочие продажи	55150	624 663	12 662 345	13 287 008
в том числе:				
передача электрической энергии	55151		758 965	758 965
арендные платежи	55152	4 829	1 452 794	1 457 623
лизинговые платежи	55153			
сырье и материалы, товары и готовая продукция, полуфабрикаты	55154		6 026 940	6 026 940
иные активы	55155	618 804	1 114 932	1 733 736
выполненные работы и оказанные услуги	55156	1 030	3 091 302	3 092 332
прочие	55159		217 412	217 412
Покупатели и заказчики за перевозки	55180	193 426	2 894 787	3 088 213
в том числе:				
грузовые перевозки	55181		1 159 864	1 159 864
услуги инфраструктуры	55182		89 748	89 748
услуги локомотивной тяги	55183		54 818	54 818
пассажирские перевозки в дальнем следовании	55184		1 064 351	1 064 351
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	55185		61 650	61 650

## Приложение № 10

тыс. руб.

	На 31 декабря 2010 г.			На 31 декабря 2009 г.		
	долгосрочная	краткосрочная	всего	долгосрочная	краткосрочная	всего
	6	7	8	9	10	11
	128 933	15 890 421	16 019 354	133 894	9 897 416	10 031 310
		2 576 982	2 576 982		427 289	427 289
		514 244	514 244		41 882	41 882
		8 410	8 410		3 331	3 331
		1 261 652	1 261 652		791 164	791 164
		755 645	755 645		668 381	668 381
	128 933	11 529 133	11 658 066	133 894	8 633 750	8 767 644
		589 740	589 740		198 512	198 512
		1 520 423	1 520 423	935	614 066	615 001
		1 896 389	1 896 389		465 693	465 693
	60 918	606 662	667 580	20 962	1 478 870	1 499 832
		5 231 752	5 231 752		3 089 257	3 089 257
	68 015	1 684 167	1 752 182	111 997	2 787 352	2 899 349
		14 346 198	14 346 198	411 460	17 679 406	18 090 866
		1 931 589	1 931 589		802 964	802 964
		6 114 553	6 114 553		4 387 678	4 387 678
		1 223 305	1 223 305		901 459	901 459
		1 649 890	1 649 890		2 145 671	2 145 671
		2 572 684	2 572 684		8 584 257	8 584 257

**Приложение № 10**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.		
		долгосрочная	краткосрочная	всего
1	2	3	4	5
расчеты с иностранными железными дорогами	55186	193 426	464 356	657 782
Авансы выданные	55190	14 105 434	10 119 031	24 224 465
из них:				
капитальные вложения	55191	8 522 604	5 314 701	13 837 305
лизинговые операции	55192	562 030	781 800	1 343 830
Социальное страхование и обеспечение	55200	X	575 832	575 832
в том числе:				
недоимка	55201	X	568 719	568 719
пени, штрафы	55202	X	7 113	7 113
Налоги и сборы	55210	X	5 302 354	5 302 354
в том числе:				
федеральный бюджет	55220	X	5 086 737	5 086 737
в том числе:				
недоимка	55221	X	5 056 988	5 056 988
пени, штрафы	55222	X	29 749	29 749
региональные и местные бюджеты	55230	X	215 617	215 617
в том числе:				
недоимка	55231	X	196 279	196 279
пени, штрафы	55232	X	19 338	19 338
Оплата труда	55240	X	62 175	62 175
Прочие операции с персоналом и подотчетные суммы	55250	41 960	215 335	257 295
Прочая задолженность	55290	11 835 495	24 701 982	36 537 477
<b>Всего</b>	<b>55000</b>	<b>26 800 978</b>	<b>59 167 305</b>	<b>85 968 283</b>

## Приложение № 10

тыс. руб.

	На 31 декабря 2010 г.			На 31 декабря 2009 г.		
	долгосрочная	краткосрочная	всего	долгосрочная	краткосрочная	всего
	6	7	8	9	10	11
		854 177	854 177	411 460	857 377	1 268 837
	18 611 908	36 561 336	55 173 244	12 511 796	16 385 547	28 897 343
	10 450 870	7 187 807	17 638 677	2 649 594	4 457 117	7 106 711
	3 396 131	2 159 964	5 556 095	5 439 866	2 511 024	7 950 890
	X	1 165 441	1 165 441	X	723 015	723 015
	X	1 153 414	1 153 414	X	715 956	715 956
	X	12 027	12 027	X	7 059	7 059
	X	1 688 068	1 688 068	X	270 484	270 484
	X	315 802	315 802	X	53 464	53 464
	X	221 012	221 012	X	48 338	48 338
	X	94 790	94 790	X	5 126	5 126
	X	1 372 266	1 372 266	X	217 020	217 020
	X	1 358 991	1 358 991	X	177 182	177 182
	X	13 275	13 275	X	39 838	39 838
	X	49 670	49 670	X	55 755	55 755
	60 639	186 112	246 751	82 588	155 704	238 292
	7 912 406	12 535 904	20 448 310	10 945 261	11 882 619	22 827 880
	<b>26 713 886</b>	<b>82 423 150</b>	<b>109 137 036</b>	<b>24 084 999</b>	<b>57 049 946</b>	<b>81 134 945</b>

**Приложение № 10**

**Справочно**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Дебиторская задолженность дочерних и зависимых обществ	55310	46 013 618	58 477 208	39 094 530
в том числе:				
долгосрочная	55311	11 627 949	7 802 261	10 408 050
краткосрочная	55312	34 385 669	50 674 947	28 686 480
Просроченная дебиторская задолженность	55320	963 970	1 569 914	1 774 564
в том числе:				
покупатели и заказчики (кроме перевозок)	55321	496 926	890 531	950 278
покупатели и заказчики за перевозки	55322	210 700	184 060	196 297
авансы выданные	55323	57 785	187 268	189 517
социальное страхование и обеспечение	55324			
налоги и сборы	55325			
оплата труда	55326			
прочие операции с персоналом и подотчетные суммы	55327			
прочая задолженность	55329	198 559	308 055	438 472

**Резерв по сомнительным долгам**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	Созданный резерв	Использованный резерв	Неиспользованный резерв
1	2	3	4	5	6
Покупатели и заказчики (кроме перевозок)	55410	за 2011 г.	(13 566 135)	134 448	2 480 284
	55510	за 2010 г.	(2 624 734)	60 088	1 662 087
в том числе:					
ремонт подвижного состава	55415	за 2011 г.	(211 979)	4 286	6 605
	55515	за 2010 г.	(10 819)	61	6 535
строительство объектов инфраструктуры	55420	за 2011 г.			
	55520	за 2010 г.			103
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	55425	за 2011 г.			
	55525	за 2010 г.			

## Приложение № 10

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	Созданный резерв	Использованный резерв	Неиспользованный резерв
1	2	3	4	5	6
услуги социальной сферы	55430	за 2011 г.	(397 456)	37 924	324 530
	55530	за 2010 г.	(330 995)	21 532	155 713
из них:					
услуги жилищно-коммунального хозяйства	55431	за 2011 г.	(348 104)	36 917	309 159
	55531	за 2010 г.	(310 351)	15 948	143 929
прочие продажи	55440	за 2011 г.	(12 956 700)	92 238	2 149 149
	55540	за 2010 г.	(2 282 920)	38 495	1 499 736
в том числе:					
передача электрической энергии	55441	за 2011 г.	(63 465)	1 165	36 692
	55541	за 2010 г.	(37 857)	3 113	50 416
арендные платежи	55442	за 2011 г.	(6 669 604)	12 487	186 698
	55542	за 2010 г.	(201 979)	7 550	158 349
лизинговые платежи	55443	за 2011 г.	(225 840)		
	55543	за 2010 г.			
сырье и материалы, товары и готовая продукция, полуфабрикаты	55444	за 2011 г.	(233 784)	1 364	28 954
	55544	за 2010 г.	(30 318)	660	32 064
иные активы	55445	за 2011 г.	(128 994)		21 531
	55545	за 2010 г.	(21 531)	2 826	207
выполненные работы и оказанные услуги	55446	за 2011 г.	(5 594 616)	77 222	1 875 274
	55546	за 2010 г.	(1 991 235)	24 120	1 258 700
прочие	55449	за 2011 г.	(40 397)		
	55549	за 2010 г.		226	
Покупатели и заказчики за перевозки	55450	за 2011 г.	(30 868 926)	23 466	16 754 733
	55550	за 2010 г.	(16 779 252)	3 201 917	9 399 156
в том числе:					
грузовые перевозки	55451	за 2011 г.	(36 790)	936	1 394
	55551	за 2010 г.	(3 382)		3 065
услуги инфраструктуры	55452	за 2011 г.	(9 161 406)		248 492
	55552	за 2010 г.	(248 492)		91 916
услуги локомотивной тяги	55453	за 2011 г.	(1 315 743)		193 085
	55553	за 2010 г.	(193 085)		
пассажирские перевозки в дальнем следовании	55454	за 2011 г.	(7 807)		7 625
	55554	за 2010 г.	(7 625)		7 626



**Приложение № 10**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	Созданный резерв	Использованный резерв	Неиспользованный резерв
1	2	3	4	5	6
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	55455	за 2011 г.	(20 319 556)	22 530	16 304 137
	55555	за 2010 г.	(16 326 668)	3 201 917	9 296 549
расчеты с иностранными железными дорогами	55456	за 2011 г.	(27 624)		
	55556	за 2010 г.			
Авансы выданные	55470	за 2011 г.	(22 724 308)		
	55570	за 2010 г.			
из них:					
капитальные вложения	55471	за 2011 г.	(40 882)		
	55571	за 2010 г.			
лизинговые операции	55472	за 2011 г.			
	55572	за 2010 г.			
Прочая задолженность	55480	за 2011 г.	(2 282 577)		
	55580	за 2010 г.			
<b>Всего</b>	<b>55400</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>(69 441 946)</b>	<b>157 914</b>	<b>19 235 017</b>
	<b>55500</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>(19 403 986)</b>	<b>3 262 005</b>	<b>11 061 243</b>

**Приложение № 10**

**Балансовая стоимость кредиторской задолженности**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.		
		долгосрочная	краткосрочная	всего
1	2	3	4	5
Кредиты	55610	103 424 343	93 568 484	196 992 827
Займы	55620	159 816 466	27 124 108	186 940 574
в том числе:				
облигационные займы	55621	145 816 466	23 845 587	169 662 053
Поставщики и подрядчики	55700	X	152 509 591	152 509 591
в том числе:				
приобретение материально-производственных запасов	55710	X	29 571 579	29 571 579
из них:				
топливо	55711	X	8 150 468	8 150 468
товары	55712	X	77 672	77 672
покупная электроэнергия	55720	X	470 753	470 753
коммунальные услуги	55730	X	897 942	897 942
выполненные ремонтные работы	55740	X	15 626 565	15 626 565
из них:				
по подвижному составу	55741	X	4 163 505	4 163 505

тыс. руб.

