



Годовой отчет 2013

РЖД. Путь к победам!

Открытое акционерное общество
«Российские железные дороги»



Содержание

| | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------|------------|
| ОБЗОР КОМПАНИИ | 2 | ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ | 102 |
| Обращение председателя совета директоров ОАО «РЖД»..... | 2 | Основные финансовые результаты | 103 |
| Обращение президента ОАО «РЖД» | 4 | Анализ доходов по перевозочным видам деятельности | 108 |
| Общие сведения об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» | 6 | Анализ расходов по перевозочным видам деятельности | 111 |
| Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД» | 7 | Оптимизация расходов | 115 |
| Организационная структура ОАО «РЖД» | 9 | Закупочная деятельность..... | 116 |
| Краткие итоги года и основные корпоративные события | 10 | Прочие виды деятельности..... | 118 |
| | | Управление оборотным капиталом | 123 |
| | | Взаимодействие с органами государственной власти | 128 |
| | | Государственная поддержка ОАО «РЖД»..... | 130 |
| | | Уплата налогов и взносов..... | 131 |
| | | Акционерный капитал и дивиденды..... | 134 |
| ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА РОССИИ В 2013 ГОДУ | 14 | ДОЛГОВАЯ ПОЛИТИКА, КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ И ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ИНВЕСТОРАМИ | 136 |
| Основные тенденции в мировой экономике..... | 15 | Долговая политика..... | 137 |
| Развитие макроэкономической ситуации в России..... | 16 | Знаковые сделки ОАО «РЖД» на рынках капитала | 138 |
| Характеристика транспортной отрасли России | 17 | Структура долгового портфеля | 140 |
| Тарифное регулирование | 19 | Лизинг | 142 |
| Межвидовая конкуренция: преимущества ОАО «РЖД» | 21 | Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками..... | 143 |
| | | УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ | 146 |
| | | Основные угрозы | 147 |
| | | Система управления рисками | 148 |
| | | Управление финансовыми рисками..... | 154 |
| | | Страхование..... | 155 |
| ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | 24 | КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ | 156 |
| Грузовые перевозки..... | 25 | Система корпоративного управления | 157 |
| Пассажирские перевозки..... | 42 | Органы управления и контроля ОАО «РЖД» | 158 |
| Содержание инфраструктуры ОАО «РЖД» | 56 | Подходы и принципы корпоративного управления холдинга «РЖД» | 185 |
| Международная деятельность | 60 | СОЦИАЛЬНЫЙ БЛОК | 190 |
| Инновации и технологическое развитие | 66 | Корпоративная социальная ответственность..... | 191 |
| Безопасность движения | 76 | Производственная безопасность | 192 |
| | | Охрана окружающей среды и ресурсосбережение | 193 |
| | | Управление персоналом | 196 |
| | | Корпоративная пенсионная система | 202 |
| | | Благотворительность | 203 |
| СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ | 78 | ПРИЛОЖЕНИЯ | 204 |
| Миссия и основные направления стратегии холдинга «РЖД»..... | 79 | | |
| Совершенствование организационной структуры..... | 81 | | |
| Долгосрочные задачи по бизнес-блокам | 83 | | |
| ИТОГИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | 88 | | |
| Подходы к планированию инвестиционных проектов | 89 | | |
| Инвестиционные проекты первой категории | 90 | | |
| Инвестиционные проекты второй категории, финансируемые за счет выпуска инфраструктурных облигаций | 90 | | |
| Инвестиционные проекты третьей категории, финансируемые из бюджетных источников..... | 91 | | |
| Основные итоги инвестиционной деятельности | 92 | | |
| РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЛИМПИАДЫ И ПАРАЛИМПИАДЫ В СОЧИ | 96 | | |



Раздел сайта
ОАО «РЖД»
для инвесторов
www.ir.rzd.ru

Обращение председателя совета директоров ОАО «РЖД»

Уважаемые господа!

В 2013 году принято важнейшее решение, определяющее принципы и направление дальнейшего развития Компании, – советом директоров утверждена Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.

ОАО «РЖД» переходит на новую бизнес-модель международной транспортно-логистической компании, что позволит не только повысить эффективность и конкурентоспособность бизнеса, но и улучшить международный логистический рейтинг России.

Реализация потенциала Компании на глобальном рынке ставит перед менеджментом ОАО «РЖД» новые вызовы. Система корпоративного управления Компании должна соответствовать поставленным задачам и новым принципам ведения бизнеса, формирование новой структуры управления ОАО «РЖД» продолжается. В новой системе повышается ответственность руководителей Центрального аппарата, бизнес-блоков, дирекций и дочерних обществ за достижение целевых стратегических параметров развития, идет формирование новой системы ключевых показателей эффективности деятельности для руководителей.

Важной составляющей корпоративного управления является рассмотрение бюджетов и инвестиционных программ Компании на заседаниях Правительства Российской Федерации как учредителя

ОАО «РЖД», постоянное взаимодействие с федеральными и региональными законодательными органами власти. Правительство Российской Федерации ежегодно рассматривает и одобряет параметры финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД», единственной инфраструктурной монополии, которая уже несколько лет в открытом режиме осуществляет представление своих планов кабинету министров. Впервые в прошлом году были проведены публичные общественные и экспертные технологические и ценовые аудиты инвестиционных проектов ОАО «РЖД», а также принят единый корпоративный стандарт подобных экспертных обсуждений.

Внимание к инвестиционным проектам Компании объясняется и принятием руководством страны важнейших инвестиционных решений по проектам развития Московского транспортного узла, проектов по технологическому перевооружению объектов железнодорожного транспорта, инфраструктуры, в том числе с использованием современных научных и технологических разработок, беспрецедентного проекта развития инфраструктуры железных дорог Восточного полигона:

Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. В инвестиционной программе ОАО «РЖД» находят свое отражение вопросы развития тяжеловесного движения, внедрения инновационного подвижного состава, современных автоматизированных систем управления технологическими процессами, применение технологии ГЛОНАСС для создания систем мониторинга объектов инфраструктуры и управления дорожным движением.

В 2013 году даже в условиях строгой экономии средств темпы строительства объектов железнодорожной инфраструктуры практически не снижались. Хочу поблагодарить железнодорожников за четкое соблюдение сроков, стандартов качества строительства крупнейших транспортных объектов, в том числе предназначенных для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней Универсиады в Казани, XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи.

Компания должна добиться максимальной эффективности на всех стадиях использования ресурсов: на стадии проектирования, осуществления капитальных



вложений и эксплуатации инфраструктуры. Именно поэтому уже сегодня отрабатываются механизмы финансово-технологического аудита, банковского и строительного надзора, механизмы соглашений между крупными инвестиционными компаниями и пользователями сети, крупнейшими грузоотправителями.

Другим важным вопросом является привлечение средств частных инвесторов в развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования. Эта задача требует системного решения, в том числе снятия законодательного ограничения на оборот недвижимого имущества ОАО «РЖД» и принятия положения о взаимодействии владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта с пользователями услуг на основе долгосрочных соглашений. Указанные изменения должны мотивировать частных инвесторов вкладывать средства в строительство и обновление инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Сложным вопросом является тема привлечения частных инвесторов в локомотивную тягу и реализации пилотных

проектов в этой области, на которых с учетом опыта других стран можно было бы отработать новую эффективную модель управления перевозками. Это острая тема, в которой задействованы интересы различных сторон, но приоритетным должен оставаться государственный подход, нацеленный на надежность, безопасность и скорость движения.

Деятельность ОАО «РЖД» связана, в первую очередь, с обеспечением устойчивой надежной безопасной работы железнодорожной инфраструктуры, ее развития в интересах всей страны. Это очень сложные задачи ввиду масштабов территории России и ввиду масштабов инфраструктуры. С другой стороны, ОАО «РЖД» является коммерческой структурой, обязанной обеспечивать финансовую устойчивость своей деятельности, защиту интересов кредиторов, держателей ценных бумаг. За счет активного вовлечения в бизнес-процесс партнеров Компании, за счет активной работы с Правительством Российской Федерации, за счет экспансии, в том числе на международные рынки, постоянного повышения конкурентоспособности ОАО «РЖД», я уверен, мы сможем реализовать все намеченные планы.

АНДРОСОВ
Кирилл Геннадьевич

Обращение президента ОАО «РЖД»

Уважаемые партнеры и коллеги!

2013 год прошел под знаком 10-летнего Юбилея деятельности ОАО «РЖД», повышения эффективности управления, инновационности, энергоэффективности и развития человеческого капитала. Будучи естественной монополией, 100 % акций которой принадлежат государству, Компания в своей деятельности всегда сохраняет баланс между общенациональными и корпоративными интересами.

Сегодня холдинг «РЖД» во многом задает ритм жизни страны, является надежным партнером промышленности, вносит масштабный вклад в обеспечение мобильности населения, стимулирует технико-технологические инновации, является одним из крупнейших инвесторов в реальный сектор экономики.

ОАО «РЖД» выполняет 43 % грузооборота (а если не считать трубопроводный транспорт – более 85 %) и около 30 % пассажирооборота всей транспортной системы страны, обеспечивает формирование более 1,6 % ВВП, 1,3 % всех налоговых поступлений в бюджет и 3,5 % инвестиций в основной капитал в стране.

За 10 лет работы Компанией было погружено более 12,8 млрд тонн грузов, перевезено около 11,7 млрд пассажиров, инвестировано 4,3 трлн рублей (в ценах 2013 года) в обновление основных фондов, модернизацию пути, реализацию крупных инфраструктурных проектов. Большая работа проведена по снижению доли железнодорожных тарифов в цене конечной продукции

промышленных предприятий. Это стало возможным за счет повышения интенсивности использования инфраструктуры и локомотивов, увеличения производительности труда на перевозках более чем в два раза с момента создания Компании.

В холдинг «РЖД» входит 123 дочерних и зависимых общества, корпоративное управление которыми строится в соответствии с российскими и международными стандартами. При этом в Холдинге трудятся более одного миллиона человек, а это 1,5 % от занятых в экономике. Учитывая масштаб деятельности и статус холдинга «РЖД» как крупнейшего работодателя страны, ключевым приоритетом является обеспечение стабильного развития кадрового потенциала, реализация политики социальной ответственности перед работниками, обществом и государством. Для решения этих задач, закрепленных в Коллективном договоре, в 2013 году направлено около 104 млрд рублей.

В 2013 году, несмотря на все известные сложности, мы с успехом реализовали

масштабные задачи, поставленные государством и обществом:

- построена инфраструктура для XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи;
- обеспечены пассажирские перевозки для проведения XXVII Всемирной летней Универсиады в Казани;
- решены важнейшие задачи в рамках построения новой системы управления корпорацией в сложившихся рыночных условиях;
- проведена большая работа по привлечению инвестиций для развития отрасли;
- мы приступили к выполнению решений Президента Российской Федерации В.В. Путина по подготовке к реализации масштабных проектов развития БАМа и Транссиба, строительства высокоскоростной магистрали «Москва – Казань».

Благодаря своевременным действиям мы справились с влиянием кризисных



факторов в экономике и уверенно завершили сложный 2013 год с положительным финансовым результатом. Проведенная правлением ОАО «РЖД» работа позволила сократить расходы Компании с учетом возросшего налогового давления почти на 100 млрд рублей к первоначальному плану. Основными направлениями оптимизации стало повышение внутренней эффективности деятельности, в том числе за счет повышения эффективности технологических процессов, консервации объектов основных средств, снижения объемов капитального ремонта, эффективного взаимодействия с поставщиками и подрядчиками по совершенствованию ценовой политики. Была создана основа для обеспечения финансовой устойчивости в следующем году в условиях «замораживания» тарифов на перевозки грузов.

По инициативе ОАО «РЖД» и при поддержке Правительства Российской Федерации был запущен механизм выпуска инфраструктурных облигаций. Создан уникальный сверхдлинный инвестиционный инструмент с гарантированной доходностью «инфляция +1 %» годовых, который является востребованным и привлекательным для

сохранения и преумножения пенсионных накоплений.

Общая сумма размещения таких облигаций со сроками обращения до 30 лет в 2013 году составляет 150 млрд рублей. С учетом мобилизации всех источников инвестиционная программа ОАО «РЖД» достигла 467,2 млрд рублей, завершено выполнение важнейших проектов государственного значения. Особое место среди инвестиционных проектов занимает приобретение 804 локомотивов и 450 единиц моторвагонного подвижного состава. Это абсолютный рекорд за всю постсоветскую историю и существенный вклад ОАО «РЖД» в развитие отечественного машиностроения, которое, благодаря долгосрочным соглашениям с мировыми производителями, пополняет парк подвижного состава ОАО «РЖД» передовой техникой.

Решения, принятые Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации в 2013 году, демонстрируют готовность государства опираться в своей стратегии на железнодорожный

транспорт. Это означает, что холдинг «РЖД» находится в авангарде экономической и общественно-политической жизни России, обеспечивая ускорение ее развития.

Уверен, что наша работа и впредь будет основой социально-экономического развития страны – по крайней мере, мы приложим к этому все усилия.

ЯКУНИН
Владимир Иванович

Общие сведения об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» является ведущей железнодорожной компанией России и одной из самых крупных компаний в мировом транспортном секторе. Компания является естественной монополией и полностью принадлежит Российской Федерации.

Главной целью деятельности ОАО «РЖД» является обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом.

Миссия

Миссия холдинга «РЖД» заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования.

ОАО «Российские железные дороги»:

- входит в число самых крупных в мире грузовых перевозчиков (третье место в мире по грузообороту);
- занимает четвертое место в мире в сегменте пассажирских железнодорожных перевозок;
- один из лидеров по размеру вклада в экономику России (около 1,6 % ВВП по итогам 2013 года);
- пользуется поддержкой Российского государства.

ОАО «РЖД» учреждено постановлением Правительства Российской Федерации № 585 от 18 сентября 2003 г. «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Свою деятельность ОАО «РЖД» начало с 1 октября 2003 г.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 04 августа 2004 № 1009 «Об утверждении перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ» ОАО «РЖД» является стратегическим акционерным обществом.

Основные виды деятельности Компании:

- 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.

ОАО «РЖД» владеет долями в 123 дочерних и зависимых обществах.

Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД»

В рамках Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года была принята обновленная целевая бизнес-модель, которая состоит из следующих бизнес-блоков:

Перевозочный и логистический бизнес-блок

Холдинг формирует бизнес-модель международной перевозочной и логистической компании за счет развития бизнеса в нерегулируемых сегментах: оперирование подвижным составом, развитие терминалов и складов, предоставление логистических услуг и логистический аутсорсинг, международные перевозки. При этом планируется продолжить системную работу по совершенствованию и повышению привлекательности базовой услуги железнодорожных перевозок.

Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»

Направлением деятельности бизнес-блока является реализация проектов «под ключ» в сфере международного инжиниринга и транспортного строительства и, как результат, выход на новые рынки.

Бизнес-блок «Инфраструктура»

В рамках бизнес-блока ведется работа по эффективному расширению перевозок и обеспечению их доступности, оптимизации издержек инфраструктуры, повышению возможностей для создания новых перевозочных и логистических продуктов (увеличение скорости поездов, надежности оказания услуг инфраструктуры, повышение провозных способностей), развитию железнодорожной инфраструктуры как одной из основ роста национальной экономики и ориентации на удовлетворение возрастающего спроса на перевозки.

Социальный блок

Выделение социального блока подчеркивает значимость коллектива Холдинга как ключевого актива, способного обеспечить достижение долгосрочных целей развития, восприятие социальной сферы Холдинга в качестве значимого конкурентного преимущества.

Бизнес-блок «Пассажирские перевозки и сервис»

Задачами бизнес-блока являются разработка и предложение на рынок принципиально новых продуктов и услуг по привлекательным ценам, обеспечение конкурентоспособности железнодорожных перевозок с основными конкурентами – авиацией и автомобильным транспортом.

В сфере перевозок в дальнейшем следовании Компания стремится обеспечить доступную альтернативу пассажирского сообщения для всех регионов России и сохранить долю на рынке перевозок за счет роста сегмента коротких поездов и государственного заказа.

Развивается высокоскоростное и скоростное движения для роста мобильности населения между агломерациями.

В сегменте пригородных перевозок Компания стремится к развитию скоростной и доступной альтернативы личному автомобильному и общественному автобусному транспорту в крупных агломерациях.

Место российских железных дорог среди ведущих мировых железнодорожных систем*

Эксплуатационная длина железных дорог

85,2 тыс. км

ОАО «РЖД» владеет третьей в мире по протяженности сетью железных дорог

Длина электрифицированных железных дорог

43,3 тыс. км

По протяженности электрифицированных дорог сеть ОАО «РЖД» вторая в мире

Доля железных дорог в грузообороте транспортной системы (без учета трубопроводного транспорта)

85,4 %

Один из мировых лидеров по размеру грузооборота (грузооборот** 2196,2 млрд ткм по инфраструктуре ОАО «РЖД»)

Доля в совокупном пассажирообороте РФ

28,6 %

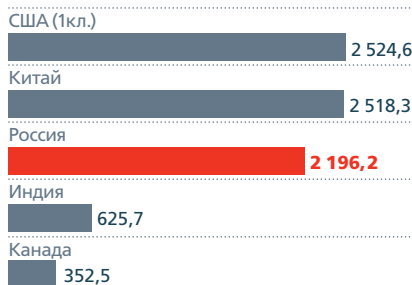
Один из мировых лидеров в сегменте пассажирских перевозок

Численность работников ОАО «РЖД»

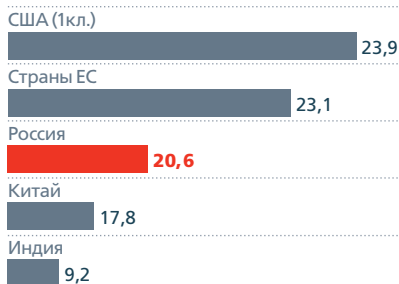
902,7 тыс. чел.

Один из крупнейших коммерческих работодателей в России

Грузооборот**, млрд ткм



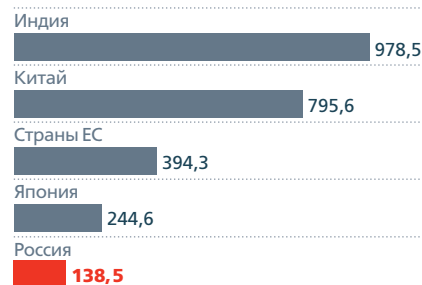
Парк локомотивов, тыс. шт.



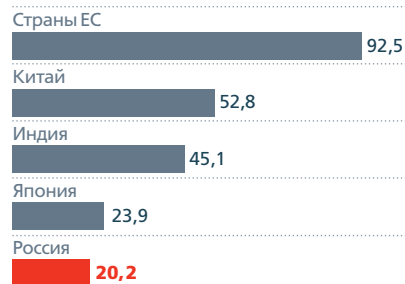
Эксплуатационная длина, тыс. км



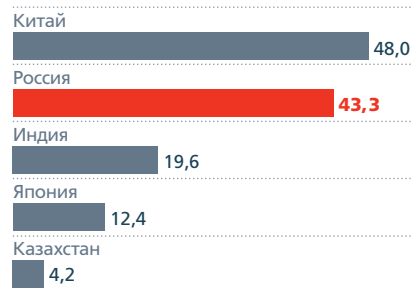
Пассажирооборот, млрд пкм



Парк пассажирских вагонов, тыс. шт



Протяженность электрифицированных линий, тыс. км

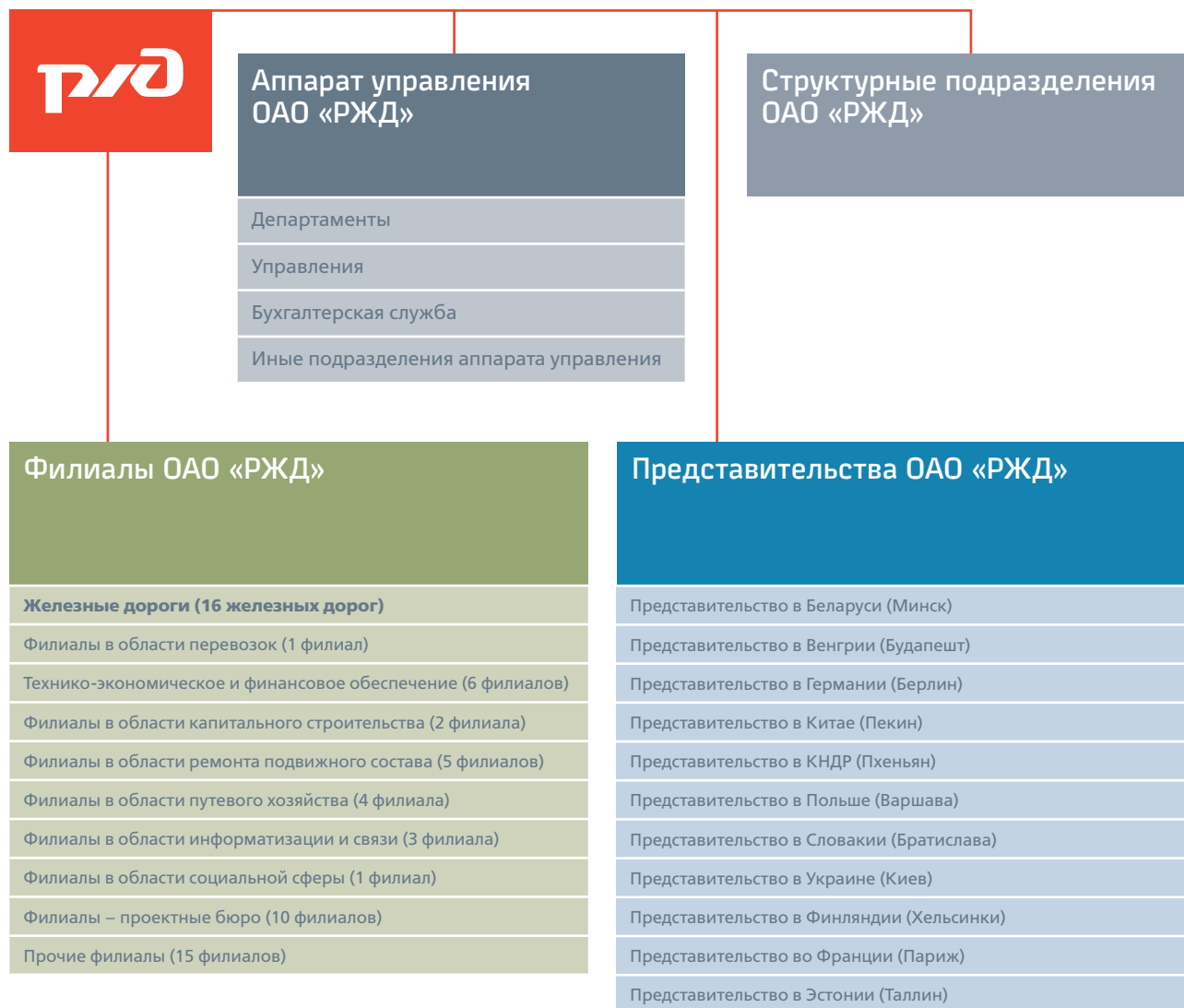


* - данные по холдингу «РЖД» приведены на конец 2013 года, данные по другим странам приведены на конец 2012.

** - без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии.

Организационная структура ОАО «РЖД»

Организационная структура ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2013 года*



* Организационная структура Группы «Российские железные дороги» представлена с учетом всех изменений, принятых на заседаниях Совета директоров ОАО «РЖД» в 2013 году, и по состоянию на 31.12.2013 г. может не совпадать с перечнем филиалов и представительств ОАО «РЖД» согласно приложению к уставу ОАО «РЖД» на соответствующую дату.

Краткие итоги года и основные корпоративные события

Ключевые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2009–2013 гг.

Грузооборот в 2013 году

2 813,1 млрд ткм

Рост 1,1% по отношению к 2012 году

Пассажирооборот в 2013 году

138,5 млрд пасс.-км

Уменьшение на 4,2% по отношению к 2012 году

Услуги инфраструктуры в 2013 году

5,4 млрд ваг-км

Уменьшение на 3,5% по отношению к 2012 году

| Показатели | Единицы измерения | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| | | | | | | Значение | Изм. |
| ОБЪЕМНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ | | | | | | | |
| Погрузка | млн тонн | 1 108,2 | 1 205,8 | 1 241,5 | 1 271,9 | 1 236,8 | -2,8 % |
| Грузооборот, в т. ч.: | млрд ткм | 2 271,3 | 2 501,8 | 2 704,8 | 2 782,6 | 2 813,1 | 1,1 % |
| без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии | млрд ткм | 1 865,3 | 2 011,3 | 2 127,8 | 2 222,4 | 2 196,2 | -1,2 % |
| вагонов иных собственников в порожнем состоянии | млрд ткм | 406,0 | 490,5 | 576,9 | 560,2 | 616,9 | 10,1 % |
| Пассажирооборот | млрд пасс.-км | 151,5 | 138,9 | 139,8 | 144,6 | 138,5 | -4,2 % |
| в дальнем следовании, в т.ч. | млрд пасс.-км | 113,3 | 110,9 | 110,5 | 113,0 | 105,8 | -6,4 % |
| ОАО «РЖД» | млрд пасс.-км | 0,02 | 1,2 | 1,6 | 1,8 | 1,9 | 9,2 % |
| в пригородном сообщении | млрд пасс.-км | 38,2 | 28,0 | 29,3 | 31,6 | 32,7 | 3,5 % |
| Перевезено пассажиров | млн чел. | 1 136,9 | 946,5 | 993,1 | 1 058,8 | 1 079,6 | 2,0 % |
| в дальнем следовании, в т.ч. | млн чел. | 117,5 | 114,9 | 114,8 | 116,6 | 110,7 | -5,1 % |
| ОАО «РЖД» | млн чел. | 0,037 | 1,93 | 2,8 | 3,2 | 3,8 | 18,1 % |
| в пригородном сообщении | млн чел. | 1 019,4 | 831,6 | 878,3 | 942,2 | 968,8 | 2,8 % |
| Предоставление услуг инфраструктуры сторонним перевозчикам, в т. ч.: | млн ваг-км | 0,0 | 4 174,3 | 5 640,9 | 5 558,8 | 5 365,3 | -3,5 % |
| в дальнем следовании | млн ваг-км | 0,0 | 3 405,3 | 4 323,0 | 4 252,1 | 4 102,5 | -3,5 % |
| в пригородном сообщении | млн ваг-км | 0,0 | 769,0 | 1 317,9 | 1 306,7 | 1 262,8 | -3,4 % |

ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

| | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Участковая скорость движения грузового поезда | км/час | 41,6 | 41,2 | 37,1 | 36,0 | 36,8 | 2,2 % |
| Техническая скорость движения грузового поезда | км/час | 49,3 | 49,3 | 46,5 | 45,2 | 45,6 | 0,9 % |
| Оборот грузового вагона | сут. | 7,45 | 13,44 | 14,40 | 15,49 | 16,92 | -8,5 % |
| Средний вес грузового поезда | тонн | 3 855 | 3 867 | 3 868 | 3 891 | 3 911 | 0,5 % |
| Прирост производительности труда | % | +1,8 | +17,2 | +17,5 | +4,5 | +4,3 | - |
| Средняя скорость доставки грузовых отправок | км/сут. | 290 | 274 | 247 | 219 | 222 | 3,0 |
| Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок | % | 90,5 | 87,2 | 81,6 | 72,5 | 77,5 | 5 п.п. |

Операционные итоги года

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Холдинг «РЖД» осуществляет перевозки грузов, багажа и грузо-багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе для государственных нужд, погрузочно-разгрузочную и транспортно-экспедиционную деятельность, сопровождение, охрану и хранение грузов.

- Погрузка грузов снизилась на 2,8 % по сравнению с 2012 годом и составила 1 236,8 млн тонн.
- Грузооборот (без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) снизился относительно уровня 2012 года на 1,2 % и составил 2 196,2 млрд ткм.
- Объем погрузки экспортных грузов составил 402,4 млн тонн (32,5 % от общего объема перевозок). По сравнению с 2012 годом экспортная погрузка снизилась на 1,7 %.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ



ОАО «РЖД» самостоятельно и через дочерние компании предоставляет услуги перевозки пассажиров железнодорожным транспортом на дальних маршрутах (свыше 200 км) и в пригородном сообщении.

- Пассажирооборот, снизившись на 4,2 %, составил 138,5 млрд пасс-км, в том числе:
 - в дальнем следовании 105,8 млрд пасс-км (-6,4 %);
 - в пригородном сообщении 32,7 млрд пасс-км (+3,5 %).
- на инфраструктуре железных дорог ОАО «РЖД» перевезено 1079,6 млн пассажиров (+2,0 %), в том числе:
 - в дальнем следовании – 110,7 млн пассажиров (-5,1 %);
 - в пригородном сообщении – 968,8 млн пассажиров (+2,8 %).

УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ



ОАО «РЖД» предоставляет услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, услуги по предоставлению железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих обществу, работы по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры.

- Объем предоставленных в 2013 году услуг инфраструктуры в пассажирском движении составил 5 365,3 млн ваг-км, в том числе:
 - в дальнем следовании – 4 102,5 млн ваг-км;
 - в пригородном сообщении – 1 262,8 млн ваг-км.

ПРОЧИЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Холдинг «РЖД» предоставляет услуги по ремонту подвижного состава, строительству объектов инфраструктуры, транспортно-экспедиционные услуги, услуги социальной сферы, услуги по передаче электроэнергии, а также аренде движимого и недвижимого имущества.

- Доходы Компании от прочих видов деятельности выросли на 7,5 млрд руб. (+4,7 %).

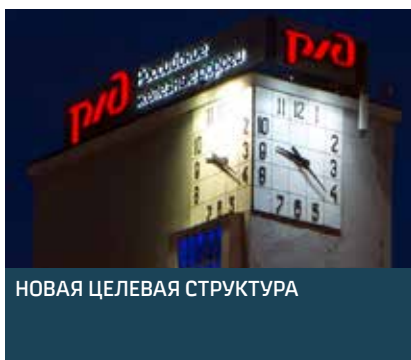
УСЛУГИ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ



ОАО «РЖД» предоставляет услуги локомотивной тяги для частных транспортных компаний, владеющих собственными вагонами или арендуемых вагоны.

- Среднесуточный пробег локомотива составил 591,3 км (+1,0 %).
- Прирост среднесуточной производительности локомотива рабочего парка по сети на 1,6 %.
- Приобретено ОАО «РЖД» за период с 2009 по 2013 год 2537 новых локомотивов.

Основные события 2013 года



НОВАЯ ЦЕЛЕВАЯ СТРУКТУРА

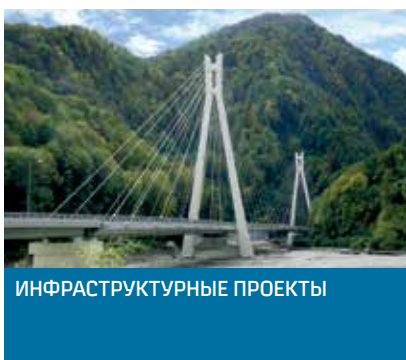
В декабре 2013 года в Компании была утверждена Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.

В рамках Стратегии была принята новая целевая структура ОАО «РЖД», состоящая из пяти бизнес-блоков:

- перевозочный и логистический бизнес-блок;
- пассажирские перевозки и сервис;
- инфраструктура;
- международный инжиниринг и транспортное строительство;
- социальный блок.

На период до 2030 года установлены ключевые стратегические задачи по каждому блоку. В 2013 году в рамках формирования целевой структуры:

- начато создание блока «Инфраструктура»;
- завершено формирование блока «Пассажирские перевозки»;
- завершено формирование перевозочного и логистического бизнес-блока и определен его периметр.



ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

Главными задачами 2013 года стало завершение реализации таких приоритетных проектов, как:

- развитие инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр;
- сданы в эксплуатацию железнодорожные грузовые дворы Имеретинской низменности;
- введена в эксплуатацию железнодорожная линия от Адлера до аэропорта Сочи;
- строительство двухпутных вставок на линии от Туапсе до Адлера;
- открыто регулярное движение электропоездов «Ласточка» из Сочи на Красную Поляну и в Олимпийский парк;
- открыт новый пассажирский вокзал на станции Адлер;
- сдана в эксплуатацию совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»;
- ОАО «РЖД» выполнены все обязательства по перевозке грузов для строительства Олимпийских объектов, доставлено более 70 млн тонн грузов;
- Обеспечение выполнения целевых задач по проекту «Развитие Московского транспортного узла»;
- Начата реализация проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона.



ИННОВАЦИИ

В рейтинге Института социально-экономической модернизации «ТОП – 50 инновационных компаний России» в 2013 году ОАО «РЖД» заняло 6-е место.

Затраты Компании на НИОКР в 2013 году составили 0,53 % выручки от продажи (7,28 млрд рублей), что соответствует уровню зарубежных конкурентов.

В 2013 году в ОАО «РЖД» создан Центр организации скоростного и высокоскоростного сообщения.

В 2013 году в Россию поставлено и задействовано в коммерческой эксплуатации 45 электропоездов серии ЭС1 «Ласточка».

В ноябре 2013 года на ООО «Уральские локомотивы» состоялось торжественное открытие производственного комплекса, предназначенного для выпуска электропоездов нового поколения.

В 2013 году получила дальнейшее развитие система поддержки принятия управленческих решений УРРАН (Управление рисками, ресурсами и анализ надежности).

В результате реализации мероприятий, предусмотренных Программой энергосбережения и повышения энергетической эффективности, годовой экономический эффект в 2013 году составил 610,6 млн рублей.



МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

В 2013 году ОАО «РЖД» продолжило реализацию проектов, нацеленных на укрепление конкурентоспособности Компании на глобальном рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов и обеспечение ее интеграции в евро-азиатскую транспортно-логистическую систему.

В рамках проектов международного сотрудничества ОАО «РЖД»:

- активно взаимодействует с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм – основными партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению;
- участвует в работе по формированию транспортной платформы Единого экономического пространства (ЕЭП), создаваемого Россией, Беларусью и Казахстаном;
- успешно реализует проекты развития железнодорожных и интермодальных перевозок совместно с партнерами в Казахстане, Украине, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах;
- укрепляет сотрудничество с лидерами мирового железнодорожного машиностроения;
- принимает активное участие в работе международных межправительственных и неправительственных организаций;
- принимает участие в реализации инфраструктурных проектов за рубежом.
- в рамках развития контейнерных перевозок грузов по маршруту Чунцин (КНР) – Европа правительство г. Чунцина, корпорация «Китайские железные дороги» и ОАО «РЖД» подписали Меморандум о сотрудничестве;
- возобновлены перевозки грузов через железнодорожный погранпереход Махалино – Хуньчунь;
- начата проработка проекта «Северной логистической системы» и транспортного коридора по маршруту Россия – Монголия – Китай;
- реализуются проекты по развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры Сербии, КНДР, Монголии, и Армении. Завершен проект по реконструкции железнодорожной инфраструктуры в Абхазии. Прорабатываются возможности проектов в Австрии, Словакии, Ливии, Эквадоре, Эфиопии, Вьетнаме, Индонезии.



СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

- В 2013 году ОАО «РЖД» вошло в 5 наиболее привлекательных работодателей страны (по данным ВЦИОМ).
- В 2013 году в ОАО «РЖД» была актуализирована действующая Политика в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности, а также утверждена Перспективная комплексная программа по улучшению условий и охраны труда на 2013–2015 гг..
- Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД» за 2013 год возросла на 9,1 % и составила во всех видах деятельности 38 936 рублей. В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 2,2 %.
- В Компании сформирована уникальная система непрерывного образования для всех категорий и уровней персонала.
- В 2013 году ОАО «РЖД» и Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей заключили новый Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2014–2016 гг., в котором сохранены все обязательства в сфере социальных гарантий работникам, неработающим пенсионерам и членам их семей.
- В 2013 году 2347 работников ОАО «РЖД» получили ипотечные субсидируемые кредиты для приобретения жилья в собственность.
- Количество участников-вкладчиков корпоративной пенсионной системы ОАО «РЖД» составляет 644,6 тыс. человек.
- 2013 год в ОАО «РЖД» был объявлен Годом охраны окружающей среды. В Компании принята Экологическая стратегия на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года. Контрольные ориентиры стратегии – снижение нагрузки от всех видов хозяйственной деятельности Компании на окружающую среду к 2030 году в 2 раза, приоритет – «зеленым инновационным технологиям».

Характеристика транспортного рынка России в 2013 году



- 15 Основные тенденции в мировой экономике
- 16 Развитие макроэкономической ситуации в России
- 17 Характеристика транспортной отрасли России

- 19 Тарифное регулирование
- 21 Межвидовая конкуренция: преимущества ОАО «РЖД»



Территория для высоких достижений

85,4 %

занимает ОАО «РЖД» в общем объеме грузооборота транспортной системы страны (без учета трубопроводного транспорта).

28,6 %

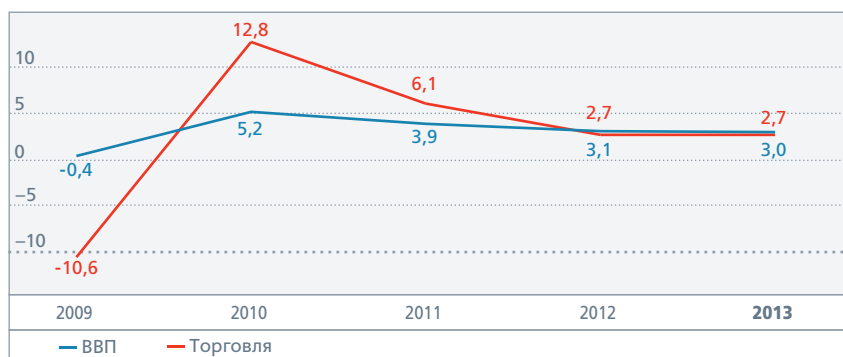
доля ОАО «РЖД» в общей структуре пассажирооборота транспорта общего пользования, включая воздушное и автомобильное сообщение.

С начала учреждения ОАО «РЖД» обеспечено существенное развитие географии присутствия на зарубежных рынках. В настоящее время ОАО «РЖД» имеет 11 зарубежных представительств.

Основные тенденции в мировой экономике

Ситуация в мировой экономике в 2013 году оказалась наиболее сложной со времени финансово-экономического кризиса 2008–2009 гг. Прирост мирового ВВП, по оценке МВФ, замедлился с 3,1% в 2012 году до 3,0% в 2013 году. ВВП развитых стран увеличился на 1,3% (1,4% в 2012 году), развивающихся стран – на 4,7% (4,9% в 2012 году).

Динамика мирового ВВП и мировой торговли, % к предыдущему году



Темпы роста объемов мировой торговли товарами и услугами сохранились на уровне 2012 года – 2,7 %.

Улучшение мировой конъюнктуры было отмечено во втором полугодии 2013 года, чему способствовала стабилизация в экономике Китая, ускорение экономического роста в США и выход экономики Еврозоны из рецессии. Важной особенностью 2013 года стало формирование

в мировой экономике тенденции перераспределения лидирующих позиций в экономическом развитии от развивающихся стран к развитым.

Основное влияние на восстановление мировой экономики в 2013 году, по оценкам экспертов, оказали США, где наблюдался стабильный экономический рост и улучшение многих макроэкономических показателей.

Прирост мирового ВВП в 2013 году

3,0 %

по оценке МВФ представленной в январе 2014 года

Прирост объемов мировой торговли в 2013 году

2,7 %

по оценке МВФ представленной в январе 2014 года

Развитие макроэкономической ситуации в России

Макроэкономическая конъюнктура в России в 2013 году существенно ухудшилась: рост ВВП замедлился до 1,3% по сравнению с 3,4% в 2012 году. Таких низких темпов экономического роста не наблюдалось с 2009 года. Негативная динамика была отмечена и по другим важным макроэкономическим показателям:

- Рост промышленного производства, определяющего объемы работы железнодорожного транспорта, в 2013 году составил всего 0,4 % против 3,4 % в 2012 году. Главной проблемой промышленных предприятий, по-прежнему, оставался низкий спрос на продукцию.
- Резко снизилась инвестиционная активность. Объем инвестиций в основной капитал в 2013 году сократился на 0,2 % после роста на 6,8 % в 2012 году.
- Существенно ослаб потребительский спрос, в результате чего рост оборота розничной торговли в 2013 году замедлился до 3,9 % по сравнению с 6,3 % в 2012 году.
- Российский экспорт сократился на 0,9 % после роста на 2,4 % в 2012 году.

Прирост макроэкономических показателей России в 2012–2013 гг., % к предыдущему году



* - декабрь к декабрю.

Прирост ВВП России в 2013 году

1,3 %

В 2012 году прирост ВВП составлял 3,4 %

Прирост промышленного производства в 2013 году

0,4 %

В 2012 году прирост промышленного производства составлял 3,4 %

Характеристика транспортной отрасли России

В 2013 году позиции железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг ухудшились как в сегменте грузовых, так и пассажирских перевозок.

В 2013 году, по данным Федеральной службы государственной статистики РФ, грузооборот транспорта в России вырос на 0,5 % по сравнению с 2012 годом и составил 5 083,4 млрд ткм. Увеличение объемов перевозки грузов было обусловлено приростом на трубопроводном (+2,4 %) и автомобильном транспорте (+0,4 %). По остальным видам транспорта грузооборот снизился.

Грузооборот железнодорожного транспорта без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии в 2013 году составил 2 196,2 млрд ткм, что на 1,2 % ниже показателя 2012 года.

Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны за год снизилась на 0,8 п.п. до 43,2 %. Без учета трубопроводного транспорта данный показатель сохранился на уровне 2011 и 2012 гг. – 85,4 %.

Динамика грузооборота по видам транспорта в 2013 году, % к предыдущему году

| | |
|----------------------------------|--------|
| Грузооборот транспортной системы | 0,5% |
| Железнодорожный* | -1,2% |
| Автомобильный | 0,4% |
| Морской | -13,1% |
| Внутренний водный | -0,9% |
| Воздушный (транспортная авиация) | -1,1% |
| Трубопроводный | 2,4% |

* - грузооборот железнодорожного транспорта без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии

Грузооборот транспорта в РФ в 2013 году

5 083,4 млрд ткм

Прирост 0,5 % к 2012 году

Тарифный грузооборот железнодорожного транспорта в РФ в 2013 году

2 196,2 млрд ткм

Сокращение на 1,2 % к 2012 году

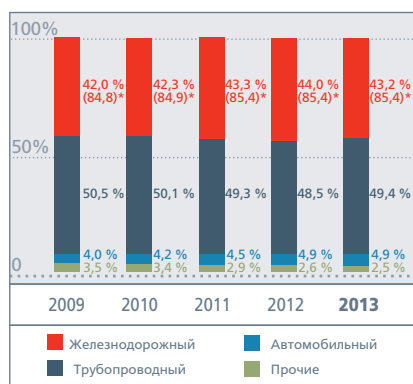
Доля железнодорожного транспорта в грузообороте в РФ в 2013 году

43,2 %



Пассажирыоборот транспорта общего пользования в России в 2013 году вырос на 4,1 % по сравнению с 2012 годом и составил 484,5 млрд пасс-км. Прирост был полностью обеспечен за счет увеличения пассажиропотока на воздушном транспорте, который по итогам года вырос на 15,5 % (до 226,1 млрд пасс-км). Положительная динамика объема перевозок пассажиров воздушным транспортом связана с возможностью авиакомпаниями применять гибкую тарифную политику, а также с проводимой государственной политикой по обеспечению ценовой доступности данного вида транспорта для населения.

Структура грузооборота по видам транспорта, %

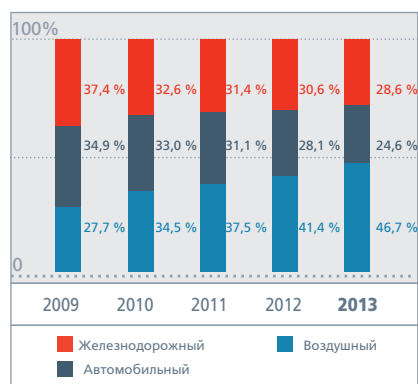


* - Доля железнодорожного транспорта в общей структуре грузооборота страны без учета трубопроводного транспорта

Пассажирыоборот железнодорожного транспорта в 2013 году сократился на 4,2 % до 138,5 млрд пасс-км, автомобильного – на 4,1 % до 119,3 млрд пасс-км.

В общей структуре пассажирооборота доминирующие позиции занимает воздушный транспорт, удельный вес которого в последние годы уверенно растет. За 2013 год его доля выросла на 5,4 п.п. (до 46,7 %) при сокращении долей железнодорожного (на 1,9 п.п.) и автомобильного (на 3,5 п.п.) транспорта.

Структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования, %



Пассажирыоборот транспорта в РФ в 2013 году

484,5 млрд пасс-км

Пассажирыоборот железнодорожного транспорта в РФ в 2013 году

138,5 млрд пасс-км

Доля железнодорожного транспорта в пассажирообороте в РФ в 2013 году

28,6 %

Тарифное регулирование



Основы государственной политики в отношении естественных монополий, включая принципы государственного регулирования и формирования тарифной политики в области грузовых перевозок, определены законодательно.

На основе федеральных законов приняты решения Правительства Российской Федерации и ведомственные нормативные акты федеральных органов исполнительной власти по регулированию естественных монополий, в которых сформированы принципы государственного регулирования тарифов.

В течение 2013 года работа по формированию тарифной политики в области грузовых перевозок продолжалась по нескольким направлениям.

Завершилась работа по переходу на долгосрочное тарифное регулирование в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

ФСТ России утверждены Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках. В соответствии с данными Методическими указаниями целевой уровень индексации тарифов на грузовые перевозки будет рассчитываться на пять лет.

Принципиальным отличием новых Методических указаний от ранее действующего порядка индексации тарифа является расчет требуемого уровня доходности инвестированного капитала в дополнение к традиционно рассчитываемому прогнозному уровню расходов. Применение рыночных норм доходности должно позволить ОАО «РЖД» увеличить тарифную выручку и направлять больше собственных средств на реализацию инвестиционной программы.

Переход на долгосрочную тарифную политику является одним из ключевых элементов формирования долгосрочной финансовой модели деятельности ОАО «РЖД». Наличие долгосрочной финансовой модели на базе долгосрочной тарифной политики оценивается рейтинговыми агентствами как показатель финансовой устойчивости Компании, а также является важным фактором инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД».

Несмотря на переход на долгосрочную тарифную политику, Правительством Российской Федерации приняты решения о сохранении в 2014 году тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на уровне 2013 года и последующей их ежегодной индексацией в соответствии с показателями инфляции за предыдущий период.

В целях решения целевых задач реформирования железнодорожного транспорта, продолжались работы по выполнению Плана мероприятий по реализации Целевой модели рынка железнодорожных перевозок на период до 2015 года.

Одним из важнейших направлений работы в 2013 году стало формирование нормативной правовой базы, обеспечивающей реализацию международных договоренностей РФ по присоединению к ВТО и формированию Единого экономического пространства, в части изменения подходов к реализации тарифной политики.

В рамках выполнения положений Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (пункты 4 и 5 статьи 6 Соглашения):

- с 2013 года организациям железнодорожного транспорта предоставлено право изменения уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (тарифного коридора), что позволило ОАО «РЖД» самостоятельно реализовывать гибкую тарифную политику. ФСТ России были установлены ценовые пределы тарифов на услуги железнодорожного транспорта по

перевозке грузов для среднесетевых условий в виде индексов к действующим тарифам: минимальный индекс к действующим тарифам Прейскуранта № 10-01 в размере 0,872, максимальный индекс – 1,134;

- в марте 2013 года утвержден Регламент подготовки и принятия решений ОАО «РЖД» об установлении (изменении) уровня тарифов, сборов и платы в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий.

Реализация тарифной политики в рамках тарифного коридора направлена на решение основной задачи – получение экономического эффекта для ОАО «РЖД», в том числе привлечение дополнительных финансовых ресурсов для развития отдельных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, решения задач технологического характера, повышения привлекательности железнодорожного транспорта по отношению к альтернативным

Дополнительный доход ОАО «РЖД»

1 493,7 млн руб.

в результате реализации тарифной политики в 2013 году

вариантам организации доставки продукции.

За время действия тарифного коридора было рассмотрено порядка 40 обращений грузоотправителей и структурных подразделений ОАО «РЖД». При этом из принятых управлением ОАО «РЖД» решений по изменению уровня тарифов вступили в действие 10 решений, направленных на снижение уровня тарифов, и одно решение, направленное на повышение уровня.

В результате дополнительный доход ОАО «РЖД» по всем действующим решениям в 2013 году оценивается в размере 1493,7 млн руб., дополнительный прирост объемов грузов составляет 1583,6 тыс. тонн и 15,3 тыс. ДФЭ.

Проводилась работа по совершенствованию Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (утвержден постановлением ФЭК РФ от 17 июня 2003 № 47-т/5).

В рамках специально созданной в ОАО «РЖД» рабочей группы проводилась работа над проектом Концепции нового прейскуранта на грузовые перевозки.

С целью приведения действующего Прейскуранта к изменениям

внутренних и внешних условий экономического развития страны была проведена унификация тарифов во всех видах сообщения. Кроме того, в Прейскурант были включены длительно действующие системные исключительные тарифы (требования ВТО и ЕЭП).

Межвидовая конкуренция: преимущества ОАО «РЖД»



Железнодорожный комплекс имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также наиболее доступным для населения видом транспорта, выполняя 58 % междугородних и 59 % пригородных перевозок.

Преимущества железных дорог:

- развитая сеть железных дорог;
- низкая себестоимость перевозки грузов;
- обеспечение перевозки массовых грузов;
- безопасность;
- комфорт;
- всепогодность;
- регулярность перевозок;
- удобство расписания движения;
- доступность.

Доля железнодорожных перевозок
в общем объеме междугородних
пассажи́рских перевозок

58 %

Доля железнодорожных перевозок
в общем объеме пригородных
пассажи́рских перевозок

59 %

Конкуренция на рынке грузовых перевозок

Хозяйственная деятельность ОАО «РЖД» на рынке грузовых перевозок протекает в условиях существенного конкурентного давления со стороны других видов транспорта.

В целом, на российском рынке грузовых перевозок и логистических услуг (без учета GEFCO), «РЖД» занимает около 43,2 % в общем объеме грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта).

Развитие трубопроводного транспорта приводит к сокращению объемов перевозок сырой нефти по железной дороге.

Значительные конкурентные преимущества по сравнению с железными дорогами имеет и автомобильный транспорт, доля которого в общем грузообороте страны за последние годы возросла. Эти преимущества связаны с:

- меньшей финансовой нагрузкой на автомобильный транспорт. ОАО «РЖД» за свой счет содержит и развивает железнодорожную инфраструктуру общего пользования, в то время как основной объем затрат по содержанию автодорог несет государство;
- отсутствием государственного регулирования тарифов автомобильного транспорта. Это позволяет автомобильному транспорту оперативно реагировать на колебания экономической конъюнктуры посредством изменения ценовой политики;
- высокой доступностью и простотой получения транспортных услуг у автоперевозчиков.

Доля автомобильного транспорта растет еще и потому, что он может обеспечить доставку грузов «от двери до двери», а этот формат наиболее удобен потребителю.

В результате реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте активно развивается конкуренция в сфере оперирования

Доля РЖД в общем объеме грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта)

43,2 %

грузовым подвижным составом. Так, доля ОАО «РЖД» (без учета дочерних и зависимых обществ) в объемах перевозок на российском рынке оперирования грузовыми вагонами сократилась с 71,3 % в 2003 году до 10,2 % в 2011 году. После продажи акций ОАО «ПГК» и ЗАО «Русагротранс» (в конце 2011 года) по итогам 2012 года доля ОАО «РЖД» снизилась до 5,4 %, а в 2013 году – до 4,6 %. По объемам грузооборота доля ОАО «РЖД» на рынке оперирования грузовыми вагонами за этот период снизилась более существенно – с 78,2 % в 2003 году до 1,4 % в 2013 году.

В соответствии с Федеральным законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки отнесены к сфере естественных монополий. Органами государственной власти прорабатывается вопрос демонополизации данного сегмента, но решение о сроках, порядке и форме развития конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок еще не принято.

С целью усиления своих позиций ОАО «РЖД» осуществляет трансформацию своей деятельности от перевозочной к транспортно-логистической за счет развития комплексных услуг. Дополнительные сервисы включают в себя перевалку в порту, морской фрахт, перевозки по расписанию, организацию перевозок по территории иностранных железнодорожных администраций, а также переход на электронный документооборот. На ряде маршрутов Компания

Доля РЖД в общем объеме грузооборота (без учета трубопроводного транспорта)

85,4 %

готова предлагать клиенту единую сквозную ставку на всем пути следования груза от продавца от покупателя.

Выход ОАО «РЖД» на рынок с предложением оказания комплексных транспортных услуг позволяет повысить коммерческий результат Компании и усилить лояльность клиентов путем удовлетворения спроса на комплексное обслуживание по принципу «одного окна», когда все необходимые услуги по доставке грузов клиенту оказывает одна компания.

Конкурентная среда на рынке пассажирских перевозок

Железнодорожный пассажирский блок находится в процессе построения модели, которая позволит успешно конкурировать на рынке пассажирских перевозок.