	На 31 декабря 2010 г.			На 31 декабря 2009 г.		
	долгосрочная	краткосрочная	всего	долгосрочная	краткосрочная	всего
	6	7	8	9	10	11
	75 826 380	14 571 186	90 397 566	77 411 143	11 489 983	88 901 126
	185 470 615	28 254 590	213 725 205	219 681 605	18 860 040	238 541 645
	168 470 013	25 435 111	193 905 124	200 000 000	15 999 601	215 999 601
	X	106 652 135	106 652 135	X	63 420 192	63 420 192
	X	20 869 202	20 869 202	X	14 790 580	14 790 580
	X	4 177 809	4 177 809	X	2 670 201	2 670 201
	X	197 188	197 188	X	391 842	391 842
	X	486 663	486 663	X	456 843	456 843
	X	707 898	707 898	X	421 609	421 609
	X	10 450 007	10 450 007	X	6 681 920	6 681 920
	X	2 146 830	2 146 830	X	1 806 962	1 806 962

**Приложение № 10**

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.		
		долгосрочная	краткосрочная	всего
1	2	3	4	5
выполненные работы по строительству	55750	X	56 822 195	56 822 195
прочие выполненные работы и оказанные услуги	55760	X	20 481 195	20 481 195
из них:				
расчеты с иностранными железными дорогами	55761	X	797 159	797 159
арендные платежи	55770	X	483 400	483 400
лизинговые платежи	55775	X	201	201
приобретение основных средств и доходных вложений в материальные ценности	55780	X	27 219 177	27 219 177
из них:				
подвижной состав	55781	X	7 287 112	7 287 112
прочие	55790	X	936 584	936 584
Оплата труда	55800	X	13 703 609	13 703 609
Прочие операции с персоналом и подотчетные суммы	55810	X	164 888	164 888
Социальное страхование и обеспечение	55820	X	6 214 860	6 214 860
в том числе:				
недоимка	55821	X	6 214 703	6 214 703
пени, штрафы	55822	X	157	157
Налоги и сборы	55830	X	25 482 640	25 482 640
в том числе:				
федеральный бюджет	55840	X	1 818 248	1 818 248
в том числе:				
недоимка	55841	X	1 818 248	1 818 248
пени, штрафы	55842	X		
региональные и местные бюджеты	55850	X	23 664 392	23 664 392
в том числе:				
недоимка	55851	X	23 654 292	23 654 292
пени, штрафы	55852	X	10 100	10 100
Авансы полученные (кроме перевозок)	55860	X	17 874 412	17 874 412
из них:				
строительство объектов инфраструктуры	55861	X	14 014 552	14 014 552
Авансы, полученные за перевозки	55870	X	70 625 352	70 625 352
Акционеры по выплате доходов	55880	X		
Прочая задолженность	55890		12 845 353	12 845 353
<b>Всего</b>	<b>55600</b>		<b>263 240 809</b>	<b>420 113 297</b>
			<b>683 354 106</b>	

## Приложение № 10

тыс. руб.

	На 31 декабря 2010 г.			На 31 декабря 2009 г.		
	долгосрочная	краткосрочная	всего	долгосрочная	краткосрочная	всего
	6	7	8	9	10	11
X	44 913 164	44 913 164	X	20 595 475	20 595 475	
X	14 733 115	14 733 115	X	12 035 311	12 035 311	
X	619 233	619 233	X	245 175	245 175	
X	154 259	154 259	X	29 370	29 370	
X			X			
X	12 900 402	12 900 402	X	7 054 063	7 054 063	
X	3 953 968	3 953 968	X	2 896 341	2 896 341	
X	1 437 425	1 437 425	X	1 355 021	1 355 021	
X	14 766 823	14 766 823	X	14 201 297	14 201 297	
X	212 715	212 715	X	165 367	165 367	
X	4 636 312	4 636 312	X	4 261 797	4 261 797	
X	4 636 229	4 636 229	X	4 261 685	4 261 685	
X	83	83	X	112	112	
X	11 115 684	11 115 684	X	14 782 305	14 782 305	
X	2 719 954	2 719 954	X	5 551 713	5 551 713	
X	2 719 954	2 719 954	X	5 538 756	5 538 756	
X			X	12 957	12 957	
X	8 395 730	8 395 730	X	9 230 592	9 230 592	
X	8 385 042	8 385 042	X	9 216 767	9 216 767	
X	10 688	10 688	X	13 825	13 825	
X	24 271 845	24 271 845	X	17 280 503	17 280 503	
X	13 911 556	13 911 556	X	14 016 016	14 016 016	
X	62 133 551	62 133 551	X	48 041 889	48 041 889	
X			X			
	33 084 608	33 084 608	25 162	145 960 034	145 985 196	
<b>261 296 995</b>	<b>299 699 449</b>	<b>560 996 444</b>	<b>297 117 910</b>	<b>338 463 407</b>	<b>635 581 317</b>	

**Приложение № 10**

**Справочно**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Кредиторская задолженность дочерних и зависимых обществ	55910	235 157 510	261 123 561	372 699 475
в том числе:				
долгосрочная	55911	145 816 466	168 470 013	200 000 000
краткосрочная	55912	89 341 044	92 653 548	172 699 475
Просроченная кредиторская задолженность	55920	615 289	1 038 430	1 017 054
в том числе:				
кредиты	55921			
займы	55922			
из них:				
облигационные займы	55922а			
поставщики и подрядчики	55923	542 887	969 887	940 878
оплата труда	55924			
прочие операции с персоналом и подотчетные суммы	55925		189	1 229
социальное страхование и обеспечение	55926			
налоги и сборы	55927			
авансы полученные (кроме перевозок)	55928	31 146	19 788	17 273
акционеры по выплате доходов	55929			
прочая задолженность	55930	41 256	48 566	57 674

## Приложение № 11

## Затраты на производство

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За 2011 г.	За 2010 г.
1	2	3	4
Материальные затраты	56100	425 309 087	363 179 988
в том числе:			
электроэнергия	56111	105 683 086	91 657 097
топливо	56112	72 276 830	53 800 847
материалы	56113	120 492 404	109 296 705
прочие материальные затраты	56114	126 856 767	108 425 339
Расходы на оплату труда	56200	390 077 941	361 727 071
Отчисления на социальные нужды	56300	108 321 936	77 776 965
Амортизация	56400	177 216 605	178 078 741
Прочие затраты	56500	99 210 097	97 378 274
Итого по элементам	56600	1 200 135 666	1 078 141 039
Изменение остатков (прирост [+], уменьшение [-]):			
незавершенного производства	56710	418 922	(51 079)
готовой продукции, товаров для перепродажи	56720	123 295	(131 098)
товаров отгруженных	56730	(121 319)	(448 054)



**Приложение № 12**

**Расшифровка отдельных прочих доходов и расходов**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За 2011 г.		За 2010 г.	
		доходы	расходы	доходы	расходы
1	2	3	4	5	6
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	56801	2 861 161	(3 183 328)	3 657 391	(810 925)
Прибыль (убыток) прошлых лет	56802	1 024 971	(486 383)		(1 986 937)
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	56803	269 846	(769 444)	172 875	(478 054)
Курсовые разницы, образовавшиеся по операциям пересчета в рубли выраженной в иностранной валюте стоимости активов и обязательств	56804	16 702 603	(23 075 571)	15 592 688	(14 716 511)
Отчисления в оценочные резервы	56805	X	(72 432 772)	X	(28 637 602)
Оценочные обязательства	56806	X	(4 872 367)	X	(792 424)
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	56807	316 299	(394 311)	417 408	(271 348)
	56808				
	56809				

## Приложение № 13

## Забалансовые статьи

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Арендованные основные средства	57000	223 805 206	245 844 904	233 206 522
их них:				
по финансовой аренде (лизингу)	57001	40 906 718	84 120 229	89 810 215
земельные участки и объекты природопользования в аренде	57002	165 316 393	152 580 353	134 029 892
Основные средства в безвозмездном пользовании	57005	2 611 560	2 587 772	181 742
их них:				
земельные участки и объекты природопользования в безвозмездном пользовании	57006	2 484 024	2 465 298	181 742
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	57010	7 771 787	8 347 629	9 795 043
Материалы, принятые в переработку	57015	24 718	57 798	48 259
Товары, принятые на комиссию	57020			1 296
Оборудование, принятое для монтажа	57025			
Бланки строгой отчетности	57030	86 276	413 284	172 137
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	57035	7 161 527	7 061 200	11 258 438
Обеспечения обязательств и платежей полученные	57040	17 948 218	16 744 514	7 473 052
Обеспечения обязательств и платежей выданные	57045	10 825 942	6 821 075	7 107 811
Износ жилищного фонда	57050	559 855	619 900	690 407
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов	57055	261 293	231 863	201 684
Основные средства, сданные в аренду	57060			
Нематериальные активы, полученные в пользование	57065	17 328 547	15 766 765	8 356 009
Основные средства стоимостью не более 10 000 руб. за единицу, переданные в эксплуатацию по 31.12.2005 включительно	57070	4 394 627	5 100 237	6 486 541
Имущество со сроком полезного использования не более 12 месяцев, переданное в эксплуатацию	57075	4 317 897	3 885 486	4 217 773
Объекты жилищного фонда, на которые отсутствует право собственности	57080	40 614	59 711	86 281
Объекты жилищного фонда и ЖКХ в обременении	57085	502 234	564 368	668 173

**Приложение № 13**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
1	2	3	4	5
Имущество на территории Казахстана и Украины	57090	1 228 120	2 077 821	2 077 763
Активы со сроком полезного использования более 12 месяцев, учитываемые в качестве материально-производственных запасов, переданные в производство	57095	19 190 898	14 737 148	13 287 648
Выявленные при инвентаризации объекты недвижимого имущества, по которым отсутствует основание для регистрации права собственности	57099	1 940 974	2 146 885	1 811 303

**Оценочные обязательства**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	На начало года	Признано	Погашено	Списано как избыточная сумма	На конец периода
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Всего</b>	<b>58000</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>22 651 236</b>	<b>28 226 615</b>	<b>21 791 717</b>	<b>93 189</b>	<b>28 992 945</b>
	<b>58100</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>21 055 837</b>	<b>22 584 141</b>	<b>20 214 608</b>	<b>774 134</b>	<b>22 651 236</b>
из них:							
оценочные обязательства по отпускам	58001	за 2011 г.	19 191 717	19 714 248	19 191 717		19 714 248
	58101	за 2010 г.	17 614 608	19 191 717	17 614 608		19 191 717

## Приложение № 14

## Государственная помощь

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	На начало года	Поступило	Использовано	На конец периода
1	2	3	4	5	6	7
Средства федерального, региональных и местных бюджетов						
На текущие расходы	59011	за 2011 г.		38 520	38 520	
	59111	за 2010 г.	295	19 104 344	19 104 639	
На вложения во внеоборотные активы	59012	за 2011 г.	3 850 352	1 604 109	307 647	5 146 814
	59112	за 2010 г.	1 538 378	2 648 001	336 027	3 850 352
Итого	59010	за 2011 г.	3 850 352	1 642 629	346 167	5 146 814
	59110	за 2010 г.	1 538 673	21 752 345	19 440 666	3 850 352
Средства внебюджетных фондов						
На текущие расходы	59021	за 2011 г.		112 713	112 713	
	59121	за 2010 г.		161 628	161 628	
На вложения во внеоборотные активы	59022	за 2011 г.				
	59122	за 2010 г.		8 123	8 123	
Итого	59020	за 2011 г.		112 713	112 713	
	59120	за 2010 г.		169 751	169 751	
<b>Всего</b>	<b>59000</b>	<b>за 2011 г.</b>	<b>3 850 352</b>	<b>1 755 342</b>	<b>458 880</b>	<b>5 146 814</b>
	<b>59100</b>	<b>за 2010 г.</b>	<b>1 538 673</b>	<b>21 922 096</b>	<b>19 610 417</b>	<b>3 850 352</b>

## Приложение № 15

## Компенсации, связанные с государственным регулированием цен и тарифов

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	За 2011 г.	За 2010 г.
1	2	3	4
Грузовые перевозки	59210	1 352 013	24 070 989
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	59220	402 000	9 068 457
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	59230	77 533	1 933 185
Прочие компенсации по перевозкам	59240	27 536 812	1 622 855
Прочие обычные виды деятельности	59250	36 220	8 593
<b>Всего</b>	<b>59200</b>	<b>29 404 578</b>	<b>36 704 079</b>

**Приложение № 16**

**Резервы**

тыс. руб.

Наименование показателя	Код	Период	На начало года	Поступило	Использовано	На конец периода
1	2	3	4	5	6	7
Резервы, образованные в соответствии с законодательством, учитываемые в капитале	59300	за 2011 г.				
	59310	за 2010 г.				
Резервы, образованные в соответствии с учредительными документами, учитываемые в капитале	59320	за 2011 г.	8 156 349	3 922 661		12 079 010
	59330	за 2010 г.	7 433 979	722 370		8 156 349
Резерв по сомнительным долгам	59340	за 2011 г.	19 392 823	69 441 946	19 392 931	69 441 838
	59350	за 2010 г.	14 371 167	19 405 147	14 383 491	19 392 823
Резерв под обесценение финансовых вложений	59360	за 2011 г.	10 158 240	2 990 119	1 327 639	11 820 720
	59370	за 2010 г.	1 197 210	9 176 709	215 679	10 158 240
Резерв под снижение стоимости материальных ценностей	59380	за 2011 г.	83 371	707	50 086	33 992
	59390	за 2010 г.	63 572	56 907	37 108	83 371

## Приложение № 17

## Справка по обеспечениям, полученным и выданным за 2011 г., тыс. руб.

Обеспечения полученные		
<b>Всего, из них:</b>		<b>17 948 218</b>
Росжелдорснаб	Банковские гарантии, векселя в обеспечение надлежащего исполнения условий проведения конкурсных торгов и договорных отношений	12 646 273
ОАО «РЖД» собственно	Обеспечения исполнения обязательств по договорам займа с Улан-Баторской ж.д.	5 238 599
Обеспечения выданные		
<b>Всего, из них:</b>		<b>10 825 942</b>
Росжелдорснаб	Поручительство в пользу компании «Сименс Транспортейшен Системс ГмБХ и Ко КГ» по договору субподряда между ОАО «Тверской вагоностроительный завод» о поставке спальных вагонов габарита РИЦ	5 008 568
ОАО «РЖД» собственно	Поручительство по концессионному договору о передаче ж/д системы Республики Армения ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», созданному ОАО «РЖД»	1 835 177
	Присоединение к Кредитному соглашению в качестве Гаранта на основании договора залога локомотивов от 25.04.2011 № 921 с Улан-Баторской ж.д.	3 989 097



Приложение № 18

**Финансовые вложения в дочерние общества (доля ОАО «РЖД» более 50%), тыс. руб.<sup>38</sup>**

п/п	Наименование общества	Местонахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в УК общества (%) на 31.12.2011
1	ОАО «Арена-2000»*	г. Ярославль	Социальная	99,94
2	ЗАО «Желдорипотека»	г. Москва	Строительство	50,01
3	ЗАО «Компания "ТрансТелеКом"»	г. Москва	Телекоммун.	99,95
4	ОАО «КРП-инвест»*	г. Москва	Инвест.	99,99
5	ОАО «Баминвест»	Тындинский р-н	Инвест.	82,84
6	ЗАО «Футбольный клуб "Локомотив"»*	г. Москва	Спорт	0,0017
7	ЗАО «Транскат»	г. Санкт-Петербург	Производ.	57,00
8	ЗАО «Евразия Интертранс»	г. Южно-Сахалинск	Туризм	51,11
9	ЗАО «Регио-Телеком ДВ»*	г. Хабаровск	Телекоммун.	51,00
10	ОАО «Экспресс-пригород»*	г. Новосибирск	Перевозки	51,00
11	ОАО «Алтай-пригород»*	г. Барнаул	Перевозки	51,00
12	ОАО «Омск-пригород»	г. Омск	Перевозки	51,02
13	ОАО «Кузбасс-пригород»*	г. Кемерово	Перевозки	51,00
14	ОАО «Свердловская пригородная компания»*	г. Екатеринбург	Перевозки	51,00
15	ОАО «Экспресс Приморья»*	г. Владивосток	Перевозки	51,00
16	ОАО «Краспригород»*	г. Красноярск	Перевозки	51,00
17	ОАО «Волго-градтранспригород»*	г. Волгоград	Перевозки	51,00
18	ОАО «Калужский завод "Ремпутьмаш"»*	г. Калуга	Производ.	100 – 1 акц.
19	ОАО «Абдулинский завод "Ремпутьмаш"»	г. Абдулино	Производ.	100 – 1 акц.
20	ОАО «Верещагинский завод "Ремпутьмаш"»*	г. Верещагино	Производ.	100 – 1 акц.
21	ОАО «Московский опытный завод путевых машин "Ремпутьмаш"»*	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
22	ОАО «Оренбургский путеремонтный завод "Ремпутьмаш"»	г. Оренбург	Производ.	100 – 1 акц.
23	ОАО «Пермский мотовозоремонт-ный завод "Ремпутьмаш"»	г. Пермь	Производ.	100 – 1 акц.
24	ОАО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод "Ремпутьмаш"»*	г. Екатеринбург	Производ.	100 – 1 акц.
25	ОАО «Экспериментальный завод "Металлист-Ремпутьмаш"»*	г. Советск	Производ.	100 – 1 акц.
26	ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод "Ремпутьмаш"»*	г. Ярославль	Производ.	100 – 1 акц.
27	ОАО «Саранский вагоноремонтный завод»	г. Саранск	Производ.	100 – 1 акц.
	<b>ОАО «Барнаульский ВРЗ»*</b>	<b>г. Барнаул</b>	<b>Производ.</b>	<b>100 – 1 акц.</b>
	<b>ОАО «Рославльский ВРЗ»</b>	<b>г. Рославль</b>	<b>Производ.</b>	<b>100 – 1 акц.</b>
28	ОАО «ЭЛТЕЗА»	г. Москва	Производ.	50 + 1 акц.
29	ОАО «Росжелдорпроект»	г. Москва	Проект.	50 + 2 акц.
30	ОАО «Росжелдорстрой»	г. Москва	Строительство	100 – 1 акц.
31	ОАО «Рефсервис»*	г. Москва	Перевозки	100 – 1 акц.