В настоящее время рентабельность блока невысока в силу отсутствия долгосрочных системных решений государства по операционным субсидиям в пригородном комплексе и сегменте регулируемых перевозок дальнего сообщения, а также из-за отсутствия конкурентного предложения в высокодоходных сегментах по сравнению с авиа- и автосообщением. Как следствие, наблюдается постепенное сокращение доли железнодорожного транспорта в общей мобильности.

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. С 2007 по 2013 годы пассажирооборот на воздушном транспорте вырос

в два раза, его доля в общей структуре увеличилась на 21,2 п.п. Такие изменения связаны с возможностью авиакомпаний проводить гибкую тарифную политику, ростом доходов, повышением деловой активности населения, а также с проводимой государственной политикой по обеспечению транспортной доступности населения на воздушном транспорте.

Менее значимой, но не менее существенной для железнодорожных пассажирских перевозок является конкуренция со стороны междугородних автобусных перевозок. Автобусные перевозчики оказывают сопоставимый или даже более высокий уровень комфорта при более низких ценах, чем в плацкартных вагонах железнодорожного сообщения при сравнимой длительности поездки.

Вместе с тем потенциал роста объемов и рентабельности пассажирского блока очень значительный. Холдинг

«РЖД» – крупнейший пассажирский перевозчик в стране (10 % мобильности) с доступной железнодорожной инфраструктурой. Закрепить позиции железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок позволит, в частности, повышение качества предоставляемых услуг, развитие интермодального пассажирского сообщения и международного сегмента пассажирских перевозок.

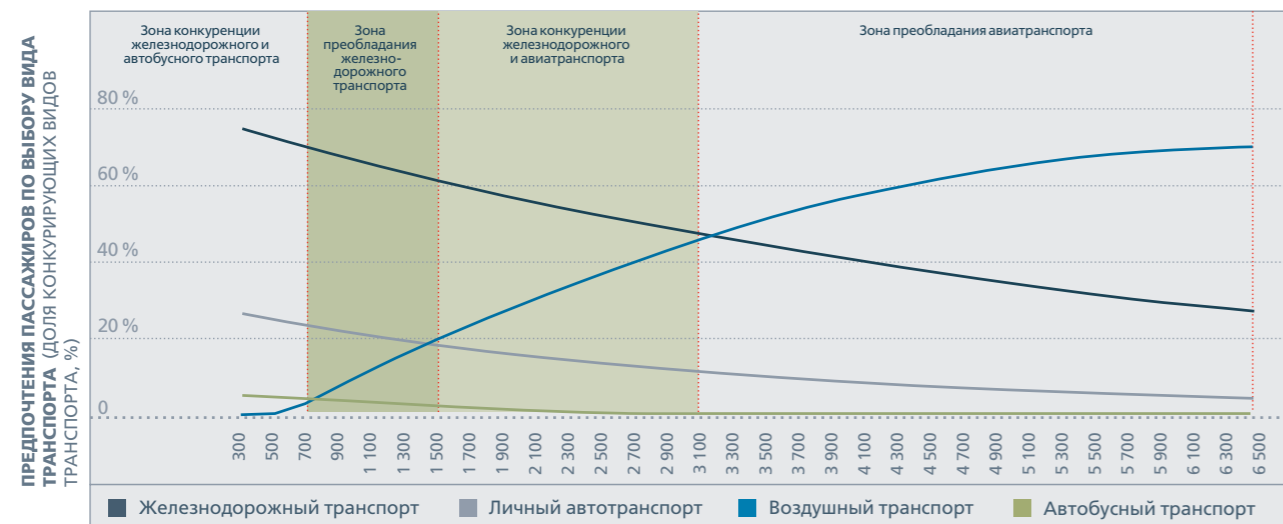
Обзор результатов деятельности



- 25 Грузовые перевозки
- 42 Пассажирские перевозки
- 56 Содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»

- 60 Международная деятельность
- 66 Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД»
- 76 Безопасность движения

Предпочтения пассажиров по выбору вида транспорта (доля конкурирующих видов транспорта), %





Приходим вовремя, чтобы вы были первыми

1050 км/сутки

Средняя маршрутная скорость ускоренного контейнерного поезда (в рамках нового проекта «Транссиб за 7 суток»).

3 ч. 30 мин.*

«Москва – Казань»
В 2013 году в ОАО «РЖД» началась подготовка к реализации первоочередного проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань».

10 000 км

модернизировало ОАО «РЖД» посредством реконструкции и ремонта, что позволило повысить скорость движения поездов на протяжении 2 740 км для пассажирских поездов и 2 270 км для грузовых.

Грузовые перевозки



Основные показатели грузовых перевозок ОАО «РЖД»

| Показатели | Единицы изм. | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|
| | | | | | | Значение | Изм. в % 2013-2012 |
| Всего погрузка | млн тонн | 1 108,2 | 1 205,8 | 1 241,5 | 1 271,9 | 1 236,8 | -2,8 |
| в среднем в сутки | тыс. тонн | 3 036,1 | 3 303,5 | 3 401,5 | 3 475,0 | 3 388,5 | -2,5 |
| Грузооборот | млрд ткм | 2 271,3 | 2 501,8 | 2 704,8 | 2 782,6 | 2 813,1 | 1,1 |
| — без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии | млрд ткм | 1 865,3 | 2 011,3 | 2 127,8 | 2 222,4 | 2 196,2 | -1,2 |
| — вагонов иных собственников в порожнем состоянии | млрд ткм | 406,0 | 490,5 | 577,0 | 560,2 | 616,9 | 10,1 |
| Средняя статическая нагрузка | т/вагон | 60,03 | 60,20 | 60,42 | 60,77 | 60,98 | 0,3 |
| Средняя участковая скорость движения грузового поезда | км/ч | 41,6 | 41,2 | 37,1 | 36,0 | 36,8 | 2,2 |
| Средняя техническая скорость движения грузового поезда | км/ч | 49,3 | 49,3 | 46,5 | 45,2 | 45,6 | 0,9 |
| Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка | тыс. ткм бр. | - | - | 1 812 | 1 791 | 1 820 | 1,6 |
| Среднесуточный пробег локомотива рабочего парка | км | - | - | 593,6 | 585,4 | 591,3 | 1,0 |
| Средний вес брутто грузового поезда | тонн | 3 855 | 3 867 | 3 868 | 3 891 | 3 911 | 0,5 |
| Среднее время оборота вагона | сут. | 7,45 | 13,44 | 14,4 | 15,49 | 16,92 | -8,5 |
| Средняя скорость доставки грузовых отправок | км/сут. | 290 | 274 | 247 | 219 | 222 | 3,7 |
| Доля отправок, доставленных в нормативный (договорный) срок | % | 90,5 | 87,2 | 81,6 | 72,5 | 77,5 | 5п.п. |

Грузооборот

В 2013 году грузооборот железнодорожного транспорта без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии снизился на 1,2 % и составил 2 196,2 млрд ткм. Отрицательная динамика в большей степени была обусловлена сокращением объемов во внутригосударственном сообщении (-2,2 %), чем в международном (-0,3 %). Структура грузооборота за год изменилась следующим образом: доля внутрироссийских перевозок снизилась с 44,2 % до 43,7 % за счет аналогичного роста международных перевозок (экспорт, импорт и транзит) до 56,3 %.

Общий грузооборот (с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) в 2013 году вырос – на 1,1 % до 2 813,1 млрд ткм.

Грузооборот железнодорожного транспорта

2 196 млрд ткм

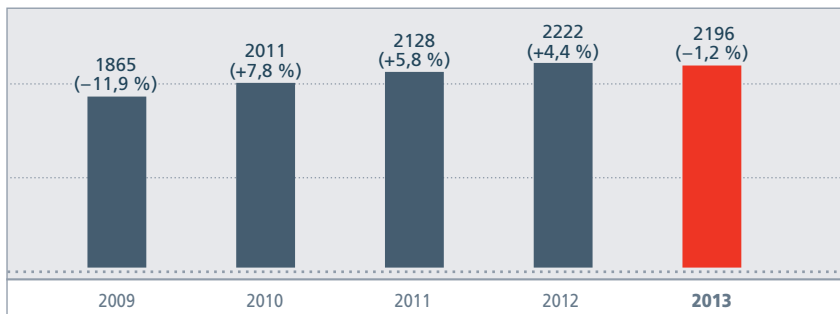
(без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) в 2013 году

Доля международных перевозок в структуре грузооборота (экспорт, импорт и транзит)

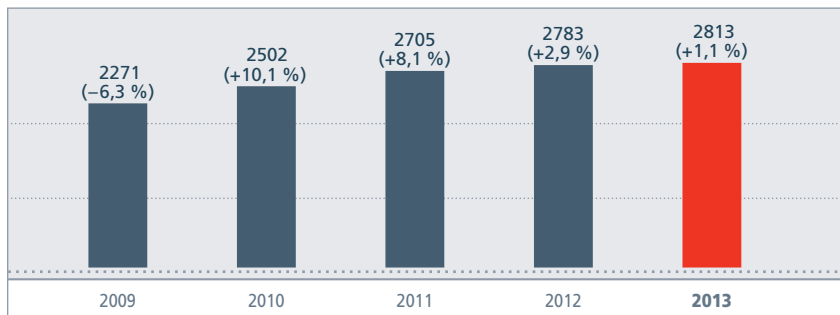
56,3 %

рост доли международных перевозок на 1,5 п.п. к 2012 году

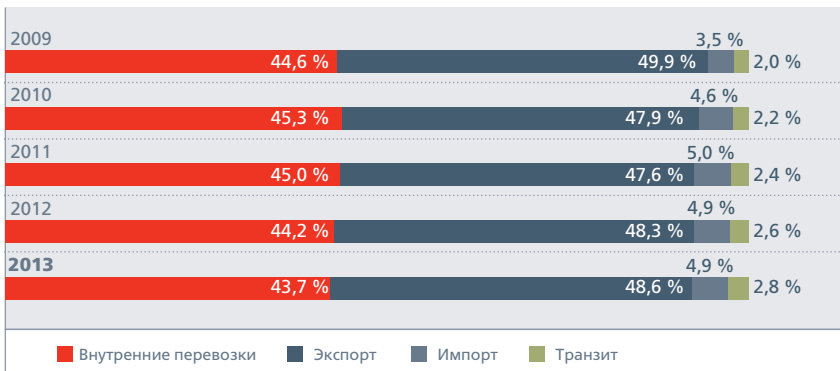
Грузооборот без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд ткм



Грузооборот с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд ткм



Структура грузооборота без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии, %



Перевозка грузов

В 2013 году было перевезено 1 396,1 млн тонн грузов (с учетом грузобагажа), что на 3 % меньше, чем в 2012 году. При этом объем внутрироссийских перевозок в 2013 году снизился более значительно, чем международных – на 3,6 % против 2,1 %, соответственно. Вследствие этого доля международных перевозок в общей структуре за год несколько выросла – с 39,2 % до 39,6 %.

Основное направление международных перевозок – экспорт, на который в 2013 году пришлось 405,6 млн тонн грузов. Объем перевозок в экспортном сообщении за год снизился на 2,3 %, в частности, в направлении портов – на 3 %, через пограничные переходы – на 1,3 %.

Доля импорта и транзита в общем объеме грузовых перевозок относительно невелика – 10,6 %. В течение года перевозка импортных грузов сократилась на 1,5 % до 114,9 млн тонн, транзитных – на 1,6 % до 32,7 млн тонн. В частности, перевозки импорта из Казахстана снизились на 2,4 %. Наибольший удельный вес в этих перевозках занимают уголь и руда, следующие на Южно-Уральскую и Свердловскую железные дороги.

Основная причина снижения транзита через территорию Российской Федерации – сокращение объемов перевозок зерна из Казахстана в третьи страны.

В 2013 году средняя дальность перевозок грузов увеличилась на 29,7 км (или на 1,9 %) относительно уровня 2012 года и составила 1 575 км.

Наибольшее влияние на рост средней дальности в целом оказало ее увеличение по экспортным перевозкам через порты.

По группам грузов средняя дальность возросла в основном за счет каменного угля (+33,3 км), минеральных строительных материалов (+2,2 км) и прочих грузов (+2,5 км). Сдерживающим фактором роста средней дальности являлось ее снижение по перевозкам черных металлов (-4,1 км) и руды (-1 км).

Перевозки грузов (с учетом грузобагажа) в 2013 году*

| Показатели | Перевезено грузов | | Средняя дальность | |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | тыс. тонн | в % к 2012 году | км | в % к 2012 году |
| Перевозки, всего | 1 396 085,7 | -3,0 | 1 573 | 1,9 |
| Внутренние перевозки в т.ч. | 842 829,4 | | | |
| грузы | 838 245,2 | -3,6 | 1 140 | 1,4 |
| грузобагаж | 4 584,2 | -13,0 | 931 | -0,9 |
| Международные перевозки в т.ч. | 553 256,3 | | | |
| грузы по направлениям | 553 242,4 | -2,1 | 2 235 | 1,8 |
| Экспорт | 405 623,7 | -2,3 | 2 630 | 1,8 |
| Импорт | 114 881,9 | -1,5 | 937 | 0 |
| Транзит | 32 736,8 | -1,6 | 1 887 | 7,8 |
| грузобагаж | 13,9 | 3,7 | 612 | 0,8 |

* - Данные приведены без учета переотправленных тонн.

Погрузка

В 2013 году на сети железных дорог было погружено 1 236,8 млн тонн грузов, что на 2,8 % ниже уровня 2012 года. Среднесуточный объем, снизившись на 2,5 %, составил 3 388,5 тыс. тонн.

Снижение погрузки отмечалось на протяжении всего 2013 года, за исключением декабря, когда среднесуточная погрузка возросла на 1,8 %, в том числе в экспортном сообщении на 6,6 %. Отрицательная динамика среднесуточной погрузки обусловлена продолжившейся тенденцией стагнации роста промышленного производства.

С целью минимизации негативного влияния невысокой динамики промышленного производства на показатели финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» в Компании возобновил свою работу Антикризисный комитет, началась реализация мероприятий по оптимизации расходов, обеспечению финансовой устойчивости и сохранению источников инвестиций, реализованы дополнительные мероприятия по работе с грузоотправителями. В результате проведенных мероприятий удалось не допустить снижения погрузки в 2013 году более чем на 2,8 % и сбалансировать финансовый результат деятельности Компании.

Общая погрузка на инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2013 году

1 237 МЛН ТОНН

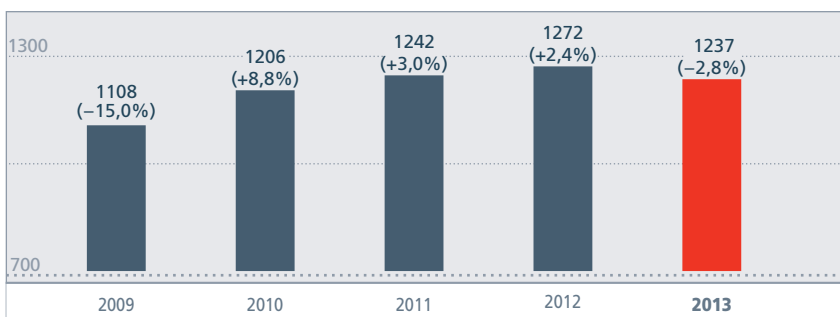
на 2,8 % ниже уровня 2012 года

Среднесуточная погрузка на инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2013 году

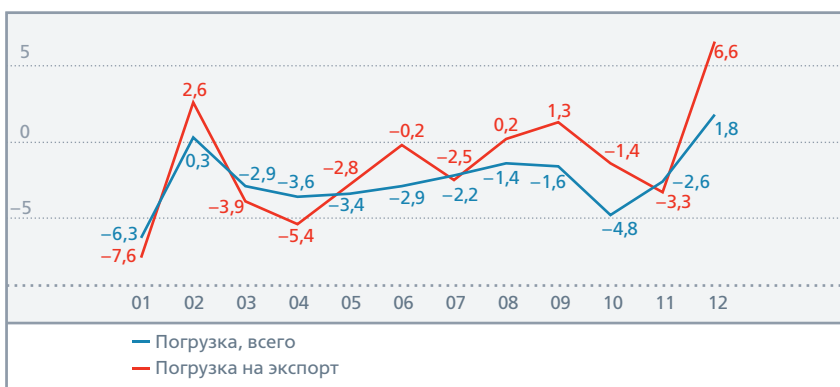
3 389 ТЫС. ТОНН

на 2,5% ниже уровня 2012 года

Динамика объемов погрузки, млн тонн



Динамика объемов среднесуточной погрузки в 2013 году, %





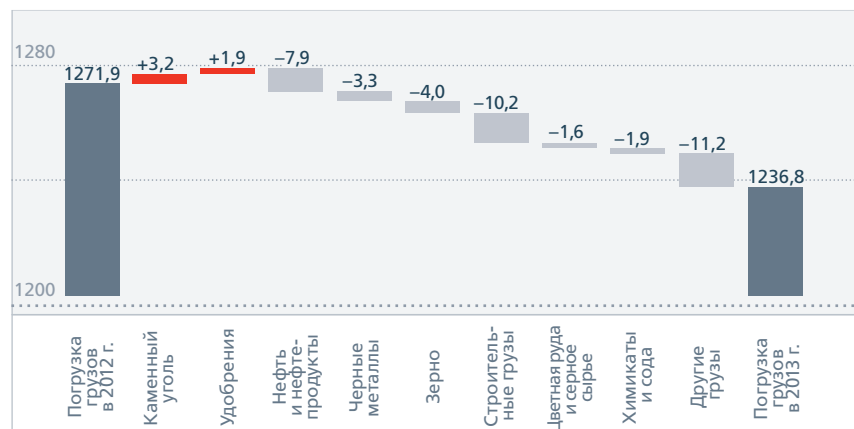
Структура погрузки по основным видам грузов

В структуре погрузки преобладают каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руда железная и марганцевая. В 2013 году их суммарная доля в общем объеме погрузки составила 68,1 %.

В отчетном периоде отмеченное сокращение погрузки в наибольшей степени произошло за счет строительных, нефтяных грузов, зерна и черных металлов:

- Строительные грузы (-5,7 % или -10,2 млн тонн к уровню 2012 года). Снижение уровня погрузки на нужды предприятий строительного комплекса в 2013 году было обусловлено завершением в 2012–2013 гг. крупных инфраструктурных проектов (Универсиада, Олимпийские объекты), а также общим замедлением темпов роста российской экономики.

Изменение объемов погрузки грузов в 2013 году, млн тонн



Основные направления грузопотоков по железной дороге

Направления основных грузопотоков

- Уголь
- Нефть
- Железная руда
- Черные металлы



- Нефть и нефтепродукты (-3,1 % или -7,9 млн тонн к уровню 2012 года). Основная причина снижения погрузки — сокращение перевозок сырой нефти в рамках проекта ВСТО.
- Зерно (-22,4 % или -4,0 млн тонн к уровню 2012 года). Основная причина снижения погрузки — низкий сбор зерновых в России в сельскохозяйственном году 2012–2013 гг., а также

усиление конкуренции поставщиков на мировом рынке зерновых во втором полугодии 2013 г.

- Черные металлы (-4,5 % или -3,3 млн тонн к уровню 2012 года). Снижение погрузки произошло, главным образом, в связи с низким потребительским спросом и избытком предложения стальной продукции на мировом рынке.

Наибольшую отрицательную динамику показали высокодоходные (-5,4 %) и среднедоходные грузы (-3,7 %). Как следствие произошло ухудшение структуры погрузки: доля низкодоходных грузов увеличилась с 59,9 % до 60,5 %



Структура погрузки высокодоходных грузов, млн тонн



| | | |
|---------------------|------|-------|
| Черные металлы | 70,1 | 5,7 % |
| Химикаты | 26,2 | 2,1 % |
| Грузы в контейнерах | 21,2 | 1,7 % |
| Другие грузы | 17,4 | 1,5 % |
| Лом черных металлов | 16,7 | 1,3 % |

Доля в общей погрузке – 12,3 % (-0,3 п.п).

Снижение погрузки по сравнению с 2012 годом – (-5,4 %)

В высокодоходном сегменте погрузка сократилась практически по всем грузам, в том числе и по основным: черным металлам (-4,5 %), химикатам (-6,7 %) и лому черных металлов (-7,7 %). Положительная динамика была отмечена только по грузам в контейнерах (+1,7 %).



Структура погрузки среднедоходных грузов, млн тонн



| | | |
|-----------------------|-------|--------|
| Нефть и нефтепродукты | 250,3 | 20,2 % |
| Удобрения | 47,0 | 3,8 % |
| Другие грузы | 15,3 | 1,3 % |
| Зерно | 13,8 | 1,1 % |
| Импортные грузы | 10,4 | 0,8 % |

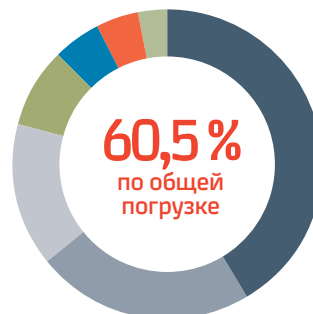
Доля в общей погрузке – 27,2 % (-0,3 п.п).

Снижение погрузки по сравнению с 2012 годом – (-3,7 %)

Снижение погрузки среднедоходных грузов было обусловлено сокращением на 3,1 % погрузки нефти и нефтепродуктов и на 22,4 % погрузки зерна. Рост в данном сегменте был обеспечен только по удобрениям (+4,2 %) и комбикормам (+0,2 %).



Структура погрузки низкодоходных грузов, млн тонн



| | | |
|-----------------------------|-------|--------|
| Каменный уголь | 310,8 | 25,1 % |
| Строительные грузы | 170,1 | 13,8 % |
| Руда железная и марганцевая | 110,7 | 9 % |
| Другие грузы | 66,2 | 5,2 % |
| Лесные грузы | 35,7 | 2,9 % |
| Цемент | 34,4 | 2,8 % |
| Руда цветная и серное сырье | 20,6 | 1,7 % |

Доля в общей погрузке – 60,5 % (+0,6 п.п).

Снижение погрузки по сравнению с 2012 годом – (-1,8 %)

В сегменте низкодоходных грузов на фоне снижения погрузки строительных грузов (-5,7 %), цветной руды и серного сырья (-7,2 %), промышленного сырья и формовочных материалов (-4,2 %), был обеспечен прирост погрузки каменного угля (+1,0 %), а также железной и марганцевой руды (+0,7 %).

Структура погрузки по видам сообщения

В структуре погрузки по видам сообщения основную долю занимает внутреннее сообщение – 823,9 млн тонн или 66,7 %. Наибольшие объемы погрузки обеспечивают филиалы ОАО «РЖД»: Западно-Сибирская (22,1 %), Свердловская (10,3 %) и Октябрьская (8,4 %) железные дороги.

На погрузку экспортных грузов приходится 32,5 %. По итогам 2013 года ее объем сократился на 1,9 % и составил 402,4 млн тонн.

Погрузка в направлении портов России, на которую приходится почти 18 % сетевых объемов погрузки, сократилась на 2,6 % до 224,9 млн тонн.

Погрузка в направлении пограничных переходов в 2013 году составила 177,5 млн тонн, что на 0,6 % ниже показателя 2012 года.

Погрузка грузов по видам сообщения в 2013 году

| | млн тонн | в % к 2012 году |
|------------------------|---------------|-----------------|
| Погрузка, всего | 1236,8 | -2,8 |
| Внутреннее сообщение | 823,9 | -3,3 |
| Экспорт | 402,4 | -1,7 |
| Импорт и транзит | 10,5 | -2,9 |

Погрузка экспортных грузов в 2013 году, млн тонн

| | млн тонн | в % к 2012 году |
|-------------------------------|--------------|-----------------|
| Экспорт, всего | 402,4 | -1,7 |
| Через порты, в т. ч. | 224,9 | -2,6 |
| Через погранпереходы, в т. ч. | 177,5 | -0,6 |

Структура погрузки грузов во внутреннем сообщении в 2013 году, млн тонн



| | | |
|------------------------|-------|--------|
| Строительные материалы | 243,3 | 29,5 % |
| Уголь | 169,7 | 20,6 % |
| Нефтяные грузы | 134,5 | 16,3 % |
| Руды | 103,3 | 12,6 % |
| Черные металлы | 42,0 | 5,1 % |
| Другие грузы | 131,1 | 15,9 % |

Структура погрузки экспортных грузов в 2013 году, млн тонн



| | | |
|----------------|-------|--------|
| Уголь | 141,0 | 35,0 % |
| Нефтяные грузы | 115,8 | 28,8 % |
| Удобрения | 30,2 | 7,5 % |
| Руды всякие | 28,1 | 7,0 % |
| Черные металлы | 28,0 | 7,0 % |
| Лесные грузы | 21,5 | 5,3 % |
| Другие грузы | 37,8 | 9,4 % |

Парк подвижного состава

Вагонные парки



Одним из результатов государственной программы реформирования железнодорожного транспорта стало создание частного парка грузовых вагонов, который к 31 декабря 2013 года составил порядка 1200 тыс. единиц подвижного состава и принадлежал более чем 1800 собственникам. За 2013 год парк грузовых вагонов вырос на 48,7 тыс. единиц или 4,2 %.

Вагонный парк ОАО «РЖД» включает 54 тыс. единиц подвижного состава, или 4,5 % общего количества (с учетом 5 тыс. запаса и с марта 2013 года – 6300 сублизинговых полувагонов, ранее учитывавшихся как частные ОАО «ФГК»).

В июле 2013 года парк ВСП полностью возвращен в собственное оперирование ОАО «ФГК», который является крупнейшим оператором вагонного парка Холдинга.

Структура вагонного парка ОАО «РЖД» и его ДЗО в 2013 году*

| Компании | Количество, тыс. вагонов | Доля |
|-----------------------------------|--------------------------|------------|
| Всего вагонов, в том числе | 252,9 | 100 |
| ОАО «РЖД» | 54,2 | 21,4 |
| ДЗО, в том числе | 198,7 | 78,6 |
| – ОАО «ФГК» | 162,6 | 64,3 |
| – Трансконтейнер | 25,6 | 10,1 |
| – Рефсервис | 5,8 | 2,3 |
| – РейлТрансАвто | 2,8 | 1,1 |
| – Русская Тройка | 1,8 | 0,7 |

* - включая ОАО «ФГК», но без учета ОАО «ПГК», «Русагротранс» и «Транслес» с 2013 года, учитывающихся в категории «вагоны других собственников».

Чистая прибыль ОАО «ФГК» в 2013 году составила

2,6 млрд руб.

Доля ОАО «ФГК» в сетевом грузообороте

13,6 %

с 6,5 % в 2012 году

Стоит отметить, что, согласно проведенным расчетам, существующий в настоящее время парк грузовых вагонов является избыточным. Для обеспечения предъявляемых и перспективных объемов перевозок достаточно 900-950 тыс. грузовых вагонов. Более 290 тыс. излишних вагонов ограничивают пропускную способность и маневренность инфраструктуры, препятствуют движению грузопотоков, снижают скорость доставки грузов и эффективность использования вагонного парка.

По сравнению с максимальными объемами груженых вагоно-километров, достигнутыми в границах РСФСР в 1988 году, сегодняшние параметры ниже на 35%. При этом порожние вагоно-километры увеличились на 2,9%. Мощности железных дорог в значительной степени используются не для перевозок грузов, а для перемещения порожних вагонов, исходя из коммерческих интересов операторов, при том, что производительность грузового вагона снижена многократно.

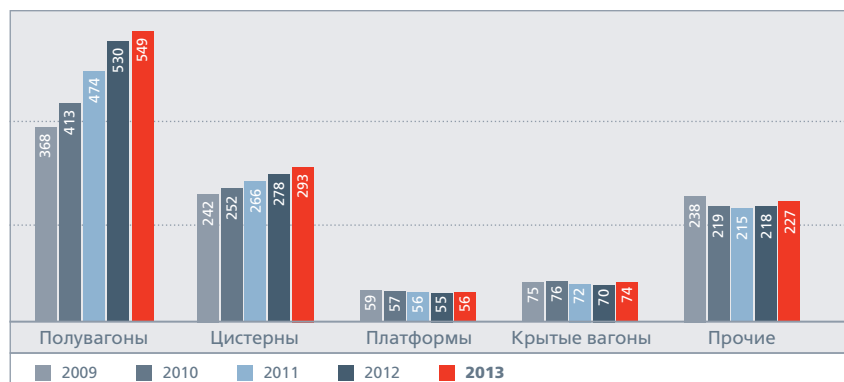
Каждые 50 тысяч вагонов, находящиеся на инфраструктуре ОАО «РЖД» сверх рациональной величины, вызывают следующие негативные последствия:

- дополнительное содержание в течение года 130-140 поездных локомотивов и соответственно 600-620 локомотивных бригад;
- дополнительный расход 540-570 млн кВт·ч. электроэнергии на разгоны-замедление грузовых вагонов после неграфиковых остановок.

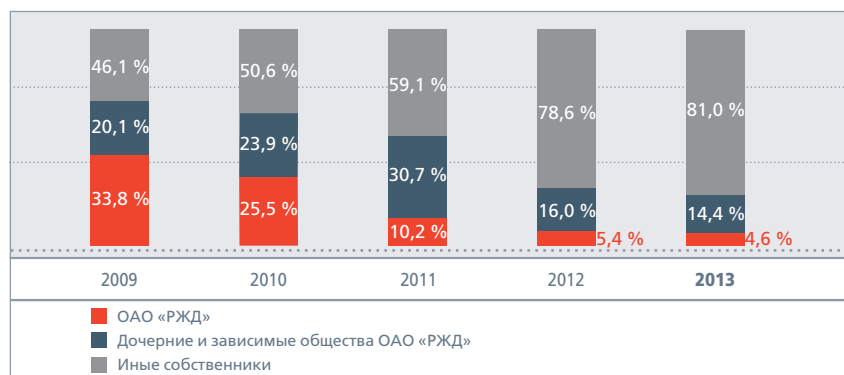
Имеющийся избыток вагонного парка повлиял на рост оборота вагона, снижение скорости доставки грузов, а также привел к дополнительным расходам ОАО «РЖД» в размере более 19 млрд руб.

Кроме того, несмотря на исторически максимальный размер, существующий парк вагонов не обеспечивает стабильный вывоз грузов, и это в первую очередь, касается низкодоходных и социально-значимых грузов.

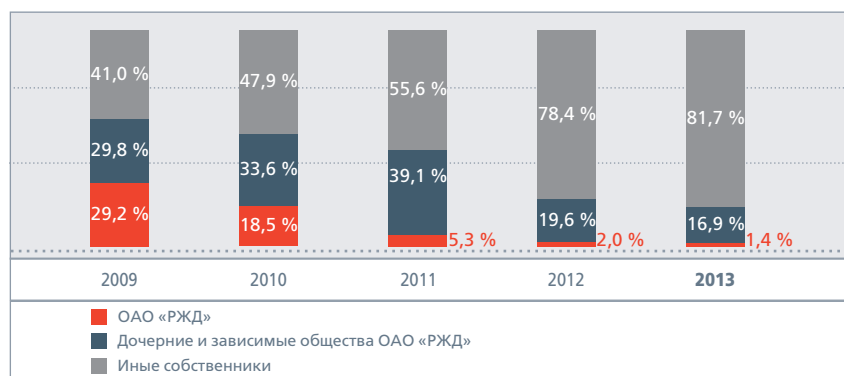
Структура Российского парка грузовых вагонов, тыс. единиц



Структура рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам перевозок, %



Структура рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота, %





Именно из-за незаинтересованности собственников подвижного состава в предоставлении грузоотправителям принадлежащих им вагонов под перевозки низкостоимостных, социально значимых грузов и мелких партий грузов, ОАО «РЖД» было вынуждено сформировать со второй половины 2011 года парк привлеченных вагонов.

Консолидация части частного парка в управлении ОАО «РЖД» позволила решить задачи организации размещения вагонного парка на сети железных дорог исходя из реальных потребностей грузоотправителей, обеспечить оперативную дислокацию порожних вагонов в регионы погрузки, организовать вывоз низкодоходных и социально значимых грузов.

К началу 2013 года общий парк полувагонов привлеченного парка (собственности ОАО «ФГК») составлял 74,5 тыс. единиц (15 % от общего наличия на сети парка полувагонов различных видов собственности). В период с января по июль 2013 года в полувагонах парка ВСП было перевезено 22,5 млн тонн грузов (360 тыс. вагонопровозов). Основной объем перевозок приходился на строительные грузы и каменный уголь.

Однако проведенный анализ использования вагонов привлеченного парка показал его востребованность в основном на низкодоходных и социально значимых перевозках в адрес предприятий ЖКХ, электроэнергетики, нужд Минобороны, не привлекательных для других собственников подвижного состава. Доля указанных перевозок в грузообороте парка ВСП составляла около 60 %. В то же время, грузы третьего тарифного класса в вагонах привлеченного парка занимали всего 6,7 %.

Причинами снижения востребованности парка ВСП послужили понижение собственниками (операторами) стоимости предоставления вагонов под перевозки в связи с профицитом парка полувагонов на рынке и необходимость внесения платы за пользование вагонами ВСП за время нахождения их под грузовыми операциями. В связи с этим ОАО «РЖД» было принято решение о возврате полувагонов привлеченного парка в собственное оперирование ОАО «ФГК». В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 №1467, парк полностью был возвращен собственнику в июле 2013 года.

Структура перевозок грузов парком ВСП в 2013 году, %



| | |
|-----------------------------|--------|
| Строительные грузы | 37,8 % |
| Каменный уголь | 35,7 % |
| Лесные грузы | 6,9 % |
| Руда железная и марганцевая | 2,9 % |
| Черные металлы | 1,9 % |
| Другие | 14,8 % |

Парк тягового подвижного состава



Поставка новых локомотивов позволила поэтапно высвободить эксплуатируемый парк локомотивов и передислоцировать его на полигоны железных дорог, на которых произошел рост грузооборота, а также произвести исключение парка, выработавшего нормативный срок службы.

Приобретено ОАО «РЖД» в 2013 году

804 НОВЫХ ЛОКОМОТИВА

В 2013 году эксплуатируемый парк локомотивов насчитывал 14 380 единиц.

В течение 2013 года на сеть ОАО «РЖД» было поставлено 804 локомотива, из них 421 электровоза и 383 тепловоза. Рост поставок новых локомотивов составил 51,1 % по сравнению с 2012 годом.

Из 804 новых локомотивов 82 единицы являются инновационными, в том числе: грузовые электровозы постоянного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10 (40 единиц), грузовые тепловозы 2ТЭ25А (АМ) (12 единиц), пассажирские электровозы двойного питания ЭП20 (30 единиц).

Структура эксплуатируемого парка локомотивов в 2013 году, единиц

| | |
|------------------------|-------|
| Грузовое движение | 7 133 |
| Пассажирское движение | 1 639 |
| Хозяйственное движение | 2 135 |
| Маневровое движение | 3 473 |

Основные качественные показатели использования подвижного состава в 2013 году

- Участковая скорость движения грузового поезда к уровню 2012 года увеличилась на 0,8 км/час (+2,2 %) и составила 36,8 км/ч ; техническая скорость – на 0,4 км/час (+0,9 %) и составила 45,6 км/ч.
- Средний вес грузового поезда составил 3 911 тонн (+0,5 %). Рост достигнут в основном за счет увеличения отправления соединенных поездов. По сети железных дорог отправлено 22,2 тыс. поездов повышенной длины (+35,8 %).
- Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка в целом по сети составляла 1 820 тыс. ткм брутто (+1,6 %). Рост достигнут в основном за счет увеличения среднесуточного пробега до 591,3 км (+1 %) и снижения процента вспомогательного пробега локомотива рабочего парка с 12,6 % до 12,3 %.

Прирост производительности локомотива рабочего парка

1,6 %

Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка по сети составила 1 820 тыс. ткм брутто

Прирост участковой скорости грузового поезда

2,2 %

Участковая скорость движения грузового поезда к уровню 2012 года увеличилась на 0,8 км/час

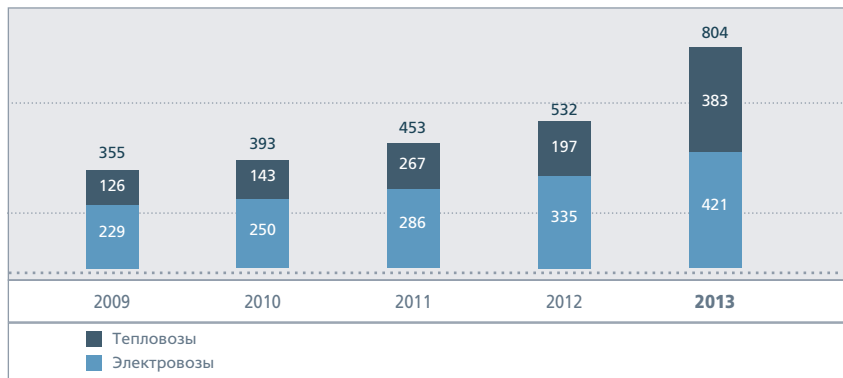
Приобретено ОАО «РЖД» за период с 2009 по 2013 год

2 537 НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ

Структура закупки локомотивов в 2013 году, единиц

| | Количество |
|-------------------------------------------|------------|
| Локомотивы, всего | 804 |
| Электровозы | 421 |
| Грузовые электровозы переменного тока | 157 |
| Грузовые электровозы постоянного тока | 164 |
| Пассажирские электровозы переменного тока | 50 |
| Пассажирские электровозы постоянного тока | 50 |
| Тепловозы | 383 |
| Грузовые тепловозы | 138 |
| Пассажирские тепловозы | 41 |
| Маневровые тепловозы | 204 |

Приобретение тягового подвижного состава, единиц



Логистические услуги



Одной из стратегической задач Группы «РЖД» является переход от оказания услуг по перевозке к формированию комплексных услуг «от двери до двери», расширению спектра оказываемых 2PL, 3PL, 4PL услуг, формированию глобальных логистических цепочек.

Результаты деятельности международной логистической компании GEFCO

В целях укрепления позиций Компании на логистическом рынке и внедрения на сети российских железных дорог логистических технологий уровня 3PL/4PL ОАО «РЖД» в 2012 году приобрело 75 % акций французской логистической компании GEFCO. GEFCO является одним из ведущих игроков на европейском рынке логистических услуг и занимает лидирующие позиции в сегменте логистических услуг для европейского автомобильного рынка.

В 2013 году велась активная работа по интеграции приобретенной компании в структуру холдинга «РЖД», учитывая значительные возможности и потенциал развития логистического бизнеса в России и странах СНГ. В течение 2013 года был реализован комплекс мероприятий по формированию предложения пакета логистических услуг для крупных российских и иностранных промышленных предприятий.

Из отдельных проектов с участием GEFCO следует отметить совместный проект холдинга «РЖД» и холдинга «Евраз» по оказанию сквозных услуг по доставке продукции в Европу в адрес завода «Витковице Стил» (Чехия) с использованием железнодорожно-паромной переправы Усть-Луга – Засниц. В рамках интеграции компании GEFCO в бизнес холдинга «РЖД» реализован пилотный проект, направленный на использование компетенций GEFCO в обеспечении внутренней логистики ОАО «РЖД» в части закупок и поставок запчастей для ремонта локомотивов.

Консолидированная выручка GEFCO по итогам 2013 года составила 3 991 млн евро, что на 10,8 % выше по сравнению с 2012 годом. При этом следует отметить постепенное сокращение доли выручки, приходящейся на долю концерна Peugeot Citroen, который до сделки с ОАО «РЖД» являлся основным акционером GEFCO

Чистая прибыль GEFCO по итогам 2013 года составила

55 млн евро

соответствует плановым показателям

и ее ключевым клиентом. Изменение структуры бизнеса GEFCO происходит на фоне увеличения объема услуг, предоставляемых рыночным клиентам. Развитие бизнеса GEFCO в России и предоставление услуг ОАО «РЖД» позволит еще в большей степени диверсифицировать базу клиентов и увеличить масштабы бизнеса Компании.

Несмотря на активную работу по интеграции в группу РЖД и освоение новых рынков, ключевым регионом для GEFCO

является Европа, где в 2013 году экономическая ситуация лишь начала стабилизироваться. В относительно неблагоприятных экономических условиях GEFCO смогла достичь запланированных показателей прибыли по итогам 2013 года за счет реализации программы по оптимизации затрат. Улучшение макроэкономической

ситуации в европейских странах и реализация синергетических эффектов с ОАО «РЖД» и компаниями группы РЖД позволят достичь дальнейшего улучшения показателей компании.

По итогам 2013 года операционная прибыль GEFCO составила 95,5 млн евро,

чистая прибыль составила 55 млн евро, что соответствует плановым показателям. Стратегический план развития GEFCO до 2020 года, который также учитывает перспективы компании на рынке России и СНГ, предусматривает рост консолидированных продаж в среднем на 6-7 % в год.

Результаты деятельности ОАО «РЖД Логистика»

В целом 2013 год характеризовался негативной экономической ситуацией. Несмотря на это, в 2013 году ОАО «РЖД Логистика» (далее РЖДЛ) получило выручка в размере 5 177 млн руб., достигнув прироста в 28 % к показателям 2012 года. В целом по году рентабельность операционной деятельности Общества составила 10 %.

Чистая прибыль ОАО «РЖД Логистика» по итогам 2013 года составила

53 млн руб.

Основные направления деятельности ОАО «РЖД Логистика» в 2013 году

Мультимодальные перевозки

РЖДЛ продолжает развитие мультимодальных перевозок – это сотрудничество с такими компаниями как Sibelco – мировым лидером в области производства промышленных материалов, OBI, Соликамскбумпром. В 2013 году объем мультимодальных перевозок составил более 2 млн тонн. Операционная прибыль оценивается на уровне 332 млн руб.

В рамках развития комплексных логистических решений для промышленных предприятий, включающие обеспечение снабжения, сбыта и внутризаводской логистики, в том числе с использованием арендованной локомотивной тяги, РЖДЛ реализует и разрабатывает следующие проекты: ООО «Гардиан Стекло Ростов», ОАО «ЮгРосПродукт», ЗАО «Керамогранитный завод», ООО «Транснефтьстрой», ОАО «Северсталь-Сортовой завод Балаково». Размер выручки по проектам комплексной логистики за 2013 год составил более 600 млн руб., операционная прибыль – более 100 млн руб.

«РЖД Экспресс»

Наряду с перевозками основных грузов, в 2013 году ОАО «РЖД Логистика» активно продвигало услугу по перевозке мелких и сборных партий грузов путем вывода на рынок сервиса «РЖД Экспресс».

За 2013 год 2,6 тыс. мелких партий грузов были доставлены по 579 маршрутам из 54 городов России. Географический охват оказанных услуг – 154 города России (7 914 маршрутов). К услуге подключены Республика Саха (Якутия) и северная часть Красноярского края (города Норильск и Дудинка). Усиливается тенденция к расширению географии перевозок, в том числе на коммерчески непопулярных маршрутах – в/из Магаданской и Сахалинской области, Чукотского АО, Камчатского края.

Транзитные перевозки

ОАО «РЖД Логистика» продолжает развивать транзитные железнодорожные перевозки по территории России в сотрудничестве со своими зависимыми обществами. Так, за 2013 год было перевезено в транзитном сообщении Европа-Китай и обратно 15 тыс. ДФЭ. В октябре 2013 года также запущен первый поезд Сучжоу (Китай) – Варшава (Польша). Состав из 42 вагонов прошел путь из Китая в Европу длиной более 11 000 км за 13 суток. Учитывая потенциал грузовой базы региона, частота отправления поезда может увеличиться до трех раз в неделю.

Совместным предприятием ОАО «РЖД Логистика» в г. Чунцин YuXinOu за 2013 год было перевезено в транзитном сообщении по маршруту Чунцин (КНР) – Дуйсбург (Германия) 36 контейнерных поездов.

Операционная прибыль по транзитным перевозкам за 2013 год составила 30 млн руб.

Повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев

В рамках реализации стратегических задач, направленных на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, и трансформацию ОАО «РЖД» из железнодорожной в транспортно-логистическую компанию, начиная с 2010 года, реализован ряд проектов в области сквозных транспортных технологий доставки грузов клиентов и дополнительных опций к базовой услуге перевозки.

Перевозка грузов по расписанию

Одним из ключевых направлений деятельности стало развитие технологии движения грузовых поездов по расписаниям.

С целью удовлетворения потребностей клиентов Компании и увеличения доходов от грузовых перевозок в нормативном графике на 2013 год на различных маршрутах перевозки грузов было предусмотрено 1409 расписаний грузовых поездов.

Грузовой экспресс

На этой основе обеспечено внедрение ряда новых транспортных продуктов. С мая 2013 года реализуется проект «Грузовой экспресс», задача которого – повышение скоростей движения и надежности доставки грузов 2 и 3 классов, и как следствие, укрепление конкурентных позиций железнодорожного транспорта в сегменте высокодоходных грузов.

На направлениях устойчивых вагонопотоков из мест массовой погрузки организовано движение грузовых поездов на договорной основе с грузовладельцами. В рамках данной услуги в 2013 году проследовало более 11,7 тыс. поездов, и это количество системно возрастает.

Количество поездов, организованных на договорной основе с грузовладельцами

11,7 тыс. поездов

Преимущества для клиента от услуги «Перевозка грузов по расписанию»

- Гарантия своевременной поставки сырья/продукции на производственные предприятия.
- Сокращение сроков доставки и оборота вагонов.
- Высвобождение подвижного состава за счет ускорения оборота вагонов.
- Just in time («Точно вовремя»).
- Оптимизация логистики предприятия.
- Снижение транспортной составляющей в себестоимости продукции.
- Возможность планирования производства.
- Расчет за услугу через Единый лицевой счет клиента в ОАО «РЖД».





Транссиб за 7 суток

ОАО «РЖД» совместно с ОАО «Трансконтейнер» осуществляет проект «Транссиб за 7 суток», в рамках которого проследовало более 260 ускоренных контейнерных поездов со средней маршрутной скоростью 1050 км/сутки.

ОАО «РЖД» выводят на рынок новые продукты как на основе базовой услуги перевозки, так и комплексные транспортно-логистические продукты с привлечением к оказанию бизнес-единиц «Перевозочного и логистического» бизнес-блока (GEFCO, ОАО «РЖД Логистика»).

В рамках оказания комплексных логистических услуг помимо проекта организации «бесшовной» технологии доставки грузов холдинга «ЕВРАЗ» в адрес завода в Чехии, ОАО «РЖД» была проведена работа с клиентами по запуску нового транспортного продукта «Кузбасс – Юго-Восточная Азия». В рамках данного продукта в сентябре 2013 года было отгружено первое судно с углем из порта Владивосток в Китайский порт Жингтанг.

Реализация указанных проектов позволила повысить надежность доставки грузовых отправок, которая по итогам 2013 года выросла на 5 процентных пунктов до 77,5 %.

Средняя маршрутная скорость ускоренного контейнерного поезда

1050 км/сутки

Преимущества схемы комплексного транспортного обслуживания

- Оптимизация логистики предприятия.
- Гарантированное обеспечение подвижным составом.
- Работа с ОАО «РЖД» по принципу «одного окна».
- Снижение транспортной составляющей в себестоимости продукции.
- Возможность четкого планирования подхода судна.
- Снижение количества посредников.
- Just in time («Точно вовремя»).
- Расчет за услугу через Единый лицевой счет клиента в ОАО «РЖД».

В частности, надежность доставки грузовой отправки составила 80,2 %, порожних вагонов – 74,7 %. На станции назначения в установленные сроки прибыло 12,6 млн отправок.

Скорость доставки порожних вагонов выросла на 3,4 км/сут, грузовой отправки – на 6,3 км/сутки и составили 192 км/сутки (+3,4 км/сутки).

Положительная динамика была достигнута и по основным параметрам качества эксплуатационной работы. В частности, выросла маршрутная скорость грузевых маршрутов и контейнерных поездов. Выполнение графика по отправлению увеличено на 1,2 п.п., по проследованию – на 8,6 п.п. и составили 248,7 км/сут. (+6,3 км/сутки).

Пассажирские перевозки



В 2013 году пассажирооборот железнодорожного транспорта сократился на 4,2 % за счет сокращения пассажирооборота в дальнем следовании. Значительный рост продемонстрировал сегмент скоростного пассажирского сообщения – 9,2 % в результате организации дополнительных маршрутов.

Прирост количества перевезенных пассажиров в 2013 году

2,0 %

к 2012 году

Основные показатели деятельности железнодорожного пассажирского транспорта

| Показатели | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Значение | 2013 |
|------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------------|
| | | | | | | в % к 2012 году |
| Пассажирооборот железнодорожного транспорта, млрд пасс-км | 151,5 | 138,9 | 139,8 | 144,6 | 138,5 | -4,2 |
| – пригородное сообщение | 38,2 | 28,0 | 29,3 | 31,6 | 32,7 | 3,5 |
| – дальнее следование, в том числе | 113,3 | 110,9 | 110,5 | 113,0 | 105,8 | -6,4 |
| – скоростное пассажирское сообщение | 0,02 | 1,2 | 1,6 | 1,8 | 1,9 | 9,2 |
| Количество перевезенных пассажиров, млн пассажиров | 1136,9 | 946,5 | 993,1 | 1058,8 | 1079,6 | 2,0 |
| – пригородное сообщение | 1019,4 | 831,6 | 878,3 | 942,2 | 968,8 | 2,8 |
| – дальнее следование, в том числе | 117,5 | 114,9 | 114,8 | 116,6 | 110,7 | -5,1 |
| – скоростное пассажирское сообщение | 0,04 | 1,9 | 2,8 | 3,2 | 3,8 | 18,1 |



Организовано курсирование электропоездов «Ласточка» на маршрутах Москва - Нижний Новгород, Санкт-Петербург – Великий Новгород, Санкт-Петербург - Бологое и по Олимпийским маршрутам



Организована услуга «вагон-гараж» на маршрутах Москва – Санкт-Петербург, Москва – Петрозаводск



Начата эксплуатация двухэтажных фирменных поездов на маршруте Москва-Адлер



Проведена модернизация высокоскоростных электропоездов «Сапсан»



Проведена опытная эксплуатация технологии оформления электронных билетов на пригородные поезда через Интернет

Прирост пассажирооборота скоростного пассажирского сообщения в 2013 году

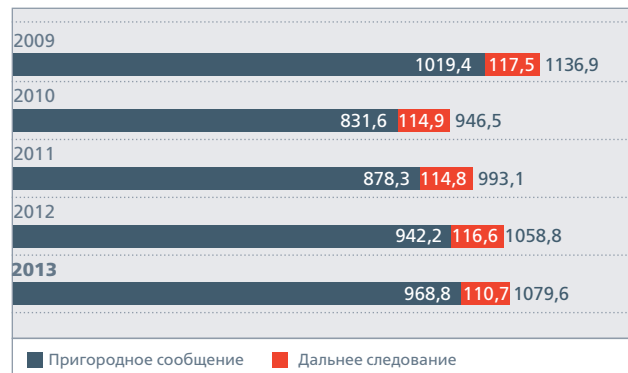
9,2 %

к 2012 году

Пассажирооборот железнодорожного транспорта, млрд пасс-км



Количество пассажиров железнодорожного транспорта, млн человек



Пассажирские перевозки в пригородном сообщении



В 2013 году в пригородном сообщении сохранилась тенденция к увеличению пассажирооборота. В 2013 году рост составил 3,5 % и был обусловлен увеличением перевозки платных категорий пассажиров (на 6,3 %), которые занимают наибольший удельный вес в структуре пригородного сообщения – 65,7 % от общего объема пассажирооборота.

Всего за 2013 год пригородным железнодорожным транспортом было перевезено 968,8 млн человек, что на 2,8 % выше показателя 2012 года. Количество отправленных пассажиров платных категорий с каждым годом растет, и на текущий момент составляет 71,4 % от общего объема.

Прирост пассажирооборота в пригородном сообщении в 2013 году

3,5 %

к 2012 году

Прирост количества перевезенных пассажиров в пригородном сообщении в 2013 году

2,8 %

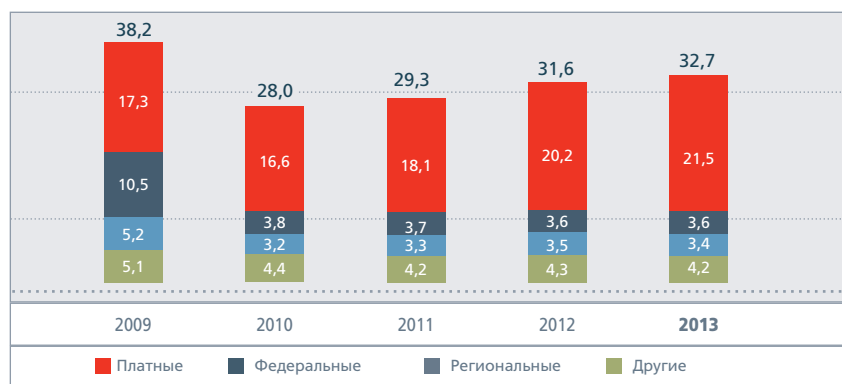
к 2012 году

Количество пассажиров пригородного сообщения в 2013 году по категориям, млн человек



| | | |
|--------------|-------|--------|
| Платные | 691,6 | 71,4 % |
| Региональные | 89,2 | 9,2 % |
| Федеральные | 80,3 | 8,3 % |
| Другие | 107,7 | 11,1 % |

Пассажирооборот в пригородном сообщении, млрд пасс-км



В настоящее время перевозочную деятельность в пригородном сообщении осуществляют 25 пассажирских пригородных компаний (ППК), учрежденных с участием ОАО «РЖД», органов исполнительной власти регионов, частных инвесторов, а также ООО «Аэроэкспресс», ООО «Межрегиональная пассажирская компания» и ОАО «РЖД» в г. Сочи по Олимпийским маршрутам. Из 25 перевозчиков по отношению к ОАО «РЖД» дочерними являются 18 компаний, которые осуществляют перевозку в 51 субъекте РФ с населением свыше 86 млн человек, что составляет 70 % от числа населения, проживающих в регионах, имеющих пригородное железнодорожное сообщение.