<sup>38</sup> ОАО «Пассажирская компания "Сахалин"» решением совета директоров ОАО «РЖД» создано как дочернее общество ОАО «РЖД», но финансовых вложений в 2011 году не производилось.

Величина уставного капитала на 31.12.2011	Сумма вложений на начало года	Поступило/Выбыло (+/-)	Создан резерв/ Восстановлен резерв (-/+)	Корректировка рыночной стоимости акций (+/-)	Сумма вложений на конец периода
2 101 200	2 034 658		14 880		2 049 538
999 600	499 900				499 900
2 000	434 012				434 012
14 529	0				0
5 000	8 278				8 278
3 000 050	0				0
90 124	51 371				51 371
180	92				92
200	0				0
849	349 486		-349 486		0
100	0				0
1 811	264 186				264 186
100	0				0
100	0				0
100	0				0
100	0				0
100	0				0
2 330 626	2 152 022		-1 097 731		1 054 291
161 729	161 729				161 729
259 833	255 315		2 409		257 724
12 168	0				0
70 878	70 877				70 877
410 827	410 827				410 827
419 093	372 336		-29 352		342 984
480 801	434 328		10 591		444 919
385 253	385 252		-5 209		380 043
518 480	518 479				518 479
<b>868 740</b>	<b>826 442</b>	<b>-868 739</b>	<b>42 297</b>		<b>0</b>
<b>870 808</b>	<b>870 807</b>	<b>-870 807</b>			<b>0</b>
2 368 936	2 368 936	-1 184 466			1 184 470
1 366 467	683 237				683 237
9 933 153	9 933 152				9 933 152
3 491 493	2 836 372		-221 329		2 615 043

**Приложение № 18**

п/п	Наименование общества	Местонахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в УК общества (%) на 31.12.2011
32	ОАО «Транс-Контейнер»**	г. Москва	Перевозки	50 + 2 акц.
33	ОАО «НИИТКД»	г. Омск	Наука	100 – 1 акц.
34	ОАО «ВНИКТИ»	г. Коломна	Наука	100 – 1 акц.
35	ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»*	Обводного канала наб.	Перевозки	74,00
36	ОАО «Скоростные магистрали»*	г. Москва	Перевозки	75,10
37	ООО «ЧОП "Охрана-РЖД"»	г. Москва	Охрана	100 – 1 акц.
38	ОАО «РейлТрансАвто»*	г. Москва	Перевозки	51,00
39	ОАО «Вологодский ВРЗ»*	г. Вологда	Производ.	100 – 1 акц.
40	ОАО «Владикавказский ВРЗ»	г. Владикавказ	Производ.	100 – 1 акц.
41	ОАО «Московский ЛРЗ»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
42	ОАО «Петуховский ЛМЗ»*	г. Петухово	Производ.	100 – 1 акц.
43	ОАО «Алатырский МЗ»	г. Алатырь	Производ.	100 – 1 акц.
44	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	г. Красноярск	Производ.	100 – 1 акц.
45	ОАО «ММЗ "Красный путь"»*	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
46	ОАО «Северо-Кавказская ППК»*	г. Ростов-на-Дону	Перевозки	74,00
47	ОАО «ВНИИЖТ»	г. Москва	Наука	100 – 1 акц.
48	ОАО «НИИАС»	г. Москва	Наука	75 + 1 акц.
	<b>ОАО «ПГК»</b>	<b>г. Москва</b>	<b>Перевозки</b>	<b>25 + 1 акц.</b>
49	ОАО «ЖТК»	г. Москва	Торговля	100 – 1 акц.
50	ООО «Энергопромсбыт»*	г. Москва	Торговля	51,00
	<b>ОАО «Транс-КредитБанк»**, всего:</b>	<b>г. Москва</b>	<b>Банковская</b>	<b>25 + 1 акц.</b>
	в т. ч. продажа акций перевод в ЗО			
51	ОАО «Газета "Гудок"»	г. Москва	СМИ	100 – 1 акц.
52	РОАО «Высокоскоростные магистрали»*	г. Санкт-Петербург	Перевозки	87,40
53	ЗАО «ЮКЖД»*	г. Ереван	Перевозки	100 – 1 акц.
54	ОАО «Первая нерудная компания»*	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
55	ОАО «БетЭлТранс»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
56	ОАО «ТрансВудСервис»*	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
57	ОАО «Новосибирский стрелочный завод»	г. Новосибирск	Производ.	100 – 1 акц.
58	ОАО «Вагонреммаш»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
59	ОАО «Ишимский механический завод»	г. Ишим	Производ.	100 – 1 акц.
60	Black Sea Ferries Limited	Мальта	Перевозки	51,00
61	ОАО «Желдорреммаш»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
62	ОАО «Зарубежстройтехнология»*	г. Москва	Строительство	100 – 1 акц.
63	ОАО «Пермская пригородная компания»*	г. Пермь	Перевозки	51,00
64	ОАО «Федеральная пассажирская компания»	г. Москва	Перевозки	100 – 1 акц.

Величина уставного капитала на 31.12.2011	Сумма вложений на начало года	Поступило/Выбыло (+/-)	Создан резерв/ Восстановлен резерв (-/+)	Корректировка рыночной стоимости акций (+/-)	Сумма вложений на конец периода
13 894 778	19 496 394			523 903	20 020 297
35 965	35 964				35 964
146 962	146 961				146 961
100	0				0
1 000	0				0
21 835	21 834				21 834
3 265 163	768 750		168 533		937 283
757 491	610 531		33 167		643 698
1 172 956	1 172 955				1 172 955
946 586	946 585				946 584
285 458	235 294		-24 429		210 865
104 658	104 658				104 658
1 556 190	1 556 190				1 556 190
562 513	520 878		- 6 695		514 183
100	0				0
3 678 841	3 191 502	487 338			3 678 840
748 979	561 733				561 733
<b>85 652 434</b>	<b>85 652 434</b>	<b>-85 652 434</b>			<b>0</b>
8 077 297	8 077 296				8 077 296
10	0				0
<b>2 286 702</b>	<b>26 502 536</b>	<b>- 26128 175</b>		<b>- 374 361</b>	<b>0</b>
		-14 118 940			
		-12 009 235			
332 771	50 025	284 875			334 900
310 000					0
6 920 546	4 218 426	1 161 243	707 255		6 086 924
6 268 918	6 268 917		-209 736		6 059 181
3 769 701	3 769 700				3 769 701
1 944 939	1 607 402		35 303		1 642 705
1 950 197	1 950 197				1 950 197
4 073 726	4 073 726				4 073 726
216 196	216 195				216 195
1 245 625	635 269				635 269
15162 765	15 162 764				15 162764
21 400	0				0
100	0				0
137 238 246	137 238 246				137 238246

**Приложение № 18**

п/п	Наименование общества	Местонахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в УК общества (%) на 31.12.2011
65	ЗАО «КалининградТрансТелеКом»	г. Калининград	Телекоммун.	49,95
66	ЗАО «ЦентрТрансТелеКом»	г. Москва	Телекоммун.	49,95
67	ЗАО «ТрансТелеКом-НН»	г. Нижний Новгород	Телекоммун.	49,90
68	ЗАО «Юго-ВостокТрансТелеКом»	г. Воронеж	Телекоммун.	49,95
69	ЗАО «ТрансТелеКом-Чита»	г. Чита	Телекоммун.	49,95
70	ЗАО «КавказТрансТелеКом»	г. Ростов-на-Дону	Телекоммун.	47,80
71	ЗАО «СамараТрансТелеКом»	г. Самара	Телекоммун.	40,00
72	ЗАО «СибТранс-ТелеКом»	г. Красноярск	Телекоммун.	40,60
73	ЗАО «СахалинТрансТелеКом»	г. Южно-Сахалинск	Телекоммун.	39,90
74	ЗАО «ТрансТелеКом-ДВ»	г. Хабаровск	Телекоммун.	39,90
75	ЗАО «БайкалТрансТелеКом»	г. Иркутск	Телекоммун.	35,00
76	ЗАО «ЮжуралТрансТелеКом»	г. Челябинск	Телекоммун.	25,00
77	ЗАО «Санкт-Петербургский Телепорт»	г. Санкт-Петербург	Телекоммун.	25,01
78	ЗАО «СеверТрансТелеКом»	г. Ярославль	Телекоммун.	25,20
79	ЗАО «ВолгаТрансТелеКом»	г. Саратов	Телекоммун.	25,00
80	ЗАО «УралТранс-ТелеКом»	г. Екатеринбург	Телекоммун.	25,10
81	ЗАО «ЗапСибТрансТелеКом»	г. Новосибирск	Телекоммун.	25,10
82	ЗАО «Трансвок»	пос. Ермолина	Телекоммун.	0,12
83	ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ»	г. Москва	Здравоохран.	100 – 1 акц.
84	ОАО «Башкортостанская ППК»*	Башкортостан	Перевозки.	100 – 1 акц.
85	ОАО «Вторая грузовая компания»	г. Москва	Перевозки.	100 – 1 акц.
86	ОАО «ИЭРТ»	г. Москва	Социальная	100 – 1 акц.
87	ОАО «РЖД-Логистика»	г. Москва	Перевозки	100 – 1 акц.
88	ООО «ТЛЦ "Белый Раст"»	г. Москва	Перевозки	100 – 1 акц.
89	ОАО «Калининградская ППК»*	г. Калининград	Перевозки	100 – 1 акц.
90	ОАО «ППК "Черноземье"»*	г. Воронеж	Перевозки	51,00
91	ОАО «Саратовская ППК»*	г. Саратов	Перевозки	51,00
92	ОАО «Северная ППК»*	г. Ярославль	Перевозки	100 – 1 акц.
<b>93</b>	<b>ОАО «Торговый дом РЖД»</b>	<b>г. Москва</b>	<b>Закуп.</b>	<b>50,13</b>
94	ОАО «Южно-Уральская ППК»	г. Иркутск	Перевозки	100 – 1 акц.
95	ОАО «Люблинский ЛМЗ»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
96	ОАО «Вагонная ремонтная компания-1»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
97	ОАО «Вагонная ремонтная компания-2»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
98	ОАО «Вагонная ремонтная компания-3»	г. Москва	Производ.	100 – 1 акц.
99	ОАО «Забайкальская ППК»	г. Чита	Перевозки	51,00
	<b>ИТОГО</b>	<b>***</b>	<b>***</b>	<b>***</b>

\* В отношении данных организаций образован резерв под обесценение финансовых вложений.

\*\* Акции учитываются по рыночной стоимости.

Величина уставного капитала на 31.12.2011	Сумма вложений на начало года	Поступило/Выбыло (+/-)	Создан резерв/ Восстановлен резерв (-/+)	Корректировка рыночной стоимости акций (+/-)	Сумма вложений на конец периода
2 000	999				999
2 000	999				999
2 000	999				999
2 000	999				999
2 000	999				999
4 000	1 912				1 912
2 000	800				800
300	122				122
2 000	798				798
2 000	798				798
2 000	700				700
2 000	500				500
1 000	250				250
2 000	504				504
600	150				150
573	144				144
2 000	502				502
203 990	250				250
8 139 960	8 139 960				8 139 960
120	119		-119		0
46 367 756	46 367 756				46 367 756
17 748	17 748				17 748
125 300	125 299				125 299
2 029 167	2 029 147				2 029 147
100	99		-99		0
100	50		-50		0
100	51		-51		0
100	99		-99		0
<b>3 970</b>		<b>1 950</b>			<b>1 950</b>
100		99			99
6 054 775		6 054 775			6 054 775
11 777 162		11 777 162			11 777 162
8 959 972		8 959 972			8 959 972
7 015 888		7 015 888			7 015 888
100		51			51
<b>***</b>	<b>407 408 210</b>	<b>-78 961 269</b>	<b>- 929 950</b>	<b>149 542</b>	<b>327 666 533</b>



Приложение № 19

**Финансовые вложения в зависимые общества (доля ОАО «РЖД» от 20 до 50%), тыс. руб.**

п/п	Наименование общества	Местонахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в УК общества (%) на 31.12.2011
1	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Челябинск)	г. Челябинск	Производ.	49,00
2	ЗАО «Дорожный центр внедрения ОЖД»	г. Санкт-Петербург	Производ.	49,00
3	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Калининград)	г. Калининград	Производ.	49,00
4	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Нижний Новгород)	г. Нижний Новгород	Производ.	49,00
5	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Воронеж)	г. Воронеж	Производ.	49,00
6	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Самара)	г. Самара	Производ.	49,00
7	ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий» (г. Новосибирск)	г. Новосибирск	Производ.	49,00
8	ЗАО «Дорожный центр внедрения Красноярской железной дороги»	г. Красноярск	Производ.	49,00
9	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Чита)	г. Чита	Производ.	49,00
10	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Хабаровск)	г. Хабаровск	Производ.	49,00
11	ЗАО «Дорожный центр внедрения новой техники и технологий» (г. Ярославль)	г. Ярославль	Производ.	49,00
12	ЗАО «ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»	г. Москва	Наука	49,00
	<b>ЗАО «Апсатская угледобывающая компания»*</b>	<b>г. Чита</b>	<b>Производ.</b>	<b>48,57</b>
13	ЗАО «Раском»	г. Санкт-Петербург	Производ.	46,00
14	ЗАО «Октрансвнештерминал»*	г. Санкт-Петербург	Производ.	45,00
15	ОАО «Ямальская железнодорожная компания»	г. Новый Уренгой	Перевозки	45,00
16	ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий»	г. Москва	Наука	43,43
17	ОАО «Проектно-конструкторское бюро вагоностроения "Магистраль"»*	г. Москва	Наука	40,45
	<b>ОАО «Забайкальская горная компания»*</b>	<b>г. Чита</b>	<b>Производ.</b>	<b>34,29</b>
18	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Ростов-на-Дону)	г. Ростов-на-Дону	Производ.	31,00
19	ЗАО «Тальгорус»*	г. Санкт-Петербург	Производ.	26,00
20	ЗАО «Центр внедрения Московской ж.д.»	г. Москва	Производ.	25,00
21	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Саратов)	г. Саратов	Производ.	25,00
22	ЗАО «Дорожный центр внедрения» (г. Иркутск)	г. Иркутск	Производ.	25,00
23	ЗАО «Экза»	г. Самара	Производ.	24,73
24	ОАО Забайкальского горно-металлургического предприятия «Забайкалстальинвест»	г. Чита	Производ.	25,10
25	ЗАО «ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ "Транслиз"»*	г. Санкт-Петербург	Финансовая	25,00
26	ОАО «Управляющая компания "Мурманский транспортный узел"»	г. Мурманск	Перевозки	25,00

## Приложение № 19

	Величина уставного капитала на 31.12.2011	Сумма вложений на начало года	Поступило/Выбыло (+/-)	Создан резерв/ Восстановлен резерв (+/-)	Корректировка рыночной стоимости акций (+/-)	Сумма вложений на конец периода
	200	98				98
	200	98				98
	200	98				98
	200	98				98
	200	99				99
	200	98				98
	200	98				98
	200	98				98
	200	98				98
	200	98				98
	200	98				98
	20 409	10 000				10 000
	<b>8 000</b>	<b>0</b>	<b>-3 880</b>	<b>3 880</b>		<b>0</b>
	16 300	7 498				7 498
	55	0				0
	10 000	4 500				4 500
	900	391				391
	1 513	0				0
	<b>350</b>	<b>0</b>	<b>-120</b>	<b>120</b>		<b>0</b>
	200	62				62
	2 000	0				0
	200	50				50
	400	100				100
	200	50				50
	16 950	371				371
	103	100 000				100 000
	1 500	0				0
	250 000	62 500				62 500

Приложение № 19

п/п	Наименование общества	Местонахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в УК общества (%) на 31.12.2011
27	ЗАО «Русская медь»*	г. Верхняя Пышма	Производ.	25,50
28	СП «Транс-Евразия Лоджистикс ГмБХ»	г. Берлин	Перевозки	30,00
29	ЗАО «ЕвразияРейлЛогистикс»*	г. Москва	Перевозки	40,10
30	The Breakers Investments	г. Амстердам	Производ.	25,00
31	ЗАО «ЦНИИТЭИ-ИС»	г. Москва	Наука	24,00
32	ЗАО «Забайкальское ЖАСО»*	г. Чита	Страхов.	22,19
33	ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»*	г. Москва	Перевозки	49,33
34	ООО «Редакция газеты "Юго-Восточный экспресс"»*	г. Воронеж	СМИ	50,00
35	ООО «Бомбардье Транспортейшен (Сигнал)»	г. Москва	Наука	36,00
36	ООО «Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем»	г. Сергиев-Посад	Наука	26,00
37	ООО «Аэроэкспресс»*	г. Химки	Перевозки	50,00
38	ЗАО «Русская Тройка»*	г. Москва	Производ.	25,00
39	АО Oy Karelian Trains Ltd*	г. Хельсинки	Перевозки	50,00
40	ОАО «Пул транс»*	г. Кингисепп	Перевозки	50,00
41	ОАО «АК "Железные дороги Якутии"»	г. Алдан	Перевозки	50,00
42	Компания с ограниченной ответственностью «Развитие инфраструктуры»*	Монголия	Перевозки	50,00
43	ОАО «Волго-Вятская ППК»*	г. Нижний Новгород	Перевозки	49,33
44	ОАО «Московско-Тверская ППК»*	г. Москва	Перевозки	49,99
45	ОАО «Содружество»*	г. Нижний Новгород	Перевозки	49,33
46	ООО «ИНТЕСМО»*	г. Москва	Производ.	25,00
47	ОАО «Кубань Экспресс-пригород»*	г. Ростов-на-Дону	Перевозки	49,00
48	ОАО «Самарская ППК»*	г. Самара	Перевозки	49,00
49	ОАО «ВП "ГРЯЗИ"»	г. Грязи	Производ.	50 – 1 акц.
	<b>ОАО «Торговый дом РЖД»</b>	<b>г. Москва</b>	<b>Закуп.</b>	<b>50,13</b>
50	ОАО «Байкальская ППК»	г. Иркутск	Перевозки	49,99
51	<b>ОАО «ТрансКредитБанк»**</b>	<b>г. Москва</b>	<b>Банков- ская</b>	<b>25 + 1 акц.</b>
52	ОАО «ПГК»	г. Москва	Перевозки	25 + 1 акц.
53	ОАО «МКЖД»*	г. Москва	Перевозки	50,00
	<b>ИТОГО</b>	<b>***</b>	<b>***</b>	<b>***</b>
	<b>ВСЕГО по ДЗО</b>			

\* В отношении данных организаций образован резерв под обесценение финансовых вложений.

\*\* Акции учитываются по рыночной стоимости.