В 18 пригородных компаниях доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет более 50 %.

Доходы ППК от пассажирских перевозок в пригородном сообщении в 2013 году

49,5 млрд рублей

Итоги деятельности пригородного комплекса

По итогам 2013 года количество безубыточных ППК увеличилось с 7 до 9 единиц.

Доходы ППК по перевозочной деятельности в 2013 году составили 49,5 млрд рублей, что выше показателя 2012 года на 6,6 %. Рост доходов (средняя индексация тарифа 2,8 %) обеспечили 18 перевозчиков из 25.

Выручка от перевозки пассажиров платной категории увеличилась на 10 % и составила 33,3 млрд рублей.

Расходы по перевозочной деятельности составили 57,4 млрд рублей или 6,0 % к уровню 2012 года. Следует отметить, что основные затраты ППК приходятся на оплату тарифов за услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, которые регулируются государством, а также аренду у ОАО «РЖД» подвижного состава, что составляет для большинства пригородных компаний – перевозчиков более 80 % всех расходов.

Параметры деятельности ППК в 2013 году при ставке инфраструктуры 1 %

| Показатель | млрд руб. |
|----------------------------------------------|-----------|
| Доходы | 49,5 |
| Расходы | 57,4 |
| Убытки | -7,9 |
| — без учета прибыльных регионов | -16,2 |
| Субсидии, начисленные | 7,8 |
| Субсидии, полученные | 7,6 |
| Убытки/прибыль с учетом начисленных субсидий | -0,2 |
| — без учета прибыльных регионов | -8,4 |

Безубыточные ППК:

- ОАО «ПК «Сахалин»;
- ОАО «Пермская пригородная компания»;
- ОАО «Волгоградтранспригород»;
- ОАО «Краспригород»;
- ОАО «Алтай-пригород»;
- ОАО «Омск-пригород»;
- ОАО «Северо-Западная ППК»;
- ОАО «Московско-Тверская ППК»;
- ОАО «Центральная ППК».

Компенсация субъектами Российской Федерации выпадающих доходов перевозчиков

Субъектами Российской Федерации в соответствии с федеральным законом от 06.10.1999 № 184 – ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов власти субъектов Российской Федерации» формируется заказ перевозчикам на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

По состоянию на 31 декабря 2013 года заключено 96 договоров на организацию транспортного обслуживания населения с 73 субъектами Российской Федерации.

В условиях действия льготного коэффициента к тарифам на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта в пригородном сообщении выпадающие доходы от государственного регулирования тарифов в 2013 году составили 16,2 млрд руб. (рост на 5,9 % по сравнению с 2012 годом).

На компенсацию выпадающих доходов субъектами РФ было начислено 7,8 млрд руб., из них

выплачено 7,6 млрд руб., что составляет менее 50 % от потребности. При этом 126,1 млн руб. было получено в счет убытков прошлых лет.

В полном объеме выполнили свои обязательства девять регионов. Восемь регионов практически вышли на 100 % уровень компенсации, в частности, Волгоградской областью и ХМАО приняты обязательства по погашению задолженности за 2013 год в 2014 году с доведением до 100 % уровня покрытия выпадающих доходов.

На территории шести регионов – г. Москва, Московская область, г. Санкт-Петербург, Республика Адыгея, Астраханская и Рязанская области – в условиях льготной инфраструктуры перевозки осуществляются на самооплачиваемом уровне.

В то же время в 34 регионах компенсация выпадающих доходов перевозчиков составила менее 50 %, в том числе в 6 регионах – менее 10 % (Брянская область, Чеченская Республика, Республика Бурятия, Орловская область, Тверская область, Костромская

область), а двумя регионами субсидии на компенсацию выпадающих доходов не предусмотрены (Ленинградская область, Вологодская область).

Учитывая, что пригородные пассажирские компании являются отдельными юридическими лицами и не имеют дополнительных источников для покрытия убытков от перевозочной деятельности, то при отсутствии достаточного финансирования из региональных бюджетов, основные риски продолжает нести ОАО «РЖД» в виде нарастающей дебиторской задолженности. В этой связи Компания вынуждена отвлекать собственные денежные средства для оплаты труда машинистов, обслуживающих пригородные поезда, счетов на электроэнергию, что приводит к необходимости дополнительного привлечения ОАО «РЖД» заемных источников для финансирования своей текущей деятельности, и увеличению процентов к уплате, что негативным образом сказывается на финансовом результате.

Компенсация субъектами РФ выпадающих доходов перевозчиков*

| Уровень компенсации субъектами РФ | Количество субъектов РФ | | |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------|------|
| | 2011 | 2012 | 2013 |
| Компенсация не требуется | 6 | 5 | 6 |
| 100 % компенсация | 15 | 16 | 9 |
| – > 80 % компенсации | 3 | 9 | 8 |
| – 50-80 % компенсации | 11 | 6 | 14 |
| – < 50 % компенсации | 32 | 33 | 34 |
| – не предусмотрено | 6 | 4 | 2 |
| Итого | | 73 | |

* - До конца 2010 года пригородные перевозки являлись убыточным видом деятельности, поддерживаемым перекрестным субсидированием за счет грузовых перевозок. С начала 2011 года весь полигон пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении обслуживается пригородными пассажирскими компаниями

Совершенствование системы государственного регулирования

Проводимое субъектами Российской Федерации ценовое регулирование перевозок всегда учитывало, прежде всего, их социальный характер, в связи с чем, получаемые доходы покрывали расходы не более чем на 50 %.

Начиная с 2011 года, Правительством Российской Федерации установлен льготный коэффициент 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении пригородных пассажирских перевозок.

Возникающие в результате этого потери в доходах ОАО «РЖД» компенсируются субсидиями из федерального

бюджета. В 2011–2013 гг. из бюджета РФ на эти цели ежегодно выделялось по 25 млрд руб.

В то же время, следует отметить, что льготный коэффициент к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры применяется как к регулируемым государством тарифам, так и к дерегулируемым тарифам. При этом источники для покрытия расходов на содержание инфраструктуры, возникающих при осуществлении перевозок пассажиров по дерегулируемым тарифам, в настоящее время отсутствуют.

С целью совершенствования тарифной системы ОАО «РЖД» иницирует поправки в Постановление Правительства Российской Федерации

от 17 октября 2011 года №844 в части применения льготного исключительно тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые организацией при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении по тарифам, установленным субъектом РФ.

На обсуждение также вынесен вопрос применения льготного исключительно тарифа на услуги инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении только для пригородных пассажирских перевозок, осуществляемых по регулируемым субъектами РФ тарифам.

Выделено на компенсацию выпадающих доходов субъектами РФ в 2013 году

7,6 млрд руб.

что составляет 50 % от потребности

Ежегодно выделялось из федерального бюджета Правительством РФ на компенсацию выпадающих доходов в период 2011–2013 гг.

по **25** млрд рублей

Обновление парка подвижного состава

В целях развития и совершенствования организации пригородных пассажирских перевозок, повышения качества предоставляемых услуг, а также улучшения технического состояния моторвагонного подвижного состава (МВПС) регулярно производится обновление пригородного подвижного состава.

В 2013 году было закуплено 260 вагонов МВПС на общую сумму 7,718 млрд рублей, из них: 217 вагонов электропоездов серии ЭД производства ОАО «Демидовский машиностроительный завод», 18 вагонов электропоездов серии ЭТ4А и один вагон дизель-поезда ДТ-1 производства ОАО «Торжокский вагоностроительный завод», 24 вагона рельсовых автобусов серии РА-2 производства ОАО «Метровагонмаш». В эксплуатацию введен 241 вагон из нового МВПС.

Введено в эксплуатацию новых вагонов в 2013 году

241 новый вагон

Пассажирские перевозки в дальнем следовании



Основные показатели деятельности «ФПК»

Несмотря на снижение производственных показателей ОАО «ФПК», чистая прибыль Компании по итогам 2013 года составила 4,1 млрд руб., что на 70,7 % больше по сравнению с 2012 годом.

Рентабельность по чистой прибыли увеличилась с 1,1 % в 2012 году до 1,9 % в 2013 году на 0,9 п.п.

Инвестиции составили 27,5 млрд руб., что на 25,2 % больше, чем в предыдущем году. На приобретение подвижного состава направлено более 87,5 % от всей программы – 24,1 млрд руб. (на 53,6 % больше, чем в 2012 году)

Объем инвестиций в 2013 году составил

27,5 млрд руб.

Прирост на 25,2 % к 2012 году.

Чистая прибыль ОАО «ФПК» по итогам 2013 года составила

4,1 млрд рублей

Количество перевезенных пассажиров поездами дальнего следования в 2013 году

110,7 млн человек

Пассажирооборот в дальнем следовании в 2013 году

105,8 млрд пасс-км

Перевозки пассажиров в дальнем следовании осуществляют следующие компании:

- ОАО «Федеральная пассажирская компания» – дочернее общество ОАО «РЖД». На ее долю в пассажирообороте приходится 97 %;
- ОАО «Пассажирская компания Сахалин». Осуществляет перевозки в Сахалинской области, доля в пассажирообороте – 0,2 %;
- Независимые перевозчики: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис». Их удельный вес в пассажирообороте составляет 0,9 %;
- Дирекция скоростного сообщения – филиал ОАО «РЖД». Доля в пассажирообороте – 1,9 %.

Меры по повышению качества перевозки пассажиров в дальнем следовании, проводимые ОАО «ФПК»

Оптимизация маршрутной сети и развитие мультимодальных перевозок позволит, в частности, ускорить движения пассажирских поездов дальнего следования; оптимизировать расписание движения; повысить эффективность использования парка подвижного состава.

Повышение гибкости тарифной политики. В целях привлечения дополнительного пассажиропотока и увеличения доходных поступлений в 2013 году на проезд в купейных вагонах отдельных поездов внутригосударственного сообщения формирования ОАО «ФПК» действовал ряд маркетинговых акций. Ими было охвачено порядка 10 % дерегулированного сегмента перевозок.

Дополнительный эффект от применение специальных тарифных планов и предоставление скидок в 2013 году составил порядка 243 млн руб. доходов и более 166 тыс. пассажиров.

Двухэтажные вагоны

С ноября 2013 года начал курсировать двухэтажный фирменный пассажирский поезд № 103/104 по направлению Москва – Адлер. Три состава поезда сформированы из 50 двухэтажных вагонов.



Преимущества инноваций:

- удобный график движения и наименьшее время в пути следования для большего количества пассажиров;
- возможность снижения стоимости проезда в вагонах купе и СВ, благодаря увеличению количества мест в вагоне;
- конструкционная скорость поезда повышена до 160 км/ч;
- экологичность эксплуатации (вагоны созданы с использованием новых технологий, оборудования и материалов).
- вместимость купейного вагона увеличена на 78 % (до 64 мест), вагона СВ – на 67 % (до 30 мест);

Эффект от реализации проекта на направлении Москва–Адлер:

- снижение операционных расходов на пасс/место на 38 %;
- повышение производительности труда проводников на 33 %;
- снижение удельной стоимости жизненного цикла на пасс/место на 40 %;
- снижение срока окупаемости на 41 %.
- снижение удельного энергопотребления на пасс/место на 32 %;

Скоростные перевозки



В настоящее время ОАО «РЖД» реализованы несколько успешных проектов в области скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок с использованием современных электропоездов «Сапсан», «Аллегро» и «Ласточка».

За время своей работы высокоскоростными электропоездами было перевезено более 12,5 млн человек, в частности электропоездами «Сапсан» – 10,9 млн человек, «Аллегро» – 1,1 млн человек. За первый год курсирования услугами скоростного электропоезда «Ласточка» воспользовались 511 187 человек.

Среднее использование вместимости электропоездов «Сапсан» стабильно высокое и составляет в среднем 92,7 %. При этом на направлении Москва – Санкт-Петербург ощущается недостаток предлагаемых мест и неудовлетворенность существующего спроса. В целях удовлетворения спроса пассажиров на перевозки

Прирост пассажирооборота скоростного пассажирского сообщения в 2013 году

9,2 %

к 2012 году

Количество перевезенных человек

12,5 млн человек

за время работы высокоскоростных электропоездов

Основные характеристики скоростных поездов

| Поезд | Начало эксплуатации | Маршруты |
|---------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| «Сапсан» Мах скорость – 250 км/ч | 17.12.2009 | Москва – Санкт-Петербург Количество поездов – 7 пар в сутки |
| | 30.07.2010 | Москва – Нижний Новгород Количество поездов – 2 пары в сутки |
| «Аллегро» Мах скорость – 220 км/ч | 12.12.2010 | Санкт-Петербург – Хельсинки Количество поездов – 4 пары в сутки |
| «Ласточка» Мах скорость – 160 км/ч | 23.01.2013 | Санкт-Петербург – Бологое, Великий Новгород Количество поездов – 2 пары в сутки |
| | 28.04.2013 – 31.07.13 | Москва – Нижний Новгород Количество поездов – 1 пара в сутки |

Схема скоростных перевозок



скоростными поездами в 2014 году планируется организовать движение электропоездов «Сапсан» двояными составами.

Заполняемость электропоездов «Аллегро» на данный момент не превышает 50 %. Однако стоит отметить, что в 2013 году перевозки на направлении Санкт-Петербург – Хельсинки при сохранении размеров движения (4 пары поездов в сутки) продемонстрировали стабильный рост по сравнению с 2012 годом. В частности, количество проданных билетов выросло на 30,2 %. В значительной степени увеличению пассажиропотока способствовало применение новой схемы изменения тарифов в зависимости от даты и времени отправления поезда, учитывающей сезоны низкого и высокого спроса, заполняемость поездов.

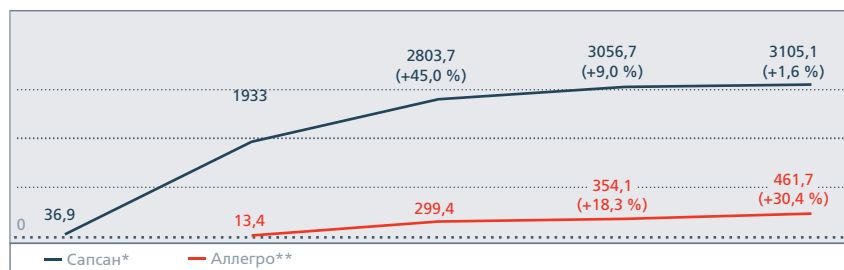
В целом за 2013 год пассажирооборот высокоскоростных электропоездов вырос на 9,2 % по сравнению с 2012 годом,

до 1,92 пасс-км, общее количество перевезенных пассажиров – на 18,1 % до 3,8 млн человек .

С целью повышения качества обслуживания пассажиров в 2013 году была проведена модернизация высокоскоростных электропоездов «Сапсан». Для

обеспечения более комфортных условий проезда обновлены вагоны №1 (первый класс) и №2 (бизнес-класс). Первый модернизированный состав вышел на линию 15 июля 2013 года между Москвой и Санкт-Петербургом. С 1 декабря 2013 года все электропоезда «Сапсан» обслуживаются модернизированными составами.

Пассажирооборот в пригородном сообщении, млрд пасс-км



* - высокоскоростной электропоезд «Сапсан» был введен в эксплуатацию в декабре 2009 года.

** - данные за 2009 год по скоростному электропоезду «Аллегро» отсутствуют в связи с его введением в эксплуатацию в 2010 году.

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».

Реализация проектов развития скоростного и высокоскоростного движения на сети ОАО «РЖД» будет осуществляться в 2 этапа:

Первый этап (2014-2020 гг.)

Объем инвестиций к 2020 году – 1 334,7 млрд руб.

(в ценах 2013 года без учета НДС), в т.ч.

для организации скоростного движения – 291,6 млрд руб.

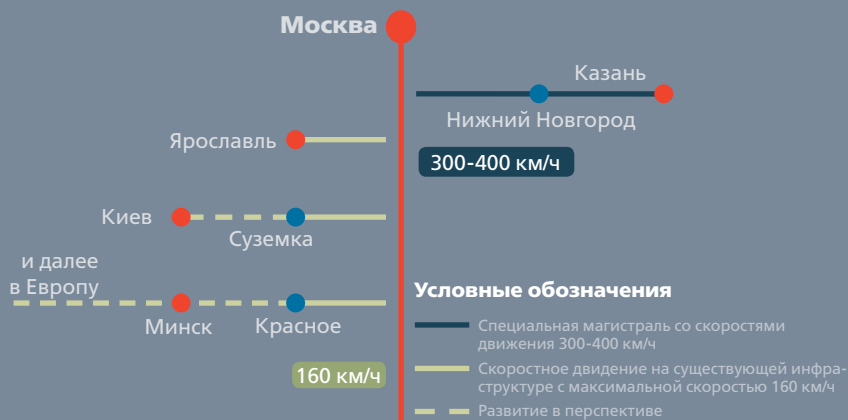
для организации высокоскоростного движения – 1 043,1 млрд руб.

Мероприятия

Организация высокоскоростного движения на специализированной магистрали на направлении Москва – Нижний Новгород – Казань со скоростями движения поездов до 300-400 км/ч.

Организация скоростного железнодорожного движения на существующей инфраструктуре между крупными региональными центрами с максимальной скоростью 160 км/ч на направлениях:

- Москва – Ярославль;
- Москва – Суземка (с дальнейшим продлением до Киева);
- Москва – Красное (с продлением до Минска и далее в Европу).



Результат реализации первого этапа (к 2020 году)

Общая протяженность скоростных и высокоскоростных линий на сети ОАО «РЖД» - порядка 3,3 тыс. км, в т.ч.:

- высокоскоростных линий – порядка 0,8 тыс. км;
- скоростных линий – 2,5 тыс. км.

Суммарный пассажиропоток на скоростных и высокоскоростных поездах - порядка 14,1 млн чел. в год, в т.ч.:

- на скоростных поездах – 7,7 млн чел.;
- на высокоскоростных поездах – 6,4 млн чел.

Суммарные размеры скоростных и высокоскоростных поездов – 45 пар, в т.ч.:

- скоростных поездов – 22 пары;
- высокоскоростных поездов – 23 пары.

Второй этап (период 2021 – 2030 гг.)
Объем инвестиций к 2030 году – 7 045,9 млрд руб.
(в ценах 2013 года без учета НДС), в т.ч.
для организации скоростного движения – 1 810,6 млрд руб.
для организации высокоскоростного движения – 5 235,2 млрд руб.

Мероприятия

Организация высокоскоростного движения на специализированных магистральных со скоростями движения поездов до 300-400 км/ч на направлениях:

- Москва – Ростов – Адлер;
- Москва – Санкт-Петербург;
- Казань – Екатеринбург с ответвлением Казань – Самара, а также ответвлением на Пермь и Уфу (новая скоростная линия).

Организация скоростного железнодорожного движения на существующей инфраструктуре между крупными региональными центрами с максимальной скоростью 160-200 км/ч, в том числе:

- на направлении Москва – Тула – Орел – Курск;
- в Поволжье (Самара – Саранск, Самара – Пенза, Самара – Саратов, Саратов – Волгоград);
- на Урале (Екатеринбург – Челябинск);
- в Сибири (в связях Новосибирска с Омском, Барнаулом, Кемерово, Новокузнецком и Красноярском);
- на Дальнем Востоке (Хабаровск – Владивосток).

Результат реализации второго этапа (к 2030 году)

Общая протяженность скоростных и высокоскоростных линий на сети ОАО «РЖД» - более 11,8 тыс. км, в т.ч.:

- высокоскоростных линий – порядка 4,3 тыс. км;
- скоростных линий – более 7,5 тыс. км.

Суммарный пассажиропоток на скоростных и высокоскоростных поездах – 69,1 млн чел. в год, в т.ч.:

- на скоростных поездах – 13,5 млн чел.;
- на высокоскоростных поездах – 55,6 млн чел.

Суммарные размеры скоростных и высокоскоростных поездов – 261 пара, в т.ч.:

- скоростных поездов – 47 пар;
- высокоскоростных поездов – 214 пар.

Наиболее перспективным и приоритетным проектом по строительству новых участков скоростного и высокоскоростного движения является высокоскоростная железнодорожная магистраль «Москва – Казань» линии ВСМ-2. Протяженность маршрута составит 770 км, максимальная скорость движения – до 400 км/ч.

Строительство ВСМ Москва – Казань объединит территории семи субъектов РФ: Москва, Московская область, Владимирская область, Нижегородская область, Чувашская Республика, Республика Марий Эл и Республика Татарстан.

Запуск участка обеспечит сокращение времени следования между Москвой и Казанью в 4 раза: с текущих 14 часов до 3,5 часов, а время в пути между Нижним Новгородом и Казанью сократится в 7 раз – с 10 ч. 32 мин. до 1 ч. 37 мин. ВСМ Москва – Казань будет способствовать росту мобильности населения.

В 2013 году ОАО «РЖД» было выполнено обоснование инвестиций в строительство участка «Москва – Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург», а также разработаны финансовая и организационно – правовая схемы реализации проекта.

В целях проверки достоверности полученных материалов с учетом мировой практики строительства проектов ВСМ ОАО «РЖД» был проведен аудит обоснования инвестиций с привлечением внешнего аудитора из числа наиболее авторитетных международных аудиторских компаний.

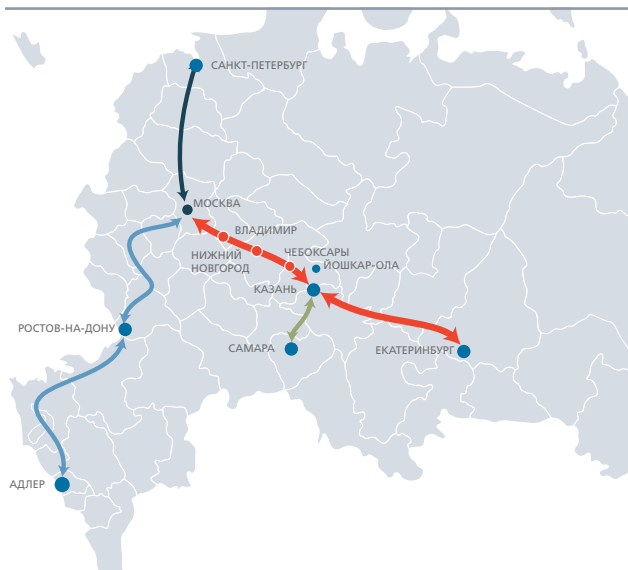
Ключевые проекты ВСМ

ВСМ: «Казань – Самара»

- Протяженность 560 км
- Объем ж/д перевозок к 2030 г. – 2,8 млрд пасс-км*
- Пассажиропоток – 5 млн пасс.*

ВСЖМ 1: «Москва – Санкт-Петербург»

- Время в пути 2,5 ч (659 км)
- Объем ж/д перевозок к 2030 г. – 11,7 млрд пасс-км*
- Пассажиропоток – 17,8 млн пасс.*
- Соединяет 2 крупнейших города
- Развитое сообщение на данном направлении (Сапсан)



ВСМ 2: «Москва – Казань – Екатеринбург»

- Время в пути 7 час. (1 532 км)
- Объем ж/д перевозок к 2030 году – 17 млрд пасс.-км*
- Пассажиропоток – свыше 23 млн пасс.* (в т.ч. Москва – Казань – до 18,2 млн пасс.)
- Соединяет 4 крупнейших города России, а также 2 города по подвозному сообщению.

ВСМ-3: Центр-юг «Москва – Ростов-на-Дону – Адлер»

- Протяженность 1 540 км
- Объем ж/д перевозок на 2030 год – 14,0 млрд пасс-км*
- Пассажиропоток – 17,7 млн пасс.*

* - прогнозируемый пассажиропоток и пассажирооборот в инновационном сценарии

Вокзальный комплекс



На вокзалах ОАО «РЖД» постоянно проводится работа по повышению качества предоставляемых услуг пассажирам и обеспечению комфортного и безопасного пребывания на вокзалах.

Внедрение типовых решений и осуществление постоянного контроля качества услуг являются теми инструментами, которые позволяют заметно сократить влияние субъективного человеческого фактора на уровень сервиса, обеспечить высокий уровень конкурентоспособности и должное качество услуг, одновременно способствуя оптимизации расходов на их оказание.

В 2013 году с целью повышения качества обслуживания пассажиров продолжался переход на новые автоматические камеры хранения багажа и ручной клади, с применением в качестве ключа доступа и средства платежа бесконтактных смарт-карт. В течение года на вокзалах было установлено 4 287 автоматических камер, что позволило увеличить их общее количество до 5 666 штук.

Доходы от сервисного обслуживания пассажиров на вокзалах составили 1,9 млрд руб. с ростом к уровню 2012 года на 9 %.

Расширяется внедрение сети Wi-Fi: в настоящее время она функционирует

на 60 крупнейших вокзалах России. До конца 2014 года число вокзальных комплексов, подключённых к Интернету, планируется увеличить до 100.

В целях повышения качества предоставляемых услуг и повышения рентабельности с 2011 года начался процесс перевода услуг на аутсорсинг. К настоящему времени на аутсорсинг переданы услуги 167 вокзалов (145 вокзалов в 2012 году).

Компанией продолжают приниматься системные меры по формированию на вокзальной инфраструктуре доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения. В рамках повышения качества обслуживания данных групп населения в 2013 году на вокзалах установлено 33 единицы специализированного оборудования (лифты, эскалаторы, подъемники, рампы). Количество санитарных комнат, приспособленных для посещения лиц с ограниченными возможностями, возросло с 3 до 34 единиц.

В 2013 году Компания продолжала работы, направленные на проведение реконструкции, модернизации и строительства инфраструктуры вокзальных комплексов. При этом стоит выделить завершение проектов по подготовке к Олимпийским и Паралимпийским зимним играм в Сочи, в ходе которых была проведена масштабная реконструкция существующих станций

Суммарные инвестиции на развитие вокзального комплекса в 2013 году составили

6 805,6 млн руб.

Доходы от сервисного обслуживания пассажиров выросли за 2013 год к 2012 году на

9 %

и вокзалов, а также осуществлено строительство новых. В частности, был возведен новый мультимодальный терминал вокзала в Адлере, а также осуществлена реконструкция пассажирских терминалов ст. Сочи, Дагомыс, Хоста и Мацеста для использования лицами с ограниченными физическими возможностями.

Суммарные инвестиции на развитие вокзального комплекса в 2013 году составили 6 805,6 млн руб. В рамках инвестиционной программы в 2013 году после реконструкций введены в эксплуатацию вокзалы Рыбинск, Аткарск, Саранск, Новокузнецк, 6 вокзалов г. Москвы (Савеловский, Ленинградский, Павелецкий, Рижский, Ярославский, Белорусский), Пенза-1, Ладужский (I этап).

Содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»



Центральная дирекция инфраструктуры – филиал ОАО «РЖД» осуществляет ведение инфраструктурным комплексом ОАО «РЖД» и является самым крупным подразделением Компании. Здесь работает свыше 318 тыс. человек. Основными составляющими инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД» являются:

Хозяйство пути и сооружений

Это многофункциональный комплекс, на долю которого приходится около половины основных фондов железнодорожного транспорта, четверть эксплуатационных расходов, пятая часть персонала отрасли по основным направлениям деятельности.

Основной задачей путевого хозяйства является обеспечение такого состояния пути и сооружений, которое гарантирует бесперебойное и безопасное движение поездов.

Структурными подразделениями, непосредственно осуществляющим текущее содержание железнодорожного пути и искусственных сооружений, являются дистанции пути и инженерных сооружений. По состоянию на 31 декабря 2013 года в составе Центральной дирекции инфраструктуры функционировало 8 управлений, 378 дистанций пути, 16 дистанций инженерных сооружений и 79 эксплуатационных вагонных депо.

Предприятия вагонного хозяйства осуществляют текущий ремонт и техническое обслуживание вагонов, их очистку и санитарную обработку, подготовку цистерн под налив.

В 2013 году основными задачами в сфере инфраструктуры являлись:

- развитие инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр;
- обеспечение выполнения целевых задач по проекту «Развитие Московского транспортного узла»;
- начата реализация проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона;
- подготовлена и утверждена программа, направленная на стабилизацию положения с обеспечением безопасности движения на Забайкальской железной дороге.

В инфраструктурном комплексе
ОАО «РЖД» занято

318 тыс. человек

Инвестиционный бюджет
Центральной дирекции
инфраструктуры на 2013 год

115,5 млрд руб.

Бюджет выполнен в полном объеме

Хозяйство автоматики и телемеханики

Системы железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) – совокупность технических средств, обеспечивающая контроль и управление стационарными путевыми и подвижными объектами железнодорожного транспорта с установленным уровнем безопасности движения.

Основу железнодорожной автоматики составляют средства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), обеспечивающие безопасное движение по железнодорожным путям при централизованном контроле и управлении путевыми объектами железнодорожных станций и перегонов.

Выполнение инвестиционной программы Центральной дирекции инфраструктуры в 2013 году

Основная цель инвестиционной программы Центральной дирекции инфраструктуры – обновление основных фондов, ликвидация инфраструктурных ограничений хозяйств дирекции, повышение безопасности движения и оптимизация эксплуатационных расходов.

Инвестиционный бюджет Центральной дирекции инфраструктуры на 2013 год выполнен в полном объеме – освоено 115,5 млрд руб.

Выполнение инвестиционного бюджета

| | | |
|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Хозяйства пути и сооружения | 98,8 млрд руб. | Реконструировано 3,98 тыс. км верхнего строения пути; заменено 1 569 комплектов стрелочных переводов; оборудовано 10 станций (316 стрелочных переводов) электрообогревом; установлено 14 заградительных устройств на железнодорожных переездах. |
| Электрификация и электроснабжение | 9,8 млрд руб. | Обновлено 391 км контактного провода, 141 км линий автоблокировки и продольного электроснабжения, модернизировано оборудование на 31 тяговой подстанции, заменено 14 систем телемеханики, заменено 15 000 опор контактной сети. |
| Автоматика и телемеханика | 5,3 млрд руб. | Обновлены 233 стрелки электрической централизации, 29,5 км автоблокировки, 502 км систем диспетчерской централизации и диспетчерского контроля, оборудовано 100,5 км устройствами 2-х сторонней автоблокировки. |
| Вагонное хозяйство | 1,6 млрд руб. | Приобретено 7 комплексов оборудования для подготовки осмотрщиков вагонов, 10 автоматизированных систем диагностики тормозов грузовых вагонов, 1 вагоноремонтная машина, 9 козловых кранов, 4 системы контроля дефектов на поверхности катания колес. |

Основные итоги 2013 года по путевому хозяйству

В 2013 году оздоровлено посредством реконструкции и ремонта 10 тыс. км пути.

Выполнение работ по оздоровлению пути позволило:

- Повысить скорость движения поездов по перегонам и главным путям станций на протяжении 2740 км для пассажирских поездов и 2270 км для грузовых.

По результатам работы в 2013 году допускаемые скорости движения поездов повышены для пассажирских поездов на 1,6 км/ч, для грузовых – на 1,0 км/ч. Средневзвешенные скорости пассажирских поездов по сети составляли 93,1 км/ч, грузовых – 74,3 км/ч. При этом

Увеличение протяженности бесстыкового пути в 2013 году на

2440 км

Протяженность бесстыкового пути составила 85870 км

на линии Санкт-Петербург – Москва в результате проведенных ремонтно-путевых работ состояние инфраструктуры позволяет обеспечить повышение скорости до 230 км/ч на 34,4 км.

- Повысить надежность движения поездов путем увеличения:
 - на 2,44 тыс. км протяженности бесстыкового пути. К концу 2013 года его протяженность по главным путям составила 85,87 тыс. км, или 69 % от их развернутой длины;
 - на 2,88 тыс. км протяженности пути на железобетонных шпалах, что составило 74,6 % протяжения главных путей;
 - на 2,79 тыс. км протяженности пути с разделительным слоем.

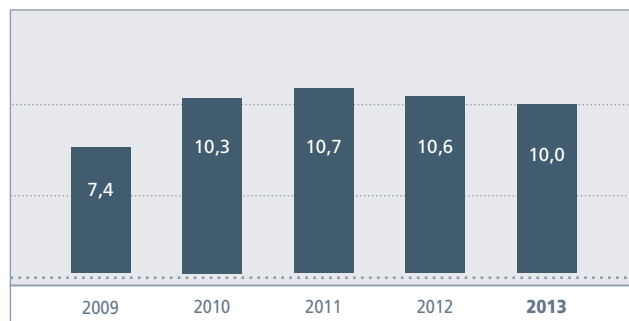
Вагонное хозяйство

В структуру вагонного хозяйства входит:

- 80 эксплуатационных вагонных депо;
- 445 пункта технического обслуживания;
- 266 пунктов текущего отцепочного ремонта;
- 85 пунктов подготовки вагонов под погрузку.



Выполнение ремонтно-путевых работ Центральной дирекцией по ремонту пути, тыс. км



Протяженность бесстыкового пути, в т.ч. с упругими креплениями, тыс. км



Повышение эффективности эксплуатации железнодорожного пути

В ноябре 2013 года Научно-техническим советом ОАО «РЖД» была утверждена Комплексная программа повышения эффективности эксплуатации железнодорожного пути и инновационных технологий его технического обслуживания.

Программа предусматривает комплекс организационных, технических и технологических решений, обеспечивающих разработку, производство и поставку для нужд путевого комплекса инновационных материалов верхнего строения пути, средств диагностики и путевой техники. Намечена и реализуется программа поставки путевой техники на комбинированном ходу, что позволяет оптимально использовать ограниченные людские ресурсы на участках, удаленных от крупных центров.

Ключевые целевые показатели Программы – достижение к 2020 году межремонтного ресурса пути 1,5 млрд тонн брутто против нынешних 700 млн тонн брутто (то есть с увеличением в 2,1 раза) и сокращение стоимости жизненного цикла в расчете на один год эксплуатации на 20 %.

Повышение надежности работы транспортной инфраструктуры

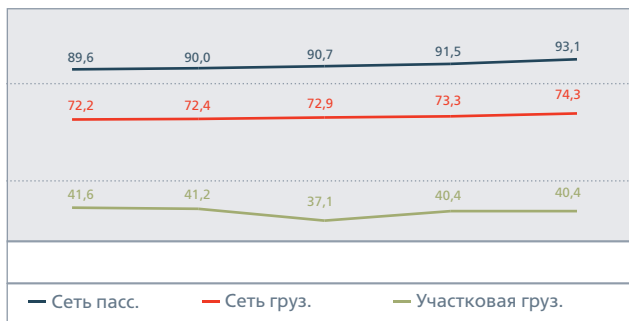
По состоянию на 31 декабря 2013 года на сети железных дорог России протяженность линий, оборудованных автоблокировкой (АБ), составила 60 978 км.

В 2013 году количество событий, связанных с нарушениями безопасности движения поездов в хозяйстве автоматики и телемеханики, снизилось по сравнению с уровнем 2012 года с 19 до 13.

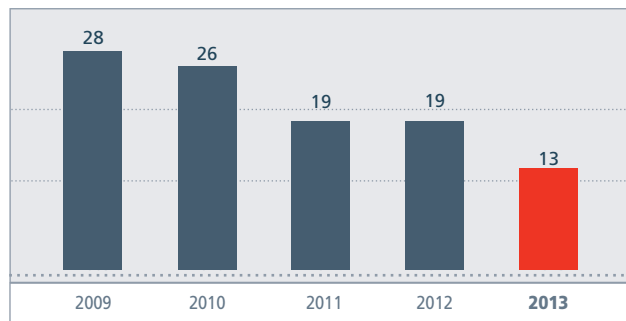
В целях обновления средств ЖАТ и увеличения пропускной способности железнодорожных линий на сети дорог по хозяйству автоматики и телемеханики в настоящее время реализуются 7 инвестиционных проектов.

Проведенная модернизация технических средств ЖАТ, находящихся в эксплуатации с двойным сроком полезного использования, позволила повысить безопасность движения и надежность работы устройств; оснащение системами диагностики и удаленного мониторинга на железных дорогах обеспечило максимальное выявление предотказных состояний технических средств ЖАТ.

Средневзвешенные допускаемые скорости по сети, км/ч



Количество событий, связанных с нарушениями безопасности движения поездов



Международная деятельность



Стратегия международной деятельности

ОАО «РЖД» достигнуты существенные результаты в области развития международного сотрудничества, стратегической задачей которого признана эффективная реализация транзитного потенциала России.

Модернизация и расширение пропускной способности маршрутов, входящих в международные транспортные коридоры, позволили значительно увеличить объем транзитных перевозок по сети российских железных дорог, в первую очередь по направлению «Восток – Запад».

Существенно расширилась география пассажирского железнодорожного сообщения России со странами дальнего зарубежья. Сегодня насчитывается около 100 международных маршрутов в прямом и транзитном сообщении более чем с 30 странами.

Ключевые стратегические приоритеты:

- Создание условий устойчивого, безопасного и эффективного функционирования железнодорожного транспорта как организующего элемента транспортной системы страны для реализации основных геополитических и геоэкономических целей Российского государства;
- Интеграция магистральных направлений сети железных дорог в международную транспортную систему и развитие Международных транспортных коридоров (Восток–Запад, Север–Юг), проходящих по территории России;
- Сотрудничество с примыкающими зарубежными железными дорогами в сфере грузовых перевозок на основе совместного создания сквозных транспортных продуктов; развития логистических и терминальных мощностей; определения взаимовыгодных тарифных решений, стимулирующих рост перевозок; создания международных специализированных перевозчиков грузов;
- Развитие деятельности в сфере транспортно-логистических услуг в соседних странах на основе реализации соответствующих инвестиционных проектов (создание дочерних компаний-перевозчиков, грузовых терминалов, экспедиторских и логистических подразделений и предприятий);
- Увеличение доли присутствия на зарубежных инфраструктурных рынках и повышение глобальной конкурентоспособности холдинга «РЖД» путем продвижения российской продукции железнодорожного назначения и услуг для железнодорожного сектора.

В 2013 году ОАО «РЖД» была продолжена реализация проектов, нацеленных на укрепление конкурентоспособности Компании на глобальном рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов и обеспечение ее интеграции в евро-азиатскую транспортно-логистическую систему.

ОАО «РЖД»:

- активно взаимодействует с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм – основными партнерами Компании по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению;
- участвует в работе по формированию транспортной платформы Единого экономического пространства (ЕЭП), создаваемого Россией, Беларусью и Казахстаном;
- успешно реализует проекты развития железнодорожных и интермодальных перевозок совместно с партнерами в Казахстане, Украине, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах;
- укрепляет сотрудничество с лидерами мирового железнодорожного машиностроения;
- принимает активное участие в работе международных межправительственных и неправительственных организаций;
- принимает участие в реализации инфраструктурных проектов за рубежом.

Сотрудничество с международными организациями

Благодаря эффективному взаимодействию ОАО «РЖД» с железными дорогами стран СНГ и Балтии максимально используются конкурентные преимущества «пространства 1520».

Важная работа по укреплению такого взаимодействия проводится в формате Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. В 2013 году состоялось два заседания Совета, участие в которых приняли руководители железнодорожных администраций стран-участниц СНГ, а также Грузии, Латвии, Литвы, Эстонии, Болгарии, Финляндии и Ирана (в качестве наблюдателей).

Видимые результаты достигнуты в сфере развития единой системы транспортных связей между Россией, Беларусью и Казахстаном в условиях Таможенного союза и Единого экономического пространства (ЕЭП). Главным элементом интеграции транспортных систем стран ЕЭП должна стать Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), проект по созданию которой ОАО «РЖД» прорабатывает совместно с ГО «Белорусская железная дорога» и АО «НК «Казакстан темир жолы» при поддержке высшего политического руководства стран-членов Таможенного союза.

Развитию транзитного потенциала стран ЕЭП во многом способствует активное участие представителей ОАО «РЖД»,

белорусских и казахстанских железных дорог в консультативных комитетах Евразийской экономической комиссии – за 2013 год руководители Компании вошли в 6 новых комитетов.

С учетом расширения направлений сотрудничества с партнерами в рамках ЕЭП в мае 2013 г. было открыто представительство ОАО «РЖД» в Республике Беларусь.

В течение 2013 года динамично развивалось взаимодействие Российских железных дорог с международными правительственными и неправительственными организациями:

- МСЖД (Международный союз железных дорог);
- ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог);
- европейскими многосторонними структурами (Генеральный директорат по транспорту и мобильности, Европейское железнодорожное агентство Европейской Комиссии);
- КВТ ЕЭК ООН (Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН);
- ЭСКАТО ООН (Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана);
- ЦИТ (Международный комитет по железнодорожному транспорту).

Базисом для консолидации и продвижения интеграционных инициатив Компании на протяжении 8 лет служит ежегодный Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», проходивший в мае 2013 года в Сочи. Повестка дня была ориентирована на актуальные проблемы и перспективы развития рынка железнодорожных перевозок на евразийском континенте.

Региональная площадка Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», открывшаяся в октябре 2013 г. в Минске, была сфокусирована на вопросах развития транзитного потенциала коридора «Восток – Запад» за счет повышения качества транспортно-логистических услуг в странах Центральной и Восточной Европы.

Развитие международных интермодальных перевозок

В 2013 году ОАО «РЖД» и его дочерние компании продолжили реализацию проектов развития интермодального сообщения совместно с партнерами в Казахстане, Украине, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах.

Основные мероприятия и договоренности в сфере международных интермодальных перевозок:

- Открытие в феврале 2013 года движения по железнодорожно-паромной переправе Кавказ – Самсун. Использование переправы позволяет заметно сократить время и стоимость доставки грузов из Турции в Россию и республики Средней Азии. Перевозки осуществляются паромными компаниями Black Sea Ferry Investment, созданной с участием ОАО «РЖД».
- Развитие контейнерных перевозок грузов по маршруту Чунцин (КНР) – Европа. В сентябре 2013 года
- Реализация мероприятий по возобновлению перевозок грузов через железнодорожный погранпереход Махалино – Хуньчунь. 2 августа 2013 г. через этот погранпереход состоялся пропуск демонстрационного поезда с углем из России в КНР в объеме 30 вагонов. Прогнозируемый объем перевозки через погранпереход оценивается на уровне 2 млн тонн в год с перспективой последующего увеличения.
- Проработка проекта «Северной логистической системы» и транспортного коридора

правительство г. Чунцина, корпорация «Китайские железные дороги» и ОАО «РЖД» подписали Меморандум о сотрудничестве. В перспективе планируется подписать договор между железнодорожными компаниями России и Китая, в котором будут определены направления и акценты дальнейшей совместной работы, а также новые механизмы взаимодействия.

по маршруту Россия – Монголия – Китай в рамках реализации Соглашения о стратегическом сотрудничестве между ОАО «РЖД» и «Холу Инвестмент» (Китай).

Ключевые проекты ОАО «РЖД», нацеленные на обеспечение эффективного транспортного соединения Европы и Азии с использованием сухопутных железнодорожных коммуникаций, были представлены на площадке Первого Европейского железнодорожного конгресса, проходившего в ноябре 2013 года в Лондоне при поддержке Евросоюза, и вызвали значительный интерес у представителей европейского бизнеса.

Сотрудничество с западноевропейскими производителями подвижного состава

Одним из важных аспектов международной деятельности ОАО «РЖД» является сотрудничество с лидерами мирового железнодорожного машиностроения.

Основные проекты с участием зарубежных компаний транспортного машиностроения

| Компания (Страна) | Цель проекта | Реализованные мероприятия в 2013 году |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| «Сименс АГ» (Германия) | Разработка и поставка электропоездов «Ласточка» | Поставка 45 электропоездов «Ласточка» |
| | Локализация производства электропоездов «Ласточка» на ООО «Уральские локомотивы» | Открытие производственного комплекса для выпуска электропоездов «Ласточка» (ноябрь 2013 года) |
| | Выпуск грузовых электровозов постоянного тока ЭЭС10 «Гранит» с асинхронными тяговыми двигателями на ООО «Уральские локомотивы» | Поставка 40 электровозов ЭЭС10 |
| «Альстом» (Франция) | Разработка и производство двухсистемных электровозов ЭП20. Производство осуществляется на базе Новочеркасского электровозостроительного завода (входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») | Поставка 30 электровозов ЭП20 |
| «Тальго» (Испания) | Разработка и поставка пассажирских составов, оборудованных системами автоматического изменения ширины колеи и принудительного наклона кузова | Продолжена реализация контракта |
| Совместное предприятие «RCC Railway Casted Components a.s.» (при участии компаний РФ и Словакии) | Производство крупного литья тележек «Барбер» для подвижного состава, предназначенного для рынка «пространства 1520» | Запуск совместного предприятия (ноябрь 2013 года) |

Реализация международных проектов строительства объектов инфраструктуры



В 2013 году Компанией были достигнуты заметные результаты в процессе реализации международных проектов строительства железнодорожной инфраструктуры за рубежом, обеспечено расширение географии сотрудничества в этой сфере, подписан ряд важных документов с иностранными железнодорожными администрациями о строительстве и реконструкции железных дорог.

Реализация инфраструктурных проектов за рубежом является важным механизмом диверсификации бизнес-портфеля Компании и, в первую очередь, обусловлена

экономической целесообразностью. Заинтересованность в развитии сотрудничества с холдингом «РЖД» в этой сфере проявляют Вьетнам, Эквадор, Бразилия, Намибия, Иордания, Кувейт,

Оман, Эфиопия, Иран и Индия, что свидетельствует о потенциальной конкурентоспособности Холдинга на локальных рынках инфраструктурного строительства этих стран.

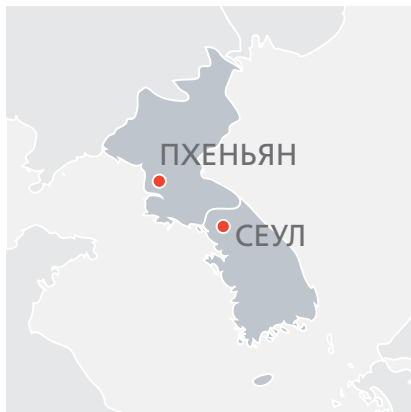


Сербия

Один из наиболее значимых результатов 2013 года – подписание контракта между дочерним обществом ОАО «РЖД» – ООО «РЖД Интернешнл» и АО «Железные дороги Сербии» на сумму 941,2 млн долларов США.

Проект предусматривает:

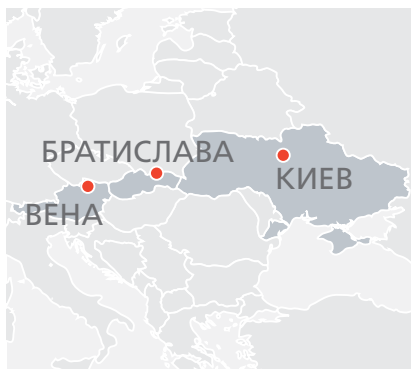
- строительство и электрификацию 15 км второго пути железнодорожной линии Белград – Панчево;
- реконструкцию 6 участков общей протяженностью 112 км панъевропейского Коридора X;
- реконструкцию существующего и строительство второго нового пути на участке железной дороги Стара Пазова – Нови Сад (43 км);
- реконструкцию сербского участка железнодорожной линии Белград – Бар общей протяженностью 200 км;
- поставку дизель-поездов производства ОАО «Метровагонмаш» (Россия).



КНДР, Республика Корея

22 сентября 2013 года был завершен первый этап реализации проекта – введен в эксплуатацию реконструированный железнодорожный участок Хасан (Россия) – Раджин (КНДР). Также были завершены работы по реконструкции причала №9 терминала в порту Раджин за исключением дноуглубления. Проведение дноуглубления и ввод в эксплуатацию портового терминала запланированы на 2014 год. На начальном этапе через новый терминал планируется организовать экспортную перевозку российского угля в страны АТР в объеме до 4 млн тонн в год, а в дальнейшем он может быть задействован для перевозки контейнеров.

Важным итогом 2013 года стало достижение договоренности с группой южнокорейских компаний об их присоединении к реализации проекта «Хасан – Раджин».



Австрия, Словакия, Украина

Продолжена проработка проекта строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

В июле 2013 года участниками проекта принято совместное решение о начале проведения тендера на следующий этап технико-экономического обоснования — «Инженерные услуги для ТЭО, выбор маршрута и трассы, экологический анализ», а также о проработке бизнес-модели и актуализации маркетинговых исследований товаропотоков. В сентябре была официально опубликована тендерная документация СП на следующий этап ТЭО.



Монголия

В 2013 году была продолжена проработка проекта модернизации Улан-Баторской железной дороги и строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Монголии.

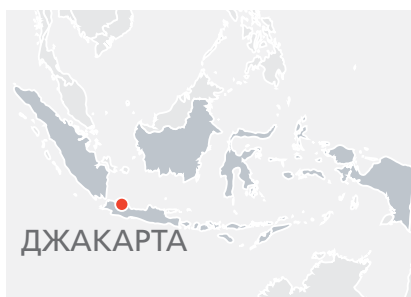
Решено оставшуюся часть средств от увеличения уставного капитала АО «УБЖД», проведенного в 2012 году, направить на реализацию 1-го этапа Программы технической модернизации и развития Улан-Баторской железной дороги (до 2015 года).

Модернизация Улан-Баторской железной дороги даст необходимое увеличение пропускной способности как для перевозок грузов, прежде всего, полезных ископаемых с месторождений Монголии в направлении Китая и портов Дальнего Востока России, так и для роста транзитных перевозок между Россией и Китаем.



Вьетнам

14 мая 2013 года состоялось подписание Рамочного соглашения между ОАО «РЖД», Вьетнамскими железными дорогами и компанией «Ан Вьен» о сотрудничестве в области проектирования и строительства железнодорожной инфраструктуры на юге страны.



Индонезия

В 2013 году была продолжена работа по организации финансирования проекта в Индонезии, предполагающего строительство транспортной инфраструктуры на острове Калимантан для транспортировки угля от месторождений в центральной части острова до восточного побережья. В рамках проекта предполагается построить 180 км железнодорожной инфраструктуры, морской угольный терминал на восточном побережье и электростанцию



Ливия

В 2013 году было возобновлено рассмотрение проекта строительства железнодорожной линии Сирт – Бенгази в Ливии, приостановленного в 2011 году. Достигнута договоренность между ОАО «РЖД», Министерством транспорта Ливии и Ливийскими железными дорогами о создании совместной комиссии в целях выработки условий и параметров дальнейшего сотрудничества по реализации проекта.



Эквадор

В октябре 2013 года между ОАО «РЖД» и Министерством-координатором стратегических секторов Республики Эквадор подписан Протокол о намерениях в области строительства новых железнодорожных линий в Республике.



Эфиопия

В 2013 году были предприняты шаги по расширению пакета инфраструктурных проектов, реализуемых Компанией на африканском континенте. В октябре 2013 г. между ОАО «РЖД» и Эфиопской железнодорожной корпорацией был подписан обновленный Меморандум о взаимопонимании относительно строительства железнодорожной линии Моджо – Вейто – Мояле.

Инновации и технологическое развитие



Цель инновационного развития Компании – достижение эффективности результатов при постоянном росте качества предоставляемых услуг, высоком уровне инноваций и безопасности перевозок.

Инновационное развитие ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с задачами, которые определены в таких документах, как Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской

Федерации до 2030 года; Стратегия инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года; Программа инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года.

Основные результаты выполнения Программы инновационного развития ОАО «РЖД»

| Задачи | Результаты |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Система управления перевозочным процессом и транспортная логистика | |
| <ul style="list-style-type: none"> – Внедрение технологии доставки грузов на принципах «от двери до двери» и «точно в срок». – Повышение эффективности перевозочного процесса за счет внедрения инновационных технологий и новых технических средств. – Разработка и внедрение технологии организации движения грузовых поездов по расписанию. – Интеграция в Евроазиатский транспортный комплекс на принципах логистического управления. | <ul style="list-style-type: none"> – Реализован информационно-планирующий режим системы автоматизированного управления движением поездов на участке Санкт-Петербург – Москва. – Расширен полигон внедрения технологии движения грузовых поездов по расписанию. – Введена в постоянную эксплуатацию автоматизированная система построения прогнозных суточных энергооптимальных графиков - АПК «ЭЛЬБРУС» на опытном полигоне Челябинск – Инская. – Созданы пять Центров управления тяговыми ресурсами. – Актуализирована программа развития сортировочных станций на период до 2025 г. |

| Задачи | Результаты |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Инфраструктура | |
| <ul style="list-style-type: none"> – Гармонизированное развитие перевозочной инфраструктуры на основе имитационных моделей транспортной сети. – Разработка нормативно-методической базы для расчетов параметров прочности, безопасности, ресурса и риска. – Разработка нормативно-методической базы для обеспечения качества продукции. – Разработка нормативно-методической базы для строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей. – Внедрение новых материалов и конструкций. – Внедрение системы комплексной диагностики инфраструктуры. | <ul style="list-style-type: none"> – Снижено количество отказов объектов инфраструктуры более чем на 10 % к 2011 году. – Разработаны аппаратно-программные средства и технологии комплексного автоматизированного контроля стыков рельсов на рельсосварочном предприятии. – Разработаны динамические лаборатории для испытания инфраструктуры с нагрузкой на ось 27 т и скоростью 200 км/ч. – Внедрение технологии производства ремонтов и реконструкции железнодорожного пути с использованием координатных методов на основе спутниковых технологий ГЛОНАСС/GPS и КСПД ИЖТ. – Внедрение технологии реконструкции тяговых подстанций переменного тока на основе мобильных зданий. – Внедрение конструкций объектов инфраструктуры из композитных материалов и объектов пассажирских обустройств из стеклокомпозитных материалов. – Разработана НТД для оценки показателей надежности и безопасности функционирования объектов инфраструктуры. |
| Подвижной состав | |
| <ul style="list-style-type: none"> – Разработка нормативно-методической базы для управления жизненным циклом подвижного состава. – Увеличение нагрузки на ось. – Увеличение скоростей движения. – Снижение массы тары грузового вагона. – Развитие модельного ряда локомотивов с асинхронным тяговым приводом. – Внедрение альтернативных источников энергии для локомотивов и специального самоходного подвижного состава. | <ul style="list-style-type: none"> – Проведены приемочные испытания тепловозов ЗТЭ116У. – Изготовлены: маневровый тепловоз с газопоршневым двигателем ТЭМ19 и газотурбовоз ГТ1h-002. – Серийный выпуск и эксплуатация магистрального пассажирского электровоза двойного питания с асинхронным тяговым приводом ЭП20 с конструкционной скоростью 200 км/ч. – Разработка и изготовление двух головных образцов магистрального грузового электровоза переменного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС5 с нагрузкой на ось 25 тонн. – Разработано техническое задание и технический проект магистрального грузового электровоза двойного питания с асинхронным тяговым приводом 2ЭС20 с нагрузкой на ось 25 тонн. – Разработан и сертифицирован 4-осный вагон-платформа для контрейлерно-контейнерных перевозок. – Проведены ходовые испытания крытого универсального вагона с раздвижными стенами с осевой нагрузкой 25 тс. |

Задачи

Результаты

Повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств

- Разработка и внедрение технологии управления ресурсами, рисками на этапах жизненного цикла на основе анализа надежности на железнодорожном транспорте (УРРАН)
- Внедрение технологии УРРАН в хозяйствах пути, автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения.
- Утверждены: СТО РЖД 02.037-2011 «УРРАН. Управление стоимостью жизненного цикла систем, устройств и оборудования хозяйств ОАО «РЖД»; СТО РЖД 02.041-2011 «УРРАН. Системы, устройства и оборудование путевого хозяйства. Требования надежности и функциональной безопасности»; СТО РЖД 02.043-2011 «УРРАН. Системы, устройства и оборудование электрификации и электроснабжения. Требования надежности и функциональной безопасности»; СТО РЖД 02.044-2011 «УРРАН. Термины и определения».
- Утверждены Методики расчета показателей надежности и безопасности функционирования, оценки рисков для хозяйств инфраструктуры.
- Снижено количество отказов технических средств 1-ой и 2-ой категории (влияющих на график движения поездов) на 9,6 %.

Ключевыми индикаторами, иллюстрирующими темпы инновационного развития Компании являются объемы приобретаемых инновационных технических средств, рост производительности труда, энергоэффективность перевозочного процесса, объемы тяжеловесного движения.

В настоящее время портфель интеллектуальной собственности Холдинга насчитывает более 2000 охраняемых документов, из которых более 1000 – патенты на изобретения и полезные модели. Соответственно растут нематериальные активы Компании, балансовая стоимость которых по состоянию на 31 декабря 2013 года составляет 8,2 млрд руб.

Несмотря на то что, затраты на НИОКР в 2013 году незначительно сократились по сравнению с предыдущим годом (на 0,8 %) и составили 7,28 млрд руб. (0,53 % выручки), этот показатель соответствует уровню зарубежных компаний.

Количество полученных патентов и свидетельств для ЭВМ и БД
(на конец года, ед.)



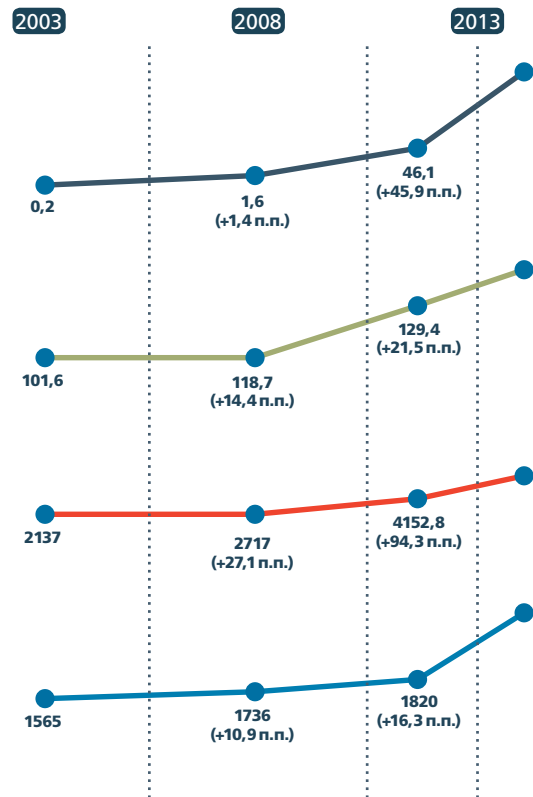
Затраты на НИОКР в 2013 году
составили

7,28 млрд руб.



Показатели инновационного развития ОАО «РЖД»

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Затраты на приобретение инновационных технических средств, доля от затрат на приобретение новой техники, % (% к 2003)</p> |
|  | <p>Энергоэффективность перевозочного процесса, прив. т км нетто/кг у.т. (% к 2003)</p> |
|  | <p>Темп роста производительности труда работников, занятых на перевозках*, тыс. прив. т км (% к 2003)</p> |
|  | <p>Среднесуточная производительность локомотива в грузовом движении, тыс. ткм брутто (% к 2003)</p> |



Скоростные и высокоскоростные электропоезда

«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.

В декабре 2009 г. состоялось открытие высокоскоростного движения электропоездами «Сапсан» на линии Москва – Санкт-Петербург, в июле 2010 года на линии Москва – Нижний Новгород. В эксплуатации находится 8 электропоездов.

В декабре 2011 года ОАО «РЖД» заключило контракт с «Сименс АГ» на дополнительную поставку восьми высокоскоростных электропоездов «Сапсан» и договор на их техническое обслуживание на срок 30 лет. Сроки передачи электропоездов ОАО «РЖД»: октябрь 2014 – май 2015 гг. Новые восемь составов 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 1024 пассажиров. Во всех вагонах предусмотрено подключение к сети Интернет.

В декабре 2013 года в Россию прибыло 2 состава электропоезда «Сапсан». Поставка электропоездов выполняется с опережением графика.

«Аллегро»



Развитие скоростного сообщения на направлении Санкт-Петербург – Хельсинки Развитие скоростного сообщения на направлении Санкт-Петербург – Хельсинки 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 Smb с конструкционной скоростью 220 км/ч и вместимостью 344 посадочных места.

В декабре 2010 г. было открыто скоростное сообщение Санкт-Петербург – Хельсинки, что позволило сократить время в пути между двумя городами (415 км) до 3 часов 36 минут. Таможенный и паспортный контроль проводится в процессе движения поезда.

В ноябре 2013 года была завершена модернизация системы наклона кузова на 4-х составах электропоезда «Аллегро». По сравнению с обычной конструкцией подвижного состава, эта система позволяет значительно повысить скорость прохождения кривых при сохранении безопасности и комфорта движения и не требует вносить изменения в геометрию и планировку существующего пути.

В настоящее время эксплуатируется четыре состава электропоезда «Аллегро», которые обеспечивают движение 4-х пар поездов в сутки.

«Ласточка»



В рамках взаимодействия ОАО «РЖД» с компанией «Сименс АГ» в декабре 2009 года был заключен контракт на разработку и поставку электропоездов серии ЭС1 «Ласточка» (заводское наименование Desiro RUS), предназначенных для железнодорожного сообщения в пригородном кластере.

Первоочередная задача таких электропоездов – это транспортное обслуживание пассажиров во время проведения Олимпийских и Паралимпийских игр в г. Сочи в 2014 году, на участке Сочи – Адлер – Альпика Сервис.

В 2012 году электропоезда «Ласточка» прошли полный цикл предварительных приемочных и сертификационных испытаний, а в январе 2013 г. началась их подконтрольная эксплуатация на участке Санкт-Петербург – Бологое, Санкт-Петербург – Великий Новгород.

Электропоезда эксплуатируются на участке Москва – Нижний Новгород, Сочи – Аэропорт Сочи. В первой декаде июня 2013 года было организовано пассажирское сообщение этими электропоездами на участке Казань – Аэропорт Казань, что связано с организацией доставки гостей и участников XXVII Всемирной летней Универсиады Казань-2013. С открытием 1 ноября 2013 года нового железнодорожного участка Адлер – Красная Поляна Северо-Кавказской ж.д. началась планомерная отработка электропоездами «Ласточка» графика движения, разработанного в целях организации транспортного обслуживания Олимпийских игр Сочи-2014.

В 2013 году 45 электропоездов серии ЭС1 «Ласточка» поставлено в Россию и на конец 2013 года все они задействованы в коммерческой эксплуатации.

Производство электропоездов на ООО «Уральские локомотивы»



В сентябре 2011 г. между ОАО «РЖД» и ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие компаний ЗАО «Группа Синара» и «Сименс АГ») был подписан договор на поставку 1200 вагонов электропоездов для пригородных пассажирских перевозок, разработанных на базе электропоездов серии Desiro RUS. Изготовление электропоездов будет осуществляться на производственных мощностях ООО «Уральские локомотивы» до конца 2017 года, уровень локализации производства электропоездов должен достичь не менее 80 % от стоимости электропоезда.

В течение отчетного года на территории ООО «Уральские локомотивы» велось масштабное строительство новых производственных площадей, и в ноябре 2013 года состоялось торжественное открытие производственного комплекса, предназначенного для выпуска электропоездов нового поколения.

Инновационные технологические решения в инфраструктуре ОАО «РЖД»



Автоматизация управления перевозочным процессом

- Развитие за счет модернизации существующей и строительства новой инфраструктуры для обеспечения прогнозируемого объема перевозок.
- Разделение инфраструктуры общего пользования на пассажирскую и грузовую в качестве самостоятельных технических и технологических систем, создание инфраструктуры для организации скоростного движения.
- Развитие инфраструктуры с целью перехода на тяжеловесное движение с весовыми нормами 9 000 т и более.
- Обновление локомотивного парка и снижение стоимости жизненного цикла тяговых ресурсов.
- Загрузка или реструктуризация малоинтенсивных линий, повышение равномерности использования инфраструктуры.
- Оптимизация издержек за счет роста энергоэффективности и производительности труда, рациональной организации ремонтных и эксплуатационных работ.
- Совершенствование систем управления перевозками в соответствии с требованиями рынка и уровнем развития перевозочных и инфраструктурных активов.
- Повышение безопасности перевозок и снижение рисков, связанных с влиянием «человеческого фактора» на производственный процесс.
- Поступательное сокращение негативного воздействия инфраструктуры и тяги на окружающую среду, сокращение вредных выбросов.

Системы управления ресурсами и надежностью

В 2013 году получила дальнейшее развитие система поддержки принятия управленческих решений при планировании эксплуатационных расходов и инвестиций в условиях ресурсных ограничений, реализуемая в рамках внедрения в деятельность структурных подразделений и филиалов ОАО «РЖД» методологии УРРАН.

Функциональные задачи хозяйства автоматики и телемеханики, решаемые с использованием УРРАН:

- оценка деятельности подразделений хозяйства автоматики и телемеханики;
- планирование эксплуатационных расходов;
- планирование инвестиций;
- оценка состояния технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ).

Внедрение системы в локомотивном хозяйстве проводится на пилотном полигоне Северной железной дороги*, а также в Дирекциях моторвагонного подвижного состава*, Центральной станции связи и Департаменте охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД».

*филиалы ОАО «РЖД»

Повышение пропускной способности

■ Внедрение систем микропроцессорной централизации (МПЦ) на микропроцессорной элементной базе с расширенными функциональными возможностями. Эти системы позволяют повысить безопасность движения поездов, увеличить пропускную способность, надежность и срок службы технических средств, расширить функциональные возможности систем ЖАТ, снизить эксплуатационные расходы. В 2013 году введены в эксплуатацию МПЦ различных типов на 30 станциях (1 096 стрелок). В настоящее время устройствами ЖАТ на микропроцессорной элементной базе оборудовано 304 станции (8 960 стрелок). В 2013 году впервые на Восточно-Сибирскую железную дорогу* поставлен мобильный комплекс МПЦ-М на базе аппаратно-программных средств Eblock 950.

■ Внедрение современных микропроцессорных систем интервального движения поездов. Централизованные микропроцессорные системы

автоблокировки позволяют обеспечить применение безопасной системы с централизованным размещением оборудования на станциях, ограничивающих перегон, применение бесстыкового пути, размещение оборудования систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) в обогреваемом помещении, комплексную защиту всех источников питания одновременно для всей аппаратуры СЦБ. В 2013 году введены в эксплуатации участки железных дорог общей протяженностью 155,9 км, оборудованные микропроцессорными системами автоблокировки различных типов.

■ Внедрение функции передачи дополнительной информации по радиоканалу от устройств СЦБ при децентрализованной автоблокировке на бортовые локомотивные устройства. На участках магистрали Москва – Нижний Новгород Горьковской железной дороги*, оборудованных автоблокировкой АБТЦ (система автоблокировки с централизованным

размещением аппаратуры), движение поездов осуществляется с установленной скоростью 160 км/ч. Реализация функции передачи дополнительной информации по радиоканалу от устройств СЦБ при централизованной автоблокировке на бортовые локомотивные устройства безопасности позволит повысить скорость движения поездов 180 км/час и более.

■ Внедрение дорожных диспетчерских центров технической диагностики и мониторинга устройств ЖАТ. Для контроля технического состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на сети железных дорог с 2003 года внедряются системы диагностики и мониторинга. Дорожные диспетчерские центры мониторинга и диагностирования внедрены на следующих дорогах-филиалах ОАО «РЖД»: Октябрьская, Московская, Западно-Сибирская, Северо-Кавказская, Куйбышевская, Горьковская, Свердловская, Юго-Восточная, Восточно-Сибирская.

*филиалы ОАО «РЖД»

Повышение энергоэффективности

В 2013 году в рамках реализации Программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности ОАО «РЖД» соответствующие мероприятия провели 1930 структурных подразделения 24 функциональных филиалов и 16 железных дорог. В целом экономия топливно-энергетических ресурсов на тягу и нетяговые нужды составила более 2,3 млрд руб.

В результате проведенных мероприятий энергоемкость производственной деятельности была снижена на 1,4 % и составила 77,3 кг у.т./10 тыс. прив. ткм нетто.

По итогам отчетного года за счет реализации мероприятий Программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности была достигнута экономия топливно-энергетических ресурсов в размере 25,8 тыс. тонн условного топлива на сумму 217,2 млн рублей, в том числе: электрическая энергия – 73,96 млн кВт•ч. на сумму 204,5 млн рублей, дизельное топливо – 26,1 т на сумму 919,2 тыс. руб., бензин – 117,7 т на сумму 4,4 млн руб., тепловая энергия – 4813,8 Гкал на сумму 7,4 млн руб., угля – 4 т на сумму 7,2 тыс. руб.

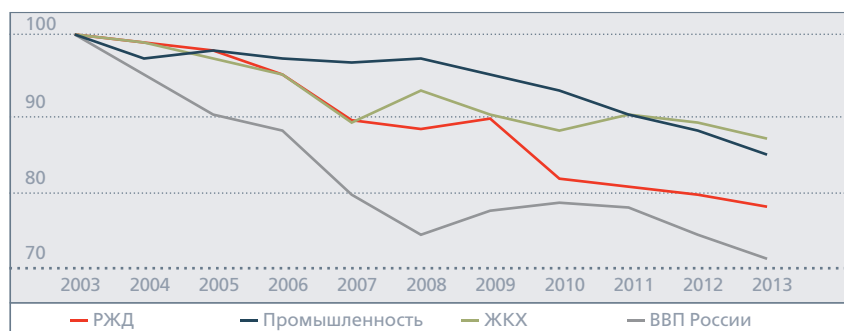
Учитывая поручение Правительства Российской Федерации о расширении использования газа в качестве моторного топлива, в отчетном году компанией были подписаны меморандумы с ОАО «НК «Роснефть» и ОАО «Газпром», в которых определены основные направления сотрудничества при совместной реализации проектов использования газа на железнодорожном транспорте, а также снижения негативного воздействия на окружающую среду.

В рамках реализации мероприятий инвестиционного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» в 2013 году были выполнены мероприятия на сумму 2,34 млрд руб.

В результате реализации ресурсосберегающих мероприятий годовой экономический эффект в 2013 году составил

610,6 млн руб.

Динамика изменения энергоемкости ВВП России и отдельных отраслей, %



Внедрение инструментов бережливого производства



В 2013 году количество структурных подразделений, участвующих в Программе проектов «Бережливое производство», увеличилось почти вдвое по сравнению с 2012 годом (с 553 до 982 предприятий).

Для повышения эффективности перевозочного процесса на полигонах железных дорог реализуется 272 межфункциональных проекта, предусматривающих совершенствование технологий операционной деятельности подразделений хозяйств инфраструктуры, тяги и движения.

В рамках Программы проектов создано 277 узловых рабочих групп, предложено к реализации 3 104 проекта улучшений, из них уже реализовано 1 889 проектов.

На основе проектов улучшений пересмотрено 2187 технологических процессов и нормативов технического содержания объектов железнодорожного транспорта.

В 2013 году экономический эффект от реализации Программы проектов «Бережливого производства» составил более 560 млн руб. По результатам реализации Программы в компании среди трудовых коллективов ОАО «РЖД» проведен конкурс на приз журнала «Железнодорожный транспорт».

Экономический эффект от реализации Программы проектов «Бережливого производства» в 2013 году составил более

560 млн руб.

Реализовано проектов улучшений по программе «Бережливое производство»

1889 проектов

Безопасность движения



С момента образования ОАО «РЖД» число транспортных происшествий и событий, связанных с нарушением требований безопасности движения и эксплуатации на сети железных дорог, снизилось.

Общее количество нарушений безопасности движения уменьшилось на 23,5 % (с 5 618 до 4 296 случаев в год). В первую очередь, этого удалось достичь за счет сокращения сходов подвижного состава в поездах в 2,5 раза – с 79 до 31 случая в год.

В 16,7 раза удалось сократить количество отцепок вагонов от пассажирских поездов. Число неисправностей пути, которые вызвали прекращение движения или ограничение скорости до 15 км/ч, сократилось с 406 до 55 случаев, или в 7,4 раза.

Руководство ОАО «РЖД» постоянно анализирует внешние и внутренние риски возникновения транспортных происшествий и принимает организационные меры, в том числе, предупредительного характера.

Управление безопасностью движения

Российские железные дороги в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» выполняют комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности объектов железнодорожного транспорта.

В 2013 году на организацию охраны наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования было выделено более 16,3 млрд руб. (в 2012 году – 14,9 млрд руб.), что позволило передать под охрану 6130 объектов (на 9,3 % больше, чем в 2012 году).

Увеличение количества охраняемых объектов железнодорожного транспорта позволило повысить их уровень безопасности, сократить количество хищений имущества компании на 18 %.

В 2013 году основные усилия компании были сосредоточены на выполнении комплекса мероприятий по обеспечению безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры, использовавшихся для транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней универсиады в г. Казани и задействованных для транспортного обслуживания предстоящих XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи.

В период подготовки и проведения Универсиады-2013 дополнительно под охрану было передано 27 объектов железнодорожного транспорта, в том числе объекты с массовым пребыванием людей (железнодорожные вокзалы Казань-1, Казань-2, пригородный вокзал Казань),

а также железнодорожная линия интермодальных перевозок Казань – международный аэропорт Казань.

В результате принятых мер за период проведения Универсиады противоправного вмешательства в функционирование объектов железнодорожного транспорта допущено не было.

В 2013 году был также проведен комплекс мероприятий по формированию системы охраны объектов ОАО «РЖД», используемых для транспортного обслуживания XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи.

Переданы под охрану объекты транспортной инфраструктуры на железнодорожных участках Туапсе – Адлер – Веселое

и Адлер – Альпика-Сервис (Красная поляна), линии интермодальных перевозок Адлер – аэропорт г. Сочи, создана сеть опорных пунктов охраны с ситуационным центром мониторинга транспортной безопасности на станции Адлер.

Наряду с этим для обеспечения правопорядка, пресечения преступлений и правонарушений на объектах железнодорожного транспорта проводилась совместная работа с ГУТ МВД России на сети железных дорог.

В результате принятых совместно с органами внутренних дел на транспорте мер за различные противоправные действия задержано 465 (в 2012 году – 543) человек. Возбуждено 167 уголовных дел (в 2012 году – 213). В 2013 году по планам правоохранительных органов

проведено 465 учений и тренировок, к которым привлекались 4354 работника железнодорожного транспорта.

Для отработки взаимодействия работников железнодорожного транспорта, охранных организаций по планам региональных центров безопасности было проведено 1120 объектовых тренировок по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. В указанных мероприятиях приняли участие 4542 работника ОАО «РЖД».

По вопросам предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта подготовлено 255 видеосюжетов для трансляции по каналам телевидения, 193 радиопередачи и 2050 публикаций в СМИ.

В результате проведенной работы общее количество зарегистрированных фактов незаконного вмешательства в деятельность объектов компании по сравнению с 2012 годом уменьшилось на 26 % (в 2013 году – 1257 случаев, в 2012 году – 1702).

Выделено на организацию охраны наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования в 2013 году

16,3 млрд руб.

Проект «Транспортная безопасность»

Для снижения рисков несанкционированного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» продолжена реализация проекта «Транспортная безопасность».

Основной задачей проекта является оснащение наиболее важных объектов железнодорожной инфраструктуры системами технических средств охраны и проведение модернизации ранее установленных систем.

В 2013 году в бюджете компании на оснащение объектов техническими средствами охраны было предусмотрено более 680 млн рублей собственных средств, что позволило дополнительно оснастить этими средствами 12 объектов железнодорожной инфраструктуры, доведя их количество до 1480.

В рамках реализации проекта выполнены мероприятия на объектах железнодорожной инфраструктуры, задействованных для транспортного обслуживания Всемирной летней универсиады

в г. Казани и Олимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи, а также на объектах высокоскоростного (скоростного) железнодорожного транспорта.

Системами технических средств охраны, видеонаблюдения оборудованы объекты железнодорожной инфраструктуры высокоскоростного движения, а также в Казанского и Сочинского транспортных узлов, в том числе участки железнодорожного пути: вокзал Казань – аэропорт «Казань», Колпино – Торфяное направления Санкт-Петербург – Москва, Туапсе – Дагомыс Северо-Кавказской железной дороги.

На железнодорожных вокзалах г. Казани, Сочинского пассажирского комплекса (на вокзалах Сочи, Хоста, Адлер, Олимпийский парк, Эсто-Садок, Красная поляна, Имеретинский курорт) установлено оборудование для проведения досмотровых мероприятий.

На участках Рощино – Гаврилово, Гаврилово – Бусловская направления Санкт-Петербург – Бусловская,

Академическая – Завидово направления Санкт-Петербург – Москва, Петушки – Второво, Второво – Вязники направления Москва – Нижний Новгород, участке Дагомыс – Веселое Северо-Кавказской железной дороги в рамках реализации Комплексной программой обеспечения безопасности населения на транспорте внедрены новые технологии охраны с применением технических средств для контроля и наблюдения железнодорожного пути.

Общий объем освоения средств, предоставленных из федеральных бюджета, в 2013 году составил более 670,5 млн руб.

В 2013 году установленные на объектах компании технические средства охраны позволили правоохранительным органам и охранным организациям выявить 401 и предотвратить 318 правонарушений и происшествий, задержать за административные правонарушения 17 012 человек и 37 – находившихся в розыске, обнаружить 111 бесхозных подозрительных предметов.

Стратегия развития



- 79** Миссия и основные направления стратегии холдинга «РЖД»
- 81** Совершенствование организационной структуры
- 83** Долгосрочные задачи по бизнес-блокам



Точный расчет на старте

В 2013 году советом директоров ОАО «РЖД» утверждена новая Стратегия развития холдинга «РЖД» до 2030 года. Реализация Стратегии будет обеспечиваться за счет формирования бизнес-модели по 5 ключевым бизнес-блокам, создаваемым с учетом общности задач, технологий и дополнительных синергетических эффектов от скоординированной деятельности.

По каждому из бизнес-блоков разрабатывается стратегия достижения целевых показателей, как и по холдингу ОАО «РЖД» в целом.

Миссия и основные направления стратегии холдинга «РЖД»

Миссия холдинга «РЖД» заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования.

Новая «Стратегия холдинга «РЖД» до 2030 года» утверждена советом директоров ОАО «РЖД» в декабре 2013 года.

Миссия Холдинга до 2030 года реализуется через достижение следующих стратегических целей:

- сохранить лидирующие позиции в сфере грузовых железнодорожных перевозок в Европе, повысить привлекательность железнодорожного транспорта для клиентов, увеличить перевозки грузов к 2030 году на 500-800 млн тонн;
- повысить уровень удовлетворенности клиентов за счет повышения качества услуг при сохранении конкурентоспособной стоимости перевозок;
- войти в ТОП-5 компаний Европы по объему логистического бизнеса, увеличить долю транспортно-логистических услуг в портфеле бизнеса Холдинга;
- обеспечить эффективное обслуживание глобальных цепочек поставок крупнейших российских и международных клиентов, расширить перевозочный и логистический бизнес на Евроазиатском пространстве;
- обеспечить сохранение существующей доли в пассажирообороте транспортной системы России, увеличить к 2030 году пассажирооборот в пригородном сообщении в 1,8-2,2 раза, в дальнем и межрегиональном сообщении – в 1,3-1,7 раза;
- реализовать проекты развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечить увеличение доли перевозок с новым уровнем скоростей до 20 % в общей структуре пассажирооборота к 2030 году;
- войти в ТОП-10 мировых компаний по инфраструктурному строительству, обеспечить формирование долгосрочного портфеля заказов и высочайший уровень реализации проектов;
- сохранить лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры;
- обеспечить планомерное обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов;
- войти в ТОП-5 наиболее привлекательных крупных компаний-работодателей России, привлекать к работе в Холдинге лучших специалистов, гарантируя конкурентоспособность заработной платы, рост производительности и улучшение условий труда, современный социальный пакет;
- отдавать приоритет «зеленым» технологиям, обеспечить снижение нагрузки на окружающую среду в 2 раза;
- последовательно оптимизировать бизнес-портфель Холдинга в соответствии с выбранной стратегией, фокусировать активность на основных и наиболее эффективных видах бизнеса, обеспечивать устойчивую синергию между элементами Холдинга.

Задачи ОАО «РЖД» до 2030 года:

- увеличить на 40-60 % объем перевозок грузов и на 20-40 % перевозки пассажиров;
- ликвидировать «узкие места» на всех основных направлениях перевозок;
- обеспечить формирование развернутой сети скоростных (6,9 тыс. км) и высокоскоростных перевозок (4,3 тыс. км) в соответствии с инновационным сценарием развития;
- существенно повысить качество грузовых и пассажирских перевозок и их безопасность;
- утроить объем транзитных перевозок по инфраструктуре российских железных дорог;
- вдвое сократить количество выбросов CO₂ в расчете на 1 приведенный т-км перевозок;
- обеспечить активное обновление парка подвижного состава, внедрение современных инновационных технологий и информационно-управляющих интеллектуальных транспортных систем и на этой основе кардинально повысить производительность труда.

Реализация стратегических задач должна быть обеспечена за счет:

- реформирования структуры Компании и выделения ключевых блоков;
- установления целевых стратегических параметров развития для каждого бизнес-блока;
- разработки стратегических инициатив, направленных на достижение целевых параметров по блокам;
- разработки и применения корпоративных политик, программ, стандартов, направленных на реализацию Стратегии;
- тесной интеграции систем стратегического и оперативного управления;
- эволюционного развития системы управления Холдингом по мере реализации Стратегии и совершенствования бизнес-модели;
- эффективного взаимодействия с государством по совершенствованию регуляторной модели и компенсации выпадающих доходов в рамках выполнения публичных обязательств;
- проведения эффективной финансовой, инвестиционной и кредитной политики в соответствии со стратегическими целями и задачами;
- постоянного обучения персонала, мотивации работников на достижение целевых показателей;
- открытого взаимодействия с обществом, экспертами и клиентами.

Совершенствование организационной структуры

Целевая организационная модель холдинга «РЖД» представляет собой взаимосвязанный комплекс пяти ключевых бизнес-блоков, решающих свои определенные задачи по повышению эффективности, формированию и диверсификации предлагаемых услуг и росту их доходности, внедрению новых технических и технологических решений.

Центром принятия стратегических решений и формирования общей политики и стандартов будет Корпоративный центр – комплекс подразделений ОАО «РЖД», специализирующихся на управлении Холдингом как набором бизнес-единиц.



**ПЕРЕВОЗОЧНЫЙ
И ЛОГИСТИЧЕСКИЙ
БИЗНЕС-БЛОК**

Формирование диверсифицированной продуктовой корзины холдинга «РЖД» с переходом от оказания преимущественно услуг по перевозкам к предоставлению грузовладельцам комплексных интегрированных услуг по принципу «от двери до двери», последовательным расширением спектра с 2PL до 3PL, 4PL услуг, формированию глобальных логистических цепочек.



**ПАССАЖИРСКИЕ
ПЕРЕВОЗКИ
И СЕРВИС**

Расширение предложения потребителям современных транспортных услуг, предусматривающих ускорение и увеличение мультимодальности перевозок, повышение качества традиционного сервиса в поездах и сопутствующих перевозке сферах, в том числе, расширение сферы скоростных и высокоскоростных перевозок между крупнейшими агломерациями страны на основе государственных решений современных эффективных технологий.



ИНФРАСТРУКТУРА

Данный блок играет фундаментальную роль в развитии остальных блоков

Снижение издержек инфраструктуры, повышение возможностей для создания новых перевозочных и логистических продуктов (скорость, надежность оказания услуг инфраструктуры, повышение провозных способностей), модернизация сети и строительство окупаемых дополнительных главных путей под возрастающие объемы перевозок, увеличение эффективности управления движением и локомотивной тяги.



**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ИНЖИНИРИНГ
И ТРАНСПОРТНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО**

Укрепление и расширение присутствия холдинга «РЖД» на рынке международного железнодорожного инжиниринга и инфраструктурного транспортного строительства, создание заделов для расширения других видов бизнеса Компании на рынках присутствия в качестве подрядчика при сооружении инфраструктурных объектов.



**СОЦИАЛЬНЫЙ
БЛОК**

Повышение конкурентоспособности Компании как работодателя; привлечение и закрепление в холдинге «РЖД» персонала необходимой квалификации, его непрерывное развитие; социальная поддержка и предоставление услуг здравоохранения.

В 2013 году проведена активная работа по реализации мероприятий, предусмотренных Концепцией организационного развития холдинга «РЖД» на период до 2015 года.

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ В 2013 ГОДУ

1

РАЗРАБОТАН ПРОЕКТ
КОНЦЕПЦИИ БИЗНЕС-БЛОКА
«ИНФРАСТРУКТУРА»

2

ЗАВЕРШЕНО ФОРМИРОВАНИЕ
БИЗНЕС-БЛОКА
«ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ»

3

ЗАВЕРШЕНО ПРОЕКТИРОВАНИЕ
И СОЗДАНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНОГО
И ЛОГИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕС-БЛОКА



В отчетном году были сформированы органы управления бизнес-блоками «Транспортно-логистический» и «Пассажирские перевозки», образован Комитет по транспортно-логистическому бизнесу холдинга «РЖД», разработан проект Концепции развития бизнес-блока «Инфраструктура» и определены приоритетные задачи, на решение которых должна быть нацелена формирующаяся система управления бизнес-блока «Инфраструктура».

В 2013 году одновременно с преобразованиями в структуре ОАО «РЖД» было существенно расширено применение процессных и сервисных подходов к организации деятельности и управления, предусмотрено внедрение внутреннего обмена услугами, сквозного (взаимосогласованного) планирования, сбалансированной системы показателей, эффективной системы мотивации и оценки вклада в общий результат. Также был установлен формат модели управления холдинга «РЖД».

Долгосрочные задачи по бизнес-блокам

Перевозочный и логистический бизнес-блок



Основные задачи развития перевозочного и логистического бизнеса холдинга «РЖД»:

- повышение конкурентоспособности Холдинга на рынке грузовых перевозок;
- увеличение доли высокомаржинальных грузов при удовлетворении растущего спроса на перевозки массовых грузов;
- выстраивание долгосрочных отношений с клиентами, улучшение обратной связи с потребителями;
- повышение рыночной гибкости и расширение бизнеса в дерегулированных сегментах при эффективном предоставлении на публичной основе услуг в естественно-монопольном сегменте;
- развитие логистических возможностей для удовлетворения потребностей клиентов в комплексных услугах, в том числе, в глобальных транспортных цепочках;
- увеличение транзитных перевозок грузов в 2-3 раза к 2030 году;
- развитие новых продуктов и услуг в сфере железнодорожных перевозок;
- укрепление отношений с ключевыми партнерами на транспортном рынке;
- обеспечение устойчивого роста денежного потока для развития перевозочного и логистического бизнеса и инфраструктуры;
- снижение рисков, связанных с высокой волатильностью сырьевых рынков и нестабильностью экспортных грузопотоков.

Для выполнения поставленных задач холдинг «РЖД» формирует бизнес-модель международной перевозочной и логистической компании за счет развития бизнеса в сегментах оперирования подвижным составом, терминалов и складов, предоставления логистических услуг и логистического аутсорсинга, международных перевозках. Системная работа по совершенствованию и повышению привлекательности базовой услуги железнодорожной перевозки будет продолжена.

Прогноз развития рынка транспортно-логистических услуг свидетельствует о сохранении тенденций, сложившихся в последние годы:

- доли логистических, экспедиторских, складских услуг в общем объеме транспортно-логистического рынка будут возрастать;
- сохранится более высокое бюджетное финансирование развития автомобильной отрасли, значительно повысится плотность автомобильной сети;
- темп роста грузооборота автомобильного транспорта до 2030 года будет в два раза опережать темп роста грузооборота железнодорожного транспорта;
- продолжится реализация проектов по расширению трубопроводной и продуктопроводной сети.

Бизнес-блок «Пассажиры и сервис»



Основные задачи бизнес-блока определяются Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года и целевыми задачами развития бизнеса, они ориентированы на движение в трех стратегических направлениях:

1

стабилизация рыночной доли железнодорожного транспорта на растущем рынке пассажирских перевозок;

2

взаимодействие с регулирующими органами государства, обеспечение государственной поддержки железнодорожных перевозок с учетом их социально-экономической эффективности;

3

повышение экономической эффективности перевозок и связанных с ними дополнительных видов бизнеса.

С учетом сложности и многообразия рынка пассажирских перевозок деятельность в рамках бизнес-блока будет сфокусирована на трех основных сегментах:

- высокоскоростные и скоростные перевозки;
- традиционные дальние перевозки;
- пригородные и внутригородские перевозки.

В соответствии с параметрами проекта Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, спрос на пассажирские перевозки может увеличиться в 1,8-2,1 раза с соответствующим ростом пассажирооборота. Это связано с прогнозируемым существенным ростом транспортной подвижности населения по мере роста реальных располагаемых доходов населения и повышением гуманитарности транспортной системы до уровня развитых стран. В стоимостном выражении рынок общественных пассажирских перевозок может вырасти в 3,5-4 раза.

Бизнес-блок «Инфраструктура»



Основные задачи развития инфраструктурного бизнес-блока холдинга «РЖД»:

- развитие за счет модернизации существующей и строительства новой инфраструктуры для обеспечения прогнозируемого объема перевозок;
- разделение инфраструктуры общего пользования на пассажирскую и грузовую в качестве самостоятельных технических и технологических систем, создание инфраструктуры для организации скоростного и высокоскоростного движения;
- развитие инфраструктуры с целью перехода на тяжеловесное движение с весовыми нормами 9 000 т и более;
- обновление локомотивного парка и снижение стоимости жизненного цикла тяговых ресурсов;
- загрузка или реструктуризация малоинтенсивных линий, повышение равномерности использования инфраструктуры;
- оптимизация издержек за счет роста энергоэффективности и производительности труда, рациональной организации ремонтных и эксплуатационных работ;
- совершенствование систем управления перевозками в соответствии с требованиями рынка и уровнем развития перевозочных и инфраструктурных активов;
- повышение безопасности перевозок и снижение рисков, связанных с влиянием «человеческого фактора» на производственный процесс;
- поступательное сокращение негативного воздействия инфраструктуры и тяги на окружающую среду, сокращение вредных выбросов.

ОАО «РЖД» в тесном взаимодействии с государством прорабатывает возможность перехода к регуляторному (сетевому) контракту, увязанному с проведением долгосрочной тарифной политики. Холдинг «РЖД» также взаимодействует с грузоотправителями, привлекая их к развитию железнодорожной инфраструктуры на основе заключения договоров на принципах «take or pay».

Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»



Основные задачи внешнеэкономической деятельности холдинга «РЖД» в сфере реализации инфраструктурных проектов:

1

формирование портфеля инфраструктурных проектов холдинга «РЖД» за рубежом;

2

рост доходов холдинга «РЖД» за счет реализации экономически эффективных инфраструктурных проектов за рубежом, а также проектов, обеспечивающих дополнительную загрузку инфраструктуры, принадлежащей ОАО «РЖД»;

3

увеличение доли присутствия на зарубежных инфраструктурных рынках и повышение глобальной конкурентоспособности холдинга «РЖД» путем продвижения российской продукции железнодорожного назначения и услуг для железнодорожного сектора.

В долгосрочной перспективе (к 2030 г.) холдинг «РЖД» должен стать лидером консорциума компаний (как входящих, так и не входящих в Холдинг), предлагающего на международном рынке железнодорожных инфраструктурных проектов комплексные услуги в том числе:

- консалтинг;
- разработку концепций;
- проектирование;
- строительство;
- поставки материалов;
- машин и оборудования;
- управление транспортными комплексами.

Социальный блок



Основные стратегические задачи проводимой в холдинге «РЖД» социальной политики:

- повышение конкурентоспособности Холдинга как работодателя;
- привлечение и закрепление в Холдинге персонала необходимой квалификации;
- эффективное управление численностью персонала с учетом внедрения новой техники и современных технологий;
- внедрение компетентного подхода в управлении персоналом;
- формирование эффективного кадрового резерва;
- непрерывное развитие персонала;
- проведение эффективной молодежной политики и укрепление корпоративной культуры;
- реализация эффективной социальной политики;
- эффективное управление персоналом и социальная поддержка;
- предоставление услуг в области здравоохранения.

Учитывая масштаб деятельности и статус холдинга «РЖД» как крупнейшего работодателя страны, ключевым приоритетом является реализация политики социальной ответственности перед работниками, обществом и государством.

Компания рассматривает персонал в качестве своего важнейшего актива.

Стратегия социального блока Холдинга является продолжением общей стратегии Компании и направлена на поддержание реализации стратегических целей остальных бизнес-блоков с точки зрения персонала как ключевого ресурса Компании.

Стратегией развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года определены основные стратегические задачи проводимой социальной политики, в том числе повышение конкурентоспособности холдинга как работодателя через реализацию принципа роста реальной заработной платы в соответствии с ростом производительности труда и обеспечение соотношения заработной платы к общероссийскому уровню в долгосрочной перспективе до 1,4.

Итоги инвестиционной деятельности



89 Подходы к планированию инвестиционных проектов

90 Инвестиционные проекты первой категории

90 Инвестиционные проекты второй категории, финансируемые за счет выпуска инфраструктурных облигаций

91 Инвестиционные проекты третьей категории, финансируемые из бюджетных источников

92 Основные итоги инвестиционной деятельности



Создаем движение

sochi.ru
2014

RZD

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Главной задачей инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2013 году стало завершение реализации проектов для обеспечения Олимпиады и Паралимпиады в Сочи и Универсиады в Казани, которые были сданы в эксплуатацию в установленный срок или раньше срока.

562 млрд руб.

общая расчетная стоимость одного из самых масштабных проектов страны за последнее время – модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Подходы к планированию инвестиционных проектов

В основу формирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» положена Генеральная схема развития сети железных дорог на период до 2020 года, грузовая база которой сформирована с учетом полученных заявок компаний-грузоотправителей.

При проведении расчетов грузовой базы учитываются имеющиеся прогнозы и целевые ориентиры, содержащиеся в правительственных и региональных стратегически-ориентированных документах, а также данные международных организаций и учреждений (Международный Валютный Фонд, Всемирный Банк и другие) и ведущих научных организаций (как отечественных, так и международных). При построении прогноза также учитываются планы по развитию смежных видов транспорта, планы отдельных стивидорных организаций российских морских портов, программы и стратегии развития субъектов Российской Федерации.

В значительной степени повысить качество прогнозирования грузовой базы помогает разработка транспортно-экономического баланса или межрегионального межотраслевого баланса грузовых перевозок. Эту работу ОАО «РЖД» проводит совместно с отраслевыми институтами, Институтом народнохозяйственного прогнозирования РАН, Советом по изучению производительных сил.

Сформирован «трехступенчатый» системный подход к формированию инвестиционной программы, который позволяет с достаточно высокой точностью строить прогнозы развития железнодорожной инфраструктуры и, в свою очередь, формировать инвестиционную программу ОАО «РЖД».

При формировании инвестиционной программы ОАО «РЖД» используется принцип согласованности источников финансирования и структуры инвестиционной программы, направляемой на:

- обновление основных фондов на уровне амортизационных отчислений;
- коммерчески эффективные проекты на уровне объема заемных средств;
- коммерчески неэффективные проекты на уровне объема государственной поддержки.

ВСЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В ОАО «РЖД» РАЗДЕЛЯЮТСЯ ПО КРИТЕРИЮ ОКУПАЕМОСТИ И КОММЕРЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ НА ТРИ КАТЕГОРИИ

1-я категория

10-15 ЛЕТ
СРОК ОКУПАЕМОСТИ

Проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10-15 лет, и которые ОАО «РЖД» готово профинансировать за счет собственного денежного потока, а также заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки

2-я категория

15-30 ЛЕТ
СРОК ОКУПАЕМОСТИ

Проекты, срок окупаемости которых составляет 15-30 лет. Данные проекты не могут быть в настоящее время профинансированы ОАО «РЖД» за счет заемных источников, так как на рынке отсутствуют заемные средства такой срочности. Такие проекты финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

3-я категория

НЕОКУПАЕМЫЕ (БЕЗ ВОЗМОЖНОСТИ ДОЛГОВОГО ФИНАСИРОВАНИЯ)

Проекты, которые являются полностью неэффективными (неокупаемыми) для ОАО «РЖД» при любых видах долгового финансирования. Они финансируются только за счет бюджетных источников, так как только государственный бюджет может вернуть инвестированные средства за счет мультипликативного бюджетного эффекта.

Инвестиционные проекты первой категории

Проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10-15 лет, и которые Компания может профинансировать за счет собственного денежного потока или заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки, являются «собственными» проектами и относятся к первой категории.

Инвестиционные проекты второй категории, финансируемые за счет выпуска инфраструктурных облигаций

Инвестиционные проекты второй категории финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций Компании. Данные облигации выпускаются на срок от 15 до 30 лет со ставкой купона, установленной на уровне инфляции и увеличенной на 1 % годовых.

В 2013 году средства от инфраструктурных облигаций были направлены большей частью на реализацию проектов комплексного развития железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада, Юга России, а также Урала и Западной Сибири – реконструкция участков

Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород, Трубная-Баскунчак-Ксарайская, Тобольск-Сургут-Коротчаево. Также была завершена реконструкция Ленинградского, Павелецкого, Ярославского, Белорусского, Рижского и Савеловского вокзалов Москвы, был приобретен 381 новый локомотив,

Всего в 2013 году размещено инфраструктурных облигаций на сумму

150 млрд руб.

внедрена автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии на 170 подстанциях.

Эти проекты имеют срок окупаемости на горизонте до 30 лет с существенным мультипликативным эффектом для экономики Российской Федерации.

Инвестиционные проекты третьей категории, финансируемые из бюджетных источников

К инвестиционным проектам третьей категории относятся проекты, которые являются некупаемыми для ОАО «РЖД». Данные проекты можно финансировать только за счет бюджетных источников, так как государственный бюджет сможет вернуть инвестированные средства за счет мультипликативного бюджетного эффекта.

В 2013 ГОДУ КОМПАНИИ УДАЛОСЬ ПОЛУЧИТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ СРЕДСТВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ПО ТАКИМ КАПИТАЛОЕМКИМ И ВАЖНЫМ ДЛЯ ВСЕЙ СТРАНЫ ПРОЕКТАМ КАК

Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей

В качестве инструментов финансирования проектов по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей предусмотрено внесение бюджетных средств в обыкновенные акции ОАО «РЖД» и средств Фонда национального благосостояния в привилегированные акции компании.



Комплексная реконструкция участка имени М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская со строительством обхода Краснодарского железнодорожного узла



Развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла, а также комплексная реконструкция участка Междуреченск-Тайшет



Основные итоги инвестиционной деятельности

Главной целью инвестиционной программы ОАО «РЖД» является развитие и сохранение на должном уровне жизнедеятельности железнодорожной инфраструктуры, обеспечения безопасности жизнедеятельности и устойчивости перевозочного процесса, эксплуатационной надежности. Значительная часть средств направляется на обновление подвижного состава, обеспечение условий охраны труда, экологической и пожарной безопасности, обновление изношенных объектов повышенной опасности.

Общий объем инвестиционного бюджета (фактическое выполнение)

467,2 млрд руб.

Объем инвестиций, направленных на снятие инфраструктурных ограничений

169,0 млрд руб.

Объем инвестиций, направленных на повышение транспортной доступности для населения страны

59,5 млрд руб.

Общие показатели исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2013 год, млрд руб.

| Наименование разделов | 2012 год | | 2013 год | | | | +/- 2013 к 2012 | % 2013 к 2012 |
|-------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|
| | факт | Удельный вес от общего объема затрат | План года | Факт года | Удельный вес от общего объема затрат | испол- нение, % | | |
| ВСЕГО | 480,1 | 100 | 467,5 | 467,2 | 100 | 99,9 | -12,9 | 97,3 |
| Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ | 73,4 | 15,3 | 45,8 | 46 | 9,9 | 100,4 | -27,4 | 62,7 |
| Обеспечение безопасности | 66,9 | 13,9 | 55 | 56,1 | 12,0 | 102,0 | -10,8 | 83,9 |
| Снятие инфраструктурных ограничений | 178,1 | 37,1 | 166,8 | 169,0 | 36,2 | 101,3 | -9,1 | 94,9 |
| Повышение транспортной доступности для населения страны | 36,4 | 7,6 | 61 | 59,5 | 12,7 | 97,5 | 23,1 | 163,5 |
| Обновление подвижного состава | 75,5 | 15,7 | 119 | 118,7 | 25,4 | 99,7 | 43,2 | 157,2 |
| Прочие проекты | 49,8 | 10,4 | 19,9 | 17,9 | 3,8 | 89,9 | -31,9 | 35,9 |

ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕЙ ИНВЕСТИЦИОННОГО БЮДЖЕТА В 2013 ГОДУ СТАЛО ЗАВЕРШЕНИЕ ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЛИМПИАДЫ В СОЧИ И УНИВЕРСИАДЫ В КАЗАНИ

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ XXVII ВСЕМИРНОЙ ЛЕТНЕЙ УНИВЕРСИАДЫ 2013 ГОДА

СОВМЕЩЕННАЯ (АВТОМОБИЛЬНАЯ И ЖЕЛЕЗНАЯ) ДОРОГА АДЛЕР – ГОРНОКЛИМАТИЧЕСКИЙ КУРОРТ «АЛЬПИКА-СЕРВИС» СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ СПЛОШНОГО ВТОРОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ НА УЧАСТКЕ СОЧИ – АДЛЕР – ВЕСЕЛОЕ

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЦЕЛЯХ ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ ОЛИМПИЙСКИХ ИГР В СОЧИ



Первоначально утвержденный на совете директоров бюджет Компании на 2013 год составлял 411,4 млрд руб. С учетом проведенных корректировок плановый размер инвестиционного бюджета на 2013 год составил 467,5 млрд руб., а фактическое выполнение – 467,2 млрд руб., или 99,9 % от плана.

Главной задачей инвестиционного бюджета в 2013 году стало завершение приоритетных проектов развития инфраструктуры для обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр в Сочи и всемирной летней Универсиады в Казани.

Также на средства федерального бюджета, собственные средства Компании и средства бюджета Москвы были исполнены целевые задачи по проекту «Развитие Московского транспортного узла».

В 2013 году Компанией выполнены все поставленные на год целевые задачи, в том числе и по реализации проектов, связанных с выполнением поручений Правительства Российской Федерации.

Наиболее значимым и капиталоемким стал проект «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» со строительством второго сплошного железнодорожного пути Сочи – Адлер – Веселое, реализация

которого осуществлялась в целях подготовки к зимним Олимпийским играм 2014 года в Сочи.

Реализация проекта начата в 2008 году и осуществлялась в большей степени за счет средств федерального бюджета. Фактические затраты составили 271,6 млрд руб.

В 2013 году полностью завершён проект «Организация интермодальных перевозок от железнодорожной станции Казань до международного аэропорта «Казань», осуществленный в рамках подготовки к XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в Казани.

Проекты по снятию инфраструктурных ограничений

Введено в эксплуатацию новых путей
в 2013 году

67,8 км

Комплексно реконструировано путей
в 2013 году

3982 км

Таблица проектов по снятию инфраструктурных ограничений

| Регион | Проект | Цель | Объем затрат 2013 г., млрд.руб. | Итоги реализации 2013 года |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Северо-Западный | «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» | Обеспечение перевозок грузопотоков на подходах к порту Усть-Луга в соответствии с прогнозируемым ростом объемов перевозок. | 12,5 | Введено в эксплуатацию: 1) электрическая централизация 112 систем пневмообдува на ст. Мга 2) автоматическая блокировка с тональными рельсовыми цепями 31 км перегона Керстово – Котлы 2 3) тяговая подстанция ст. Лужская 4) ж/д путепровод на ст. Владимирская 5) ж/д мост через р. Кямиши 6) ж/д тоннель на ст. Лужская 7) верхнее строение пути на станции Лужская – 20,7 км 8) дежурный пункт района контактной сети ст. Веймарн. Выполненные работы позволили увеличить перерабатывающую способность Усть-Лужского железнодорожного узла с 31 до 44 пар поездов в сутки. |
| | «Организация скоростного пассажирского движения на участке С.Петербург – Бусловская» | Сокращения движения поездов от Санкт-Петербурга до Хельсинки с 5 часов 50 минут (по территории России – 2 часа 30 минут) до 3 часов 30 минут (1 час 30 минут по территории России). | 4,7 | Введено в эксплуатацию 2,8 км верхнего строения пути, 2,1 км электрифицированной линии. |
| Южный | «Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская». | Реконструкция железнодорожной инфраструктуры для обеспечения доставки грузов в порты Каспийского моря и южные регионы страны. | 0,5 | Введен в эксплуатацию второй путь на перегоне Заплавное – Трубное – 17,7 км. |
| | «Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла» | Реконструкция железнодорожной инфраструктуры для обеспечения доставки грузов в порты Азово-Черноморского транспортного узла (Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк и новый морской порт Тамань), а также оптимизация работы Краснодарского узла с переключением грузового движения в обход на участок Тимашевская – Крымская. | 1,5 | Введен в эксплуатацию тяговая подстанция Ея. |



| Регион | Проект | Цель | Объем затрат 2013 г., млрд руб. | Итоги реализации 2013 года |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Урал и Западная Сибирь | «Развитие участка Тобольск-Сургут» | Увеличение вывоза углеводородного сырья из Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского АО за счет поэтапного увеличения пропускной и провозной способностей участка Тобольск-Сургут до 66 пар поездов в сутки. | 7,5 | Обеспечен ввод в эксплуатацию 6 перегонов общей протяженностью 41,2 км вторых путей, 39,3 км автоблокировки, что позволило увеличить пропускную способность участка с 38 до 40 пар поездов в сутки. |
| Дальне- восточ- ный | «Комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск» | Развитие инфраструктуры в связи с прогнозируемым увеличением объема внешнеторговых перевозок через пограничную станцию Забайкальск. | 1,1 | Введены в эксплуатацию: 1) бесстыковой путь Седловая-Бурятская – 10,7 км, 2) ограждение парков "А" и "Д" ст. Забайкальск. |
| | «Реконструкция участка Комсомольск- на-Амуре – Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля» | Увеличение пропускной способности линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. | 7,1 | Введен в эксплуатацию второй путь на участке Восточный портал Кузнецовского тоннеля – высокогорная протяженностью 4,3 км, позволивший увеличить минимальную пропускную способность участка до 30 пар поездов в сутки, провозную – до 23,8 млн тонн. |
| | «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железнодорожной» | Увеличение перевозки транзитных грузов из Кемеровской области в порты Дальнего Востока. | 1,7 | Завершены работы и введены в эксплуатацию 30 км автоблокировки на линии Авда-Громадская (ввод в эксплуатацию соединительной петли Авда-Громадская – в 2014 г.), и четного парка станции Абакан. |

Среди проектов, связанных со снятием инфраструктурных ограничений, крупнейшим по объему инвестиций в отчетном году стала «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» для обеспечения перевозок к морскому порту Усть-Луга.