## Приложение № 19

Величина уставного капитала на 31.12.2011	Сумма вложений на начало года	Поступило/Выбыло (+/-)	Создан резерв/ Восстановлен резерв (+/-)	Корректировка рыночной стоимости акций (+/-)	Сумма вложений на конец периода
1 000	0				0
3 703	7 327				7 327
1 670	0				0
37240 000	9 310 000				9 310 000
50	12				12
2 500	0				0
300	0				0
100	0				0
11 700	1 170				1 170
10	3				3
5 000	0		64 910		64 910
944 000	210 586		25 414		236 000
34 102	17 051		-17 051		0
100 000	50 000				50 000
3 872 700					0
57 134	28 567		-28 567		0
300	148		-148		0
150	75		-75		0
300	148		-148		0
52 000	13 000				13 000
500					0
100	49		-49		0
236 902	118 450				118 450
<b>7 950</b>	<b>1 950</b>	<b>-1 950</b>			<b>0</b>
10 000		4 999			4 999
<b>2 286 702</b>		<b>12 009 235</b>		<b>383 577</b>	<b>12 392 812</b>
85 652 434		21 413 109			21 413 109
5 009 531		2 504 765	-188		2 504 577
<b>***</b>	<b>9 945 137</b>	<b>35 926 158</b>	<b>48 098</b>	<b>383 577</b>	<b>46 302 970</b>
	<b>417 353 347</b>	<b>-43 035 111</b>	<b>-881 852</b>	<b>533 119</b>	<b>373 969 503</b>

**Приложение № 20**

**Прочие финансовые вложения (доля ОАО «РЖД» менее 20%)**

п/п	Наименование общества	Местонахождение	Сфера деятельности	Доля участия ОАО «РЖД» в УК общества (%) на 31.12.2011
	1	2	3	4
1	ОАО «Компания Усть-Луга»	г. Кингисепп	Перевозки	8,52
2	ОАО «Северо-Западная компания по телекоммуникациям и информатике»	г. Мурманск	Телекоммун.	17,54
3	ОАО «Владивостокский индустриальный порт»*	г. Владивосток	Перевозки	17,00
4	ЗАО «ТК «Магистраль»»*	г. Уссурийск	Перевозки	13,92
5	ОАО «Муромский стрелочный завод»	г. Муром	Производ.	13,33
	<b>ОАО «Золотое звено»*</b>	<b>г. Хабаровск</b>	<b>Производ.</b>	<b>13,85</b>
6	ЗАО «Людиново-Кабельсервис»	г. Людиново	Производ.	10,80
7	ЗАО «Питерком/МС Консультационная группа»*	г. Санкт-Петербург	Консульт.	10,00
8	ЗАО «Энергет и Ко»	г. Москва	Производ.	10,00
9	ОАО «Страховая компания «Поволжье»»*	г. Казань	Страхов.	9,71
10	ОАО «ВОСТСИБЖАСО»	г. Иркутск	Страхов.	1,38
11	ОАО «Южный Приморский терминал»*	г. Владивосток	Перевозки	3,70
12	ОАО «Ногликская газовая станция»*	п. Ноглики	Производ.	1,67
13	ЗАО «Санаторий «Прометей»»*	г. Геленджик	Социальная	0,17
14	Всероссийское ЗАО «Нижегородская ярмарка»	г. Нижний Новгород	Торговля	0,34
15	ОАО «Ульяновскэнерго»	г. Ульяновск	Производ.	0,19
16	ЗАО «СПБМТСБ»	г. Санкт-Петербург	Финансовая	5,00
17	Сбербанк РФ (ОАО)**	г. Москва	Банковская	0,00001
18	ОАО «Уралтрансбанк»	г. Екатеринбург	Банковская	3,50
19	ОАО «КИТ финанс ИБ»**	г. Москва	Банковская	19,29
20	ОАО «Волжская ТГК»**	г. Волгоград	Производ.	0,02
	<b>ИТОГО</b>	<b>***</b>	<b>***</b>	<b>***</b>
	<b>ВСЕГО от участия в уставных капиталах</b>	<b>***</b>	<b>***</b>	<b>***</b>

\* В отношении данных организаций образован резерв под обесценение финансовых вложений.

\*\* Акции учитываются по рыночной стоимости.

## Приложение № 20

	Величина уставного капитала на 31.12.2011	Сумма вложений на начало года	Поступило/Выбыло(+/-)	Создан резерв/Восстановлен резерв (-/+)	Корректировка рыночной стоимости акций (+/-)	Сумма вложений на конец периода
	5	6	7	8	9	10
	2 050 222	184 520				184 520
	998	175				175
	1 794	0				0
	78	0				0
	443 485	15 224				15 224
	<b>650</b>	<b>0</b>	<b>-90</b>	<b>90</b>		<b>0</b>
	100 000	10 815				10 815
	6	0				0
	55	6				6
	2 104	0				0
	8 000	550				550
	2 300	0				0
	300 000	0				0
	59 041	0				0
	54 515	185				185
	276 686	1 514				1 514
	750 000	37 500				37 500
	67760844	14 983			-3 588	11 395
	249 866	8 735				8 735
	7 000 000					
	30 011860	14 749			-1 864	12 885
	<b>***</b>	<b>288 956</b>	<b>-90</b>	<b>90</b>	<b>-5 452</b>	<b>283 504</b>
	<b>***</b>	<b>417 642 303</b>	<b>-43 035 201</b>	<b>-881 762</b>	<b>527 667</b>	<b>374 253 007</b>



**Приложение № 21**

**Сведения об исполнении поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации**

№ п/п	Поручения	Результаты исполнения
1	Отчуждение активов вагоноремонтных депо ОАО «РЖД»: постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте».	Постановление Правительства Российской Федерации от 28 февраля 2011 г. № 114 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 г. № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества ОАО «РЖД»».
2	О привлечении парка частных вагонов к перевозкам грузов железнодорожным транспортом: поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 7 октября 2011 г. № СИ-П9-7067; поручение Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 3 ноября 2011 г. № ВП-П9-7788.	Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2011 г. № 1051 «О порядке привлечения ОАО «РЖД» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе».
3	О выделении бюджетных ассигнований для внесения взноса в уставный капитал ОАО «РЖД» на проведение работ по модернизации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования: протокол заседания Правительственной комиссии по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период от 12 сентября 2011 г. № 1.	Федеральный закон от 6 ноября 2011 г. № 302-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов»»; Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 371-ФЗ «О федеральном бюджете на 2012 год и плановый период 2013 и 2014 годов»; Постановление Правительства Российской Федерации от 12 декабря 2011 г. № 1031 «О внесении изменений в устав ОАО «РЖД»»; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 декабря 2011 г. № 2228-р «Об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД»»; Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1204 «Об утверждении правил предоставления субсидии из федерального бюджета ОАО «РЖД» на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования». Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» в 2011 году на проведение работ по модернизации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования составил 17 758, 3 млн. руб. Субсидии ОАО «РЖД» на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в 2012 году составят 22 241,7 млн. руб.
4	О мероприятиях по обеспечению энергоснабжения 32 объектов подвижной радиотелефонной связи автомобильной дороги «Амур»: протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 30 августа 2010 г. № ВП-П9-46пр.	Федеральный закон от 6 ноября 2011 г. № 302-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов»»; Постановление Правительства Российской Федерации от 12 декабря 2011 г. № 1031 «О внесении изменений в устав ОАО «РЖД»»; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 декабря 2011 г. № 2228-р «Об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД»». Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» в 2011 году на мероприятия по обеспечению энергоснабжения 32 объектов подвижной радиотелефонной связи автомобильной дороги «Амур» составил 682,3186 млн. руб.

## Приложение № 21

№ п/п	Поручения	Результаты исполнения
5	О плане мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года: поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 28 мая 2010 г. № СИ-П9-3490.	План мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, утвержден протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту и связи от 13 апреля 2011 г. № 1.
6	Об исключительных тарифах на перевозку зерна: поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 28 мая 2010 г. № СИ-П9-3490.	Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2011 г. № 1038 «Об утверждении Правил предоставления в 2011 и 2012 годах субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку зерна, продуктов мукомольно-крупяной промышленности, сои и соевого шрота».
7	Организация скоростного сообщения на направлении Москва — Киев с учетом оптимизации контрольных процедур: поручение Президента Российской Федерации Д.А. Медведева от 4 ноября 2012 г. № Пр-2928; поручение Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 11 октября 2010 г. № ВП-П4-6988; поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 1 марта 2011 г. № СИ-П4-1160; п.5 раздела I протокола заседания Государственной пограничной комиссии от 25 марта 2011 г. № 1; поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 28 мая 2011 г. № СИ-П4-3521.	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 мая 2011 г. № 914-р «Об установлении железнодорожного пассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации Москва-Киевская».
8	О мерах государственной поддержки пригородных пассажирских перевозок: поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова от 21 апреля 2011 г. № АЖ-П9-2536; протокол совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова от 28 апреля 2011 г. № АЖ-П9-32пр; поручение Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 25 июля 2011 г. № ВП-П9-5302; поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации — Министра финансов Российской Федерации А.Л. Кудрина от 5 августа 2011 г. № КА-П9-5554.	Федеральный закон от 1 июня 2011 г. № 105-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов"», предусматривающий субсидии ОАО «РЖД» в размере 25 млрд. руб. на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2011 г. № 844 «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении».