В целом за 2013 год введено в эксплуатацию 67,8 км новых путей, 113,2 км вторых путей, 65 км электрификации, 151,9 км станционных путей. Кроме того, комплексно реконструировано 3982,2 км железнодорожных путей, 469,1 км контактной сети, 774,8 км автоблокировки, 781 стрелка ЭЦ, 37 тяговых подстанций, 3932 км кабельных линий связи.

В отчетном году Компанией приобретено 804 локомотива и 450 единиц моторвагонного подвижного состава, в том числе 190 вагонов серии «Ласточка» (Desiro). ОАО «РЖД» осуществляет приобретение всей промышленной продукции России по локомотивному строительству.



Реализация проектов для обеспечения проведения Олимпиады и Паралимпиады в Сочи

Ключевая задача ОАО «РЖД» в ходе подготовки к XXII Олимпийским зимним и XI Паралимпийским зимним играм 2014 г. в городе Сочи заключалась в создании новой современной транспортной инфраструктуры в регионе их проведения.

sochi.ru
2014

РЖД

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



Реализация проектов для обеспечения проведения Олимпиады и Паралимпиады в Сочи

Ключевая задача ОАО «РЖД» в ходе подготовки к XXII Олимпийским зимним и XI Паралимпийским зимним играм 2014 г. в городе Сочи заключалась в создании новой современной транспортной инфраструктуры в регионе их проведения.

sochi.ru
2014

РЖД

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



157 км

Составила общая протяженность дорог, построенных ОАО «РЖД» в районе проведения Игр.

48 км

Совмещенная автомобильная и железная дорога, проложенная в сложнейших условиях

Проекты, разработанные и реализованные Компанией в олимпийском Сочи, являются уникальными не только для России, но и в целом для мировой практики.

27 км

Тоннельных комплексов

88

Автомобильных и железнодорожных мостов

< Подробности внутри разворота



Совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» со строительством второго сплошного железнодорожного пути Сочи – Адлер – Веселое»

Крупнейший вновь построенный инфраструктурный объект ОАО «РЖД» в регионе. Благодаря ему Игры в Сочи были признаны самыми компактными за всю историю Олимпийских Зимних Игр.

1 ноября 2013 года по железнодорожной ветке совмещенной дороги было открыто движение современных скоростных электропоездов «Ласточка»; 24 ноября 2013 была запущена в эксплуатацию автомобильная дорога.



Цель проекта

Обеспечение быстрого и комфортного перемещения гостей и участников Олимпиады из прибрежного кластера в горный.

Построено и введено в эксплуатацию:

- более 27 км - тоннели (12 в горной части и 2 на побережье (перегон Сочи–Мацеста);
- 38 км – мосты и эстакады (41 автодорожный мост и 47 железнодорожных – 37 в горной части и 10 на участке Сочи-Адлер-Веселое).

Горное направление:

- 46 км автомобильной дороги с 6 транспортными развязками;
- 48 км электрифицированной однопутной железной дороги с двухпутными вставкам;
- 2 станции с пассажирскими терминалами («Эсто-Садок» и «Красная Поляна»).

Прибрежное направление:

- 32 км второго главного пути на участке Сочи - Адлер – Веселое;
- 3 новые станции (мультиmodalный терминал вокзала «Адлер», станции «Олимпийский парк» и «Олимпийская деревня»).

Стоимость проекта

По сметной документации на строительство всех 28 этапов объекта его общая стоимость составляла 285 млрд руб., из которых 264 млрд руб. – горный участок, 21 млрд руб. – прибрежный. Однако итоговая стоимость выполненных работ была снижена за счет ряда инженерно-технических и инновационных решений до 272 млрд руб.

Затраты распределены между государством и ОАО «РЖД»: 241 млрд рублей – средства федерального бюджета, перечисляемые в уставный капитал ОАО «РЖД», остальное – собственные средства ОАО «РЖД» из инвестиционного бюджета компании.

Железнодорожная линия от Адлера до аэропорта Сочи и железнодорожный терминал в аэропорту

Движение открыто в феврале 2012 года.

Цель проекта

Обеспечение регулярного железнодорожного пассажирского сообщения между аэропортом и городом

Построено и введено в эксплуатацию

Общая протяженность построенной железной дороги – 2,8 км

- 2 тоннеля (164 и 368 метров);
- 3 эстакады общей длиной 750 м;
- мост длиной 44 м;
- современный железнодорожный пассажирский терминал в аэровокзальном комплексе.

Стоимость проекта

Около 10 млрд руб.



Станция "Красная поляна"

Станция "Эсто-Садок"

Совмещенная автомобильная и железная дорога

Вантовый мост

Интерmodalный терминал аэропорта Сочи

Дополнительные объекты

Помимо основных проектов, ОАО «РЖД» также был осуществлен ряд мероприятий, направленных на благоустройство инфраструктурных объектов и обеспечение безопасности при проведении Игр.

Так, по поручению Правительства Российской Федерации, за 2013 год были благоустроены городские площади, оборудованы зоны досмотра пассажиров, пешеходные переходы, тротуары, а также проезды, остановки и стоянки городского и автомобильного транспорта.

Помимо объектов федеральной программы, было построено депо для технического обслуживания электропоездов «Ласточка», которые перевозили пассажиров во время проведения Игр.

Кроме того, также по поручению Правительства Российской Федерации, Компания реализовала комплекс мероприятий в целях обеспечения безопасности олимпийских объектов. Так на железнодорожных станциях «Олимпийский парк», «Красная поляна», «Эсто-Садок», «Олимпийская деревня», «Мацеста», «Хоста», на вокзале в Сочи, а также в мультиmodalном терминале и вагонном депо вокзала Адлер были оборудованы пункты досмотра пассажиров и установлены инженерно-технические средства охраны с системами сигнализации, видеонаблюдения, контроля и управления доступом.



Станция "Олимпийский парк"

Электропоезд "Ласточка"

Мультимодальный терминал вокзала "Адлер"

Станция "Хоста"

Станция "Мацеста"

Вокзал Сочи

Станция "Дагомыс"



Пассажирские терминалы железнодорожных станций Дагомыс, Мацеста, Хоста и вокзала Сочи

Цель проекта

Строительство и реконструкция ряда объектов пассажирских терминалов в соответствии с концепцией создания в Сочи так называемой «безбарьерной» среды, ориентированной на удобство передвижения людей с ограниченными возможностями. Построено и введено в эксплуатацию. Построены новые и реконструированы существовавшие ранее надземные и подземные пешеходные переходы; оборудованы лифты и пандусы; установлены тактильные указатели на тротуарах, платформах, перилах и кнопках лифтов; обустроены специальные билетные кассы, комнаты отдыха и туалеты. Для удобства слабовидящих и слабослышащих были проведены работы по переоборудованию систем навигации в терминалах, в том числе табло с расписанием движения поездов, указатели маршрутов и вывески оборудованы дополнительными звуковыми и световыми сигналами.

Стоимость проекта

2 млрд руб.



Железнодорожная линия Туапсе-Адлер

Строительство закончено в апреле 2012 года

Цель проекта

Усиление железнодорожной линии от Туапсе до Адлера. Построено и введено в эксплуатацию. Двухпутные вставки на 8 перегонах общей эксплуатационной длиной 30 км для поэтапного увеличения пропускной способности линии с 54 до 70 пар поездов в сутки. Выполнен значительный объем берегоукрепительных работ по сооружению волногасящих бун, волноотбойных и подпорных стен, отсыпке гравийно-галечных защитных береговых полос.

Стоимость проекта

16 млрд руб.



Железнодорожные грузовые дворы Имеретинской низменности

Строительство закончено в 2009 году

Цель проекта

Обеспечение приемки и переработки грузов для олимпийского строительства. Построено и введено в эксплуатацию. Два временных грузовых двора суммарной мощностью 15 млн тонн в год:

- грузовой двор «Россельхозакадемия» – 11 млн тонн в год инертных и сыпучих грузов (щебень, песок, галька, ПГС);
- грузовой двор «Сочинский» – 3,7 млн тонн в год штучных, длинномерных и контейнерных грузов.

Стоимость проекта

3,7 млрд руб.



Прием олимпийских объектов ОАО «РЖД»



Все этапы строительства олимпийских объектов ОАО «РЖД» велись под контролем Международных Олимпийского и Паралимпийского Комитетов и руководства Российской Федерации. Все объекты были сданы в срок или раньше срока.



157 км

Составила общая протяженность дорог, построенных ОАО «РЖД» в районе проведения Игр.

48 км

Совмещенная автомобильная и железная дорога, проложенная в сложных условиях

Проекты, разработанные и реализованные Компанией в олимпийском Сочи, являются уникальными не только для России, но и в целом для мировой практики.

27 км

Тоннельных комплексов

88

Автомобильных и железнодорожных мостов

< Подробности внутри разворота

Эстафета Олимпийского огня



16 ноября 2013 года во Владивостоке начался железнодорожный этап Эстафеты Олимпийского огня. Отсюда на своем пути в Сочи Олимпийский огонь преодолел свыше 17 тысяч километров на специальном поезде ОАО «РЖД».



Финансово-экономические результаты



- 103 Основные финансовые результаты
- 108 Анализ доходов по перевозочным видам деятельности
- 111 Анализ расходов по перевозочным видам деятельности
- 115 Оптимизация расходов
- 116 Закупочная деятельность
- 118 Прочие виды деятельности
- 123 Управление оборотным капиталом
- 128 Взаимодействие с органами государственной власти
- 130 Государственная поддержка ОАО «РЖД»
- 131 Уплата налогов и взносов
- 134 Акционерный капитал и дивиденды



Достижение намеченных целей

sochi.ru
2014

РЖД

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ОАО «РЖД» удалось преодолеть негативное влияние кризисных факторов в экономике и уверенно завершить 2013 год с положительным финансовым результатом.

150 млрд руб.

На правительственном уровне принято важнейшее решение о размещении в 2014–2016 гг. средств Фонда национального благосостояния в привилегированные акции ОАО «РЖД» на общую сумму 150 млрд руб. с целью финансирования проектов развития Восточного полигона.

Основные финансовые результаты

В 2013 году финансово-хозяйственная деятельность Компании осуществлялась в значительно более сложных экономических условиях по сравнению с 2012 годом.

В 2013 году отмечалось значительное ухудшение макроэкономической конъюнктуры в стране, в связи с чем ощутимо замедлился рост ВВП и, что еще более важно, отмечено существенное снижение роста промышленного производства. Прогноз изменения этих параметров, начиная с сентября 2012 года, последовательно корректировался. Рост ВВП замедлился до 1,3 % по сравнению с 3,4 % в 2012 году. Рост промышленного производства, определяющего объемы работы железнодорожного транспорта, в 2013 году составил всего 0,4 % против 2,6 % в 2012 году.

На фоне изменения макросценариев Компания была вынуждена несколько раз корректировать план по динамике объемов перевозок. Если первоначальный план погрузки предполагал рост на 3,3 % к отчету 2012 года, то с учетом сложившихся в конце года условий снижение погрузки по итогам 2013 года составило 2,8 %.

Ключевые события 2013 года

- Советом директоров ОАО «РЖД» утверждена Стратегия развития холдинга «РЖД» до 2030 года и сформирована финансовая модель ее обеспечения.
- Компания в полном объеме исполнила свои обязательства по своевременному обеспечению финансирования завершающих этапов работ по Олимпийским объектам в г. Сочи.
- Принято решение по внесению 260 млрд руб. из Федерального бюджета в уставный капитал ОАО «РЖД» на развитие БАМа и Транссиба, в том числе за счет размещения средств Фонда национального благосостояния в привилегированные акции ОАО «РЖД», которые будут выпущены в период 2014–2016 гг. в объеме 150 млрд рублей.
- Правительством принято важнейшее решение о том, что источником финансирования инвестиционной программы компании впервые становится выпуск инфраструктурных облигаций на сумму 300 млрд руб. в период с 2013–2015 гг. со сроками погашения от 15 до 30 лет.
- Проведен публичный технологический и ценовой аудит проектов развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, результаты которого рассмотрены на экспертных и общественных слушаниях и направлены в Правительство Российской Федерации.

Доходы по всем видам деятельности по итогам 2013 года составили

1 376,6 млрд руб.

+ 0,8 % к 2012 году

Расходы по всем видам деятельности по итогам 2013 года составили

1 317,8 млрд руб.

+ 1,5 % к 2012 году

Доходы от реализации акций ДЗО ОАО «РЖД» в 2013 году составили

4,4 млрд руб.

Дивиденды от ДЗО ОАО «РЖД» в 2013 году

23,0 млрд руб.

Чистая прибыль за 2013 год составила

740 млн руб.

Сформированы источники финансирования инвестиционного бюджета в объеме

467,2 млрд руб.

Оценивая степень влияния негативных последствий кризисных явлений, Компания своевременно, начиная с декабря 2012 года, приступила к разработке превентивных антикризисных мероприятий и сохранила устойчивую работу железнодорожного транспорта.

Все параметры работы компании были неоднократно рассмотрены на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД» и в причастных федеральных органах исполнительной власти. Потеря доходов ОАО «РЖД» к первоначальному плану составила 137,5 млрд рублей.

Для обеспечения финансовой сбалансированности, в условиях снижения доходов, роста налоговой нагрузки (увеличения страховых взносов и отмены льгот по налогу на имущество),

а также пересмотром прогнозов Минэкономразвития России, первоначальный план по расходам по перевозочным видам деятельности откорректирован в сторону снижения на 98,8 млрд рублей.

Основными направлениями наряду со снижением расходов, зависящих от объемов перевозок, стали: оптимизация технологических процессов, консервация объектов основных фондов, оптимизация работы с привлеченным парком, взаимодействие с поставщиками и подрядчиками по изменению ценовой политики, введение режима неполного рабочего времени.

При этом благодаря постоянной работе по управлению издержками, а также выполнению поручения акционера

(Российская Федерация) о сокращении расходов, рост удельной себестоимости перевозок составил всего 0,4%, что существенно ниже среднегодовой инфляции в стране (6,8%). Темп роста производительности в 2013 году составил 104,3%, притом, что в целом в стране производительность труда выросла на 1,5%.

С учетом указанных факторов, в условиях государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, компания обеспечила рентабельную деятельность по итогам года и получила чистую прибыль в размере 740,4 млн руб. При этом были сформированы источники финансирования инвестиционного бюджета в объеме 467,2 млрд руб., что более чем в два раза превышает объем амортизации за 2013 год.

Динамика финансовых результатов за 2009–2013 гг.

| Показатель | Ед. изм. | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | | Изменения факт к плану 2013 | | Изменения 2013 к 2012 | |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| | | | | | | план | факт | +/- | % | +/- | % |
| Всего доходов | млрд руб. | 1050,2 | 1195,1 | 1288,3 | 1366,0 | 1358,6 | 1376,6 | 18,0 | 101,3 | 10,6 | 100,8 |
| Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги | млрд руб. | 956,8 | 1079,3 | 1109,1 | 1206,5 | 1199,4 | 1209,5 | 10,1 | 100,8 | 3,1 | 100,3 |
| — грузовые перевозки | млрд руб. | 783,0 | 936,2 | 1003,1 | 1089,3 | 1078,5 | 1088,2 | 9,7 | 100,9 | -1,1 | 99,9 |
| — предоставление услуг инфраструктуры | млрд руб. | 11,7 | 88,4 | 87,2 | 96,7 | 100,8 | 101,7 | 0,9 | 100,9 | 5,0 | 105,2 |
| — предоставление услуг локомотивной тяги | млрд руб. | 11,0 | 11,8 | 11,4 | 12,4 | 11,1 | 11,0 | -0,1 | 99,1 | -1,3 | 89,2 |
| — пассажирские перевозки | млрд руб. | 151,0 | 42,9 | 7,4 | 8,1 | 9,0 | 8,6 | -0,4 | 95,9 | 0,5 | 106,1 |
| Доходы от прочих видов деятельности | млрд руб. | 93,4 | 115,8 | 179,2 | 159,5 | 159,1 | 167,0 | 7,9 | 105,0 | 7,5 | 104,7 |
| Всего расходов | млрд руб. | 999,9 | 1084,2 | 1215,6 | 1298,6 | 1307,9 | 1317,8 | 9,9 | 100,8 | 19,2 | 101,5 |
| Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги | млрд руб. | 913,8 | 986,4 | 1050,8 | 1151,5 | 1162,6 | 1165,9 | 3,3 | 100,3 | 14,4 | 101,2 |
| — грузовые перевозки | млрд руб. | 691,1 | 796,1 | 933,3 | 1017,4 | 1023,8 | 1027,6 | 3,8 | 100,4 | 10,2 | 101,0 |
| — предоставление услуг инфраструктуры | млрд руб. | 11,1 | 86,2 | 102,2 | 118,8 | 122,9 | 122,3 | -0,6 | 99,5 | 3,5 | 103,0 |
| — предоставление услуг локомотивной тяги | млрд руб. | 8,3 | 8,8 | 8,4 | 9,2 | 8,2 | 8,2 | -0,1 | 99,1 | -1,0 | 89,2 |
| — пассажирские перевозки | млрд руб. | 203,3 | 95,3 | 7,0 | 6,2 | 7,7 | 7,8 | 0,1 | 101,5 | 1,6 | 126,2 |
| Расходы от прочих видов деятельности | млрд руб. | 86,1 | 97,9 | 164,7 | 147,1 | 145,3 | 151,9 | 6,6 | 104,5 | 4,8 | 103,3 |
| Всего прибыль от продаж | млрд руб. | 50,2 | 110,9 | 72,8 | 67,4 | 50,6 | 58,8 | 8,1 | 116,1 | -8,6 | 87,2 |
| Прибыль по перевозкам, услугам инфраструктуры и локомотивной тяги | млрд руб. | 43,0 | 92,9 | 58,3 | 54,9 | 36,8 | 43,6 | 6,8 | 118,5 | -11,3 | 79,4 |
| — грузовые перевозки | млрд руб. | 91,9 | 140,1 | 69,9 | 71,9 | 54,8 | 60,6 | 5,8 | 110,7 | -11,3 | 84,3 |
| — предоставление услуг инфраструктуры | млрд руб. | 0,6 | 2,2 | -15,0 | -22,1 | -22,1 | -20,6 | 1,5 | 93,3 | 1,4 | 93,5 |
| — предоставление услуг локомотивной тяги | млрд руб. | 2,7 | 3,0 | 3,0 | 3,2 | 2,9 | 2,9 | 0,0 | 99,1 | -0,3 | 89,3 |
| — пассажирские перевозки | млрд руб. | -52,3 | -52,4 | 0,4 | 1,9 | 1,3 | 0,8 | -0,5 | 62,4 | -1,1 | 41,5 |

Динамика финансовых результатов за 2009–2013 гг. (продолжение)

| Показатель | Ед. изм. | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | | Изменения факт к плану 2013 | | Изменения 2013 к 2012 | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------------|--------------|-----------------------|---------------|
| | | | | | | план | факт | +/- | % | +/- | % |
| Прибыль от прочих видов деятельности | млрд руб. | 7,2 | 18,0 | 14,5 | 12,5 | 13,8 | 15,1 | 1,3 | 109,7 | 2,7 | 121,5 |
| Результат от прочих доходов и расходов | млрд руб. | 10,1 | 14,9 | 3,8 | -1,3 | -33,4 | -39,3 | -6,0 | 117,9 | -38,1 | 3116,0 |
| Результат от продажи акций дочерних и зависимых обществ | млрд руб. | 1,0 | 6,9 | 66,3 | 33,9 | 3,6 | 1,4 | -2,2 | 37,6 | -32,5 | 4,0 |
| Бюджетные ассигнования | млрд руб. | 76,8 | 52,2 | 1,8 | 23,2 | 0,4 | 0,9 | 0,5 | 225,6 | -22,3 | 3,8 |
| Курсовые разницы | млрд руб. | -4,6 | 0,9 | -6,4 | 4,5 | -22,0 | -18,4 | 3,6 | 83,6 | -22,8 | -410,7 |
| Изменения резервов и иных оценочных обязательств | млрд руб. | -15,4 | -17,3 | -51,8 | -18,2 | 4,4 | -1,7 | -6,1 | -38,1 | 16,5 | 9,3 |
| Доходы от участия в других организациях, включая дивиденды | млрд руб. | 1,6 | 2,1 | 21,3 | 9,8 | 22,9 | 23,0 | 0,1 | 100,4 | 13,2 | 234,2 |
| Затраты по кредитам и займам* | млрд руб. | -24,3 | -20,6 | -19,6 | -19,3 | -24,7 | -26,8 | -2,0 | 108,3 | -7,5 | 138,7 |
| Прибыль до налогообложения | млрд руб. | 60,3 | 125,9 | 76,6 | 66,2 | 17,3 | 19,4 | 2,2 | 112,6 | -46,7 | 29,4 |
| Налог на прибыль и иные аналогичные обязательства | млрд руб. | 45,9 | 51,1 | 59,8 | 52,0 | 17,1 | 18,7 | 1,6 | 109,3 | -33,3 | 36,0 |
| Чистая прибыль | млрд руб. | 14,4 | 74,8 | 16,8 | 14,1 | 0,1 | 0,740 | 0,6 | 512,1 | -13,4 | 5,2 |
| Расходы по инвестиционной деятельности без капитализируемых процентов (без НДС) | млрд руб. | 265,5 | 317,4 | 395,4 | 480,1 | 467,5 | 467,2 | -0,2 | 99,9 | -12,8 | 97,3 |
| Государственная поддержка, в т.ч. | млрд руб. | 108,6 | 163,2 | 119,7 | 152,7 | 84,1 | 87,1 | 2,9 | 103,5 | -65,7 | 57,0 |
| Субсидии и прочие компенсации из федерального бюджета, региональных бюджетов и внебюджетных фондов. | млрд руб. | 80,3 | 59,6 | 31,2 | 51,7 | 28,0 | 27,6 | -0,5 | 98,2 | -24,1 | 53,3 |
| Взносы в уставный капитал | млрд руб. | 28,2 | 103,6 | 88,6 | 101,0 | 56,0 | 59,5 | 3,4 | 106,1 | -41,6 | 58,9 |
| Себестоимость перевозок | коп/ 10прив. ткм | 377,2ц | 372,3 | 369,4 | 393,4 | 397,5 | 395,0 | -2,5 | 99,4 | 1,6 | 100,4 |
| EBITDA | млрд руб. | 269,2 | 329,0 | 273,4 | 274,0 | 237,0 | 244,1 | 7,1 | 103,0 | -29,9 | 89,1 |

* - включая затраты по расчетно-кассовому обслуживанию и без учета капитализированных процентов

Динамика финансовых результатов за 2009–2013 гг. (продолжение)

| Показатель | Ед. изм. | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | | Изменения факт к плану 2013 | | Изменения 2013 к 2012 | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------------|-------------|-----------------------|--------------|
| | | | | | | план | факт | +/- | % | +/- | % |
| Финансовый долг | | | | | | | | | | | |
| Финансовый долг (Долг по кредитам+лизинг) / EBITDA | х | 1,4 | 1,0 | 1,4 | 1,6 | 2,7 | 2,6 | -0,1 | 96,5 | 1,1 | 167,6 |
| Чистый долг (Финансовый долг-остаток ден.ср-в) / EBITDA | х | 1,3 | 0,8 | 0,8 | 1,2 | 2,4 | 2,3 | -0,1 | 94,2 | 1,1 | 199,2 |
| Изменение кредитов и займов полученных (тело долга) | млрд руб. | 19,8 | -23,7 | 74,7 | 38,3 | 174,2 | 175,4 | 1,2 | 100,7 | 137,1 | 457,5 |
| Чистое изменение кредитного портфеля с учетом курсовых разниц и процентов по кредитам | млрд руб. | 29,9 | -23,3 | 79,8 | 35,7 | 198,4 | 196,5 | -1,9 | 99,0 | 160,8 | 550,4 |
| Долг по кредитам, с учетом начисленных процентов | млрд руб. | 327,4 | 304,1 | 383,9 | 419,6 | 618,1 | 616,1 | -1,9 | 99,7 | 196,5 | 146,8 |

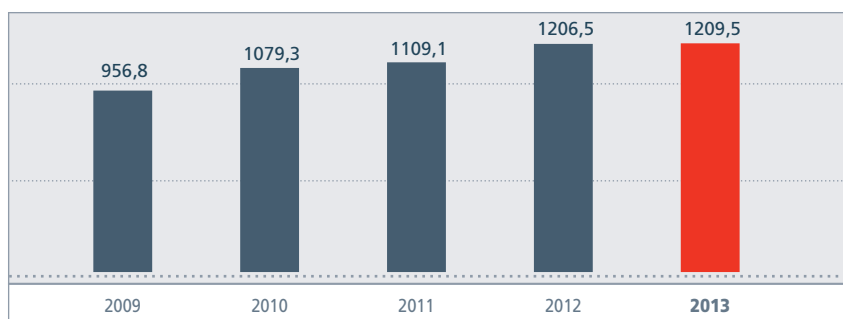
Собственные средства, активы и обязательства (по данным бухгалтерского баланса ОАО «РЖД» за 2013 год)

| | Ед. изм. | 2012 | 2013 | % к 2012 г. |
|-----------------------------|-----------|---------|---------|-------------|
| Валюта баланса | млрд руб. | 4 330,8 | 4 577,5 | 5,7 % |
| Внеоборотные активы | млрд руб. | 4 053,2 | 4 319,6 | 6,8 % |
| Оборотные активы | млрд руб. | 277,6 | 258,0 | -7,1 % |
| Капитал и резервы | млрд руб. | 3 481,8 | 3 540,3 | 1,7 % |
| Долгосрочные обязательства | млрд руб. | 427,8 | 656,7 | 53,5 % |
| Краткосрочные обязательства | млрд руб. | 421,2 | 380,5 | -9,7 % |
| Стоимость чистых активов | млрд руб. | 3 488,9 | 3 547,6 | 1,7 % |

Анализ доходов по перевозочным видам деятельности

За период с 2009 по 2013 год доходы от перевозочных видов деятельности увеличились с 956,8 млрд руб. до 1209,5 млрд руб. (в том числе за последний год увеличение на 3,0 млрд руб. или 0,2 %).

Динамика доходов от перевозок за период 2009–2013 гг., млрд руб.



Структура доходов от перевозок в отчетном году существенно не изменилась, наибольший удельный вес занимают доходы от грузовых перевозок – 90 % Доходы за предоставление услуг инфраструктуры для грузовых и пассажирских перевозок составляют 8,4%. Оставшиеся 1,6 % приходится на доходы от предоставления услуг локомотивной тяги – около 0,9% и пассажирские перевозки в скоростных поездах – около 0,7 %.

Доля доходов от грузовых перевозок

90 %

Структура доходов от перевозочной деятельности в 2013 году, млрд руб.



| Вид деятельности | Сумма, млрд руб. | Доля, % |
|--------------------------|------------------|---------|
| Грузовые перевозки | 1088,2 | 90,0 % |
| Услуги инфраструктуры | 101,7 | 8,4 % |
| Услуги локомотивной тяги | 11,0 | 0,9 % |
| Пассажирские перевозки | 8,6 | 0,7 % |

Динамика структуры доходов по перевозкам ОАО «РЖД», млрд руб.

| Доходы | Факт 2012 г. | План 2013 г. | Факт 2013 г. | +/- к плану | % к плану | +/- к 2012 г. | % к 2012 г. |
|-------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| грузовые перевозки | 1089,3 | 1078,5 | 1088,2 | +9,7 | 100,9 | -1,1 | 99,9 |
| предоставление услуг локомотивной тяги | 12,4 | 11,1 | 11,0 | -0,1 | 99,1 | -1,4 | 89,2 |
| пассажирские перевозки в дальнем следовании | 8,1 | 9,0 | 8,6 | -0,4 | 95,3 | +0,4 | 105,4 |
| пассажирские перевозки в пригородном сообщении | 0,004 | 0,012 | 0,062 | +0,05 | в 5 раз | +0,06 | в 15 раз |
| предоставление услуг инфраструктуры | 96,7 | 100,8 | 101,7 | +0,9 | 100,9 | +5 | 105,2 |
| Итого по перевозочным видам деятельности | 1206,5 | 1199,4 | 1209,5 | +10,1 | 100,8 | +3 | 100,3 |

Доходы от грузовых перевозок

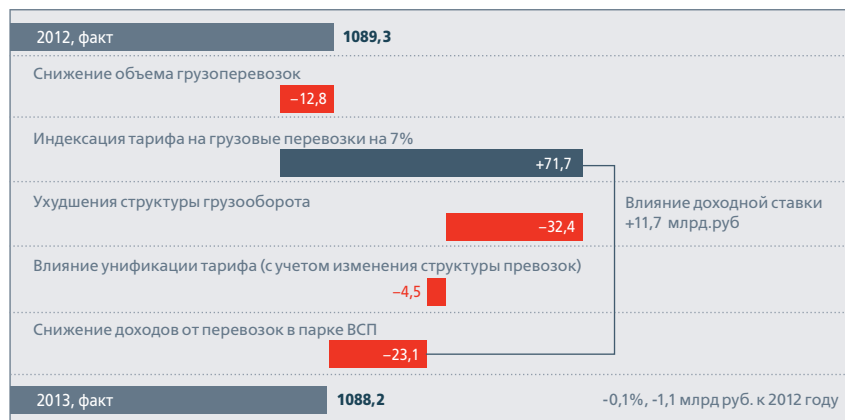
В 2013 году доходы составили 1088,2 млрд руб., что на 1,1 млрд руб. или на 0,1% ниже уровня 2012 года.

Основное влияние на изменение доходов от грузовых перевозок

- снижение грузооборота (без учета вагонов иных собственников в порожнем состоянии) на 1,2% по отношению к 2012 году (с 2222,4 млрд ткм до 2196,2 млрд ткм) повлияло на снижение доходов в размере 12,8 млрд руб.;
- рост средней доходной ставки на 10 ткм к уровню 2012 года на 1,1% повлиял на увеличение доходов в размере 11,7 млрд руб. по следующим основным причинам:

- индексация тарифов на 7% (+71,7 млрд руб.);
- ухудшение структуры грузооборота (-32,4 млрд руб.) произошло в основном за счет:
 - изменений в структуре грузооборота по номенклатуре грузов (-16,8 млрд руб.) за счет роста доли перевозки угля (с низкой доходностью) на 2,4 п.п. с 34,8% до 37,1%, снижения доли перевозки черных металлов (с высокой доходностью) с 6,2% до 5,8%, снижения доли перевозки нефтеналивных грузов (со средней доходностью) на 0,3 п.п. с 19,9% до 19,6%;
 - изменений в структуре грузооборота по видам сообщения (-2,3 млрд руб.). В отчетном году доля внутрироссийских перевозок снизилась с 45,4% до 45%, а международных через порты – возросла с 33,6% до 34,3% за

Факторный анализ снижения доходов от грузовых перевозок за 2013 год к уровню 2012 года на -1,1 млрд руб.



- счет роста дальности перевозок, при этом при перевозке через порты доходная ставка ниже среднесетевого уровня на 30%, а по перевозке угля – ниже в 3 раза.;
- роста доли перевозок маршрутными отправлениями на 2,6 п.п., по которым предусмотрено применение понижающего коэффициента к Прейскуранту 10-01 до 15% позволил увеличить эффективность организации груженых вагонопотоков и сократить затраты на сортировку и переработку грузов, однако указанный фактор повлиял на снижение доходов в размере 9,6 млрд руб.
- влияние унификации тарифов – уменьшение доходов на 4,5 млрд руб. При проведении унификации тарифов (уравнивание тарифов на перевозку в адрес российских портов и сухопутных пограничных

переходов) для компенсации потерь доходов Компании были приняты меры тарифного регулирования путем внесения в Прейскурант № 10-01 и установления дополнительных повышающих коэффициентов к тарифам на перевозки ряда грузов через сухопутные погранпереходы Российской Федерации. Однако анализ доходов ОАО «РЖД» от перевозок грузов (нефтяных, лесных, продукции неорганической химии) показал, что после унификации тарифов структура этих грузов изменилась, в результате не было обеспечено сохранение доходов компании в полном объеме и ОАО «РЖД» недополучило в 2013 году порядка 4,5 млрд руб.

- снижение доходов от изменения объемов эксплуатации парка ВСП (вагоны собственные привлеченные) – уменьшение доходов на 23,1 млрд руб. С июля 2013 года был осуществлен окончательный возврат вагонов парка ВСП в управление ОАО «ФГК».

Доходы от услуг локомотивной тяги

Доходы составили 11,0 млрд руб., что на 10,8% ниже уровня 2012 года. Снижение доходов произошло за счет сокращения объемов предоставления услуг по

подаче и уборке вагонов на пути не-общего пользования в соответствии со снижением объема грузооборота.

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры

Доходы составили 101,7 млрд руб. с приростом к прошлому году на 5 млрд руб., или на 5,2 %.

- сокращение вагонокилометровой работы при перевозке пассажиров на 3,5 %. В условиях неполного возмещения затрат и сокращения субсидий перевозчики проводили оптимизацию графика движения – отмена поездов, укорачивание маршрутов и сокращение их составности – что привело к снижению доходов на 3 млрд руб.
- увеличение тарифа на 7 % привело к росту доходов на 7 млрд руб.;
- повышение размера платы за отстой вагонов иных собственников на путях общего пользования по причине

увеличения подвижного состава операторов и вывода вагонов из парка ВСП в управление ОАО «ФГК», а также изменение методологии учета платы за пользование железнодорожными

путями необщего пользования, принадлежащими ОАО «РЖД», повлияло на рост доходов в 2013 году на 1 млрд руб.

Факторный анализ роста доходов от предоставления услуг инфраструктуры в 2013 год к уровню 2012 года на 5 млрд руб.

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 2012, факт | 96,7 |
| Снижение объема услуг предоставления инфраструктуры при пассажирских перевозках | -3 |
| Индексация тарифа на услуги инфраструктуры на 7% | +7 |
| Увеличение платы за отстой вагонов иных собственников на путях общего пользования и изменение методологии учета доходов | +1 |
| 2013, факт | 101,7 |

Доходы от пассажирских перевозок в дальнем следовании

Доходы получены в сумме 8,6 млрд рублей, что на 0,4 млрд руб. или на 5,4 % выше уровня прошлого года. ОАО «РЖД» осуществляет перевозки пассажиров в дальнем следовании скоростными электропоездами «Сапсан», «Ласточка» и «Аллегро».

Ключевым фактором увеличения доходов стал рост пассажирооборота в дальнем следовании скоростными

электропоездами (+9,2 %) к факту аналогичного периода прошлого года, что обусловлено назначением дополнительных электропоездов «Сапсан» в период массовых перевозок, началом эксплуатации скоростных поездов «Ласточка» с 23 января 2013 года по маршруту Санкт-Петербург-Чудово-Бологое, Новгород (1 пара в сутки). Также на рост пассажирооборота в международном сообщении (поездами «Аллегро»,

+35,4 %) повлияло применение тарифа «специальная цена» на поезда утреннего отправления из Санкт-Петербурга и Хельсинки, где была самая низкая заполняемость за счет ранней отправки поездов.

Доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении

Доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении составили 0,06 млрд руб.

В целях подготовки перевозок пассажиров во время Олимпийских игр 2014 года с 1 мая 2013 года начата эксплуатация

электропоездов «Ласточка» по маршруту Сочи-Аэропорт (10 пар в сутки), а с 1 ноября 2013 года – эксплуатация электропоездов «Ласточка» по Олимпийским маршрутам в размере 30% графика, предусмотренного на время Олимпийских игр.

Анализ расходов по перевозочным видам деятельности

Расходы по перевозочным видам деятельности

Расходы по перевозочным видам деятельности в отчетном году составили 1 165,9 млрд руб., что выше уровня 2012 года на 1,2 %.

Структура расходов по перевозкам в 2012 году, млрд руб.



| | | |
|--------------------------------------------|-------|--------|
| Затраты на оплату труда и страховые взносы | 462,4 | 40,0 % |
| Топливо | 77,4 | 7,0 % |
| Электроэнергия | 106,7 | 9,0 % |
| Амортизация основных фондов | 171,3 | 15,0 % |
| Материалы | 86,4 | 8,0 % |
| Прочие материальные затраты | 120,6 | 10,0 % |
| Прочие расходы | 126,8 | 11,0 % |

Структура расходов по перевозкам в 2013 году, млрд руб.



| | | |
|--------------------------------------------|-------|--------|
| Затраты на оплату труда и страховые взносы | 488,5 | 42,0 % |
| Топливо | 81,3 | 7,0 % |
| Электроэнергия | 111,9 | 10,0 % |
| Амортизация основных фондов | 180,9 | 15,0 % |
| Материалы | 77,7 | 7,0 % |
| Прочие материальные затраты | 110,9 | 9,0 % |
| Прочие расходы | 114,8 | 10,0 % |

Динамика структуры расходов по перевозкам ОАО «РЖД», млрд рублей

| Показатели | 2012 Факт | 2013 Факт | Изменение факт 2013/ факт 2012 | |
|---------------------------------------------------|---------------|---------------|--------------------------------|-------------|
| | | | млрд руб. | % |
| Расходы по перевозочным видам деятельности | 1151,5 | 1165,9 | 14,4 | 1,2 |
| Расходы на оплату труда | 366,7 | 385,6 | 18,9 | 5,1 |
| Отчисления на социальные нужды | 95,7 | 102,9 | 7,2 | 7,6 |
| Материальные затраты | 391,0 | 381,7 | -9,3 | -2,4 |
| — материалы | 86,4 | 77,7 | -8,7 | -10,1 |
| — топливо | 77,4 | 81,3 | 3,9 | 5,1 |
| — электроэнергия | 106,7 | 111,9 | 5,2 | 4,9 |
| — прочие материальные затраты | 120,6 | 110,9 | -9,7 | -8,0 |
| Амортизация | 171,3 | 180,9 | 9,6 | 5,6 |
| Прочие расходы | 126,8 | 114,8 | -12,1 | -9,5 |

Факторный анализ изменения расходов в 2013 году к уровню 2012 года на 14,4 млрд руб.

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 2012 год | 1151,5 млрд руб. |
| Рост затрат в связи с увеличением объемов перевозок | 0,6 |
| Затраты с отчислениями на индексацию з.п. в меру инфляции | 32,2 |
| Рост затрат на электроэнергию в связи с ростом тарифов и цен на дизельное топливо | 14,8 |
| Рост прочих материальных затрат и затрат на материалы в связи с ростом цен | 14,1 |
| Рост прочих затрат в связи с ростом цен | 8,6 |
| Рост затрат на амортизацию и налог на имущество в связи с реализацией инвестиционной программы | 12,8 |
| Рост затрат на лизинг путевой техники | 4,2 |
| Рост затрат в связи с отменой льгот по страховым взносам и налогу на имущество | 9,7 |
| Рост затрат на программу обеспечения транспортной безопасности, в т.ч. при подготовке к Олимпийским играм в Сочи | 2,5 |
| Реализация программы оптимизации затрат | -85,1 |
| 2013 год | 1165,9 млрд руб. |

Расходы на оплату труда

Расходы на оплату труда составили 385,6 млрд рублей, что выше уровня 2012 года на 5,1 %, или на 18,9 млрд руб., в том числе за счет:

- роста расходов, зависящих от роста объемов приведенной работы (+0,8 млрд руб.);
- индексации заработной платы в соответствии положениями коллективного договора ОАО «РЖД» на 6,7% (+24,6 млрд руб.);
- снижения расходов за счет оптимизационных мероприятий, связанных с высвобождением численности, а также использованием режима неполного рабочего времени (-6,6 млрд руб.);

Отчисления на социальные нужды

Отчисления на социальные нужды составили 102,9 млрд руб., что выше уровня 2012 года на 7,5%, или на 7,2 млрд руб., в том числе за счет:

- установления с 1 января 2014 года дополнительных страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации для отдельных категорий работников (+2,9 млрд руб.);
- роста расходов на оплату труда в связи с ростом объемов приведенной работы, индексацией заработной платы, а также оптимизационными мерами (+4,3 млрд руб.).

Затраты на топливо

Затраты на топливо составили 81,3 млрд руб., что выше уровня 2012 года на 5,1%, или 3,9 млрд руб.

Затраты на топливо на тягу поездов возросли на 6,2% (3,8 млрд руб.) за счет:

- роста объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в теплотяге на 1,5%, (+0,9 млрд руб.);
- роста цены на дизельное топливо с учетом роста акцизов на дизельное топливо в соответствии с Федеральным законом №306-ФЗ от 27.11.2010 «О внесении изменений в часть

первую и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (+5,8 млрд руб.);

- реализации оптимизационных мер, направленных на снижение потребления топлива (в том числе снижение удельных норм на тягу поездов в теплотяге на 4,2%), что позволило сократить расходы на 2,9 млрд руб.

Затраты на прочие производственные нужды возросли на 0,4% (0,1 млрд руб.), в т.ч. за счет:

- роста цены на топливо с учетом роста акцизов на дизельное топливо в соответствии с Федеральным законом №306-ФЗ от 27.11.2010 «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (+1,5 млрд руб.);
- сокращения потребления энергоресурсов в рамках оптимизационных мероприятий (-1,4 млрд руб.).

Затраты на электроэнергию

Затраты на электроэнергию составили 111,9 млрд рублей, что выше уровня 2012 года на 4,9%, или 5,2 млрд руб.

Затраты на электроэнергию на тягу поездов возросли на 4,5% (4,1 млрд руб.) за счет:

- роста среднего уровня тарифов на электроэнергию на тягу поездов на 7%, (+6,4 млрд руб.)
- вместе с тем в связи со снижением объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в электротяге на 1,4% к уровню 2012 года расходы снижены на 1,3 млрд руб.

- снижение удельных норм на тягу поездов в электротяге на 0,9% также позволило сократить расходы на 0,9 млрд руб.

Затраты на прочие производственные нужды возросли на 7,9% (+1,1 млрд руб.), что в целом обусловлено ростом тарифов на электроэнергию.

Остальные материальные затраты

Остальные материальные затраты (материалы и прочие материальные затраты) составили 188,5 млрд рублей, что ниже уровня 2012 года на 8,9% или на 18,4 млрд руб. Изменение расходов к уровню 2012 года обусловлено следующими факторами:

- ростом расходов за счет роста цен на потребляемую продукцию на 14,1 млрд рублей. Вместе с тем проводимая работа по ограничению роста цен на потребляемую продукцию (товары и услуги) позволила получить положительный экономический эффект в размере 8,1 млрд рублей.

- реализацией программы оптимизации затрат, в том числе за счет формирования «отложенных» расходов по капитальному ремонту объектов железнодорожной инфраструктуры (в части элементов затрат «материалы» и «прочие материальные затраты») в размере 24,4 млрд рублей.

Амортизация

Амортизация за отчетный период к уровню 2012 года возросла на 5,6% (9,6 млрд рублей). Рост затрат обусловлен как вводом в действие новых основных фондов компании в рамках реализации инвестиционной программы

ОАО «РЖД» (+12,8 млрд рублей), так и выбытием и проводимой работой по консервации основных фондов, не задействованных в перевозочном процессе.

Прочие расходы

Прочие расходы составили 114,8 млрд руб., что ниже уровня 2012 года на 9,5%, или 12,1 млрд руб. Основными факторами, оказавшими влияние на величину прочих расходов к уровню 2012 года, стали:

- рост расходов за счет роста цен на потребляемую продукцию на 8,6 млрд руб.;
- рост расходов на налог на имущество на 8,0 млрд руб. (в том числе 6,8 млрд руб. в связи с изменением законодательства по отмене льгот по данному налогу в отношении железнодорожной инфраструктуры);
- рост расходов на 4,2 млрд руб. на финансирование программы лизинга современной путевой техники, предназначенной для широкого комплекса работ по ремонту пути с целью обеспечения эффективного функционирования железнодорожной инфраструктуры;
- оптимизационные меры по сокращению расходов на 35,4 млрд руб., (в том числе оптимизация работы с привлеченным парком), а также сокращение административно-управленческих расходов.
- Кроме того на обеспечение безопасности перевозок при подготовке к Олимпийским играм в Сочи (расходы на содержание досмотровых зон и оборудования на объектах транспортной инфраструктуры, железнодорожных вокзалах) в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 марта 2013 г. № 232 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности объектов, расположенных в г. Сочи, в связи с проведением XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи» расходы были увеличены на 2,5 млрд руб.

Капитальный ремонт основных средств

В 2013 году программы капитального ремонта подвижного состава за счет всех источников финансирования выполнены в полном объеме. Отремонтировано 2 160 секций электровозов и 1 076 секций тепловозов, 992 вагона электропоездов, 652 путевые машины.

Всего за отчетный год оздоровлено почти 10 тыс. км пути, что позволило:

- повысить скорости движения поездов;
 - увеличить протяженность главных путей с термоупрочненными рельсами, а также протяженность бесстыкового пути;
 - сократить количество дефектных рельсов, лежащих в пути.
- В ходе ремонта объектов хозяйства электрификации и электроснабжения в 2013 году произведена замена:
- почти 7,0 тыс. шт. опор контактной сети,
 - 495 км изношенного контактного провода,
 - 1 386 км высоковольтных проводов автоблокировки и продольного электроснабжения,
 - 13,1 тыс. штук высоковольтных опор автоблокировки и продольного электроснабжения,
 - 378 тыс. штук высоковольтных изоляторов на контактной сети всех типов.
- В хозяйстве автоматики и телемеханики в 2013 году капитально отремонтировано 4 927 км автоблокировки, 2 981 км кабельных линий, заменено 10 447 штук стрелок ЭЦ.
- Всего в 2013 году за счет расходов по перевозочным видам деятельности на выполнение работ по капитальному ремонту основных фондов ОАО «РЖД» было израсходовано более 83,8 млрд руб.

Оптимизация расходов

На протяжении 2013 года усилия Компании были направлены на выработку действенных мер по обеспечению финансовой сбалансированности деятельности в условиях снижающихся объемов погрузки и ухудшающейся структуры перевозимых грузов. Вопросы рисков и корректировки инвестиционного бюджета и финансового плана ОАО «РЖД» на 2013 год выносились на рассмотрение совета директоров ОАО «РЖД», где предложенные подходы были полностью поддержаны и одобрены.

Основной причиной, обусловившей корректировку расходов в 2013 году, стало снижение объемов перевозок и, как следствие, потеря доходов. Среди других причин стоит отметить следующие:

- значительный рост налоговой нагрузки (суммарное увеличение по перевозочным видам деятельности оценивается в 9,7 млрд руб.), отмену льгот по налогу на имущество железнодорожного транспорта, (увеличение на 6,8 млрд рублей), увеличение ставки страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации (увеличение на 2,9 млрд руб.);
 - рост цен на дизельное топливо в связи с увеличением прогнозов Минэкономразвития России (увеличение расходов на 6,9 млрд руб.).
- В 2013 году советом директоров ОАО «РЖД» дважды уточнялись параметры финансового плана, в результате общий размер сокращения расходов по перевозочным видам деятельности в сравнении с первоначальным планом составил 98,8 млрд рублей, в том числе за счет:
- снижения объемов перевозок – 14,3 млрд рублей;
 - оптимизации технологических процессов – 48,4 млрд руб., включая:
 - оптимизацию работы с привлеченным парком;
 - оптимизацию плеч обращения локомотивов, совершенствование нормативного графика движения поездов, обеспечение ритмичности продвижения и равномерного подвода поездов в порты и на погранпереходы, внедрение сквозных технологий управления парком на укрупненных полигонах и др.;
 - консервацию объектов основных фондов, в первую очередь не задействованных в перевозочном процессе;
 - оптимизацию ценовой политики;
 - снижение затрат за счет ужесточения удельных норм расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов;
 - отставку в запас грузовых и маневровых локомотивов (экономию затрат за счет снижения часов в работоспособном состоянии электровозов и тепловозов эксплуатируемого парка без локомотивных бригад, а также сокращения количества технических обслуживаний локомотивов);
 - оптимизацию затрат на услуги аутсорсинговых фирм по уборке помещений, территорий и автоперевозкам;
 - оптимизацию режимов работы и маршрутов движения автотранспорта;
 - снижение потребления материально-технических ресурсов за счет ужесточения норм расхода;
 - оптимизацию расходов на подготовку кадров за счет внедрения дистанционного обучения;
 - оптимизацию прочих расходов (консультационно-информационные услуги, архивно-переплетные услуги, канцелярские товары, бланки, программные продукты и др.);
 - административной оптимизации расходов – 32,7 млрд рублей, в том числе 26,1 млрд рублей – «отложенные» расходы по капитальному ремонту объектов железнодорожной инфраструктуры;
 - снижения затрат на фонд оплаты труда управленческого персонала – на 3,4 млрд руб.

В отчетном году сложная финансово-экономическая обстановка потребовала от ОАО «РЖД» принятия жестких мер по экономии всех видов затрат – впервые режим неполного рабочего времени был реализован в ОАО «РЖД» как вынужденная мера, исходя из необходимости дальнейшей оптимизации расходов в условиях продолжающегося падения объемов перевозок и, соответственно, снижения доходной базы.

Однако действие данной меры в ОАО «РЖД» не было распространено на работников, обеспечивающих перевозочный процесс. Реализация данной меры коснулась в основном работников аппарата управления.

Принимая во внимание социальную ответственность и необходимость сохранения квалифицированного персонала, ОАО «РЖД» смогло избежать массового высвобождения контингента, ограничившись лишь плановой оптимизацией численности в соответствии с заранее разработанными программами.

Все социальные обязательства в текущем году перед работниками Компании были выполнены в полном объеме.

Закупочная деятельность

В настоящее время закупочная деятельность ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с требованиями директив Федерального закона от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», а также нормативно-правовых актов, утвержденных во исполнение данного федерального закона.

В соответствии с этими документами советом директоров ОАО «РЖД» было утверждено и принято к руководству и исполнению с 1 января 2012 года Положение о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД».

В Компании создана единая закупочная система, функционирующая по общим правилам, равнодоступная для всех участников рынка.

Общий объем закупок Компании в 2013 году составил 834,7 млрд руб., при этом на долю единственного поставщика пришлось 54 % общего объема закупок.

Закупки у единственного поставщика осуществляются в следующих случаях:

- при закупке услуг у монополий (закупка услуг по водоснабжению, водоотведению, отоплению, электроснабжению, газоснабжению, теплоснабжению и др.);
- на основании распорядительных документов ОАО «РЖД» (узкоспециализированные закупки,

по которым отсутствует альтернатива на рынке (тяговый подвижной состав, материалы верхнего строения пути));

- путем размещения корпоративного заказа у дочерних обществ ОАО «РЖД»;

- если поставщик (исполнитель), обладает исключительными правами в отношении закупаемых товаров, работ, услуг.

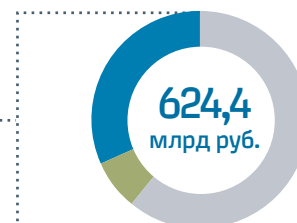
Доля закупок у производителей составила 84 % от общего объема закупок Компании; доля закупок, осуществляемых у посреднических организаций, – 16 %. Выбор посреднических организаций осуществляется на основании конкурентных закупок, при этом крупные торговые компании имеют преимущества за счет наличия широкого ассортимента товаров и более гибкой ценовой политики. Особое внимание Компания уделяет закупкам у малых и средних предприятий.

Важным вопросом при оптимизации затрат Компании в ходе осуществления закупочной деятельности является

Общий объем договоров, заключенных ОАО «РЖД» за 2013 год, в соответствии с формой отчета, разработанной Министерством экономического развития РФ, млрд руб.



| | | |
|-------------------------------------|-------|--------|
| ■ Договоры, заключенные в 2013 году | 624,4 | 75,0 % |
| ■ Переходящие договоры | 210,3 | 25,0 % |



| | | |
|----------------------------------------------------------|-------|--------|
| ■ На конкурсной основе | 380,8 | 61,0 % |
| ■ По иным легитимным основам | 47,7 | 7,6 % |
| ■ Корпоративный заказ, по собственному решению заказчика | 195,9 | 31,4 % |

экономию, которая складывается из снижения начальной (максимальной) цены при подготовке процедур закупки, а также экономии, полученной при проведении процедур закупки.

В ОАО «РЖД» на постоянной основе проводятся мероприятия по установлению предельного уровня цен на минимальных значениях рынка, возможному снижению цен от действующего уровня, сдерживанию роста цен относительно рыночной динамики в случае наличия реальной экономической обоснованности в ее повышении, осуществляется мониторинг конъюнктуры отраслевых рынков, организуются переговоры с действующими и потенциальными поставщиками продукции.

Для определения начальной (максимальной) цены при размещении заказов в ОАО «РЖД» применяются следующие методы, позволяющие приобретать товары, работы и услуги на максимально выгодных для Компании условиях:

Принимаемые в Компании меры по снижению цен позволяют сохранить закупочные цены по основным товарным группам ниже уровня инфляции.

В 2013 году совокупная экономия при формировании начальных (максимальных) цен при подготовке процедур закупки составила 34,9 млрд руб., или 9,2 % (от объема закупок на конкурсной основе), в том числе:

- 21,5 млрд руб. – за счет снижения закупочных цен на приобретение товаров;

- 8,7 млрд руб. – за счет применения понижающего коэффициента 0,9 по объектам строительства, реконструкции и ремонта;

- 4,7 млрд руб. – за счет сохранения начальных максимальных цен на закупку услуг на уровне прошлых лет при наличии инфляционной составляющей в 2013 году – 6,5 %.

Экономия по итогам проведения процедур размещения заказа за 2013 год составила 7,4 млрд рублей, или 2 %.

Комплексный подход к снижению издержек Компании при осуществлении закупочной деятельности позволил достигнуть совокупной экономии в размере 42,3 млрд руб. или 11,2 %.

| Наименование метода | Описание метода | Сфера применения |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Метод сопоставимых рыночных цен (анализ рынка) | Начальная (максимальная) цена контракта определяется на основании информации о рыночных ценах идентичных товаров и услуг, закупаемых компанией или при их отсутствии однородных товаров, работ, услуг. | Определение начальных (максимальных) цен при проведении закупок товаров и услуг осуществляется на основании результатов анализа цен по ранее проведенным процедурам закупки аналогичной продукции или по итогам анализа ценовых предложений на аналогичную продукцию, существующих на рынке. |
| Тарифный метод | Начальная (максимальная) цена контракта определяется на основании тарифов (цен), установленных органами государственной (муниципальной) власти, субъектами естественных монополий. | При закупках электроэнергии и услуг ЖКХ используется данные о тарифах, установленных соответствующими органами и субъектами естественных монополий. |
| Проектно-сметный метод | начальная (максимальная) цена контракта определяется на основании результатов (расчетов) проектно-сметной документации. | Определение начальных (максимальных) цен по объектам строительства, реконструкции и ремонта осуществляется на основании расчетов, произведенных в рамках разработки проектно-сметной документации с применением понижающего коэффициента 0,9. |

Прочие виды деятельности

В 2013 году доходы Компании от прочих видов деятельности составили 167,0 млрд руб., что на 7,9 млрд руб., или 5,0 % выше утвержденного плана 2013 года. Прибыль от прочих видов деятельности составила 15,1 млрд руб., что на 1,3 млрд руб., или 9,4 % выше утвержденного плана 2013 года.

К уровню прошлого года доходы Компании увеличились на 7,5 млрд руб., или 4,7 %. Прибыль от прочих видов деятельности увеличилась на 2,6 млрд руб., или 20,8 %.

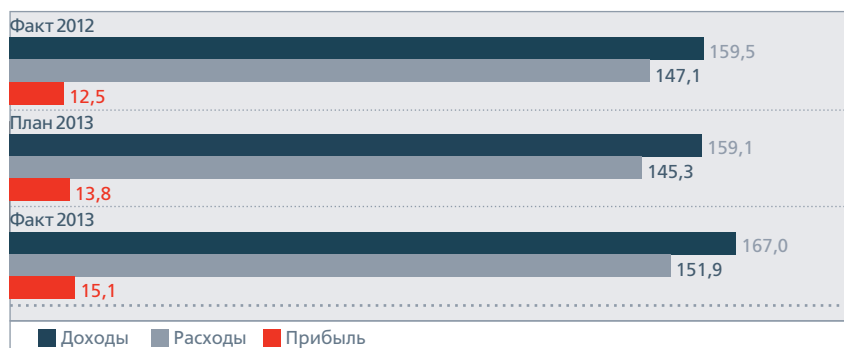
Удельный вес прибыли прочих видов деятельности активно увеличивался и достиг 26 % в общем объеме прибыли Компании от продаж в 2013 году.

Структура прочих продаж в 2013 году существенно не изменилась, сохранилось превалирование низкомаржинальных услуг с ограниченными возможностями роста прибыли (аренда подвижного состава, передача электроэнергии, социальная сфера, услуги ЖКХ).

В этой связи, для достижения прибыли прочих продаж в 2013г. менеджментом Компании проводилась работа по повышению эффективности прочих видов деятельности.

В 2013 году продолжился рост доходов и прибыли от предоставления услуг по текущему отцепочному ремонту частных вагонов. Данная тенденция определена следующими факторами: с крупными собственниками подвижного состава осуществлен переход с фиксированной (усредненной) стоимости ремонта вагонов на определение стоимости по фактическим затратам, что позволило обеспечить полное соответствие стоимости работ затратам, связанным с ремонтом конкретного

Динамика доходов от прочих видов деятельности, млрд руб.



вагона, а также с собственниками подвижного состава осуществляется расчет за приобретение запасных частей с их последующим ремонтом и установкой. Влияние данных факторов с увеличением приватного парка грузовых вагонов на 48,7 тыс. вагонов и ростом объемов текущего отцепочного ремонта на 30 %, позволило получить дополнительный доход от ремонта подвижного состава в размере 6,5 млрд руб.

Во избежание тарифной несбалансированности услуг в регулируемых сегментах (передача электроэнергии сторонним потребителям, услуги ЖКХ) проводится работа по взаимодействию с Федеральной службой по тарифам и Региональными энергетическими Комиссиями для установления экономически обоснованных тарифов.

По итогам тарифной кампании 2013 года по услугам передачи электроэнергии сторонним потребителям удалось значительно повысить уровень необходимой валовой выручки к уровню 2012 года по Омской области, Краснодарскому краю, Забайкальскому краю.

Структура доходов по прочим видам деятельности в 2013 году, млрд руб.



| Вид деятельности | Сумма (млрд руб.) | Доля (%) |
|---------------------------|-------------------|----------|
| Услуги для ФПК | 37,6 | 23,0 % |
| Услуги для ППК | 34,8 | 21,0 % |
| Прочие | 21,2 | 13,0 % |
| Ремонт подвижного состава | 18,9 | 11,0 % |
| ТЭО | 16,1 | 10,0 % |
| Аренда имущества | 12,4 | 7,0 % |
| Социальная сфера | 10,1 | 6,0 % |
| Передача электроэнергии | 8,9 | 5,0 % |
| Металлолом | 7,0 | 4,0 % |

В части оказания услуг ЖКХ удалось достигнуть роста тарифа по Курской области (+13 % к прошлому году), по Забайкальскому и Хабаровскому краю. Одновременно с этим, проводилась работа по вовлечению в гражданско-правовой оборот неэффективно используемых объектов коммунального назначения (переданы объекты теплоснабжения по Амурской области, объекты водоснабжения в Хабаровском крае, Свердловской области, республике Башкортостан).

Указанная работа позволила улучшить финансовый результат по данным регулируемым сегментам на 0,6 млрд руб.

Продолжена работа по взвешенной тарифной политике по оказанию услуг аренды и управления пассажирскими локомотивами в дальнем следовании и моторвагонным подвижным составом в пригородном сообщении в совокупности с реализацией мероприятий по повышению внутренней эффективности (в 2013 г. было дополнительно законсервировано более 400 секций невостробованного подвижного состава), получением экономических эффектов за счет обновления подвижного состава и внедрением пилотного проекта по передаче локомотивов на полное сервисное обслуживание. Кроме того, повышение эффективности управления парком пассажирских локомотивов обеспечило применение в 2013 году в расчетах с ОАО «ФПК» объемного показателя «локомотивы в работе эксплуатируемого парка».

Реализованные мероприятия позволили сократить убытки от оказания услуг аренды подвижного состава пригородным пассажирским компаниям

на 1,6 млрд руб., а также увеличить прибыль от услуг аренды локомотивов в дальнем следовании на 5,5 %.

В то же время в 2013 году наблюдалась тенденция снижения объемов аренды подвижного состава в пригородном сообщении на 5 % и дальнем следовании на 5 %. Однако данная тенденция неравномерна по регионам. В частности, в Московском регионе объемы в пригородном сообщении сохранены на уровне 2012 года, в то же время в ряде регионов, в которых не решен вопрос выделения субсидий пригородным пассажирским компаниям, объемы транспортной работы были существенно снижены (до 30 %): это Челябинская, Курганская, Вологодская, Кировская области.

Продолжена работа по завершению реконструкции вокзалов Мосузла, а также вводу в эксплуатацию новых вокзалов районов проведения Олимпийских игр (Адлер, Эсто-Садок, Олимпийский парк), что позволило прирастить доходы от аренды недвижимого имущества, качественных сервисных услуг пассажирам и использования парковочного пространства.

В целях повышения эффективности и качества сервисных услуг осуществлен перевод некоторых услуг на аутсорсинг, продолжена реализация проектов сетевыми операторами (организация питания и розничной торговли, вендинг), а также расширено использование новых технологий, в частности дополнительно установлены на вокзалах автоматические камеры хранения. Эти мероприятия позволили увеличить прибыль на 0,3 млрд руб.

Несмотря на снижение объемов переработки грузов в связи с окончанием строительства олимпийских объектов, продолжается работа с грузоотправителями по привлечению новых клиентов, наращиванию доли погрузки грузов силами ОАО «РЖД» в общесетевых показателях, реализация комплексного транспортно-логистического обслуживания по перевалке грузов в портах. Данные мероприятия позволили получить дополнительные доходы от оказания услуг клиентам относительно уровня 2012 года в размере 0,9 млрд руб.

Учитывая перспективность дальнейшего роста прочих видов деятельности в 2014 и последующих годах, менеджментом Компании будут максимально использоваться внутренние резервы повышения эффективности прочих продаж и конъюнктура внешних рынков для поддержания тенденций стабильного роста прочих видов деятельности.

Прочие доходы и расходы

В 2013 году отрицательный результат от прочих доходов и расходов составил 39,4 млрд руб.

Прибыль от продаж пакетов акций дочерних обществ

Прибыль от продажи акций ДЗО, млрд руб.

| Год | Прибыль, млрд руб. |
|------|--------------------|
| 2013 | 1,4 |
| 2012 | 33,9 |

Доход от реализации акций в 2013 году составил 4,4 млрд руб., прибыль Компании от продажи акций составила 1,4 млрд руб.

В 2013 году были реализованы следующие пакеты акций:

- ОАО «Красноярский ЭВРЗ» – 100 % минус 1 акция;
- ОАО «Центральная ППК» – 50 % минус 2 акции;
- ОАО «Новосибирский стрелочный завод» – 100 % акций.

При этом в 2013 г. снижение дохода от продажи пакетов акций дочерних обществ к уровню 2012 г. составило 75,7 млрд руб., снижение прибыли – 32,5 млрд руб., что главным образом обусловлено состоявшейся в 2012 году продажей 25 % +1 акций ОАО «ПГК».

Положительный результат от внесения имущества в уставный капитал созданных дочерних обществ

Прибыль от внесения имущества в уставный капитал ДЗО, млрд руб.

| Год | Прибыль, млрд руб. |
|------|--------------------|
| 2013 | 12,7 |
| 2012 | 1,5 |

В отчетном году получен положительный финансовый результат, неподкрепленный денежным потоком, от проведенной

сделки по внесению в уставный капитал ОАО «ФГК» грузовых вагонов в размере 12,7 млрд руб.

В 2012 году результат от внесения имущества в уставный капитал ЗАО «Компания ТрансТелеКом», Калужский завод «Ремпутьмаш» составил 1,5 млрд руб.

Дивидендные поступления от дочерних обществ ОАО «РЖД»

Дивиденды ДЗО, млрд руб.

| Год | Дивиденды, млрд руб. |
|------|----------------------|
| 2013 | 23,0 |
| 2012 | 9,8 |

По итогам 2013 года дивидендные поступления от обществ, акциями и долями которых владеет ОАО «РЖД», в целом составили 23,0 млрд руб., основной объем дивидендных поступлений был обеспечен ОАО «ФГК» (16,9 млрд руб.).

В 2012 году дивиденды составили 9,8 млрд руб.

Затраты по обслуживанию долга

В 2013 году затраты по обслуживанию долга, главным образом представленные уплачиваемыми процентами по полученным займам и кредитам составили 25,5 млрд руб. без учета капитализированных процентов.

При этом по отношению к плановым параметрам, утвержденным советом директоров рост соответствующих затрат составил 2,7 млрд руб., что определено изменением доли капитализируемых процентов и ростом процентов, относимых за счет прибыли Компании.

К уровню 2012 г. рост затрат обусловлен аналогичными причинами и составил 8,0 млрд руб.

Курсовые разницы

Курсовые разницы

| | 2012 | 2013 |
|-------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Обесценение/укрепление рубля за период по отношению к доллару США | +4,70 % | -7,60 % |
| Курс рубля к доллару США на конец периода | 30,37 | 32,73 |

В отчетном году убыток от курсовых разниц составил 18,4 млрд руб. При этом в конце 2013 года укрепление курса рубля по отношению к доллару США позволило частично компенсировать рост обесценения российской валюты (более 10 %) относительно фунта стерлингов и швейцарского франка.

В 2012 году благоприятная конъюнктура рубля привела к формированию положительных курсовых разниц в объеме 4,5 млрд руб.

Изменение курса доллара США и темп обесценения рубля, руб. за 1 доллар США



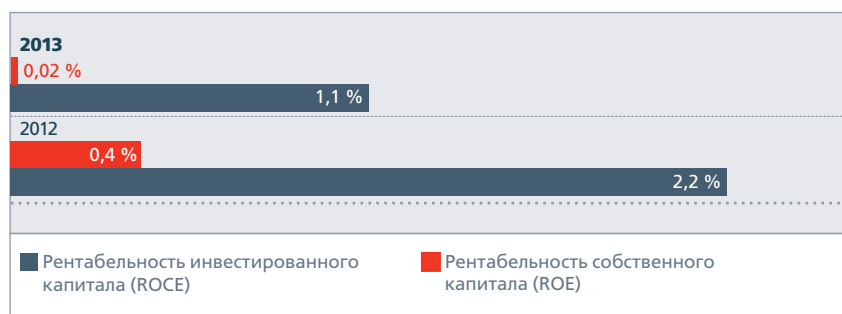
Факторный анализ рентабельности

Динамика изменения рентабельности

| Показатель | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Изменения | | | | | |
|------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|-------------------|---|-------------|---|
| | | | | | 2013 | | факт к плану 2013 | | 2013 к 2012 | |
| | | | | | план | факт | +/- | % | +/- | % |
| Рентабельность инвестированного капитала, ROCE | 2,4 % | 4,2 % | 2,6 % | 2,2 % | 0,9 % | 1,11 % | 0,18 | - | -1,1 | - |
| Рентабельность собственного капитала, ROE | 0,5 % | 2,4 % | 0,5 % | 0,4 % | 0,004 % | 0,02 % | 0,02 | - | -0,4 | - |
| Рентабельность по чистой прибыли (Чистая прибыль / Доходы) | 1,4 % | 6,3 % | 1,3 % | 1,0 % | 0,011 % | 0,05 % | 0,0 | - | -1,0 | - |
| Использование (оборачиваемость) активов (Доходы/Активы) | 28,6 % | 31,3 % | 31,2 % | 31,5 % | 29,6 % | 30,1 % | 0,4 | - | -1,5 | - |
| Финансовый рычаг (Активы/Собственный капитал) | 123,7 % | 120,0 % | 123,0 % | 124,4 % | 129,3 % | 129,3 % | 0,0 | - | 4,9 | - |
| Рентабельность активов, ROA | 0,4 % | 2,0 % | 0,4 % | 0,3 % | 0,003 % | 0,02 % | 0,0 | - | -0,3 | - |
| Рентабельность продаж | 4,8 % | 9,3 % | 5,6 % | 4,9 % | 3,7 % | 4,3 % | 0,5 | - | 3,2 | - |
| Рентабельность перевозок | 4,5 % | 8,6 % | 5,3 % | 4,6 % | 3,1 % | 3,6 % | 0,5 | - | -0,9 | - |
| Рентабельность прочих видов деятельности | 7,8 % | 15,5 % | 8,1 % | 7,8 % | 8,7 % | 9,1 % | 0,4 | - | 1,3 | - |

Рентабельность собственного капитала (далее ROE) составила 0,02 % со снижением к уровню 2012 года на 0,4 п.п. На снижение ROE оказало влияние снижение показателей рентабельности по чистой прибыли и использования (оборачиваемости) активов, что было частично компенсировано ростом финансового рычага (соотношения активов к собственному капиталу).

Рентабельность капитала



Рентабельность по чистой прибыли
(Чистая прибыль / Доходы)

0,05 %

Использование (оборачиваемость)
активов

30,1 %

Финансовый рычаг

129 %

Снижение рентабельности по чистой прибыли на 0,9 п.п., в первую очередь, обусловлено существенным влиянием на финансовый результат следующих факторов:

- падение темпов перевозочной работы (-2,8% к 2012 году) ввиду ухудшения макроэкономической ситуации, в том числе замедления потребительского спроса, снижения инвестиционной активности и товарного несырьевого экспорта.
- снижение инвестиционных доходов от продажи ДЗО ОАО «РЖД» (прибыль от продажи ДЗО снизилась на 32,5 млрд руб. по сравнению с 2012 годом).
- волатильность курса национальной и иностранной валюты привела к формированию отрицательных курсовых разниц в размере 18,4 млрд руб.

Таким образом, на рентабельность по чистой прибыли значительное влияние оказали как перевозочные, так и неоперационные факторы, о чем свидетельствует разница между темпами снижения к уровню прошлого года рентабельности продаж (-0,6 п.п.) и рентабельности по чистой прибыли (-0,9 п.п.).

Снижение показателя использования активов (на 1,4 п.п.) свидетельствует о том, что на каждый рубль активов приходится меньшее количество рублей притоков экономических выгод, которые эти активы генерируют, что в первую очередь связано с политикой регулятора по сдерживанию тарифной нагрузки.

Рост финансового рычага на 5 п.п. оказал положительное влияние на ROE, что, несмотря на увеличение собственного капитала на 58 млрд руб. (в том числе, за счет получения взносов в уставный капитал в размере 59,5 млрд руб. и переоценки отдельных финансовых вложений), обусловлено более высокими темпами роста активов, в основном, за счет увеличения доли финансовых обязательств компании.

Несмотря на указанные факторы, Компания изыскала максимальные резервы по обеспечению безубыточности и рентабельности деятельности в 2013 году.

Рентабельность по чистой прибыли

| | |
|------|--------|
| 2013 | 0,05 % |
| 2012 | 1,0 % |

Использование (оборачиваемость) активов
(Доходы / Активы)

| | |
|------|--------|
| 2013 | 30,1 % |
| 2012 | 31,5 % |

Финансовый рычаг (Активы / Собственный капитал)

| | |
|------|-------|
| 2013 | 129 % |
| 2012 | 124 % |

Управление оборотным капиталом

ОАО «РЖД» использует агрессивную модель управления оборотным капиталом, которая заключается в максимально возможном снижении финансового цикла в целях скорейшего высвобождения и направления денежных средств на финансирование своей текущей и инвестиционной деятельности.

По итогам 2013 года отрицательный чистый оборотный капитал компании составил -159,6 млрд руб. со снижением к началу года и соответствующему оттоку денежных средств (отрицательному чистому денежному потоку) в размере 26,7 млрд руб., что обусловлено следующими факторами:

- снижением кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками (-17,4 млрд руб.), что связано, в первую очередь, с сокращением инвестиционных затрат (-3% к прошлому году), снижением объемов закупки (-3% к прошлому году), а также погашением кредиторской задолженности по гарантийным удержаниям, вследствие значительного ввода основных средств в эксплуатацию (в 1,5 раза выше уровня прошлого года);
- увеличением дебиторской задолженности пригородных пассажирских компаний на 16,0 млрд руб. за оказанные услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава.

Компании удалось частично нивелировать указанные факторы за счет снижения авансов выданных в адрес поставщиков и подрядчиков и улучшения состояния внутригрупповых расчетов.

В ОАО «РЖД» реализована эффективная политика управления дебиторской и кредиторской задолженностью в качестве источника финансирования хозяйственной деятельности через условия расчетов в договорах с контрагентами.

Так, за последние пять лет разработаны следующие ключевые нормативно-методологические документы:

- типовые условия расчетов по договорам, плательщиком по которым является ОАО «РЖД»;
- типовые условия расчетов по договорам, плательщиками по которым являются покупатели изаказчики товарно-материальных ценностей, работ или услуг, поставляемых, выполняемых или оказываемых ОАО «РЖД»;

- регламент организации системы планирования и управления дебиторской и кредиторской задолженностью ОАО «РЖД».

Кроме того, начиная с 2012 года введена в эксплуатацию автоматизированная система управления задолженностью, расчетами и ликвидностью группы компаний «РЖД» в части формирования матриц (планов) внутрикорпоративных расчетов.

Управление запасами

По итогам 12 месяцев 2013 года запасы Компании составили 83,1 млрд руб. с увеличением к началу года на 5,9 млрд руб., из них:

Изменение материально-производственных запасов, млрд руб.

| Наименование показателя | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2011 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | +/- | % |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------|----------------------------|
| | | | | | | 31.12.2013 к 31.12.2012 | 31.12.2013 к 31.12.2012 |
| Запасы, в т. ч.: | 66,2 | 65,4 | 76,5 | 77,2 | 83,1 | 5,9 | 10,4 |
| сырье, материалы, аналогичные ценности | 63,5 | 63,7 | 74,7 | 75,9 | 81,5 | 5,6 | 7,4 |
| затраты в незавершенном производстве | 0,8 | 0,8 | 1,2 | 0,7 | 0,8 | 0,1 | 14,3 |
| готовая продукция и товары для перепродажи | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| товары отгруженные | 0,6 | 0,1 | 0,0 | - | - | - | - |
| расходы будущих периодов | 1,0 | 0,6 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,2 | 50 |
| прочие запасы и затраты | - | - | - | - | - | - | - |

В связи со значительным обновлением подвижного состава, проводимым в Компании с исключением парков с истекшим сроком службы

и оприходования старогодних запасных частей, происходит рост запасов в локомотивном, вагонном и других хозяйствах.

Динамика изменений аварийно-восстановительного запаса (АВЗ), сезонного запаса материалов верхнего строения пути (МВСП) и запасов материалов повторного использования, млрд руб.

| Наименование показателя | 31.12.2011 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | % | % |
|----------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|----------------------------|----------------------------|
| | | | | 31.12.2013 к 31.12.2012 | 31.12.2013 к 31.12.2012 |
| аварийно-восстановительный запас (АВЗ) | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 100 | 100 |
| сезонный запас МВСП | 18,5 | 14,5 | 12,6 | 68 | 87 |
| материалы повторного использования (старогодние МВСП и инвентарные рельсы) | 7,4 | 8,1 | 9,4 | 127 | 116 |

Изменение материально-производственных запасов, млрд руб.

| Наименование показателя | 31.12.2012 | 31.12.2013 | % |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|----------------------------|
| | | | 31.12.2013 к 31.12.2012 |
| Обеспеченность запасами для производственного процесса в днях потребления (всего), из них | 50 | 52 | 104 |
| материалы | 57 | 59 | 104 |
| топливо | 27 | 28 | 104 |

По итогам 2013 года обеспеченность запасов в днях потребления составила 52 дня (на уровне прошлого года) при

том, что величина запасов увеличилась на 10% (или на 6 млрд руб.) по отношению к 2012 году.

Дебиторская задолженность ОАО «РЖД»

По итогам 2013 года величина дебиторской задолженности ОАО «РЖД» составила 79,3 млрд руб., со снижением к началу года на 2,1 млрд руб. (или на 3%). В наибольшей степени изменилась задолженность по прочим дебиторам (-39%), авансам выданным (-12%), за перевозку (-8%), а также задолженность по налогам и сборам (+39%).

При этом практически вдвое возросла задолженность прочих покупателей и заказчиков (увеличение внутривидовой дебиторской задолженности пригородных пассажирских компаний за услуги аренды подвижного состава связано с невыполнением субъектами РФ обязательств по компенсации в полном объеме выпадающих доходов ППК от государственного регулирования тарифов).

По состоянию на 31.12.2013 г. в учете ОАО «РЖД» числилась дебиторская

задолженность (в т. ч. в резерве по сомнительным долгам) пригородных пассажирских компаний (включая ФАЖТ) в размере 52,6 млрд руб. (+16,0 млрд руб. к началу года), в том числе:

- по перевозкам – 24,5 млрд руб. (+8,3 млрд руб. к началу года);
- по прочим видам деятельности – 27,3 млрд руб. (+8,2 млрд руб. к началу года);
- прочая (локомотивная тяга) – 0,7 млрд руб. (-0,7 млрд руб. к началу года).

Из них в резерве по сомнительным долгам задолженность ППК (в т. ч. ФАЖТ) составляет 41,3 млрд руб.

Задолженность ФАЖТ на 31.12.2013г. составила 20,0 млрд руб. (в полном объеме числится в резерве по сомнительным долгам).

Доля просроченной дебиторской задолженности составляет 1,5% в общем объеме задолженности.

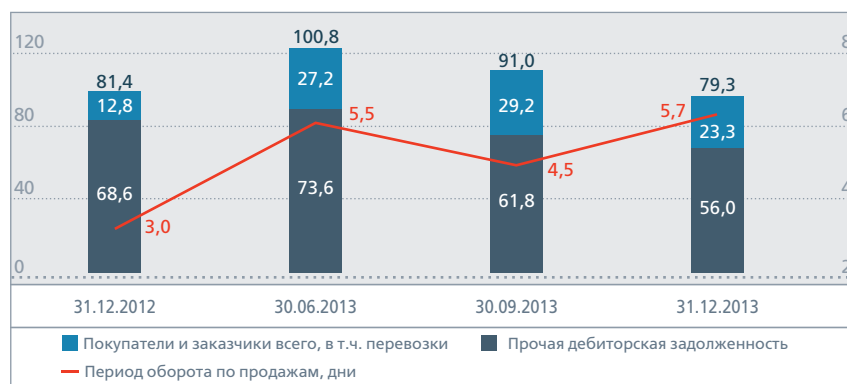
Средняя продолжительность одного оборота (период оборота) дебиторской задолженности по продажам (перевозкам и прочей реализации) составила 5,7 дней, с приростом к уровню за аналогичный период предыдущего года на 2,7 дня, что связано с приростом задолженности пригородных пассажирских компаний.

Структура дебиторской задолженности на 31.12.2013, млрд руб.



| | |
|------------------------------------------------|-------|
| Авансы выданные | 35,5% |
| Покупатели и заказчики всего, в т.ч. перевозки | 29,4% |
| Налоги и сборы | 11,6% |
| Социальное страхование и обеспечение | 0,4% |
| Расчеты с персоналом | 0,4% |
| Прочие дебиторы | 22,7% |

Дебиторская задолженность, млрд руб.



Кредиторская задолженность ОАО «РЖД»

Снижение задолженности перед поставщиками и подрядчиками до 160,0 млрд руб. обусловлено снижением задолженности по инвестиционной деятельности компании на 9,2 млрд руб. (или на 9 %) и по текущей деятельности на 8,3 млрд руб. (или на 11 %).

По итогам 2013 года период оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками в целом по компании сохранился на уровне прошлого года и составил 36,8 дня.

Структура кредиторской задолженности на 31.12.2013, млрд руб.



| | |
|------------------------------------------------|------|
| Поставщики и подрядчики | 53 % |
| Предварительная оплата перевозок | 24 % |
| Авансы, полученные по прочим операциям | 7 % |
| Задолженность перед персоналом | 5 % |
| Задолженность по соц страхованию и обеспечению | 3 % |
| Задолженность по налогам и сборам | 3 % |
| Прочая кредиторская задолженность | 4 % |

Кредиторская задолженность, млрд руб.



Доля просроченной кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками составляет менее 1% в общем объеме задолженности.

Взаимодействие с органами государственной власти

В 2013 году Компания получила государственную поддержку для инвестиционных проектов в Казани при подготовке XXVII Студенческих игр Всемирной летней Универсиады и для проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи. Также руководством страны и правительством Москвы были приняты важные решения о развитии Московского транспортного узла, требующие существенных инвестиций.

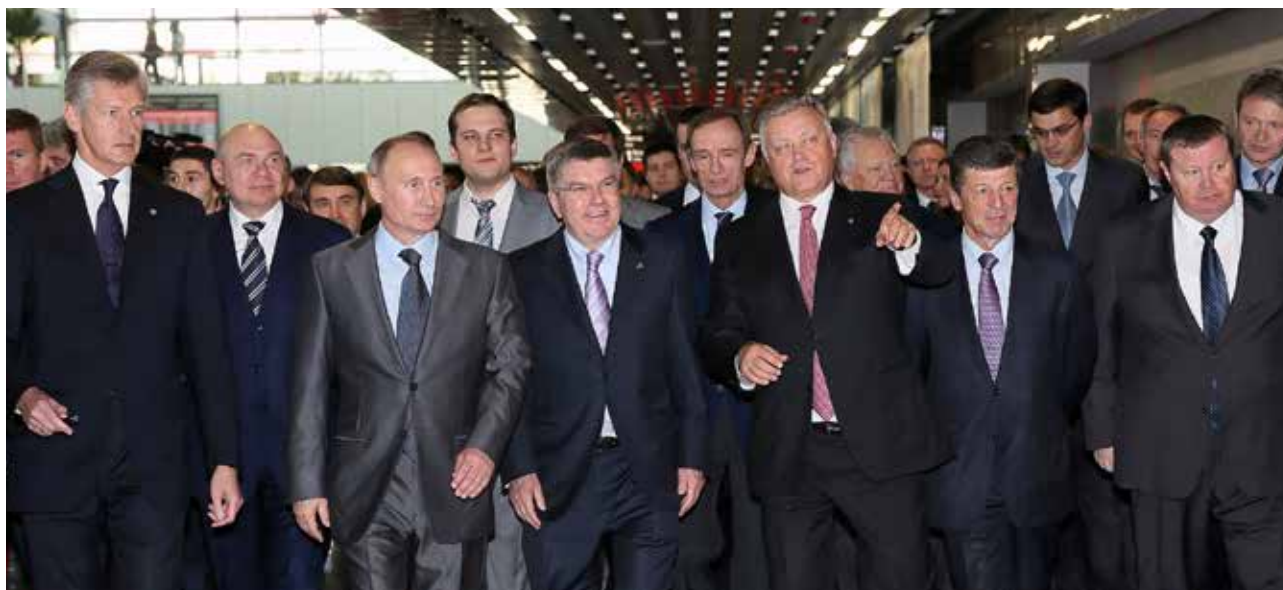
КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ОАО «РЖД» С ОРГАНАМИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ В 2013 ГОДУ

- Проведение Всемирной летней Универсиады в Казани и подготовка к Олимпийским играм в Сочи.
- Развитие Московского транспортного узла.
- Обсуждение нетарифных источников финансирования инвестиционных программ.
- Взаимодействие с региональными органами власти.
- Проработка в Правительстве России вопроса о расходовании средств Фонда национального благосостояния на цели финансирования инфраструктурных проектов.

Для реализации указанных инвестиционных проектов в условиях непростой ситуации в российской экономике и законодательного ограничения источников тарифного финансирования инвестиционной программы Компания инициировала обсуждение с представителями федеральных органов государственной власти возможных нетарифных источников финансирования. Этот вопрос поднимался в рамках XII Международного инвестиционного форума «Сочи-2013», в ходе рабочей встречи Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева с членами Бюро РСПП по вопросу «Деловой и инвестиционный климат в регионах».

Принципиальное значение для дальнейшего развития Компании имеет поддержка Президента Российской Федерации и Правительства преобразования ОАО «РЖД» в транспортно-логистическую компанию. Подтверждением этому стало одобрение руководством страны вхождения ОАО «Трансконтейнер» в Объединенную транспортно-логистическую компанию (ОТЛК). Соглашение об этом было подписано в июне 2013 года на Петербургском международном экономическом форуме.

В течение года в Федеральный закон о федеральном бюджете на 2013 год по инициативе и активном участии ОАО «РЖД» дважды вносились изменения, в результате которых объем финансовой поддержки компании из федерального бюджета был увеличен более, чем в три раза. За 2013 год общий объем средств, выделенных ОАО «РЖД» из федерального бюджета, составил 86,7 млрд руб.



В результате проведенной в 2013 году работы законом «О федеральном бюджете на 2014 год и плановый период 2015 и 2016 годов» предусмотрен объем финансирования ОАО «РЖД» из федерального бюджета в размере 75,4 млрд руб.

В отчетном году ОАО «РЖД» совместно с Правительством Российской Федерации прорабатывало вопрос о способах финансирования некупавших для Компании стратегических долгосрочных проектов за счет Фонда национального благосостояния, таких как развитие железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока. Средства Фонда планируется направить в привилегированные акции ОАО «РЖД», которые будут выпущены в период с 2014 по 2016 гг. в объеме 150 млрд руб. с доходностью на уровне 2 % годовых и выплатой дивидендов начиная с шестого года реализации проекта. Данное решение является беспрецедентным и подчеркивает высокий приоритет развития стратегических направлений железнодорожной инфраструктуры.

В 2013 году между ОАО «РЖД» и регионами, с которыми закончились сроки действия соглашений в 2012–2013 гг., заключено 20 новых среднесрочных соглашений о взаимодействии и сотрудничестве на 2013–2016 гг. Всего компанией заключены среднесрочные соглашения о взаимодействии и сотрудничестве с 76 регионами.

Объем инвестиций, связанных с выполнением поручений Правительства РФ

46 млрд руб.

Объем инвестиций, направленных на строительство олимпийских объектов в Сочи

38,8 млрд руб.

В 2013 году «РЖД» полностью выполнило все целевые задачи по реализации проектов, связанных с поручениями Правительства Российской Федерации

Государственная поддержка ОАО «РЖД»

В 2013 году общий объем государственной поддержки ОАО «РЖД» из федерального бюджета, региональных бюджетов и внебюджетных фондов составил 87,1 млрд руб., что на 65,7 млрд руб. меньше, чем в 2012 году (-43 %)

Сумма государственного финансирования из бюджетов всех уровней в 2013 году

87,1 млрд руб.

В 2013 году общий объем государственной поддержки, выделенной из федерального бюджета, составил 86,7 млрд руб. По сравнению с 2012 годом сокращение бюджетного финансирования ОАО «РЖД» из федерального бюджета в 2013 году составило 65,4 млрд руб. (-43%).

В 2013 году со стороны Правительства РФ продолжало уделяться особое внимание реализации государственных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, механизм финансирования которых осуществлялся посредством взноса в уставный капитал ОАО «РЖД». Сумма взносов в уставный капитал компании в 2013 году составила 59,4 млрд руб. Вместе с тем, объем государственного

финансирования по данному направлению был снижен по сравнению с 2012 годом на 41,6 млрд руб. (-41,2 %).

В 2013 году на прежнем уровне остались объемы финансирования по Постановлению Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 №844 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 2013 году, как и в 2012 году, на данные цели из федерального бюджета было выделено 25 млрд руб.

Бюджетные средства, поступившие из федерального бюджета в 2013 году, млрд руб.

| Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД» | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Реализация мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона, в том числе из бюджета г. Москвы | 38,3 3,4 |
| Мероприятия по развитию ж. д. инфраструктуры на участке Междуреченск – Тайшет | 16,2 |
| Развитие и обновление Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей | 4,6 |
| Комплексная реконструкция участка М.Горький – Котельников – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла | 0,3 |
| Прямая поддержка ОАО «РЖД» | |
| Компенсация потерь в доходах на услуги по использованию инфраструктуры при перевозке пассажиров в пригородном сообщении | 25,0 |
| Субсидия на компенсацию расходов, связанных с ликвидацией последствий крупномасштабного наводнения на территории ДФО | 1,5 |
| Субсидии на реализацию мероприятий в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте | 0,4 |
| Субсидии на компенсацию расходов на содержание автомобильной дороги Адлер – гоноклиматический курорт | 0,4 |
| Итого* | 86,7 |

* - Без учета региональных бюджетов и внебюджетных фондов.

Сумма государственного финансирования из бюджетов всех уровней в 2013 году, млрд руб.



| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| ■ Взнос в уставный капитал | 59,4 |
| ■ Компенсация потерь в доходах от оказания услуг инфраструктуры в пригородном сообщении | 25,0 |
| ■ Компенсация расходов связанных с ликвидацией последствий крупномасштабного наводнения на территории ДФО | 1,5 |
| ■ Прочие субсидии | 1,2 |

Уплата налогов и взносов

Общая сумма начисленных налогов и взносов

239,6 млрд руб.

Сумма уплаченных налогов и взносов

237,2 млрд руб.

Общая сумма начисленных к уплате налогов и взносов за 2013 год составила 239,6 млрд руб., или 95,5 % по отношению к 2012 году, в том числе:

- в федеральный бюджет – 28,0 млрд руб., что составило 97,5 % по отношению к 2012 году;
- в региональные и местные бюджеты – 90,3 млрд руб. или 81,9 % по отношению к 2012 году;
- во внебюджетные фонды – 121,3 млрд руб. или 108,5% по отношению к 2012 году.

Суммы начисленных налоговых платежей по налогам и взносам ОАО «РЖД», млрд руб.

| Наименование | 2012 | 2013 | +/- | % |
|------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Всего по налогам и сборам | 250,8 | 239,6 | -11,2 | 95,5 |
| Федеральный бюджет | 28,7 | 28,0 | -0,7 | 97,5 |
| НДС | 23,93 | 27,03 | +3,10 | 112,9 |
| Налог на прибыль | 4,61 | 0,80 | -3,81 | 17,5 |
| Прочие налоги в федеральный бюджет | 0,14 | 0,14 | -0,00 | 100 |
| Региональные и местные бюджеты | 110,4 | 90,3 | -20,1 | 81,9 |
| Налог на прибыль | 36,39 | 5,60 | -30,79 | 15,4 |
| Налог на доходы физических лиц | 51,50 | 54,32 | +2,82 | 105,5 |
| Налог на имущество | 20,36 | 28,42 | +8,06 | 139,6 |
| Земельный налог | 1,75 | 1,66 | -0,09 | 94,7 |
| Транспортный налог | 0,18 | 0,19 | +0,01 | 104,9 |
| Налог на добычу подземных ископаемых | 0,009 | 0,009 | 0,00 | 100 |
| Водный налог | 0,03 | 0,03 | 0,00 | 100 |
| Прочие налоги в региональные и местные бюджеты | 0,15 | 0,13 | -0,02 | 84,1 |
| Внебюджетные фонды | 111,8 | 121,3 | +9,5 | 108,5 |
| Пенсионный фонд | 82,26 | 89,94 | +7,68 | 109,3 |
| Фонд социального страхования | 10,06 | 10,68 | +0,62 | 106,2 |
| Фонд медицинского страхования | 17,76 | 18,87 | +1,11 | 106,3 |
| Фонд страхования от несчастных случаев | 1,68 | 1,76 | +0,08 | 104,6 |

**Доля налоговых поступлений
ОАО «РЖД» в бюджетную систему
Российской Федерации**

1,1 %

В 2013 году в счет оплаты текущих налогов и взносов направлено 237,2 млрд руб., в том числе:

- в федеральный бюджет – 29,1 млрд руб.;
- в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований – 94,8 млрд руб.;
- во внебюджетные фонды – 113,3 млрд руб.

Суммы налогов и взносов, уплаченных в 2013 году, уменьшились по сравнению с размером налоговых платежей, уплаченных в 2012 году, на 19,1 млрд руб. или на 7,5 %.

Суммы налогов, уплаченных в федеральный бюджет в 2013 году, по сравнению с 2012 годом уменьшились на 1,8 млрд руб., или на 5,9 %; в региональные и местные бюджеты налоговые выплаты уменьшились на 27,3 млрд руб., или на 22,4 %; во внебюджетные фонды - увеличились на 10 млрд руб., или на 9,7 %.

Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджетную систему Российской Федерации составила 1,1 % от общего объема поступлений.

Показатель налоговой нагрузки в 2013 году равен 14,4 %, что ниже уровня 2012 года на 1,1 %.

Структура уплаченных налоговых платежей по видам налогов и взносов, млрд руб.

| Наименование | 2012 | 2013 | +/- | % |
|----------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Всего по налогам и сборам | 256,3 | 237,2 | -19,1 | 92,5 |
| в том числе: | | | | |
| Федеральный бюджет | 30,9 | 29,1 | -1,8 | 94,1 |
| из них: | | | | |
| Налог на добавленную стоимость | 26,8 | 28,5 | +1,7 | 106,3 |
| Налог на прибыль | 4,0 | 0,5 | -3,5 | 12,5 |
| Региональные и местные бюджеты | 122,1 | 94,8 | -27,3 | 77,6 |
| из них: | | | | |
| Налог на прибыль | 48,1 | 11,4 | -36,7 | 23,7 |
| Налог на доходы физических лиц | 51,8 | 53,9 | +2,1 | 104,0 |
| Налог на имущество | 20,1 | 27,4 | +7,3 | 136,3 |
| Земельный налог | 1,8 | 1,7 | -0,1 | 94,4 |
| Внебюджетные фонды | 103,3 | 113,3 | +10,0 | 109,7 |
| в том числе: | | | | |
| Страховые взносы | 101,7 | 111,7 | +10,0 | 109,8 |
| Фонд страхования от несчастных случаев | 1,6 | 1,6 | 0,0 | 100 |

Страховые взносы

Общая сумма начисленных страховых взносов во внебюджетные фонды за 2013 год составила 121,3 млрд руб., что на 9,5 млрд руб., или 8,5% больше, чем за 2012 год.

Тарифы страховых взносов для плательщиков, производящих выплаты физическим лицам, в 2013 году составляли: в ПФР – 22%, в ФСС – 2,9%, в ФФОМС – 5,1%.

Федеральным законом от 03.12.2012 № 243-ФЗ с 1 января 2013 года введены дополнительные тарифы страховых взносов в Пенсионный фонд РФ в отношении отдельных категорий работников ОАО «РЖД».

В частности, для лиц, занятых на видах работ, связанных с вредными условиями труда, дополнительный тариф страховых взносов на финансирование страховой части трудовой пенсии в 2013 году составил 4%.

Для рабочих локомотивных бригад и работников отдельных категорий, непосредственно осуществляющих организацию перевозок и обеспечивающих безопасность движения на

железнодорожном транспорте, дополнительный тариф страховых взносов в 2013 году составил 2%.

В результате установления дополнительных тарифов страховых взносов на финансирование страховой части трудовой пенсии ОАО «РЖД» за 2013 год дополнительно было начислено страховых взносов на сумму 2,9 млрд руб.

Эффективная ставка по страховым взносам за 2012 год составила 22,3%, эффективная ставка по страховым взносам за 2013 год – 23,0%.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 10.12.2012 № 1276 с 1 января 2013 года предельная база для начисления страховых взносов в отношении каждого физического лица с учетом индексации составила 568 000 руб. в год.

Сумма экономии за счет применения регрессии (с дохода, превышающего 568 тыс. руб. взносы исчисляются в размере 10%) составила 11 млрд руб.

Акционерный капитал и дивиденды

Акционерный капитал

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.

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

По состоянию на конец 2013 года уставный капитал ОАО «РЖД» составлял 1919,5 млрд руб. и был разделен на 1 919 454 568 обыкновенных именных акций в бездокументарной форме номинальной стоимостью каждой 1000 руб.

Уставный капитал ОАО «РЖД»

1919,5 млрд руб.

Увеличение уставного капитала ОАО «РЖД» в 2013 году

59,5 млрд руб.

Отчет о распределении чистой прибыли, полученной по итогам 2012 года

По итогам 2012 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере

14,1 млрд руб.

По итогам 2012 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере 14,1 млрд руб.

В соответствии с пунктом 42 раздела 6 Устава ОАО «РЖД» создается резервный фонд в размере 5 % от чистой прибыли отчетного периода (705,5 млн руб.).

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2012 г., млн руб.

| Наименование показателя | Сумма | % |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------|
| Чистая прибыль отчетного периода | 14 110 | 100 |
| Направление прибыли всего, в т.ч.: | 705,5 | 5 |
| резервный фонд | 705,5 | 5 |
| выплата дивидендов по размещенным акциям | 0 | 0 |
| Накопление и использование прибыли, в т.ч. на финансирование инвестиционных проектов и выплаты вознаграждений членам совета директоров ОАО «РЖД» | 13 404,5 | 95 |

Прогноз распределения чистой прибыли общества, полученной по итогам 2013 года

Чистая прибыль ОАО «РЖД»

740 млн руб.

По итогам 2013 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере 740 млн руб.

В соответствии с пунктом 42 раздела 6 Устава ОАО создается резервный фонд в размере 5 % от чистой прибыли отчетного периода (37 млн руб.).

Прогноз распределения чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2013 год, млн руб.

| Наименование показателя | Сумма | % |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|
| Чистая прибыль отчетного периода | 740 | 100 |
| Направление прибыли всего, в т.ч.: | 222 | 30 |
| резервный фонд | 37 | 5 |
| выплата дивидендов по размещенным акциям | 185 | 25 |
| Накопление и использование прибыли, в т.ч. на финансирование инвестиционных проектов и выплаты вознаграждений членам совета директоров ОАО «РЖД» и ревизионной комиссии | 518 | 70 |

Дивиденды

Дивидендная политика ОАО «РЖД» основывается на балансе интересов Компании и ее акционеров при определении размеров дивидендных выплат, а именно на:

- повышении инвестиционной привлекательности Компании;

- строгом соблюдении прав акционеров, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

В соответствии с рекомендациями Росимущества Российской Федерации (письмо от 04.04.2014 № ОД-11/14076)

по итогам 2013 года на выплату дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» планируется направить 185 млн рублей (25 % от чистой прибыли 2013 года).

Динамика начисленных дивидендов за период 2009-2012 гг., млрд руб.

| Показатель | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------------------------------|--------|-------|--------|------|--------------|
| Чистая прибыль | 14,4 | 78,5 | 16,8 | 14,1 | 0,7 |
| Резервный фонд | 0,7 | 3,9 | 0,8 | 0,7 | 0,03 |
| Начисленные дивиденды | 3,6 | 4,0 | 4,2 | 0,0 | 0,185 |
| Начисленные дивиденды, % от чистой прибыли | 25,0 % | 5,1 % | 25,0 % | 0 % | 25 % |

Долговая политика, кредитные рейтинги и взаимоотношения с инвесторами



137 Долговая политика

138 Знаковые сделки ОАО «РЖД» на рынках капитала

140 Структура долгового портфеля

142 Лизинг

143 Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками



Достигая мирового признания

На международных рынках капитала сделка ОАО «РЖД» по размещению еврооблигаций в швейцарских франках получила признание финансовых изданий EuroWeek и EMEA Finance в качестве самого успешного размещения в швейцарских франках в 2013 году.

С учетом правительственных решений в середине 2013 года реализовано размещение первого транша инфраструктурных облигаций на срок 30 лет с защитой от инфляции, в который инвестированы средства Пенсионного Фонда Российской Федерации.

150 млрд руб.

общая сумма размещенных в 2013 году инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД».

Долговая политика

Компания реализует взвешенный подход к управлению кредитным портфелем и привлечению долгового капитала, обеспечивая необходимую гибкость в управлении текущей ликвидностью с учетом специфики бизнеса.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЗАЕМНОГО КАПИТАЛА В КОМПАНИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ СО СЛЕДУЮЩИМИ ЦЕЛЕВЫМИ ПАРАМЕТРАМИ:

2,5x

Соотношение чистый долг / EBITDA не более 2,5x на долгосрочном горизонте

Показатель соотношения чистый долг / EBITDA является одной из ключевых метрик долговой устойчивости компаний

40 %

Объем заимствований в иностранной валюте в кредитном портфеле – не выше 40 %

Показатель доли заимствований в иностранной валюте отражает структуру выручки и расходов ОАО «РЖД»

20 % к 80 %

Соотношение краткосрочной и долгосрочной задолженности – на уровне 20 % к 80 %

Это соотношение отражает долгосрочный характер инвестиционных проектов, реализуемых Компанией

По итогам 2013 года были достигнуты следующие значения основных показателей:

Соотношение Чистый долг / EBITDA на конец 2013 года

2,3

Объем заимствований в иностранной валюте на конец 2013 года

34 %

Доля краткосрочной задолженности на конец 2013 года

7 %

Общая величина кредитного портфеля на конец 2013 года (тело долга)

606 млрд руб.

Знаковые сделки ОАО «РЖД» на рынках капитала

Объемы заимствований ОАО «РЖД» традиционно зависят от динамики макроэкономической ситуации России и, в условиях усиления интеграционных процессов, от состояния мировой экономики.

Международные рынки

В первой половине 2013 года ОАО «РЖД» дважды выходило на международные рынки капитала и провело размещение еврооблигаций в швейцарских франках и евро.

Размещение в швейцарских франках прошло двумя траншами с листингом на Швейцарской фондовой бирже, в то время как все предыдущие выпуски ОАО «РЖД» с 2010 года регистрировались на Ирландской фондовой бирже, поскольку рынок Швейцарии является нишевым и работает обособленно от классических международных площадок.

Итоговые параметры размещения по обоим траншам:

- 525 млн франков со ставкой купонного дохода в размере 2,177 % годовых и сроком обращения 5 лет;
- 150 млн франков со ставкой купонного дохода в размере 2,730 % годовых и сроком обращения 8 лет.

Оба транша были размещены на нижней границе ценового диапазона и сделали Компанию лучшим в истории российским корпоративным заемщиком на данном рынке. По итогам

года данная сделка получила премии в номинации «Самое успешное размещение в швейцарском франке в 2013 году» сразу от двух финансовых изданий – EuroWeek и EMEA Finance.

В апреле 2013 года ОАО «РЖД» снова вышло на международные рынки капитала с предложением еврооблигаций, номинированных в евро на срок 8 лет. Выбор валюты и срока размещения был продиктован основными параметрами и расчетным сроком окупаемости инвестиций Компании по сделке приобретения 75 % акций французского логистического оператора GEFCO, которую ОАО «РЖД» провело в конце 2012 года. В результате размещения, ОАО «РЖД» стало третьим заемщиком из СНГ, выпустившим еврооблигации в евро, при этом объем размещения стал наибольшим с 2007 года.

Невероятно высокий спрос со стороны инвесторов, превысивший предложение более, чем в 4 раза, позволил закрыть книгу заявок всего через несколько часов после официального объявления о сделке с увеличением объема выпуска с 800 млн евро до 1 млрд евро и купоном 3,375 %, что на 0,3 % ниже объявленного ценового

диапазона. Интерес к данному выпуску проявили центральные банки и суверенные зарубежные фонды, что подтвердило высокое кредитное качество ОАО «РЖД».



Самое успешное размещение в швейцарском франке в 2013 году



Российский рынок

В 2013 году ОАО «РЖД» дважды вышло на внутренний рынок с размещением корпоративных рублевых облигаций по фиксированной ставке на общую сумму 35 млрд рублей.

В апреле была закрыта сделка по размещению корпоративных рублевых облигаций общим объемом 20 млрд руб., сроком обращения 15 лет и офертой через 7 лет. В ходе размещения из-за значительного спроса на бумаги со стороны инвесторов, превысившего предложение практически вдвое, ставка купона была установлена ниже первоначально объявленного диапазона 8,25-8,50 % годовых и составила 8,20 % годовых. Сделка стала самым успешным рыночным размещением на внутреннем рынке в 2013 году.

В ноябре ОАО «РЖД» повторно вышло на внутренний рынок с предложением облигаций объемом 15 млрд рублей и погашением (офертой) через 3 года. Данный выпуск был размещен полностью по ставке 7,7 % годовых.

Во второй половине года Компания провела размещение 6 выпусков сверхдлинных инфраструктурных облигаций на общую сумму 150 млрд руб. со сроками

обращения от 15 до 30 лет и купоном, привязанным к уровню годовой инфляции.

Инфраструктурные облигации являются принципиально новым финансовым продуктом на внутреннем рынке, рассчитанным на долгосрочных инвесторов, заинтересованных в диверсификации своего портфеля и высоконадежных бумагах, гарантирующих сохранность средств от инфляции. Такими инвесторами являются, прежде всего, пенсионные фонды.

Основным инвестором в размещенные в 2013 году инфраструктурные облигации стал Внешэкономбанк, являющийся уполномоченным управляющим средствами Пенсионного Фонда России.

Средства от размещения инфраструктурных облигаций направляются ОАО «РЖД» на реализацию инвестиционных проектов с сопоставимыми сроками окупаемости, в том числе на частичное финансирование проектов реконструкции Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Таким образом, инфраструктурные облигации стали первым целевым инструментом инвестирования частных накоплений в развитие железнодорожной инфраструктуры страны.

Привлечено в форме инфраструктурных облигаций

150 млрд руб.