Приложение № 21

№ п/п	Поручения	Результаты исполнения
		<p>Приказ ФСТ России от 27 октября 2011 г. № 249-т/1 «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении» (зарегистрировано в Минюсте России 8 ноября 2011 г. № 22233).</p>
9	<p>Нормативное закрепление права проезда инвалидов к местам лечения и обратно в фирменных поездах (при условии отсутствия других поездов): поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова от 29 апреля 2011 г. № АЖ-П12-2850.</p>	<p>Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 2011 г. № 515 «О внесении изменения в пункт 11 Правил финансового обеспечения расходов по предоставлению гражданам государственной социальной помощи в виде набора социальных услуг».</p>
10	<p>Нормативное закрепление статуса получателя бюджетных средств за исполнителями пригородных перевозок — ППК в отношении перевозок граждан — получателей социальных услуг: протокол Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова от 28 апреля 2011 г. № АЖ-П9-32пр; протокол Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова от 27 июля 2011 г. № АЖ-П9-51пр; поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Д. Жукова от 21 октября 2011 г. № АЖ-П9-7403.</p>	<p>Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2011 г. № 1140 «О внесении изменений в Правила финансового обеспечения расходов по предоставлению гражданам государственной социальной помощи в виде набора социальных услуг».</p>
11	<p>О придании статуса пунктов пропуска ряду железнодорожных станций, на которых осуществляется пограничный контроль поездов, не имеющих статуса пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации: поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 14 июля 2011 г. № СИ-П4-4834; поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 24 августа 2011 г. № СИ-П4-6027.</p>	<p>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 2451-р «Об установлении железнодорожных временных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации».</p>
12	<p>Обеспечение возможности застройки земельных участков в полосах отвода железных дорог объектами нежелезнодорожного назначения: поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 26 марта 2010 г. № СИ-П9-1807.</p>	<p>Постановление Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2011 г. № 239 «О внесении изменений в акты Правительства Российской Федерации в части уточнения порядка установления и использования полос отвода и охранных зон железных дорог».</p>

## Приложение № 21

№ п/п	Поручения	Результаты исполнения
13	<p>О передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций АО «УБЖД»: Указ Президента Российской Федерации от 22 августа 2009 г. № 965 «О передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций АО «УБЖД»».</p>	<p>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2011 г. № 300-р «О подписании Протокола к Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Монгольской Народной Республики об учреждении Советско-Монгольского Акционерного Общества “Улан-Баторская железная дорога” от 6 июля 1949 г.» (предусматривает увеличение уставного капитала АО «УБЖД»), которым Минтрансу России поручено провести переговоры с Монгольской Стороной и подписать данный протокол по итогам. 31 мая 2011 г. в рамках встречи Президента Монголии и Президента России подписан протокол, который предусматривает увеличение уставного капитала АО «УБЖД». В мероприятиях участвовал В.И. Якунин.</p>
14	<p>О продаже акций ОАО «Первая грузовая компания»: поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 28 мая 2010 г. № СИ-П9-3490.</p>	<p>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 июля 2011 г. № 1315-р «О продаже принадлежащих ОАО “Российские железные дороги” обыкновенных именных акций ОАО “Первая грузовая компания” (г. Москва)».</p>

Приложение № 22

Перечень пригородных пассажирских компаний (ППК)

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

## Приложение № 23

## Перечень обществ, входящих в периметр консолидации

№	Наименование общества
1	ОАО «Арена-2000»
2	ОАО «БетЭлТранс»
3	ОАО «Вагонреммаш»
4	ОАО «Владикавказский вагоноремонтный завод им. С.М. Кирова»
5	ОАО «ВНИИЖТ»
6	ОАО «Вологодский вагоноремонтный завод»
7	ОАО «Вторая грузовая компания»
8	ОАО «Желдорреммаш»
9	ОАО «Железнодорожная торговая компания»
10	Группа «Ремпутьмаш» (ОАО «Калужский завод "Ремпутьмаш"»)
11	ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»
12	Группа «ТрансТелеКом»
13	ОАО «Московский локомотиворемонтный завод»
14	ОАО «НИИАС»
15	ОАО «Новосибирский стрелочный завод»
16	ОАО «Первая грузовая компания»
17	ОАО «Первая нерудная компания»
18	ОАО «РейлТрансАвто»
19	ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ»
20	ОАО «РЖДстрой»
21	ОАО «Росжелдорпроект»
22	ОАО «Саранский ВРЗ»
23	ОАО «ТрансВудСервис»
24	ОАО «ТрансКонтейнер»
25	ОАО «Федеральная пассажирская компания»
26	ОАО «ЭЛТЕЗА»
27	ОАО «ВРК-1»
28	ОАО «ВРК-2»
29	ОАО «ВРК-3»
30	ОАО «ИЭРТ»
31	ОАО «ВНИКТИ»
32	ОАО «Люблинский ЛМЗ»
33	ООО «Аэроэкспресс»
34	ОАО «НИИТКД»
35	ОАО «РЖД-Логистика»
36	ОАО «Алтай-пригород»



**Приложение № 23**

№	Наименование общества
37	ОАО «Байкальская пригородная пассажирская компания»
38	ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания»
39	ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания»
40	ОАО «Волгоградтранспригород»
41	ОАО «Калининградская пригородная пассажирская компания»
42	ОАО «Краспригород»
43	ОАО «Кузбасс-пригород»
44	ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания»
45	ОАО «Омск-пригород»
46	ОАО «Пермская пригородная компания»
47	ОАО «Саратовская пригородная пассажирская компания»
48	ОАО «Северная пригородная пассажирская компания»
49	ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»
50	ОАО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания»
51	ОАО «Содружество»
52	ОАО «Свердловская пригородная компания»
53	ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»
54	ОАО «ППК "Черноземье"»
55	ОАО «Экспресс-пригород»
56	ОАО «Экспресс Приморья»
57	ОАО «Южно-Уральская пригородная пассажирская компания»

## Приложение № 24

## Суммы начисленных налоговых платежей по налогам и сборам ОАО «РЖД» за 2010–2011 гг.

млрд. руб.

Наименование	2010	2011	+/-	%
Всего по налогам и сборам	249,8	268,7	+18,9	107,6
Федеральный бюджет	60,9	41,6	-19,3	68,3
НДС	55,98	36,34	-19,64	64,9
Налог на прибыль	4,75	5,10	+0,34	107,2
Прочие налоги в федеральный бюджет	0,21	0,18	-0,02	89,4
Региональные и местные бюджеты	107,9	113,3	+5,4	105,1
Налог на прибыль	40,72	42,50	+1,79	104,4
Налог на доходы физических лиц	45,47	49,31	+3,83	108,4
Налог на имущество	19,54	19,28	-0,26	98,7
Земельный налог	1,86	1,87	+0,01	100,4
Транспортный налог	0,18	0,17	-0,01	99,7
Налог на добычу подземных ископаемых	0,005	0,007	+0,002	147,0
Водный налог	0,042	0,031	-0,01	74,3
Прочие налоги в региональные и местные бюджеты	0,059	0,18	+0,12	в 3 раза
Внебюджетные фонды	81,0	113,8	+32,8	140,4
Пенсионный фонд	60,85	85,59	+24,74	140,7
Фонд социального страхования	8,77	9,50	+0,73	108,3
Фонд медицинского страхования	9,40	16,78	+7,38	178,5
Фонд страхования от несчастных случаев	1,99	1,88	-0,11	94,3

## Уплата налоговых платежей ОАО «РЖД»

млрд. руб.

Наименование	2010	2011	+/-	%
<b>Всего по налогам и сборам</b>	<b>253,0</b>	<b>256,6</b>	<b>+3,6</b>	<b>101,4</b>
в том числе:				
<b>Федеральный бюджет</b>	<b>62,5</b>	<b>47,5</b>	<b>-15,0</b>	<b>76,0</b>
из них:				
Налог на добавленную стоимость	57,7	43,8	-13,9	75,9
Налог на прибыль	4,6	3,5	-1,1	76,1
<b>Региональные и местные бюджеты</b>	<b>108,7</b>	<b>97,5</b>	<b>-11,2</b>	<b>89,7</b>
из них:				
Налог на прибыль	41,2	27,3	-13,9	66,3
Налог на доходы физических лиц	45,5	49,0	3,5	107,7
Налог на имущество	19,9	18,9	-1,0	95,0
Земельный налог	1,8	1,8	0,0	100,0
<b>Внебюджетные фонды</b>	<b>81,8</b>	<b>111,6</b>	<b>29,8</b>	<b>136,4</b>
в том числе:				
Страховые взносы	79,9	109,7	29,8	137,3
Фонд страхования от несчастных случаев	1,9	1,9	0,0	100,0

Приложение № 25

Структура грузооборота по видам сообщения

Вид сообщения	2010 г.							2011 г.							Темп роста 2011/2010, %			
	Объем перевозок, млн. т	Структура объема перевозок, %	Грузооборот, млрд. ткм	Структура грузооборота, %	Средняя дальность, км	Лохдная ставка, коп./10 ткм	Объем перевозок, млн. т	Структура объема перевозок, %	Грузооборот, млрд. ткм	Структура грузооборота, %	Средняя дальность, км	Лохдная ставка, коп./10 ткм	Объем перевозок	Грузооборот	Средняя дальность	Лохдной ставки, коп./10 ткм		
Внутрироссийские	828,4	61,8	909,8	45,3	1 098	414,6	849,2	61,1	955,3	45,0	1 125	413,9	102,5	105,0	102,4	99,8		
Международные	511,7	38,2	1 096,5	54,7	2 143	337,4	540,8	38,9	1 167,2	55,0	2 158	326,8	105,7	106,5	100,7	96,9		
Экспорт	385,5	28,8	960,3	47,9	2 491	307,1	398,6	28,7	1 010,0	47,6	2 534	286,7	103,4	105,2	101,7	93,4		
через порты	204,8	15,3	605,4	30,2	2 956	252,3	215,8	15,5	624,2	29,4	2 893	247,2	105,4	103,1	97,9	97,9		
через пограничные переходы	180,7	13,5	354,9	17,7	1 964	400,5	182,8	13,2	385,7	18,2	2 110	350,8	101,2	108,7	107,4	87,6		
Импорт	98,5	7,4	91,9	4,6	932	452,4	112,0	8,1	106,1	5,0	947	459,0	113,6	115,5	101,6	101,5		
через порты	8,5	0,6	33,1	1,6	3 905	277,2	9,1	0,7	36,5	1,7	4 033	312,7	106,9	110,4	103,3	112,8		
через пограничные переходы	90,1	6,7	58,8	2,9	653	551,0	102,9	7,4	69,5	3,3	676	535,9	114,3	118,3	103,5	97,3		
Транзит	27,7	2,1	44,3	2,2	1 604	755,0	30,2	2,2	51,2	2,4	1 694	843,8	109,3	115,5	105,6	111,8		
ВСЕГО	1 340,1	100,0	2 006,4	100,0	1 497	372,4	1 390,0	100,0	2 122,6	100,0	1 527	366,0	103,7	105,8	102,0	98,3		
кроме того																		
Перевозки грузобагажа	5,4	—	5,0	—	—	—	5,7	—	5,3	—	—	—	106,0	97,9	—	—		
Итого грузооборот нетто	1 345,4	—	2 011,3	—	—	—	1 395,7	—	2 127,8	—	—	—	103,7	105,8	—	—		
Пробег прицепных порожних вагонов	—	—	490,5	—	—	—	—	—	576,9	—	—	—	—	117,6	—	—		
Всего грузооборот по инфраструктуре	—	—	2 501,8	—	—	—	—	—	2 704,8	—	—	—	—	108,1	—	—		

## Приложение № 26

Анализ динамики вагонного парка по состоянию на 31.12.2011, ед.<sup>39</sup>

Род вагона	Всего, в т. ч.:						Приватных (независимых частных компаний)
	Холдинг «РЖД», в т. ч.:			ДЗО ОАО «РЖД», в т. ч.:			
	ОАО «РЖД» <sup>40</sup>	ОАО «ПК»	ОАО «ВГК»	ОАО «РЖД» <sup>40</sup>	ОАО «ПК»	ОАО «ВГК»	
Полувагоны	473 583	222 787	12 330	210 457	78 786	131 671	250 796
Цистерны	266 184	66 959	505	66 454	66 454	0	199 225
Платформы	56 413	39 384	25 173	14 211	10 973	3 193	17 029
Крытые	71 511	52 154	26 475	25 679	16 775	8 800	19 357
Прочие	2 15 319	101 619	30 385	71 234	18 479	696	113 700
Рефрижераторные	7 539	3 921	753	3 168			3 618
<b>Всего, без транспортёров</b>	<b>1 090 549</b>	<b>486 824</b>	<b>95 621</b>	<b>391 203</b>	<b>191 467</b>	<b>144 360</b>	<b>603 725</b>
Транспортёры	1 217	1 217	1 217				
<b>Всего</b>	<b>1 091 766</b>	<b>488 041</b>	<b>96 838</b>	<b>391 203</b>	<b>191 467</b>	<b>144 360</b>	<b>603 725</b>

<sup>39</sup> По данным информационного хранилища ГВЦ «Вагонные парки»

<sup>40</sup> Посчитано с учетом вагонов в пользовании ОАО «РЖД» (25799 вагонов принадлежности ОАО «ВГК» в пользовании ОАО «РЖД»).  
Из них: крытые — 15 752, платформы — 6 899, полувагоны — 822, прочие — 2 326).

Приложение № 27

Погрузка грузов в 2010–2011 гг., абс. тыс. тонн

Грузы	Класс груза	Факт 2010 г.	Факт 2011 г.	Отклонения к 2010 г.		Доля дороги в общем объеме погрузки	
				+/- абс.	%	2010	2011
<b>ВСЕГО</b>		<b>1 205 769</b>	<b>1 241 540</b>	<b>+35 771</b>	<b>3,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Каменный уголь	1	286 291	296 166	+9 874	+3,4	23,7	23,9
Кокс	1	12 579	12 934	+356	+2,8	1,0	1,0
Торф	1	737	736	-1	-0,2	0,1	0,1
Сланцы	1	5	0	-5	-96,7	0,0	0,0
Флюсы	1	10 200	10 515	+314	+3,1	0,8	0,8
Руда железная	1	101 908	110 920	+9 013	+8,8	8,5	8,9
Руда цветная	1	25 392	23 760	-1 632	-6,4	2,1	1,9
Строительные	1	142 528	157 744	+15 215	+10,7	11,8	12,7
Промсырье	1	36 085	33 788	-2 297	-6,4	3,0	2,7
Граншлаки	1	4 236	5 127	+891	+21,0	0,4	0,4
Огнеупоры	1	6 551	6 614	+63	+1,0	0,5	0,5
Цемент	1	33 364	34 524	1 159	+3,5	2,8	2,8
Лесные грузы	1	41 461	40 631	-830	-2,0	3,4	3,3
Перевалка	1	373	362	-11	-3,1	0,0	0,0
<b>Итого 1-го класса</b>		<b>701 711</b>	<b>733 820</b>	<b>+32 109</b>	<b>+4,6</b>	<b>58,2</b>	<b>59,1</b>
Нефть	2	252 706	249 995	-2 710	-1,1	21,0	20,1
Удобрения	2	45 487	46 534	+1 047	+2,3	3,8	3,7
Сахар	2	2 863	2 907	+44	+1,6	0,2	0,2
Мясо	2	420	451	+31	+7,5	0,0	0,0
Овощи	2	256	267	+11	+4,2	0,0	0,0
Соль	2	604	396	-208	-34,4	0,1	0,0
Свекла	2	564	420	-144	-25,5	0,0	0,0
Зерно	2	14 489	16 768	+2 279	+15,7	1,2	1,4
Перемол	2	3 627	3 244	-384	-10,6	0,3	0,3
Комбикорма	2	1 035	989	-46	-4,4	0,1	0,1
Жмыхи	2	2 339	2 297	-42	-1,8	0,2	0,2
Импортные грузы	2	10 770	11 818	+1 047	+9,7	0,9	1,0
Сельхозмашины	2	184	174	-10	-5,2	0,0	0,0
Продтовары	2	6 182	6 115	-67	-1,1	0,5	0,5
Промтовары	2	1 897	1 669	-227	-12,0	0,2	0,1
Живность	2	21	22	+1	6,3	0,0	0,0
<b>Итого 2-го класса</b>		<b>343 444</b>	<b>344 067</b>	<b>+623</b>	<b>+0,2</b>	<b>28,5</b>	<b>27,7</b>
Черные металлы	3	72 760	73 533	+772	+1,1	6,0	5,9

## Приложение № 27

Грузы	Класс груза	Факт 2010 г.	Факт 2011 г.	Отклонения к 2010 г.		Доля дороги в общем объеме погрузки	
				+/- абс.	%	2010	2011
Металлоконструкции	3	698	713	+15	+2,1	0,1	0,1
Металлолом	3	20 931	20 184	-747	-3,6	1,7	1,6
Цветные металлы	3	3 819	3 593	-226	-5,9	0,3	0,3
Химикаты	3	29 005	28 799	-207	-0,7	2,4	2,3
Рыба	3	562	553	-9	-1,6	0,0	0,0
Хлопок	3	1	2	+2	+209,6	0,0	0,0
Бумага	3	3 400	3 444	+45	+1,3	0,3	0,3
Машины и оборуд.	3	1 108	1 254	+146	+13,1	0,1	0,1
Метизы	3	4 531	4 471	-60	-1,3	0,4	0,4
Автомобили	3	933	1 128	+194	+20,8	0,1	0,1
Грузы в контейнерах	3	18 014	20 260	+2 246	+12,5	1,5	1,6
Ост. и сборные грузы	3	4 851	5 720	+869	+17,9	0,4	0,5
<b>Итого 3-го класса</b>		<b>160 614</b>	<b>163 653</b>	<b>+3 039</b>	<b>+1,9</b>	<b>13,3</b>	<b>13,2</b>

## Приложение № 28

## Статистические данные об актах незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, ед.

	2010	2011	+/-
Зафиксировано актов незаконного вмешательства — всего	1 964	2 111	+47
в том числе:			
взрывы	18	8	-10
сообщения об угрозах совершения террористических актов	147	145	-2
разоборудование (повреждение) железнодорожных путей	101	253	+152
разукрупнение (повреждение) средств СЦБ	771	833	+62
наложение посторонних предметов на рельсовые пути	542	517	-25
противоправные действия в отношении работников ж/д транспорта	20	20	
другие акты незаконного вмешательства	365	335	-30
Обнаружено (выявлено):			
взрывных устройств	5	5	
взрывчатых веществ, взрывоопасных предметов	896	418	-478
бесхозных подозрительных предметов	873	1172	+299



Приложение № 29

**Экономический эффект от внедрения ресурсосберегающих технических средств в 2010–2011 гг., млн. руб.**

Год	Экономический эффект по проекту (экономию эксплуатационных расходов), в т. ч.:						Материалы и прочие ресурсы	Трудоёмкость	Тепловая энергия	Дизельное топливо на тягу	Электроэнергия, в т. ч.:		Затраты, понесенные в соответствующем году, для реализации проектов следующего года
	на тягу	в стационарной энергетике	на тягу	в стационарной энергетике									
<b>2010</b>	<b>49,8</b>	<b>92,8</b>	<b>60,3</b>	<b>32,0</b>	<b>81,0</b>	<b>191,3</b>	<b>2 368,7</b>						
<b>2011</b>	<b>93,6</b>	<b>134,7</b>	<b>94,8</b>	<b>96,5</b>	<b>58,3</b>	<b>193,2</b>	<b>2 669,8</b>						
<b>Всего</b>	<b>129,2</b>	<b>211,3</b>	<b>162,2</b>	<b>240,7</b>	<b>167,2</b>	<b>358,0</b>	<b>5 105,0</b>						