Итоги года

В целом за год ОАО «РЖД» осуществило привлечение кредитных средств на общую сумму 293,8 млрд руб., из которых 150 млрд рублей было представлено инфраструктурными облигациями, 63,2 млрд рублей – еврооблигациями (по курсу на дату размещения), 35,6 млрд рублей – корпоративными облигациями, размещаемыми на российском рынке, в том числе размещение ранее выкупленных по оферте облигаций на вторичном рынке, и 45 млрд руб. – двусторонними банковскими кредитам (в т.ч. 35 млрд руб. краткосрочных кредитов, погашенных в том же году).

Структура долгового портфеля

ОАО «РЖД» на протяжении ряда лет проводит последовательную работу по оптимизации структуры кредитного портфеля и снижению стоимости заемных средств.

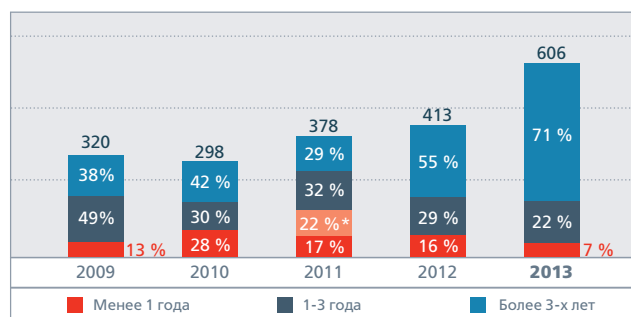
В отчетном году ОАО «РЖД» погасило 118 млрд рублей кредитных обязательств, включая краткосрочные заимствования, привлекаемые внутри года. На конец года объем долгосрочной части кредитного портфеля (со сроком погашения более 3-х лет) составил 71%, что стало рекордным показателем с 2008 года. Доля заимствований со сроками погашения менее одного года составила всего 7%, что более чем вдвое ниже аналогичного показателя в предшествующем году.

Объем погашений среднесрочных и долгосрочных обязательств, начиная с 2014 года, планируется поддерживать на комфортном уровне от 50 до 80 млрд рублей в год. В отчетном году ОАО «РЖД» погасило 118 млрд руб. кредитных обязательств, включая краткосрочные заимствования, привлекаемые внутри года.

Объем долгового портфеля (основная часть долга с учетом курсовых изменений, но без накопленных процентов) на конец года превысил аналогичный показатель 2012 года на 193,3 млрд руб. Наибольший вклад в такой рост кредитного портфеля обусловлен размещением в 2013 году инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» в объеме 150 млрд руб. При этом, 50 млрд руб. из данной суммы были привлечены в форме опережающего финансирования под инвестиционную программу 2014 года. Благодаря уникальности срока погашения инфраструктурных облигаций – от 15 до 30 лет – средний срок погашения портфеля за 2013 год вырос почти вдвое и превысил 9 лет.

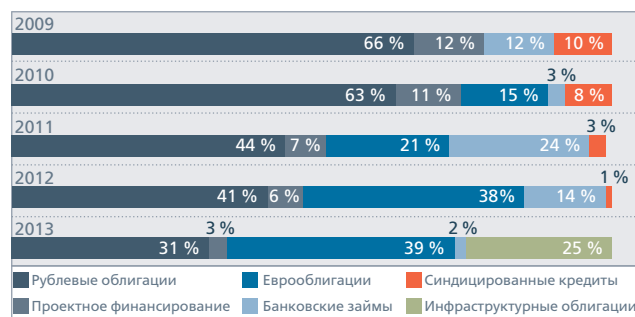
ОАО «РЖД» на протяжении ряда лет проводит последовательную работу по оптимизации структуры кредитного портфеля и снижению стоимости заемных средств. Так, в конце 2008 года более 55% обязательств приходилось на краткосрочные заимствования с погашением до 1 года, привлеченные в сложных макроэкономических условиях кризиса. Данные заимствования постепенно были замещены более долгосрочными и дешевыми источниками – корпоративными облигациями и еврооблигациями. В результате проведенного таким образом рефинансирования обязательств в конце 2013 года доля краткосрочных обязательств сократилась до 7%, а средний срок погашения обязательств составил более 9 лет, что является наилучшим показателем среди российских эмитентов, включая Минфин РФ.

Динамика структуры долгового портфеля по срочности на конец года, млрд руб.



* - На показатели 2011 г. оказало влияние бридж-финансирование (83 млрд руб.) в рамках программы управления ликвидностью. В то же время, объем денежных средств и депозитов на балансе на 31.12.2011 достиг 184 млрд руб.

Динамика структуры долгового портфеля по видам инструментов, млрд руб.





В 2013 году ОАО «РЖД» продолжило работу по диверсификации источников заимствований с фокусом на рынках капитала – суммарный объем облигационных займов Компании на внутреннем и международном рынке составил более 90 % от общей суммы портфеля. При этом порядка 70 % заимствований ОАО «РЖД» приходилось на публичные инструменты: облигации и еврооблигации, а оставшиеся 25 % – на инфраструктурные облигации, которые являются элементом государственной поддержки. Доля банковского финансирования (включая проектное финансирование и синдицированные кредиты) в портфеле Компании составила около 5 %. Данный инструмент используется компанией в основном при оперативном управлении ликвидностью.

Доля рублевых заимствований стабильно поддерживалась на уровне 60-70 %, поскольку рубль является основной валютой, в которой номинирована выручка Компании, что соответствует ориентирам по структуре долга, установленным долговой политикой ОАО «РЖД».

Сокращение доли заимствований со сроком погашения менее года до

7 %

с 16 % на начало года

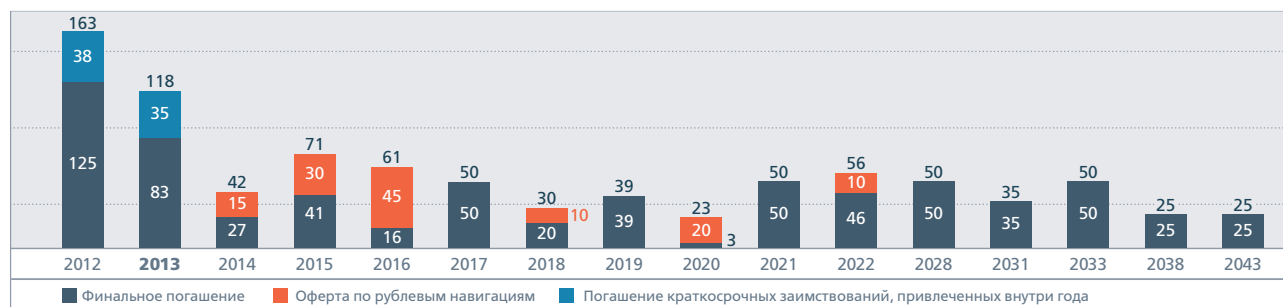
Увеличен средний срок погашения обязательств

9 лет

с 5 лет на начало года

График погашения заемных обязательств, млрд руб.

По состоянию на конец 2013 года; будущие выплаты по долгу в иностранной валюте рассчитаны по курсам валют на конец 2013 года



Лизинг

В 2013 году в лизинге у ОАО «РЖД» находились пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав, путевая техника, приобретенные у отечественных производителей железнодорожного подвижного состава и техники.

По состоянию на 1 января 2013 года объем лизинговых обязательств ОАО «РЖД» составил 9,6 млрд руб. вместе с НДС.

В отчетном периоде завершены расчеты по договорам лизинга пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и путевой техники, заключенным в 2006-2008 гг. Имущество выкуплено в собственность ОАО «РЖД».

На уплату лизинговых платежей в 2013 г. направлено 6,5 млрд руб., включая НДС.

По состоянию на 31.12.2013 г. в лизинге ОАО «РЖД» находилась путевая техника, поставляемая по договору лизинга с ОАО «ВЭБ-лизинг» на поставку в 2012–2016 гг. высокотехнологичной путевой техники производства ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» для нужд инфраструктурного комплекса. В 2013 году получено в лизинг путевой техники на общую сумму 18,8 млрд рублей с НДС.

По состоянию на 31 декабря 2013 года объем лизинговых обязательств ОАО «РЖД» составил 27,3 млрд руб.

Лизинговые платежи в 2013г.

6,5 млрд руб.

Получено в лизинг путевой техники на

18,8 млрд руб.

Объем лизинговых обязательств на конец 2013 года

27,3 млрд руб.



Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками

В декабре 2013 года ОАО «РЖД» провело серию традиционных ежегодных встреч с аналитиками рейтинговых агентств Standard & Poor's, Moody's и Fitch, на которых аналитикам были представлены ожидаемые результаты работы Холдинга за 2013 год и планы на 2014–2016 гг.

Дополнительно, в целях наиболее полного освещения всех имеющихся у агентств вопросов Компанией при поддержке Министерства экономического развития РФ были организованы дополнительные трехсторонние встречи с каждым из агентств.

По итогам проведенных встреч с агентствами были выпущены соответствующие аналитические отчеты, в которых они подтвердили рейтинг ОАО «РЖД» на уровне BBB/Baa1/BBB, а также отметили важнейшие достижения ОАО «РЖД» в области управления финансовой стабильностью Компании в 2013 году, в том числе:

- внедрение долгосрочного тарифного регулирования;
- консервативная финансовая политика Компании и значительное увеличение среднего срока погашения кредитных обязательств в портфеле;
- масштабная программа сокращения расходов в 2013–2014 гг., реализуемая в ответ на ухудшающуюся рыночную конъюнктуру;
- оптимально распределенный по годам график погашения обязательств, обеспечивающий низкие риски рефинансирования.

Также аналитики агентств отметили стратегическую важность ОАО «РЖД» для российской экономики и подчеркнули тесную связь между операционными и финансовыми результатами Группы и состоянием российской экономики.

Суверенные кредитные рейтинги Российской Федерации и ОАО «РЖД» по состоянию на конец 2013 года

| Эмитент | Агентство | Рейтинг | Прогноз |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------|------------|
| РФ  | Standard & Poor's | BBB | Стабильный |
| | Moody's | Baa1 | Стабильный |
| | Fitch | BBB | Стабильный |
| ОАО «РЖД»  | Standard & Poor's | BBB | Стабильный |
| | Moody's | Baa1 | Стабильный |
| | Fitch | BBB | Стабильный |



Представители Компании были в числе участников и организаторов ряда инвестиционных встреч и конференций:

Январь-Апрель

- Конференция Euromoney (Вена)
- Bonds & Loans Russia Conference (Москва),
- Встречи с инвесторами в Азии (Шанхай, Сеул и Гонконг)
- Проведение Road Show по выпускам еврооблигаций ОАО «РЖД» в швейцарских франках (Цюрих) и евро (Франкфурт, Мюнхен, Вена, Лондон)

Май-Сентябрь

- Конференция ВТБ Капитал «Россия зовет!» (Лондон)
- Международный региональный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» (Сочи)
- Петербургский международный экономический форум (Санкт-Петербург)

Октябрь–Декабрь

- Круглые столы рейтинговых агентств Fitch, Standard & Poor's, Moody's (Москва)
- Конференция ВТБ Капитал «Россия зовет!» (Москва)
- Конференция Лондонской фондовой Биржи (Лондон)
- XI Российский облигационный конгресс (Санкт-Петербург)
- XI Международная конференция «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» (Москва)
- День инвестора (Лондон)
- День инвестора (Москва)



«Дни инвестора»

Ключевыми мероприятиями, организованными ОАО «РЖД» в 2013 году, стали проведенные в декабре «Дни инвестора» в Лондоне и в Москве. В рамках данных мероприятий были проведены серии встреч с представителями международного и российского инвестиционного сообществ, в ходе которых Компания представила наиболее актуальную информацию о своей деятельности, в том числе финансовую отчетность и операционные показатели.

Как показал опыт подобных мероприятий, проводимых Компанией с 2010 года, данный формат взаимодействия с инвесторами является наиболее эффективным и способствует поддержанию спроса на долговые бумаги ОАО «РЖД».

Управление рисками



147 Основные угрозы

148 Система управления рисками

154 Управление финансовыми рисками

155 Страхование



Умелый контроль ситуации

Созданная в компании корпоративная система управления рисками позволяет обеспечить выработку обоснованных управленческих решений и создать возможность более гибкой адаптации холдинга «РЖД» в условиях изменения конъюнктуры транспортного и товарного рынков и проведения внутренних структурных преобразований компании.

Основные угрозы

Основные потенциальные угрозы ОАО «РЖД»

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК

Замедление роста или спад объемов внутрироссийских перевозок из-за торможения промышленного производства в стране

ТАРИФЫ

Тарифные ограничения, недостаточные компенсации из бюджетов всех уровней, неопределенность тарифной политики государства в отношении железнодорожного транспорта

ИНФРАСТРУКТУРА

Снижение пропускной и перерабатывающей способности инфраструктуры вследствие роста порожнего пробега частных вагонов на основных направлениях сети

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА

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»

КОНКУРЕНЦИЯ

Усиление конкуренции в традиционных и развивающихся, потенциально доходных сегментах внутреннего транспортного рынка и за рубежом.
Усиление конкуренции со стороны автомобильного, трубопроводного и водного транспорта

ТЕХНОЛОГИИ

Нарушение технологических связей в результате продажи контрольных (блокирующих) пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД»



Система управления рисками

Цели и задачи корпоративной системы управления рисками холдинга «РЖД»

Для достижения поставленных целей в Стратегии развития холдинга «РЖД» до 2030 года Компания использует существующие инструменты управления, а также проводит работу по созданию новых эффективных инструментов управления. Одним из таких инструментов является корпоративная система управления рисками холдинга «РЖД».

В 2012 году президентом ОАО «РЖД» утверждена функциональная стратегия управления рисками холдинга. Формирование корпоративной системы управления рисками холдинга «РЖД» продиктовано практическими целями получения финансово-экономической выгоды, а также объективной потребностью холдинга «РЖД» в использовании проактивных управленческих инструментов. При этом осознание потребности в оценке и управлении рисками уже само по себе свидетельствует о высоком уровне зрелости процессов принятия текущих и стратегически ориентированных решений.

Цели создания корпоративной системы управления рисками холдинга «РЖД»

- Оптимизация результатов стратегического управления холдингом «РЖД» в условиях действия внешних и внутренних рисков.
- Достижение целевых ориентиров, предусмотренных Стратегией развития холдинга «РЖД».
- Обеспечение системного подхода при принятии долгосрочных стратегических решений.

Основные задачи, решаемые в рамках корпоративной системы управления рисками

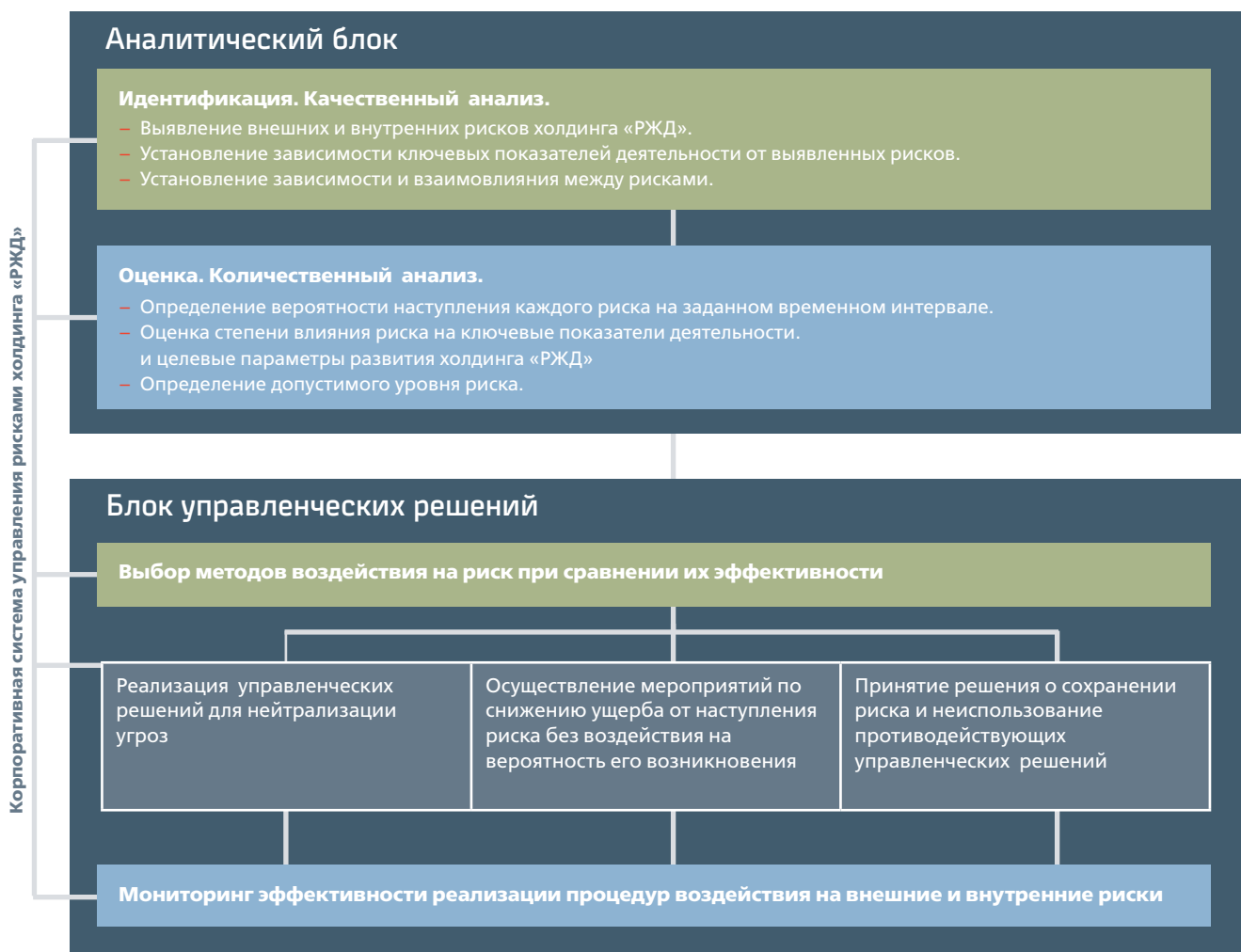
- Выявление потенциальных областей риска и оценка возможности предотвращения или минимизации возникновения рисков.
- Предупреждение возникновения рисков на основе их систематического прогнозирования и оценки.
- Создание управленческих инструментов и механизмов, обеспечивающих эффективное управление рисками.
- Разработка и оценка комплекса мероприятий по предотвращению рискованных ситуаций и минимизации ущерба в случае их наступления.
- Определение ресурсов, необходимых для проведения работы по устранению или минимизации выявленных рисков, и их оптимальное распределение в соответствии с установленными регламентами.
- Максимизация дополнительной прибыли, получаемой в результате управления рисками, на основе рационального использования рискованных ситуаций.

Корпоративная система управления рисками

Корпоративная система управления рисками и сформированная в ее рамках аналитическая база позволят обеспечить подготовку обоснованных управленческих решений и возможность более гибкой адаптации холдинга «РЖД»

в условиях быстро меняющейся конъюнктуры транспортного и товарного рынков, с одной стороны, и внутренних структурных преобразований в холдинге «РЖД», с другой стороны. Кроме того, управление рисками обеспечит

сохранение доверия со стороны частного капитала и крупнейших международных инвесторов при реализации совместных проектов, а также позволит в долгосрочной перспективе сохранить высокий кредитный рейтинг ОАО «РЖД».



Внешние риски холдинга «РЖД»

| Категория рисков | Риски |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Макроэкономические | <ul style="list-style-type: none"> ■ Снижение объемов предъявляемых к перевозке грузов. ■ Риск незапланированных колебаний объемов перевозок, превышающих пропускную способность отдельных участков железных дорог. ■ Ухудшение структуры промышленного и сельскохозяйственного производства. ■ Снижение уровня доходов населения. ■ Рост цен на потребляемые холдингом «РЖД» товары и услуги. ■ Ограничение тарифов ОАО «РЖД». ■ Снижение инвестиционной и деловой активности. |
| Рыночные | <ul style="list-style-type: none"> ■ Снижение доли холдинга «РЖД» в высокорентабельных сегментах транспортного рынка. ■ Рост внутриотраслевой и межотраслевой конкуренции. ■ Опережающее развитие альтернативных видов транспорта, в том числе за счет ускоренного внедрения инноваций. ■ Рост доли иных участников рынка за счет холдинга «РЖД». ■ Отставание уровня технического развития и оснащенности смежных видов транспорта. ■ Создание и выход на проектную мощность международных транспортных коридоров в обход территории России. ■ Дефицит производственных мощностей поставщиков продукции для холдинга «РЖД». |
| Финансовые | <ul style="list-style-type: none"> ■ Риск изменения значений параметров рынка (процентные ставки, курсы валют, стоимость ценных бумаг или товаров) и других параметров финансовых инструментов, являющихся объектами сделок, заключаемых холдингом «РЖД». ■ Кредитные риски. ■ Риск неисполнения или исполнения не в полной мере контрагентом холдинга «РЖД» своих обязательств. ■ Риск нерегулируемого роста цен поставщиков в условиях жесткого государственного регулирования тарифообразования на основные виды услуг холдинга «РЖД». |
| Риски трудовых ресурсов | <ul style="list-style-type: none"> ■ Сокращение притока новых кадров начиная с 2007 года вследствие демографического кризиса начала 90-х годов. ■ Ухудшение качества трудовых ресурсов. ■ Усиление диспропорций в структуре трудовых ресурсов, представленных на рынке. ■ Уменьшение трудоспособного населения в отдаленных регионах вследствие развития урбанизации общества. ■ Риск снижения привлекательности профессий в сфере железнодорожного транспорта. ■ Снижение уровня образования в средних и профессиональных учебных заведениях. |
| Репутационные | <ul style="list-style-type: none"> ■ Снижение позиций ОАО «РЖД» в рейтингах международных агентств. ■ Снижение деловой репутации ОАО «РЖД» вследствие недостаточного уровня корпоративной культуры его работников. ■ Снижение информационной прозрачности холдинга «РЖД». |
| Политические | <ul style="list-style-type: none"> ■ Сохранение жесткого государственного тарифного регулирования. ■ Ужесточение экологических требований. ■ Ужесточение законодательства (транспортного, налогового и др.). ■ Ухудшение межгосударственных отношений. ■ Локальные военные действия. |

Внешние риски холдинга «РЖД» (продолжение)

| Категория рисков | Риски |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Риски реформирования | <ul style="list-style-type: none"> ■ Рост цен со стороны ДЗО после продажи их акций инвесторам. ■ Перепрофилирования деятельности ДЗО. ■ Недружественное поглощения ДЗО. |
| Техногенные и природноклиматические | <ul style="list-style-type: none"> ■ Аварии на промышленных объектах, связанных с обеспечением работы холдинга «РЖД». ■ Техногенные аварии на смежных видах транспорта (прежде всего, в акваториях морских портов и на основных автотрассах). ■ Пожары, стихийные бедствия в районах деятельности холдинга «РЖД». |
| Научно-технические и технологические | <ul style="list-style-type: none"> ■ Применение новых энергоносителей и энергосберегающих режимов на альтернативных видах транспорта. ■ Повышение грузоподъемности автомобилей и судов. |

Внутренние риски холдинга «РЖД»

| Категория рисков | Риски |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Производственно-технологические | <ul style="list-style-type: none"> ■ Отставание развития инфраструктуры от увеличения грузо и пассажиропотоков. ■ Сбои при организации логистических схем доставки грузов. ■ Нарушение плана формирования поездов и графика движения поездов. ■ Нарушение безопасности движения. ■ Снижение эффективности использования подвижного состава. ■ Недостоверность прогнозных данных по объемам, направлениям и структуре грузопотоков. ■ Несоответствие действующих технологических процессов организации перевозок требованиям к качеству транспортного продукта. ■ Риск несоответствия качества и ассортимента предоставляемых услуг новым требованиям клиентов. ■ Риск несоответствия качества работы информационных систем растущим требованиям по объемам и качеству перевозок. |
| Технические и ресурсные | <ul style="list-style-type: none"> ■ Несоответствие структуры парка вагонов холдинга «РЖД» структуре предъявляемых грузов. ■ Сохранение высокого уровня износа основных фондов. ■ Дефицит погрузочно-разгрузочной техники, соответствующей параметрам новых перевозочных средств. ■ Дефицит ремонтных мощностей. ■ Риск неверного (необоснованного) выбора поставщиков продукции и услуг для холдинга «РЖД». ■ Нарушение сроков и условий поставок материальных ресурсов. ■ Поступление и использование недостоверной информации от грузоотправителей по объемам и структуре перевозок. ■ Риск использования некачественной и неполной информации о потребителях услуг холдинга «РЖД». ■ Риск несанкционированного использования конфиденциальной информации и интеллектуальной собственности холдинга «РЖД». |

Внутренние риски холдинга «РЖД» (продолжение)

| Категория рисков | Риски |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Инвестиционные | <ul style="list-style-type: none"> ■ Неверное обоснование и ошибочный выбор новых инвестиционных объектов. ■ Снижение доходности и необеспечения плановой рентабельности инвестированных средств. ■ Отсутствия четких гарантий объемов перевозок от грузовладельцев при реализации инфраструктурных инвестиционных проектов. |
| Риски структурных преобразований | <ul style="list-style-type: none"> ■ Угроза нарушения технологических процессов холдинга «РЖД» и, как следствие, значительные финансовые потери. ■ Роста цен на товары и услуги для холдинга «РЖД», предоставляемые выделяемыми ДЗО. ■ Угроза потери финансовой устойчивости и риск банкротства ДЗО. ■ Снижение рентабельности холдинга «РЖД» вследствие некомпенсируемого вывода высокорентабельных ДЗО. ■ Снижение стоимости активов и капитализации холдинга «РЖД» в случае неэффективной работы ДЗО. ■ Монополизация отдельных сегментов рынка. ■ Риск неэффективной адаптации выделенного ДЗО к рыночным условиям. |
| Финансовые | <ul style="list-style-type: none"> ■ Риск потери ликвидности. ■ Имущественные риски. ■ Операционные риски. ■ Бухгалтерские риски. ■ Бюджетные риски. |
| Кадровые | <ul style="list-style-type: none"> ■ Недостаточное соответствие профессионального уровня персонала потребностям холдинга «РЖД». ■ Риск дальнейшего увеличения числа работников предпенсионного возраста. ■ Отток высококвалифицированных кадров вследствие недостаточной мотивации и снижения конкурентоспособности заработной платы работников холдинга «РЖД» по сравнению с другими отраслями. ■ Нарушения техники безопасности труда по вине персонала. ■ Нарушения техники безопасности движения по вине персонала. |
| Управленческие | <ul style="list-style-type: none"> ■ Снижение управляемости структурами холдинга «РЖД». ■ риск неэффективного подбора, расстановки и управления кадрами. ■ Нарушения трудовой дисциплины. ■ Принятие необоснованных управленческих решений. ■ Неисполнение принятых решений в установленные сроки. ■ Недостижение целевых экономических и производственных результатов деятельности холдинга «РЖД». ■ Недостаток информации для поддержки принятия управленческих решений. ■ Сбои и отказы в работе управленческих информационных систем. ■ Риск неисполнения параметров реализуемых проектов (превышение бюджета, неисполнение сроков, недостижение целей проекта). |

Управления рисками и снижения их негативного влияния осуществляется по нескольким сценариям

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ РИСКА

Реализация управленческих решений для предотвращения возникновения риска (активное управление рисками). Это направление предусматривает предотвращение возникновения риска путем нейтрализации его источников и эффективно преимущественно в отношении внутренних рисков холдинга «РЖД».

СНИЖЕНИЕ УЩЕРБА ОТ НАСТУПЛЕНИЯ

Осуществление мероприятий по снижению ущерба от наступления риска без воздействия на вероятность его возникновения. Это направление предусматривает разработку группы мероприятий по снижению ущерба в случае наступления неблагоприятных событий и предназначено в первую очередь для управления внешними рисками холдинга «РЖД».

СОХРАНЕНИЕ РИСКА

Принятие решения о сохранении риска и неиспользование противодействующих управленческих решений. Это направление целесообразно при условии, что затраты на нейтрализацию риска составляют гораздо большую сумму по сравнению с ущербом при его допущении.

Совокупность потенциальных рисков холдинга «РЖД» выявляется и оценивается в рамках аналитического блока корпоративной системы управления рисками холдинга «РЖД». Оценка и учет масштабов влияния выявленных на данном этапе рисков на деятельность холдинга «РЖД» являются базой для выработки и реализации стратегических направлений совершенствования работы холдинга «РЖД».

Управление рисками и снижение их негативного влияния на достижение стратегических целей холдинга «РЖД» и в целом на эффективность деятельности холдинга «РЖД» осуществляются в рамках блока управленческих решений. Основными задачами являются разработка мероприятий по снижению влияния рисков на эффективность деятельности холдинга «РЖД» и достижение стратегических целей холдинга «РЖД».

Задачей активного управления рисками является минимизация возможного ущерба и вероятности возникновения рисков за счет планомерных воздействий на причины и последствия возникновения рисков, тогда как пассивное управление рисками предполагает, как правило, либо отказ от рискованных проектов, либо сознательное сохранение риска при его низкой вероятности или слабой степени влияния на деятельность холдинга «РЖД».

Управление финансовыми рисками

В холдинге «РЖД» утверждена Политика управления финансовыми рисками ОАО «РЖД», действует Комиссия по управлению финансовыми рисками и внедрены регламенты и методики по управлению финансовыми рисками.

Политика управления финансовыми рисками Компании определяет:

- финансовые риски Компании;
- принципы управления ими;
- процесс управления:
 - выявление;
 - анализ и оценка;
 - 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.

Компания концентрирует внимание на управлении следующими основными финансовыми рисками:

Финансовые последствия имущественных рисков

Имущественные риски переданы на удержание крупных российских страховых компаний и перестрахованы в крупнейших мировых страховых компаниях. Единую политику и принципы страховой защиты Холдинга «РЖД» определяет корпоративная концепция страховой защиты дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД». Концепция предусматривает единообразный подход к построению страховой защиты компаний Холдинга;

Кредитные риски

Для целей управления кредитными рисками в Компании утверждена методика расчета кредитных лимитов на банки-контрагенты, 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 реального 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.

Риски снижения ликвидности

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 оперативно привлекает денежные средства на наилучших условиях. Оперативное управление ликвидностью осуществляется на базе терминала Reuters и иных автоматизированных систем электронного подтверждения сделок.

Рыночные риски (валютные, процентные, товарные)

Для оценки данных рисков применяются регламенты, предписывающие расчет величин рисков и их сопоставление со значениями установленных риск-аппетитов.

Оценка величины валютного риска Компании и выбор инструмента управления валютным риском основываются на анализе открытой валютной позиции Компании на горизонте до четырех лет, которая представляет собой разницы входящих и исходящих денежных потоков.

В качестве основного инструмента при управлении рыночными рисками применяются сделки хеджирования.

В частности, в рамках управления валютным риском реализуются сделки своп в швейцарских франках. Подобный подход позволяет снизить валютный риск за счет уменьшения открытой валютной позиции Компании, значительную долю которой составляет часть операционных доходов, номинированных в швейцарском франке.

Страхование

В компании организовано страхование комплекса недвижимого имущества, грузового подвижного состава, парка пассажирских вагонов, локомотивов, электропоездов, личного страхования работников, ответственности владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозчика, а также ответственности директоров и руководителей компании и 77 дочерних и зависимых обществ.

Компания обеспечивает своевременное выполнение требований действующего законодательства по всем требуемым видам обязательного страхования, например, по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и обязательному страхованию гражданской ответственности владельца опасного объекта и другим.

В 2013 году был проведен открытый конкурс и заключен договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, перевозимых железнодорожным транспортом дальнего и пригородного сообщения. Также была проведена подготовка к открытому конкурсу по обязательному страхованию гражданской ответственности владельца опасного объекта, проведение которого планируется в феврале 2014 года.

В отчетном году был проведен открытый конкурс по выбору страховой компании для заключения договора страхования имущества. В рамках данного договора застрахованы более 439 тыс. объектов имущества компании, в том числе 105 высокорисковых, сложных технических объектов железнодорожной инфраструктуры, по которым установлен повышенный лимит ответственности страховщика и обеспечено особое факультативное

перестрахование в ведущих зарубежных перестраховочных компаниях.

В отчетном году было начато урегулирование таких крупных чрезвычайных страховых случаев года как наводнение в Дальневосточном федеральном округе и на полигоне Южно-Уральской железной дороги в августе-сентябре и взрыв на вокзале Волгоград-1 в декабре.

Общий объем полученного страхового возмещения в 2013 году составил более 768 млн руб.

В Компании постоянно ведется методологическая работа, обусловленная разработкой и внедрением регламентирующих документов, обуславливающих порядок обеспечения страховой защиты в холдинге ОАО «РЖД».

В целях обеспечения единого подхода к организации страховой защиты дочерних обществ с 2010 года действует Единая корпоративная Концепция страховой защиты дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», которая устанавливает общие принципы организации страховой защиты дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», порядок взаимодействия ДЗО с участниками страхового рынка, порядок планирования страховой защиты, заключения и сопровождения договоров страхования в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормативными актами холдинга.

Общий объем полученного страхового возмещения в 2013 году составил более

768 млн руб.

В целях повышения эффективности процесса урегулирования страховых случаев разработан ряд методических рекомендаций по каждому виду договора страхования, а в 2013 году был разработан и внедрен регламент взаимодействия филиалов при организации страховой защиты, в соответствии с которыми филиалы компании выстраивают процесс урегулирования страховых случаев.

Корпоративное управление



157 Система корпоративного управления

158 Органы управления и контроля ОАО «РЖД»

185 Подходы и принципы корпоративного управления холдинга «РЖД»



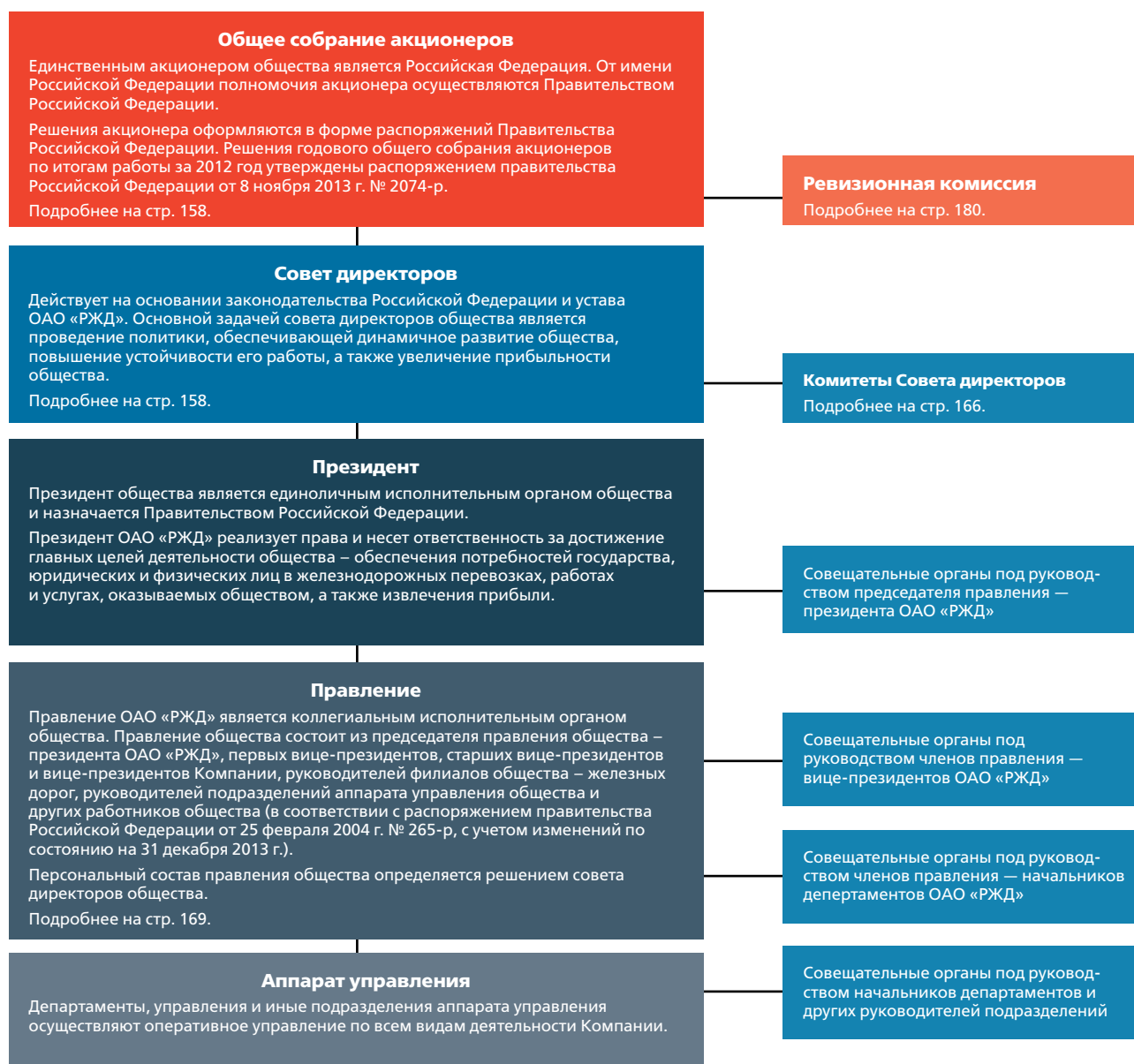
Работа в команде для решения задач страны

Компания ОАО «РЖД» является стратегически значимым предприятием, на 100% принадлежащим Российской Федерации. Основу для выработки корпоративной стратегии ОАО «РЖД» определяют государственные задачи.

С учетом использования лучших корпоративных практик в компании проводится структурная реформа, в рамках которой реализуется задача по построению системы корпоративного управления холдинга «РЖД» в целом.

Система корпоративного управления

Структура управления ОАО «РЖД»



Органы управления и контроля ОАО «РЖД»

Общее собрание акционеров

В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» все акции общества находятся в собственности Российской Федерации. От имени Российской Федерации полномочия осуществляются **Правительством Российской Федерации**.

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является **общее собрание акционеров**. В соответствии со статьей 47 Федерального закона «Об акционерных обществах» решения общего собрания акционеров принимаются единственным акционером - Правительством Российской Федерации единолично и оформляются письменно в форме постановлений и распоряжений.

Решения годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» в 2013 году оформлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2013 г. № 2074-р.

Вопросы повестки дня:

- Об утверждении годового отчета за 2012 год, бухгалтерского баланса за 2012 год, отчета о прибылях и убытках за 2012 год
- Об утверждении распределения прибыли и убытков общества по результатам финансового года;
- О невыплате дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» по итогам 2012 года;
- Об определении численности совета директоров общества;
- О назначении членов совета директоров общества;
- Об определении численности ревизионной комиссии общества;
- О назначении членов ревизионной комиссии общества;

- Об утверждении аудитора общества на 2013 год;
- О направлении денежных средств на выплату вознаграждения членам совета директоров общества.

Помимо годового общего собрания акционеров в отчетном году состоялось четыре внеочередных общих собрания акционеров по вопросам увеличения уставного капитала общества и внесения изменений в устав, решения которых оформлены распоряжениями Правительства Российской Федерации от 10 июля 2013 г. № 1175-р, от 19 декабря 2013 г. № 2419-р и постановлениями Правительства Российской Федерации от 10 июля 2013 г. № 581, от 19 декабря 2013 г. № 1181.

Совет директоров

Совет директоров является ключевым звеном корпоративного управления в ОАО «РЖД» и действует на основании законодательства Российской Федерации, устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства 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.

Основной задачей совета директоров общества является проведение политики, обеспечивающей динамичное развитие общества, повышение устойчивости его работы, а также увеличение прибыльности общества.

С 2008 года в состав совета директоров ОАО «РЖД» с соответствии с международной практикой корпоративного управления избираются независимые директора.

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

Состав Совета директоров в 2013 году

В 2013 году в составе совета директоров ОАО «РЖД» произошли изменения – решением годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» в состав совета директоров ОАО «РЖД» избраны новые члены: Аветисян Артем Давидович и Ложевский Игорь Арнольдович.

Прекращены полномочия членов Совета директоров Косова Николая Николаевича и Соболева Николая Александровича.

Действующий состав совета директоров ОАО «РЖД» избран на годовом общем собрании акционеров ОАО «РЖД» в 2013 году в количестве одиннадцати членов, пять из которых являются независимыми директорами.

Представители Российской Федерации

| | |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Аветисян Артем Давидович | Директор направления «Новый бизнес» автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» |
| Андросов Кирилл Геннадьевич | Управляющий партнер Альтера Капитал |
| Березкин Григорий Викторович | Председатель совета директоров общества с ограниченной ответственностью «ЕСН» |
| Комиссаров Дмитрий Георгиевич | Председатель совета директоров открытого акционерного общества «Технологическая компания» |
| Сидоров Василий Васильевич | Член Консультационного совета акционеров ОАО «Банк ВТБ» |
| Якунин Владимир Иванович | Президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги» |

Независимые директора

| | |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Гусаков Владимир Анатольевич | Управляющий директор по взаимодействию с органами власти ОАО «Московская Биржа» |
| Ложевский Игорь Арнольдович | Заместитель председателя Дойче Банка АГ по странам Восточной Европы |
| Медорн Ханс Хартмут | Председатель правления аэропорта Berlin Brandenburg |
| Рязанов Александр Николаевич | Председатель совета директоров закрытого акционерного общества «Русская Холдинговая Компания» |
| Шохин Александр Николаевич | Президент Общероссийского объединения работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей» |

Краткие биографические сведения о членах совета директоров



Председатель совета директоров ОАО «РЖД»

Андрюсов Кирилл Геннадьевич

Родился в 1972 году. В 1994 году окончил с отличием Санкт-Петербургский Государственный Морской Технический Университет, инженерно-экономический факультет. Специальность: инженер-экономист. В 2000 году защитил ученую степень кандидата экономических наук в Санкт-Петербургском Государственном Университете Экономики и Финансов. 2003-2005 гг. – Школа Бизнеса Университета Чикаго, Executive MBA.

Трудовая деятельность:

- 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. Является также председателем совета директоров ОАО «Аэрофлот», членом совета директоров ОАО «Первый канал», ОАО «Группа ЛСР», Ruspetro plc., ОАО «Русские машины» и инвестиционного фонда Altera.
- С 2011 г. – член Общественного совета при Федеральной налоговой службе;
- с 2012 г. – профессор НИУ «Высшая школа экономики». Также является членом Общественной Палаты РФ и членом Общественного совета при Министерстве энергетики РФ.
- В 2012 году победитель Национальной премии «Директор года» в номинации «Председатель совета директоров: вклад в развитие корпоративного управления».
- Государственные награды: Почетная грамота Правительства Российской Федерации, Орден Почета, Медаль Столыпина П.А. 2-ой Степени.
- С 2011 г. – член совета директоров ОАО «РЖД», с сентября 2011 г. является председателем совета директоров ОАО «РЖД».



Аветисян Артем Давидович

Родился в 1976 году. В 1998 г. окончил Финансовую академию при Правительстве Российской Федерации по специальности «Финансы и кредит». Специализация: «Оценочная деятельность». В 2001 г. закончил Аспирантуру Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации.

Трудовая деятельность:

- С 2000 по 2003 г. преподавал в Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации на кафедре оценочной деятельности.
- В 1997 г. учредил компанию ЗАО «Независимый Экспертно-Оценочный Центр», преобразованную в Консалтинговую группу «НЭО Центр» в 2004 г.
- В августе 2011 года возглавил направление «Новый бизнес» Агентства стратегических инициатив по реализации проектов.
- В феврале 2012 года избран Председателем общероссийского предпринимательского сообщества «Клуб лидеров по продвижению инициатив бизнеса».
- Является членом Совета директоров ОАО «Росагролизинг», членом Наблюдательного Совета ОАО «Россельхозбанк», член Совета директоров ОАО «Российские ипподромы», член Наблюдательного совета «МСП Банк», член Совета директоров «РЖД».
- Входит в Межведомственную рабочую группу по защите прав предпринимателей при Генеральной Прокуратуре РФ, Общественный Совет при Федеральной Налоговой Службы России, Совет по государственно-частному партнерству при Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации, Общественный Совет при Уполномоченном при Президенте РФ по защите прав предпринимателей, Общественный Совет при ФСБ России, является членом Экспертного Совета при Правительстве Российской Федерации.
- Директор направления «Новый бизнес» Автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», Председатель НП «Клуб лидеров по продвижению инициатив бизнеса».



Березкин Григорий Викторович

Родился в 1966 году.
В 1988 году окончил химический факультет Московского Государственного Университета им. М.В. Ломоносова.
В 1993 году защитил кандидатскую диссертацию по специальности «Нефтехимия».

Трудовая деятельность:

- 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 2006 г. – Председатель совета директоров ООО «ЕЧН».
- Член Бюро Правления РСПП, Председатель Комиссии РСПП по электроэнергетике, Председатель Комитета РСПП по независимым директорам.
- Член Генерального совета Общероссийской общественной организации «Деловая Россия».
- С 2010 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».



Гусаков Владимир Анатольевич

Родился в 1960 году.
В 1984 году окончил с отличием Университет дружбы народов по специальности «Математика». Переводчик с английского и французского языков.
В 2003 году получил второе высшее образование по специальности «Финансы и кредит» в Российской экономической академии им. Г.В. Плеханова.
В 2008 году окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «Юриспруденция».
Кандидат физико-математических наук, доцент.
Действительный государственный советник Российской Федерации 3 класса.

Трудовая деятельность:

- 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. – управляющий директор по корпоративному развитию, с октября 2013 г. по настоящее время - управляющий директор по взаимодействию с органами власти ОАО Московская Биржа.
- С 2008 года входит в состав наблюдательного совета ОАО «АИЖК», с 2009 года – член совета директоров ОАО «Росагролизинг» (с 2012 года – председатель совета директоров ОАО «Росагролизинг»).
- Лауреат Национальной премии «Директор года 2011» в номинации «Независимый директор». Победитель в номинации «Лучший независимый директор» премии «АРИСТОС – 2012».
- С 2008 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».



Комиссаров Дмитрий Георгиевич

Родился в 1970 году.
В 1992 году окончил Московский финансовый институт по специальности «Международные валютные и кредитные отношения».

Трудовая деятельность:

- 2003 - 2008 гг. – председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг».
- С 2006 г. по н.в. – член правления Российского Союза Промышленников и Предпринимателей (РСПП).
- С 2007 г. по н.в. – член Бюро Правления Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Союз машиностроителей России».
- С июня 2008 г. по н.в. – председатель совета директоров ОАО «Технологическая Компания».
- С 2008 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».



Ложевский Игорь Арнольдович

Родился в 1957 году.
В 1979 году окончил Омский политехнический институт, в 1994 году - программу MBA Массачусеттского Университета в Бостоне. В настоящее время работает над докторской диссертацией по финансам в EDHEC Asset Allocation and Risk Management Institute.

Трудовая деятельность:

- 1998 г. – советник по вопросам внедрения энергетической политики в департаменте стран Европы и Центральной Азии, Всемирный Банк (Вашингтон)
- 2001 г. – директор международного Управления корпоративного финансирования, Дойче Банк АГ (Лондон)
- 2003 г. – соруководитель Инвестиционно-банковского департамента, ВТБ (Москва)
- 2005 г. – руководитель Управления продаж финансовых инструментов по России и СНГ, Дойче Банке АГ (Лондон)
- 2007 г. – Председатель Управлений Глобального банковского обслуживания и Рынков капитала по России и СНГ, Дрезднер Банк (Москва)
- 2008 г. – Главный Исполнительный Директор Группы Дойче Банк в России и СНГ (Москва)
- 2013 г. – Заместитель Председателя Дойче Банка АГ по странам Восточной Европы (Лондон)
- Обладает значительным опытом работы в советах директоров крупнейших российских и мировых компаний (ОАО «Камаз», транспортная группа «FESCO», Eurotek Ltd., Всероссийский Банк Развития Регионов, Банк Кипра).
- В настоящее время является независимым директором ОАО «Аэрофлот», в котором возглавлял комитет по стратегии (2012/2013) и комитет по аудиту (2013/2014), а также независимым директором ООО «ГеоПроМайнинг».
- В 2013 году лауреат Национальной премии «Директор года» в номинации «Независимый директор».



Медорн Ханс Хартмут

Родился в 1942 году. Окончил факультет машиностроения Берлинского технического университета (диплом инженера).

Трудовая деятельность:

- С конца 1999 года по апрель 2009 года – председатель правления компании Deutsche Bahn AG в Берлине.
- С июля 2009 г. по январь 2013 г. – председатель правления, член совета директоров компании Air Berlin.
- С марта 2013 г. – председатель правления аэропорта Berlin Brandenburg.
- Член консультативных советов компаний Fiege-Stiftung & Co KG, Commerzbank AG, Energie-Baden-Württemberg AG .
- Почетный доктор инженерных наук.
- С 2011 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».



Рязанов Александр Николаевич

Родился в 1953 году. В 1979 году окончил Московский институт нефти и газа имени И.М.Губкина, в 1993 г. – Всесоюзный заочный финансово-экономический институт.

Трудовая деятельность:

- 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 марта 2009 г. по февраль 2010 г. – председатель правления ОАО «Стройтрансгаз».
- С 2008 года по настоящее время - член совета директоров ОАО «РЖД»;
- С 2007 года по настоящее время является Председателем Совета директоров ЗАО «БИОтехнологии»;
- С 2010 года по настоящее время – является Членом попечительского совета МГИМО (У) МИД России, (общественная деятельность);
- С 2011 года по настоящее время – Генеральный директор ООО «УК «Плющиха»;
- С 2012 года по настоящее время является Членом Правления, Членом Комитета по ведению национального реестра Независимых Директоров при Российском Союзе Промышленников и Предпринимателей (общественная деятельность);
- С 2013 года по настоящее время – член совета директоров ООО «Петротул».



Сидоров Василий Васильевич

Родился в 1971 году.
В 1993 году окончил Московский Государственный Институт Международных Отношений (МГИМО) МИД РФ по специальности «Международное публичное право» и Школу бизнеса Уортон Пенсильванского Университета по специальности «Финансы».

Трудовая деятельность:

- 2000-2003 гг. – первый вице-президент ЗАО «Система-Телеком».
- 2003-2006 гг. – президент ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС).
- 2006-2010 гг. – совладелец группы компаний «Телеком-Экспресс».
- 2010 - н. в. – управляющий партнер Euroatlantic Investments Ltd.
- 2012 – н.в. – генеральный директор ООО «АРИДА».
- С 2012 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».
- С 2013 г. – член совета директоров ОАО «Аэрофлот».
- Член Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации, член Консультационного совета акционеров ОАО Банк ВТБ.



Шохин Александр Николаевич

Родился в 1951 году.
В 1974 г. закончил экономический факультет МГУ им. Ломоносова, доктор экономических наук (1989 г.) – профессор (1991 г.).

Трудовая деятельность:

- С 1995 г. по н. в. – Президент Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». Заведующий кафедрой теории и практики взаимодействия бизнеса и власти.
- 2002-2005 гг. – председатель наблюдательного совета ИГ "Ренессанс Капитал".
- 2005-2009 гг. – член Общественной палаты РФ.
- С 2005 г. по н. в. – Президент Российского союза промышленников и предпринимателей.
- Независимый директор совета директоров ряда компаний, в т.ч. ОАО «ТМК», член наблюдательного совета ОАО «Алроса».
- С 2008 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».



Якунин Владимир Иванович

Родился 30 июня 1948 г.
В 1972 г. окончил Ленинградский механический институт.

Трудовая деятельность:

- С октября 2000 г. – заместитель Министра транспорта Российской Федерации.
- С февраля 2002 г. – первый заместитель Министра путей сообщения.
- С октября 2003 г. – первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги».
- 14 июня 2005 г. назначен президентом ОАО «РЖД».

Заседания совета директоров ОАО «РЖД», проведенные в 2013 году

Заседания совета директоров проводятся в соответствии с планом его работы, формируемым на основе предложений председателя совета директоров, членов совета директоров, президента, членов правления, членов ревизионной комиссии и аудитора общества. План работы составляется на полугодие и утверждает советом директоров. При необходимости также могут созываться внеочередные заседания совета директоров.

В 2013 году состоялось 20 заседаний совета директоров ОАО «РЖД» (5 в очной форме, 15 в форме заочного голосования), на которых были рассмотрены вопросы и принято более 180 решений по различным направлениям деятельности компании.

Размер вознаграждения, полученного членами совета директоров

Согласно решению годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД», в отчетном году на выплату вознаграждения членам совета директоров было направлено 39,53 млн рублей (0,28 % годовой чистой прибыли).

Участие членов совета директоров ОАО «РЖД» в заседаниях совета директоров

| Члены совета директоров | Количество заседаний, в которых член совет директоров мог принять участие/ количество заседаний, в которых член совета директоров принял участие |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Андросов К.Г. | 20/20 |
| Аветисян А.Д.* | 6/5 |
| Березкин Г.В. | 20/20 |
| Гусаков В.А. | 20/20 |
| Комиссаров Д.Г. | 20/20 |
| Косов Н.Н.** | 14/14 |
| Ложевский И.А.* | 6/6 |
| Медорн Х. | 20/20 |
| Рязанов А.Н. | 20/20 |
| Сидоров В.В. | 20/20 |
| Соболев Н.А.** | 14/14 |
| Шохин А.Н. | 20/20 |
| Якунин В.И. | 20/20 |

* - вошел в состав совета директоров ОАО «РЖД» 08.11.2013.

** - вышел из состава совета директоров ОАО «РЖД» 30.06.2013.

Комитеты Совета директоров

Для предварительного рассмотрения наиболее важных вопросов и подготовки соответствующих рекомендаций совету директоров ОАО «РЖД» в обществе функционируют следующие комитеты:

Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД»

Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД»

Комитет по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД»

В соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» от 25 ноября 2013 г. в обществе были образованы Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» и Комитет по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД». Действовавший ранее Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» упразднен.

Комитет по аудиту и рискам и Комитет по кадрам и вознаграждениям возглавляют независимые директора.

Комитет по стратегическому планированию

В отчетном году Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» провел 8 заседаний. Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в том числе, по следующим вопросам:

- О стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года;
- О проектах консолидированного финансового плана ОАО «РЖД» и его основных дочерних и зависимых обществ и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов;
- Об итогах проведения публичного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» в 2013 году и рассмотрении проекта корпоративного стандарта «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ»;
- О рассмотрении проекта регламента подготовки и принятия решений по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий;
- О внесении изменений в устав ОАО «РЖД», Положение о совете директоров ОАО «РЖД», Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 г. №57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги»;
- О принципах участия совета директоров ОАО «РЖД» в управлении дочерними и зависимыми обществами;
- О ходе реализации стратегий развития ключевых ДЗО ОАО «РЖД» и прекращении участия ОАО «РЖД» в ряде ДЗО.

Состав Комитета по стратегическому планированию по состоянию на 31.12.2013

| | |
|------------------------|---------------------------------------------------------|
| Комиссаров Д.Г. | Председатель комитета, член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Березкин Г.В. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Ложевский И.А. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Михайлов В.В. | Старший вице-президент ОАО «РЖД» |
| Решетников В.И. | Старший вице-президент ОАО «РЖД» |
| Рязанов А.Н. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Сидоров В.В. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Старков А.К. | Корпоративный секретарь ОАО «РЖД» |
| Шохин А.Н. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |

Комитет по аудиту и рискам

Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» (до 25.11.2013 – Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД») в отчетном году провел 6 заседаний:

Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в том числе, по следующим вопросам:

- Об уменьшении доли ОАО «РЖД» в ряде ДЗО ОАО «РЖД»;
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании советов директоров ДЗО ОАО «РЖД» по вопросам «Об утверждении бюджета ДЗО ОАО «РЖД»;
- О рекомендациях годовому общему собранию акционеров по вопросам повестки дня (утверждение аудитора общества, утверждение годового отчета общества, годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности общества, в том числе отчета о финансовых результатах, а также о распределении чистой прибыли общества по итогам года и выплате дивидендов).
- О долгосрочном премировании членов правления ОАО «РЖД».

Комитет по кадрам и вознаграждениям

Заседания Комитета по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» в соответствии с планом работы совета директоров ОАО «РЖД» намечены на первое полугодие 2014 года. В 2013 году председателем Комитета были проведены встречи с исполнительными органами ОАО «РЖД» в рамках предстоящей совместной работы по выработке предложений по совершенствованию системы мотивации труда и премирования членов правления ОАО «РЖД».

Состав Комитета по аудиту и рискам по состоянию на 31.12.2013

| | |
|------------------------|---------------------------------------------------------|
| Гусаков В.А. | Председатель комитета, член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Аветисян А.Д. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Комиссаров Д.Г. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Рязанов А.Н. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Сидоров В.В. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Старков А.К. | Корпоративный секретарь ОАО «РЖД» |

Состав Комитета по кадрам и вознаграждениям по состоянию на 31.12.2013

| | |
|------------------------|---------------------------------------------------------|
| Шохин А.Н. | Председатель комитета, член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Аветисян А.Д. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Гусаков В.А. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Комиссаров Д.Г. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Рязанов А.Н. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Сидоров В.В. | Член совета директоров ОАО «РЖД» |
| Старков А.К. | Корпоративный секретарь ОАО «РЖД» |

Корпоративный секретарь

Корпоративный секретарь ОАО «РЖД» – специальное должностное лицо, в задачи которого входит обеспечение соблюдения органами и должностными лицами общества требований законодательства Российской Федерации, устава и внутренних документов, гарантирующих реализацию прав и законных интересов акционеров, а также организация мероприятий по разрешению конфликтов, связанных с нарушением прав акционеров, организация взаимодействия между обществом и его акционерами, между органами управления общества.

Правление

Правление ОАО «РЖД» 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).

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, положением о правлении ОАО «РЖД» и внутренними документами общества.

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

Корпоративный секретарь назначается и освобождается от должности решением совета директоров общества большинством голосов членов совета директоров. Обязанности корпоративного секретаря определены в Положении о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря.

С ноября 2011 года корпоративным секретарем ОАО «РЖД» является Старков Андрей Краснославович.

К компетенции правления общества относятся следующие вопросы:

- 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 для совета директоров общества отчетов об их выполнении, а также разработка и утверждение текущих планов деятельности общества;
- утверждение внутренних расчетных тарифов, сборов и платы за работы (услуги), выполняемые (оказываемые) обществом, не относящиеся к сфере естественной монополии;
- 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 в средства массовой информации;
- представление совету директоров общества проспектов эмиссии ценных бумаг и иных документов, связанных с выпуском ценных бумаг общества;

- организация выполнения перспективных и текущих планов общества, реализации инвестиционных, финансовых и иных проектов общества;
- установление порядка учета аффилированных лиц общества;
- 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 их представление для подписания президенту общества;
- установление порядка ознакомления акционера с информацией об обществе;
- установление системы оплаты труда и определение мер мотивации труда работников общества;
- дача обязательных указаний дочерним обществам по вопросам, определенным в уставах этих обществ, или в договорах, заключенных с ними обществом;
- утверждение внутренних документов общества по вопросам, относящимся к компетенции правления;
- решение иных вопросов, связанных с текущей деятельностью общества, внесенных на его рассмотрение председателем правления общества, советом директоров общества или акционером.

**По состоянию на 31 декабря 2013 г. правление
ОАО «РЖД» состояло из 24 человек**

| | |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Якунин В.И. | Президент |
| Морозов В.Н. | Первый вице-президент |
| Мишарин А.С. | Первый вице-президент |
| Гапанович В.А. | Старший вице-президент |
| Михайлов В.В. | Старший вице-президент |
| Решетников В.И. | Старший вице-президент |
| Краснощек А.А. | Старший вице-президент |
| Крафт Г.В. | Главный бухгалтер |
| Мещеряков А.А. | Статс-секретарь – вице-президент |
| Акулов М.П. | Вице-президент |
| Атьков О.Ю. | Вице-президент |
| Бабаев С.М. | Вице-президент |
| Бобрешов А.С. | Вице-президент |
| Воротилкин А.В. | Вице-президент – начальник Дирекции тяги |
| Илларионов А.В. | Вице-президент |
| Салтанов А.В. | Вице-президент |
| Тони О.В. | Вице-президент |
| Целько А.В. | Вице-президент |
| Шайдуллин Ш.Н. | Вице-президент – начальник Департамента безопасности движения |
| Шаханов Д.С. | Вице-президент |
| Бынков В.И. | Начальник Правового департамента |
| Гнедкова О.Э. | Начальник Департамента корпоративных финансов |
| Лapidус Б.М. | Старший советник президента ОАО «РЖД» |
| Старостенко В.И. | Советник президента ОАО «РЖД» по 31.12.2013 г. |

В отчетном году изменений в составе правления не происходило.

Краткие биографические сведения о членах правления ОАО «РЖД»



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

Родился 30 июня 1948 г. в г. Меленки Владимирской области. В 1972 г. окончил Ленинградский механический институт. Трудовую деятельность начал младшим научным сотрудником Государственного института прикладной химии. После окончания службы в советской армии работал инженером, старшим инженером Управления Государственного комитета Совета Министров СССР по внешнеэкономическим связям, начальником отдела Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе АН СССР.

Трудовая деятельность:

- В 1985–1991 гг. 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.
- С октября 2003 г. первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги».
- 14 июня 2005 г. назначен президентом ОАО «РЖД».
- Якунин В.И. является председателем Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного, президентом-основателем МОФ «Диалог цивилизаций», сопредседателем Ассоциации «Франко-российский диалог», научным руководителем и председателем Попечительского совета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООН РАН, заведующим кафедрой государственной политики факультета политологии Московского государственного университета им. М.В.Ломоносова, председателем Попечительского совета Благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!», членом Попечительского совета Фонда «Русский мир», членом Бюро Правления Российского союза промышленников и предпринимателей, председателем комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре, приглашенным профессором Стокгольмской школы экономики, почетным доктором Дипломатической академии МИД России, членом Попечительского совета Дипломатической академии МИД России, членом Попечительского совета Московского государственного института международных отношений (университета) МИД России, председателем Международного союза железных дорог (МСЖД), председателем Совета директоров GEFCO, руководителем Центра научного обоснования и реализации мегапроекта «Интегральная евразийская транспортная система» (ИСПИ РАН).
- За большой 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 Александра Невского, орденом Почета, орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орденом Дружбы, медалями «За боевые заслуги», «За развитие железных дорог», знаком «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги» и другими наградами. Лауреат премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники. Удостоен золотой медали "За заслуги" Республики Сербия за организацию гуманитарной помощи для Косово и Метохии Награжден орденом дружбы. Награжден орденом Александра Невского за большой вклад в подготовку и проведение XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи.



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

Родился в 1954 г. В 1977 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», в 2009 г. прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Современные тенденции управления железнодорожным транспортом», доктор технических наук.

Трудовая деятельность:

- В 1998 году был избран заместителем председателя Законодательного собрания Ленинградской области.
- В период 1998-1999 гг. и 2000-2002 гг. – первый заместитель начальника Юго-Восточной и Московской железных дорог соответственно.
- С 1999 г. по 2000 г. – заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации,
- 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».
- Является председателем Совета директоров ЗАО «Футбольный клуб «Локомотив», председателем правления АО «Улан-Баторская железная дорога», заведующим кафедрой «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения.



**Первый вице-президент ОАО «РЖД»
Мишарин Александр Сергеевич**

Родился в 1959 г. В 1981 г. окончил Уральский государственный университет путей сообщения по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 1997 г. – по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», кандидат экономических наук, доктор технических наук.

Трудовая деятельность:

- Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1981 г. на Свердловской железной дороге. Прошел трудовой путь от электромеханика участка энергоснабжения до главного инженера дороги.
- Затем работал заместителем, первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации, начальником Свердловской железной дороги, директором Департамента комплексного развития инфраструктуры Министерства транспорта Российской Федерации, заместителем Министра транспорта Российской Федерации, директором Департамента промышленности и инфраструктуры Аппарата Правительства Российской Федерации.
- С ноября 2009 г. – губернатор Свердловской области
- С декабря 2012 г. – первый вице-президент ОАО «РЖД».



**Старший вице-президент ОАО «РЖД»
Гапанович Валентин Александрович**

Родился в 1955 г. В 1992 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», в 1998 г. прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Государственное управление железнодорожным транспортом», кандидат технических наук.

Трудовая деятельность:

- 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».



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

Родился в 1969 г. В 1992 г. окончил Государственную финансовую академию по специальности «Финансы и кредит». Трудовую деятельность начал после окончания финансовой академии в аудиторской компании «Артур Андерсен» где прошел путь от экономиста до директора отдела банковского аудита.



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

Родился в 1952 г. В 1975 г. окончил Ленинградский электротехнический институт по специальности «Автоматизированные системы управления».



**Старший вице-президент ОАО «РЖД»
Краснощек Анатолий Анисимович**

Родился в 1959 г. В 1988 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность:

- С апреля 2003 г. – директор ООО «Эрнст энд Янг – бизнес консультирование»
- С ноября 2003 г. – генеральный директор ООО «Эрнст энд Янг – бизнес консультирование»
- С сентября 2009 г. – старший вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С 1985 г. по 1987 г. работал в торгпредстве СССР в Норвегии
- С 1987 г. по 1998 г. – в коммерческих организациях Санкт-Петербурга
- С 1998 г. по 2001 г. – на руководящих должностях ОАО (КБ) «Балтонэксим Банк»
- С февраля 2002 г. – начальник ГУ «Управление экономической защиты МПС России»
- С октября 2003 г. – начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»
- С августа 2004 г. – советник генерального директора ОАО «Северстальтранс»
- С сентября 2005 г. – советник президента ОАО «РЖД», с марта 2007 г. – вице-президент ОАО «РЖД», с марта 2010 г. – старший вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С сентября 2002 г. – заместитель 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», с марта 2013 г. – старший вице-президент ОАО «РЖД».



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

Родилась в 1950 г. В 1973 г. окончила Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», в 1983 г. - по специальности «Экономика и организация железнодорожного транспорта», доктор экономических наук.



**Статс-секретарь –
вице-президент ОАО «РЖД»
Мещеряков Анатолий Анатольевич**

Родился в 1966 г. В 1988 г. окончил Киевское высшее военное авиационное инженерное училище по специальности «Авиационное радиоэлектронное оборудование», в 1998 г. – Институт современного бизнеса по специальности «Финансы и кредит», кандидат технических наук.



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

Родился в 1960 г. В 1982 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 1998 г. и 2000 г. прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программам «Государственное управления железнодорожным транспортом» и «Государственное и корпоративное управление железнодорожным транспортом в современных условиях».

Трудовая деятельность:

- С июля 2000 г. – профессор кафедры «Бухгалтерский учет и аудит» Петербургского государственного университета путей сообщения
- С мая 2002 г. – заместитель руководителя Департамента финансов Министерства путей сообщения Российской Федерации
- С августа 2002 г. – начальник Инвестиционного управления ФГУП «Дирекция железных дорог Министерства путей сообщения Российской Федерации»
- С октября 2003 г. – начальник Департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД»
- 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».

Трудовая деятельность:

- С января 2004 года – заместитель генерального директора по внешним связям, директор по внешним связям – руководитель Департамента по внешним связям, директор по управлению персоналом и внешним связям, первый заместитель генерального директора ЗАО «Трансмашхолдинг»
- С декабря 2011 г. – старший советник президента ОАО «РЖД»
- С февраля 2012 г. – статс-секретарь – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С мая 1999 г. – первый заместитель начальника Юго-Восточной железной дороги
- С декабря 2000 г. – начальник Юго-Восточной железной дороги
- С мая 2002 г. – заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации
- С декабря 2003 г. – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации
- С марта 2004 г. – руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации
- С декабря 2005 г. – вице-президент ОАО «РЖД»
- С июля 2009 г. – вице-президент ОАО «РЖД» – генеральный директор Федеральной пассажирской дирекции
- С марта 2013 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



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

Родился в 1949 г. В 1973 г. окончил 1-ый Московский медицинский институт им. И.М.Сеченова по специальности «Лечебное дело», доктор медицинских наук, профессор, герой Советского Союза.



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

Родился в 1955 г. В 1978 г. окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог».



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

Родился в 1965 г. В 1988 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «Приборостроение».

Трудовая деятельность:

- С марта 1984 г. по май 1997 г. – космонавт–исследователь СССР
- 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».
- Является заведующим кафедрой инструментальных методов диагностики Российского государственного медицинского университета, председателем Комиссии по взаимодействию железнодорожных администраций государств-участников Содружества в области здравоохранения, председателем Совета Общероссийской общественной организации «Российская медицинская ассоциация железнодорожного транспорта», председателем Попечительского Совета Российской ассоциации телемедицины, председателем делегации ОАО «РЖД» в Международном союзе медицинских железнодорожных служб (МСМЖС).

Трудовая деятельность:

- С апреля 1997 г. – первый заместитель начальника Дальневосточной железной дороги
- С июня 1998 г. – заместитель начальника Северо-Кавказской железной дороги
- С июня 1999 г. – заместитель начальника Московской железной дороги
- С февраля 2002 г. – генеральный директор Центра фирменного транспортного 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».

Трудовая деятельность:

- С 1990 г. по 1995 г. – проходил службу в органах ФСБ РФ. Затем работал на руководящих должностях в государственных и коммерческих организациях по вопросам обеспечения экономической безопасности и охранной деятельности
- С февраля 2004 г. – заместитель начальника Департамента безопасности ОАО «РЖД»
- С июля 2004 г. – начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»
- С августа 2005 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



**Вице-президент ОАО «РЖД» –
начальник Дирекции тяги
Воротилкин Алексей Валерьевич**

Родился в 1961 г. В 1988 г. окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 2001 г. и 2009 г. прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программам «Государственное управления железнодорожным транспортом» и «Современные тенденции управления железнодорожным транспортом», доктор технических наук.



**Вице-президент ОАО «РЖД»
Илларионов Алексей Викторович**

Родился в 1966 г. В 1989 г. окончил Ленинградский политехнический институт по специальности «Прикладная информатика».



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

Родился в 1946 г. В 1970 г. окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международные отношения», специалист по международным отношениям, референт по странам Востока.

Трудовая деятельность:

- С июля 2001 г. – заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги
- С сентября 2005 г. – начальник Восточно-Сибирской железной дороги
- С июня 2008 г. – вице-президент ОАО «РЖД»
- С февраля 2011 г. – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги.

Трудовая деятельность:

- С ноября 2005 г. – начальник Департамента корпоративной информатизации
- С марта 2007 г. – начальник Департамента информатизации и корпоративных процессов управления
- С ноября 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С 1970 г. – на дипломатической работе
- С декабря 1992 г. – чрезвычайный и полномочный 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».



**Вице-президент ОАО «РЖД»
Тони Олег Вильямсович**

Родился в 1964 г. В 1986 г. окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «Промышленное и гражданское строительство» и в 2003 г. – Северо-Западную академию государственной службы по специальности «Государственное и муниципальное управление», кандидат экономических наук.



**Вице-президент ОАО «РЖД»
Целько Александр Витальевич**

Родился в 1956 г. В 1978 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», в 2000 г. прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Государственное управление железнодорожным транспортом».



**Вице-президент ОАО «РЖД» –
начальник Департамента
безопасности движения
Шайдуллин Шевкет Нурғалиевич**

Родился в 1961 г. В 1990 г. окончил Куйбышевский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление технической эксплуатации локомотивов», в 2000 г. прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Государственное управление железнодорожным транспортом», кандидат технических наук.

Трудовая деятельность:

- С января 1997 г. – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания №24» г. Санкт-Петербург
- С марта 2000 г. – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания (БСК)» г. Москва
- С февраля 2001 г. – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания (М)» г. Москва
- С марта 2004 г. – первый заместитель начальника, начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД»
- С апреля 2006 г. – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С июня 1999 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги
- 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
- С ноября 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С марта 2001 г. – первый заместитель начальника Горьковской железной дороги
- С сентября 2002 г. – начальник Горьковской железной дороги
- С мая 2004 г. – начальник Свердловской железной дороги, с апреля 2007 г. – советник президента ОАО «РЖД»
- С декабря 2008 г. – генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»
- С февраля 2012 г. – начальник Куйбышевской железной дороги
- С декабря 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Департамента безопасности движения



**Вице-президент ОАО «РЖД»
Шаханов Дмитрий Сергеевич**

Родился в 1961 г. В 1988 г. окончил Академию МВД СССР по специальности «Правоведение».



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

Родился в 1962 г. В 1985 г. окончил Калининский государственный университет по специальности «Правоведение».



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

Родилась в 1960 г. В 1981 г. окончила Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Бухгалтерский учет», кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность:

- С 1979 г. по 1998 г. – служба в органах внутренних дел. Затем работал в различных государственных и коммерческих организациях
- 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 Росжелдорснаба
- С ноября 2006 г. – директор Росжелдорснаба
- С апреля 2009 г. – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С 1989 г. по 1993 г. работал в органах прокуратуры г. Твери. Затем работал на руководящих должностях в коммерческих организациях
- 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».

Трудовая деятельность:

- 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».



**Старший советник президента ОАО «РЖД»
Лапидус Борис Моисеевич**

Родился в 1947 г. В 1973 и 1984 гг. 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.

Трудовая деятельность:

- С января 1994 г. – начальник Управления экономики и развития МПС России
- С июня 1996 г. – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания при МПС России
- С марта 1997 г. – начальник, руководитель Департамента экономики МПС России
- С октября 2003 г. – начальник Департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО «РЖД»
- 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



**Советник президента ОАО «РЖД»
по 31.12.2013
Старостенко Владимир Иванович**

Родился в 1948 г. В 1975 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог».

Трудовая деятельность:

- С июня 1996 г. – начальник Кемеровской железной дороги
- 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. по 31 декабря 2013 г. – советник президента ОАО «РЖД».

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

Система вознаграждения членов правления ОАО «РЖД», утвержденная советом директоров ОАО «РЖД», разработана в целях повышения эффективности индивидуальной и коллективной работы членов правления, как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, а также поощрения за фактические 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.

Система ключевых показателей утверждена советом директоров ОАО «РЖД» и состоит из следующих уровней:

- общекорпоративные показатели;
- функциональные показатели;
- индивидуальные задачи.
- В 2014 году в компании продолжится работа по совершенствованию системы мотивации членов правления.

Размер совокупного дохода, полученного членами правления ОАО «РЖД» в отчетном году по итогам деятельности компании за 2013 год, составил 1 744,6 млн руб.

Ревизионная комиссия

Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, устава ОАО «РЖД» и Положения о ревизионной комиссии ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

К компетенции ревизионной комиссии относится проверка

финансово-хозяйственной деятельности общества по итогам деятельности за год, а также в любое время по своей инициативе, решению совета директоров общества или по требованию акционера; проверка и анализ финансового состояния общества, его платежеспособности, функционирования системы внутреннего контроля и системы управления финансовыми и операционными рисками, ликвидности активов, соотношения собственных и заемных средств; подтверждение достоверности

данных, содержащихся в годовом отчете общества, годовой бухгалтерской отчетности и иных отчетах, а также других финансовых документах общества; проверка соответствия решений по вопросам финансово-хозяйственной деятельности, принимаемых президентом, советом директоров и правлением общества, уставу общества и решениям общего собрания акционеров.

Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2013 г. N 2074-р, утвержден в количестве 7 человек:

Варварин Александр Викторович

Образование: в 1998 г. окончил Институт международного права и экономики им. А. С. Грибоедова, правоведение, юрист.

Трудовая деятельность*:

- 2005–2009 гг. – руководитель правового департамента, директор департамента корпоративных отношений Российского союза промышленников и предпринимателей
- С 2006 г. – генеральный директор НП «Центр развития корпоративных отношений и разрешения экономических споров»
- С 2009 г. – управляющий директор по корпоративным отношениям и правовому обеспечению Российского союза промышленников и предпринимателей. Член совета директоров ОАО «ВЦИОМ», ОАО «МРСК Волги», ОАО «Кубаньэнерго» ОАО «МРСК Северного Кавказа», ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания», председатель совета директоров ОАО «Инновационный научно-производственный центр текстильной и легкой промышленности», ОАО «ВНИПИнефть», ОАО «Производственно-научный центр», ОАО «Центральный научно-исследовательский институт кожевенно-обувной промышленности», ОАО «Центральный научно-исследовательский институт технологической оснастки текстильного оборудования», ОАО «Центральный научно-исследовательский комплексной автоматизации легкой промышленности», ОАО «Центральный научно-исследовательский институт пленочных материалов и искусственной кожи».
- С 2012 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Ерохова Елена Николаевна

Родилась в 1973 году. Образование: в 1996 г. окончила Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана; в 1999 г. окончила Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

Трудовая деятельность:

- 2010–2013 гг. – референт отдела реформирования транспорта и связи департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития России
- С февраля 2013 г. по н. в. – советник генерального директора ОАО «ЦППК».
- С 2012 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Мандрон Ярослав Владимирович

Родился в 1983 году. Образование: Государственный университет управления, государственное и муниципальное управление, юриспруденция.

Трудовая деятельность:

- С 2005 г. по н. в. – советник, заместитель начальника отдела, начальник отдела реформирования транспорта и связи, заместитель директора департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Министерства экономического развития Российской Федерации.
- С 2010 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

* - трудовая деятельность членов ревизионной комиссии указана за последние 5 лет.

Самарский Роман Сергеевич

Образование: Московский государственный университет путей сообщения, управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте.

Трудовая деятельность:

- 2007–2011 гг. – начальник отдела экономического анализа и тарифной политики департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации
- С 2011 г. – заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации
- С 2012 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Семерикова Виктория Владимировна

Родилась в 1983 году.
Образование: Российская экономическая Академия им. Г.В. Плеханова.

Трудовая деятельность:

- 2006-2013 гг. – ведущий менеджер, главный менеджер, директор отделов банков России Управления дочерних банков Департамента корпоративного развития и финансовых активов ОАО Банк ВТБ
- С 2013 г. по н.в. – советник руководителя Росимущества, начальник управления корпоративных технологий Росимущества
- С 2013 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Рудницкая Любовь Борисовна

Родилась в 1955 году.
Образование: Ленинградский Государственный Университет, экономический факультет; Финансово-экономический Институт, факультет внешнеэкономической деятельности. Кандидат экономических наук, имеет степень МВА.

Трудовая деятельность:

- 2002-2008 гг. – Член Правления, главный бухгалтер ОАО «МегаФон»
- 2008-2012 гг. – советник Генерального директора по вопросам экономики, финансам, налогам и корпоративному управлению Государственная корпорация «Агентство по страхованию вкладов»
- С 2012 г. по н.в. – преподаватель НИУ ВШЭ Банковский институт
- С 2013 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Столяров Евгений Михайлович

Родился в 1985 году.
Образование: экономический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова.

Трудовая деятельность:

- 2009-2010 гг. – специалист отдела торговли акциями ЗАО «ИК «Тройка Диалог»
- 2010-2012 гг. – специалист отдела продаж акций ООО «Ренессанс Брокер»
- 2012 г. по н.в. – начальник отдела Росимущества
- С 2013 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

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.

Внутренний контроль и аудит

В соответствии с Концепцией организационного развития холдинга «РЖД» на период до 2015 года и Планом мероприятий по реализации функциональной стратегии построения единой системы внутреннего аудита и контроля в холдинге «РЖД», утвержденным президентом ОАО «РЖД» Якуниным В.И. в новой редакции в октябре 2013 года, проводится системная и последовательная работа по совершенствованию и развитию функций внутреннего аудита и контроля.

Так, в структуру аппарата управления введена должность директора ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту. На базе Центра контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль» созданы два самостоятельных, но взаимосвязанных структурных подразделения – Центр внутреннего аудита «Желдораудит» и Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль».

Осуществление структурных изменений позволило реализовать намеченные задачи по формированию контрольной вертикали в условиях перехода к целевой системе управления холдинга «РЖД», построению риск-ориентированной системы внутреннего контроля, развитию и совершенствованию форм, методов и направлений внутреннего аудита и контроля в холдинге «РЖД».

Основными задачами Центров «Желдораудит» и «Желдорконтроль» являются:

- организация и проведение внутреннего аудита, направленного на повышение эффективности и результативности бизнес-процессов ОАО «РЖД», сохранность активов, соблюдение требований законодательства Российской Федерации и внутренних документов ОАО «РЖД»;
- оценка эффективности систем внутреннего контроля, управления рисками в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке в ДЗО;
- оценка эффективности бизнес-процессов в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке в ДЗО;
- организация и проведение внутреннего контроля, направленного на достижение экономической стабильности, финансовой прозрачности, в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке в дочерних и зависимых обществах ОАО «РЖД»;

- своевременное обеспечение руководства ОАО «РЖД» достоверной информацией о финансово-хозяйственной деятельности, выявленных недостатках, налоговых и финансовых рисках, эффективности бизнес-процессов, надежности процедур внутреннего контроля и управления рисками в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке в ДЗО.

Новые формы и методы работы в области внутреннего аудита и контроля в ОАО «РЖД» основаны на ведущих мировых практиках и международных стандартах деятельности, что позволяет своевременно выявлять системные недостатки, выработать соответствующие рекомендации по сокращению издержек, снижению потерь доходов и повышению эффективности бизнес-процессов.

Аудитор отчетности по международным стандартам

ОАО «РЖД» формирует консолидированную финансовую отчетность по Международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) и проводит ее аудиторскую проверку дважды в год: за первое полугодие отчетного года – в формате обзорной проверки и за отчетный год – в формате аудита. С 2009 года срок подготовки и аудита

консолидированной отчетности сокращен на 5 месяцев. Аудитором консолидированной финансовой отчетности ОАО «РЖД» в соответствии с МСФО является компания ООО «Эрнст энд Янг», входящая в ТОП-4 международно признанных аудиторских компаний.

Аудитор отчетности по российским стандартам бухгалтерской отчетности

Независимую проверку бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «РЖД» по российским стандартам осуществляет Закрытое акционерное общество «БДО».

Выбор аудитора Компании осуществляется на конкурсной основе

в соответствии с требованиями законодательства. Совет директоров рекомендует кандидатуру аудитора, выбранного конкурсной комиссией, на утверждение общему собранию акционеров. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2013 года

аудитором ОАО «РЖД» на 2013 год утверждено закрытое акционерное общество «БДО» (г. Москва).

Размер оплаты услуг аудитора определяется советом директоров ОАО «РЖД». За 2012 год он составил 31,65 млн рублей (без НДС).

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 доступны внутренние документы Компании. Часть существенной информации о деятельности Компании раскрыта на английском языке.

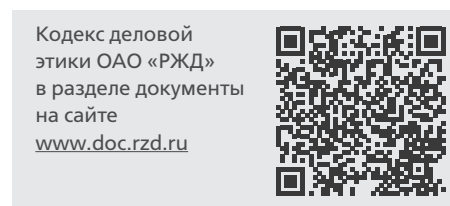
ОАО «РЖД» является эмитентом ценных бумаг, обращающихся на фондовой бирже ЗАО ФБ «ММВБ», и осуществляет раскрытия информации в сети Интернет в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в сфере рынка ценных бумаг



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.

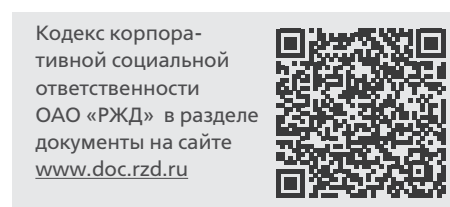


Социальная ответственность

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.



Подходы и принципы корпоративного управления холдинга «РЖД»

В ОАО «РЖД» поэтапно проводится структурная реформа, в рамках которой реализуется задача по построению системы корпоративного управления холдинга «РЖД».

ОАО «РЖД» стремится к переходу от оперативного управления деятельностью в дочерних и зависимых обществах к стратегическому и осуществляет внедрение лучших корпоративных практик.

Созданная в холдинге «РЖД» система корпоративного управления позволяет:

- реализовывать политику ОАО «РЖД», в том числе дивидендную политику, в отношении ДЗО;
- формировать органы управления и контроля ДЗО;
- осуществлять контроль за процессом бизнес планирования и за финансово-хозяйственной деятельностью ДЗО;
- осуществлять взаимодействие с акционерами и инвесторами с соблюдением прав миноритарных акционеров, в том числе при организации сделок, связанных с куплей-продажей акций ДЗО.

В рамках созданной в холдинге «РЖД» системы корпоративного управления используются наилучшие практики, а именно:

- привлечение к работе в советах директоров дочерних обществ независимых директоров (по итогам годовых общих собраний акционеров, проведенных в 2013 году, обеспечено участие независимых директоров в работе советов директоров 20 наиболее крупных дочерних компаниях);
- предварительное рассмотрение вопросов комитетами при советах

директоров (комитеты при совете директоров в 2013 году функционировали в 33 наиболее крупных дочерних компаниях).

Кроме того, в холдинге «РЖД» проводятся мероприятия:

- по созданию коллегиальных исполнительных органов (правлений) в крупнейших ДЗО,
- по разработке системы оценки эффективности работы советов директоров и членов совета директоров, что, безусловно, повышает качество принимаемых органами управления ДЗО решений.

Качественное управление дочерними компаниями со стороны Корпоративного центра Холдинга предусматривает реализацию в системе управления следующих принципов и подходов:

- прямая связь стратегии Холдинга со стратегиями ДЗО, координация и балансировка стратегий компаний Холдинга для максимизации общего эффекта, минимизации внутрихолдинговой конкуренции и возможного совместного использования ресурсов Холдинга для роста эффективности ДЗО (например, централизованные на уровне Холдинга закупки, ремонты, т.н. общие сервисные услуги подразделений Холдинга для ДЗО в области управления кадрами, бухгалтерского учета, ИТ, и пр.);
- четкая, прозрачная и рациональная процедура стратегического

целеполагания и управления, обеспечивающая транслирование через корпоративные процедуры стратегических бизнес-задач Холдинга в конкретные измеримые цели для руководства ДЗО, предполагающая четкие линии подчинения/ кураторства каждого из стратегических ДЗО одним из высших руководителей ОАО «РЖД», и ответственность управленческого состава за результаты деятельности;

- обеспечение достаточного уровня операционной и коммерческой свободы менеджеров ДЗО в рамках утвержденных бизнес-задач и определенного бизнес-сегмента;
- достаточные для выполнения стратегических целей механизмы корпоративного контроля деятельности ДЗО (через совет директоров и соответствующие комитеты при совете директоров, а также за счет разработки и внедрения единых стандартов управления, позволяющих реализовать общие стратегические цели Холдинга и способствующие удобству работы органов управления материнской компании и ДЗО).



Формирование целевой системы управления

В 2013 году была утверждена «Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года», определившая в том числе долгосрочные цели и задачи ОАО «РЖД» в области организационного развития.

Целевая организационная модель Холдинга состоит из следующих элементов:

- совет директоров ОАО «РЖД» и его комитеты;
- правление ОАО «РЖД» во главе с президентом ОАО «РЖД»;
- совещательные органы;
- корпоративный центр;
- железные дороги (РЦКУ);
- бизнес-блоки, включающие органы управления ими;
- бизнес-единицы.

Совет директоров осуществляет общее руководство деятельностью Холдинга в пределах своей компетенции,

обеспечивает проведение политики, направленной на динамичное развитие, повышение устойчивости и прибыльности его работы.

Правление ОАО «РЖД», состоящее из руководителей ОАО «РЖД», действуя в интересах Российской Федерации и учитывая позиции акционеров ДЗО, обеспечивает проработку предложений по определению приоритетных направлений деятельности Холдинга и перспективных планов его развития, определяет единые корпоративные политики, нормы, правила и стандарты, разработанные Корпоративным центром, контролирует их соблюдение и достижение стратегических целей бизнес-единиц.

Совещательные органы, состоящие из руководителей ОАО «РЖД» и ключевых ДЗО, обеспечивают выработку предложений по основным направлениям деятельности Холдинга для представления правлению ОАО «РЖД».

Корпоративный центр прорабатывает стратегические решения, разрабатывает на основе принятых стратегических

решений и в интересах их достижения единые корпоративные политики, нормы, правила и стандарты, обеспечивает контроль и анализ исполнения стратегических решений, достижения целей, организует текущее распределение наиболее важных и ограниченных ресурсов, а также обеспечивает координацию взаимодействия филиалов и ДЗО между собой и с «внешней средой» на всех уровнях управления и работоспособность системы контроля. Кроме того корпоративный центр организует корпоративное управление и контроль дочерних и зависимых обществ.

Филиалы ОАО «РЖД» входят в Корпоративный центр и реализуют часть его функций на региональном уровне.

С учетом общности задач, технологий и дополнительных синергетических эффектов от скоординированной деятельности бизнес-единицы объединяются в 5 бизнес-блоков – «Перевозочный и логистический», «Пассажирские перевозки и сервис», «Инфраструктура», «Международный инжиниринг и транспортное строительство», «Социальный».



Преимущества новой организационной модели Холдинга

- четкое разделение полномочий и ответственности за результаты Холдинга в целом и результаты конкретных видов деятельности и бизнеса, возможность оценки деятельности руководителей по ключевым показателям, связанным со стратегическими целями и оперативными задачами;
- оптимизация уровней управления, оптимизация размещения территориальных органов управления создаваемых бизнес-единиц;
- повышение качества принятия стратегических решений за счет специализации Корпоративного центра на решении соответствующих задач;
- повышение оперативности принятия текущих решений за счет передачи ответственности и полномочий руководителям бизнес-единиц.

Формирование целевой системы управления

Корпоративный центр

Президент

Председатель правления

Члены правления

Первые вице-президенты, старшие вице-президенты, вице-президенты, руководители ключевых филиалов и дочерних обществ

| Пассажирские перевозки | | Перевозочный и логистический блок | | Инфраструктура | |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Органы управления блоком | | Органы управления блоком | | Органы управления блоком | |
| Экономика | | Экономика | | Экономика | |
| Персонал | | Персонал | | Персонал | |
| Развитие | | Развитие | | Развитие | |
| ОАО «Федеральная пассажирская компания» | Пригородные пассажирские компании | ОАО «Федеральная грузовая компания» | Центр фирменного транспортного обслуживания | Центральная дирекция инфраструктуры | Центральная дирекция управления движением |
| Филиалы и ДЗО, обеспечивающие скоростные и высокоскоростные перевозки | ДЗО по ремонту и обслуживанию вагонов | Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом | Прочие филиалы и ДЗО | Дирекция тяги, Дирекция по ремонту тягового подвижного состава | Прочие филиалы и ДЗО |
| Дирекция железнодорожных вокзалов | Прочие филиалы и ДЗО | | | | |

Ответственность за общий результат:

стратегическое управление, координация, единое представительство

СОВЕЩАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ

Комитеты, комиссии, рабочие группы

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Социальный блок</p> <p>Органы управления блоком</p> <table border="1"> <tr> <td>Экономика</td> <td>Экономика</td> </tr> <tr> <td>Персонал</td> <td>Персонал</td> </tr> <tr> <td>Развитие</td> <td>Развитие</td> </tr> </table> | | Экономика | Экономика | Персонал | Персонал | Развитие | Развитие | <p>Международный инжиниринг и транспортное строительство</p> <p>Органы управления блоком</p> <table border="1"> <tr> <td>Экономика</td> <td>Экономика</td> </tr> <tr> <td>Персонал</td> <td>Персонал</td> </tr> <tr> <td>Развитие</td> <td>Развитие</td> </tr> </table> | | Экономика | Экономика | Персонал | Персонал | Развитие | Развитие | <p>Департаменты, управления, структурные подразделения</p> <ul style="list-style-type: none"> Корпоративные процедуры Безопасность движения Техническая политика Корпоративные услуги Инновации Финансы и экономика Персонал и социальное развитие Информационные технологии и процессы Взаимодействие с внешней средой Безопасность и государственная тайна Корпоративный контроль Прочее |
| | | Экономика | Экономика | | | | | | | | | | | | | |
| Персонал | Персонал | | | | | | | | | | | | | | | |
| Развитие | Развитие | | | | | | | | | | | | | | | |
| Экономика | Экономика | | | | | | | | | | | | | | | |
| Персонал | Персонал | | | | | | | | | | | | | | | |
| Развитие | Развитие | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Дирекция медицинского обеспечения,</p> <p>Негосударственное образовательное учреждение,</p> <p>Негосударственное учреждение здравоохранения</p> | <p>РЖД-Здоровье, ЖТК, Желдорипотека, Арена-2000</p> <p>Прочие филиалы и ДЗО</p> | <p>«РЖД Интернешнл» + СП «РасонКонТранс» (ТД «РЖД»)</p> | <p>Зарубежстрой-технология</p> <p>Прочие филиалы и ДЗО</p> | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ (РЦКУ)</p> <p>Филиалы ОАО «РЖД», реализующие на региональном уровне делегированные им функции Корпоративного центра</p> | | | | | | | | | | | | | | |

Социальный блок



- 191** Корпоративная и социальная ответственность
- 192** Производственная безопасность
- 193** Охрана окружающей среды и ресурсосбережение

- 196** Управление персоналом
- 202** Корпоративная пенсионная система
- 203** Благотворительность



Воля к победе

sochi.ru
2014

РЖД

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Учитывая масштаб деятельности ОАО «РЖД» как крупнейшего работодателя страны, ключевым приоритетом компании является реализация политики социальной ответственности перед персоналом, обществом и государством.

Компания следует международным принципам социальной ответственности и разделяет 10 принципов корпоративной социальной ответственности Глобального договора ООН, к которому присоединилась в декабре 2007 года.

Корпоративная социальная ответственность

Корпоративная социальная ответственность играет важнейшую роль на всех этапах подготовки и принятия управленческих решений и является важным фактором динамичного развития Компании. Сегодня ни одно ключевое решение в структуре ОАО «РЖД» не принимается без учета интересов государства, клиентов, инвесторов, персонала.

Начиная с 2006 года Компания ежегодно публикует Корпоративные социальные отчеты, которые включают анализ существенных воздействий на экономическую, экологическую и социальную сферы, сведения о развитии системы

управления нефинансовыми рисками и динамику показателей устойчивого развития. Нефинансовая отчетность ОАО «РЖД» доступна всем заинтересованным лицам на корпоративном сайте www.rzd.ru.



Сеть Глобального договора в России

Компания следует международным принципам корпоративной социальной ответственности и устойчивого развития и разделяет 10 принципов корпоративной социальной ответственности Глобального договора ООН, к которому присоединилась в декабре 2007 года.

Десять принципов Глобального договора

- Деловые круги должны поддерживать и уважать защиту провозглашенных на международном уровне прав человека
- Деловые круги не должны быть причастны к нарушениям прав человека
- Деловые круги должны поддерживать свободу объединения и реальное признание права на заключение коллективных договоров
- Деловые круги должны выступать за ликвидацию всех форм принудительного и обязательного труда
- Деловые круги должны выступать за полное искоренение детского труда
- Деловые круги должны выступать за ликвидацию дискриминации в сфере труда и занятости
- Деловые круги должны поддерживать подход к экологическим вопросам, основанный на принципе предосторожности
- Деловые круги должны предпринимать инициативы, направленные на повышение ответственности за состояние окружающей среды
- Деловые круги должны содействовать развитию и распространению экологически безопасных технологий
- Деловые круги должны противостоять всем формам коррупции, включая вымогательство и взяточничество

Производственная безопасность

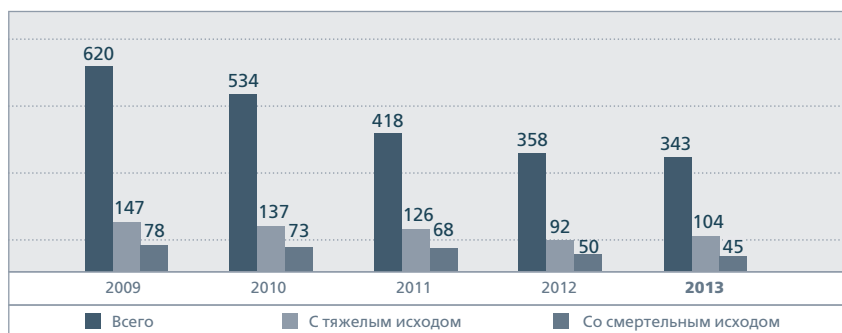
В 2013 году в ОАО «РЖД» была актуализирована действующая Политика в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности, что было вызвано расширением области ее распространения на холдинг «РЖД» и принятием обязательств ОАО «РЖД» о соответствии требованиям международных и национальных стандартов в области охраны труда и окружающей среды.

В Компании утверждена Перспективная комплексная программа по улучшению условий и охраны труда в ОАО «РЖД» на 2013–2015 гг.

В 2013 году переработан Перечень основных мероприятий по улучшению условий и охраны труда в ОАО «РЖД» и Методические рекомендации по отнесению расходов структурных подразделений ОАО «РЖД» к расходам на охрану труда.

Проводимая в ОАО «РЖД» работа по охране труда и созданию безопасных рабочих мест позволила в 2013 году сохранить тенденцию к снижению случаев травмирования работников на производстве. Производственный травматизм в целом по ОАО «РЖД» по отношению к 2012 году снижен на 5 %, а со смертельным исходом – на 10 %. В 2013 году в ОАО «РЖД» были полностью приведены в соответствие с требованиями норм все рабочие места с устраняемыми вредными факторами и улучшены условия труда на 46 тыс. рабочих мест с неустраняемыми вредными факторами.

Динамика производственного травматизма



Динамика ключевых показателей производственной безопасности

| Показатели | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|--------|--------|---------------|
| Расходы на безопасность труда (мероприятия по улучшению условий и охраны труда), млрд руб. | 7,761 | 9,562 | 11,117 | 12,676 | 16,030 |
| Коэффициент частоты производственного травматизма (число травмированных на тыс. работающих) | 0,59 | 0,55 | 0,45 | 0,39 | 0,39 |
| Приведено к нормам, тыс. рабочих мест | 12,5 | 13,0 | 10,8 | 19,7 | 7,5 |
| Улучшены условия труда, тыс. рабочих мест | 42,3 | 48,5 | 49,0 | 55,7 | 46,0 |

Охрана окружающей среды и ресурсосбережение

ОАО «РЖД», являясь экологически ориентированной компанией, реализует меры, направленные на повышение ответственности за состояние окружающей среды, внедряет экологически безопасные и эффективные технологии, поддерживает принципы к экологическим вопросам – «не навреди природе».



С ЛЮБОВЬЮ К ПРИРОДЕ!

В компании принята Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года. Контрольные ориентиры стратегии – снижение нагрузки от всех видов хозяйственной деятельности Компании на окружающую среду к 2030 году в 2 раза, приоритет – «зеленым инновационным технологиям».

Распоряжением президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина 2013 год в компании был объявлен Годом охраны окружающей среды. Был разработан и реализован План основных мероприятий, предполагавший более чем 30 %-е увеличение объема финансирования по сравнению с 2012 годом.

В результате реализации природоохранительных мероприятий в 2013 году к уровню 2012 года:

- выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников снизились на 3,1 тыс. тонн, или на 3,6 % к уровню 2012 года;
- сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты сократились на 0,5 млн м³, или на 4,1 %;
- использование и обезвреживание отходов увеличилось на 259 тыс. тонн или на 36,6 %.

Кроме того, реализовывались мероприятия воспитательной и обучающей направленности в области охраны окружающей среды для пассажиров железных дорог.

Снижение выбросов вредных веществ

3,1 ТЫС. ТОНН

(-3,6 % к 2012 году)

Увеличение использования и обезвреживания отходов на

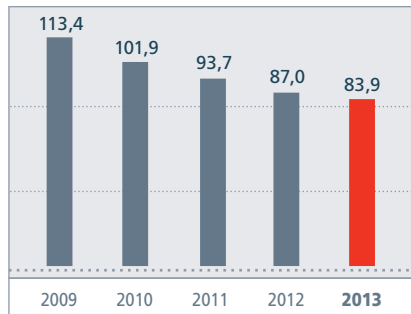
259 ТЫС. ТОНН

(+36,6 % к 2012 году)

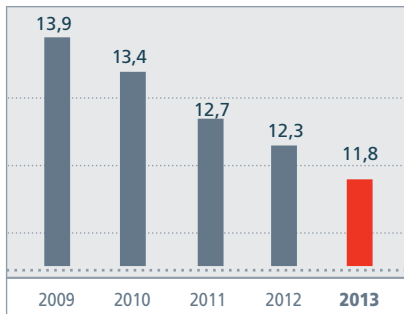
Экологические мероприятия, проводившиеся в 2013 году:

- Организация на каждом полигоне 16 железных дорог по одному «Зеленому поезду» с наглядной информацией в области охраны окружающей среды;
- Проведение субботника в рамках всероссийской акции «Зеленая Россия». В субботнике приняло участие 164 тыс. человек, было ликвидировано 895 несанкционированных свалок в полосе отвода, вывезено на полигоны 18 тыс. тонн отходов, высажено более 500 деревьев;
- Мероприятия по использованию при обслуживании пассажиров одноразовой экологической биоразлагаемой посуды;
- Проведение подготовительных работ по реализации начиная с 2014 года в вокзальных комплексах в офисных зданиях филиалов ОАО «РЖД» мероприятий по отдельному сбору твердых бытовых отходов;
- Проведение в филиалах компании ежемесячных экологических акций, направленных на экономию топливно-энергетических ресурсов, снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, уменьшение объемов захоронения отходов, воспитание экологической культуры.

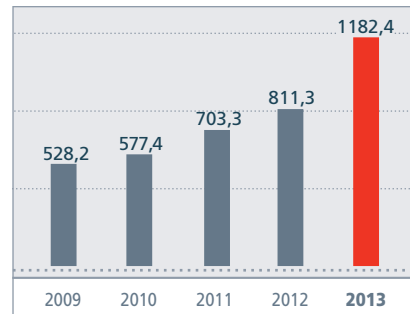
Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников филиалов ОАО «РЖД»,
ТЫС. ТОНН



Сбросы загрязненных сточных вод в водные объекты филиалами ОАО «РЖД», млн м³



Использование и обезвреживание отходов филиалами ОАО «РЖД»,
ТЫС. ТОНН



Доля ОАО «РЖД» в загрязнении окружающей среды России составляет менее 1 % по выбросам вредных веществ в атмосферу от стационарных источников, сбросу загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, образованию отходов производства и потребления.

Инвестиционные проекты

В 2013 году за счет средств инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» и инвестиционных проектов с экологической составляющей центральных дирекций осуществлялось строительство и реконструкция 38 природоохранных объектов, а также разработка документации на строительство 32 природоохранных объектов в 2014 году.

В целом в 2013 году на реализацию инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» было направлено 650 млн руб.

Объем финансирования проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» с экологической составляющей в 2013 составил 916,86 млн руб.

На реализацию инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» было направлено

650 млн руб.

Реконструировано природоохранных объектов

38 объектов

Объем финансирования проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте»

916,86 млн руб.

Система экологического мониторинга

Эффективная природоохранная деятельность компании получила высокую оценку федеральных органов исполнительной власти и общественных организаций и отмечена пятью престижными национальными и международными премиями и дипломами конкурсов в сфере охраны окружающей среды.

В рамках исполнения принципов Политики в сфере экологии 23 октября 2013 г. между ОАО «РЖД» и Организацией объединенных наций по промышленному развитию (UNIDO) подписана Совместная Декларация о поддержке и продвижении экологически устойчивых решений в Российской Федерации.

В компании создана эффективная система мониторинга хозяйственной деятельности предприятий – природопользователей. В 2013 году центрами охраны окружающей среды железных дорог 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 11 вагонами-лабораториями с бортовым комплексом аналитического оборудования и 69 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.

Техническое перевооружение с экологической составляющей

Сокращение железнодорожного пути на деревянных шпалах по сравнению с 2012 годом

3,8 тыс. км

Модернизировано тепловозов ТЭ10

120 единиц

Внедрено инновационных тепловозов ТЭМ14

13 единиц

В 2013 году Компания продолжила осуществлять техническое перевооружение с учетом экологических требований:

- выполнялись работы по модернизации тепловозов ТЭ10 с заменой дизеля Д100 на Д49 (в количестве 120 единиц), которые позволяют обеспечить снижение вредных веществ в атмосферу на 6 %;
- внедрено 13 инновационных двухдизельных маневровых тепловозов ТЭМ14;
- все закупаемые деревянные шпалы были пропитанных экологичными антисептиками 4 класса опасности. По сравнению с 2012 годом протяженность железнодорожного пути на деревянных шпалах сократилась на 3,8 тыс. км;

Управление персоналом



Персонал является определяющим фактором достижения стратегических целей ОАО «РЖД».

В Компании реализуется Стратегия развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года.

Основными стратегическими целями проводимой в ОАО «РЖД» политики в области управления трудовыми ресурсами являются повышение эффективности деятельности персонала и его вовлечение в реализацию корпоративных задач.

Значимым показателем эффективности реализации социально-кадровой политики Компании является включение ОАО «РЖД» в 2013 году в ТОП-5 наиболее привлекательных работодателей в стране из числа компаний с государственным участием, оказывающих услуги населению (по результатам исследования, проведенного Всероссийским центром изучения общественного мнения).

Средний возраст сотрудников помолодел и составляет

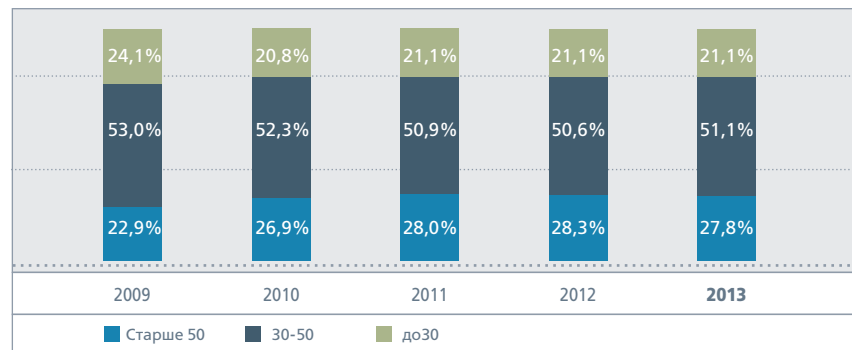
39,3 лет

В 2013 году в Компании проводилась планомерная работа по оптимизации численности на основе совершенствования бизнес-процессов, технологии работы и автоматизации трудоемких производственных процессов. По состоянию на 31 декабря 2013 г. списочная численность работников ОАО «РЖД» составила 902,7 тыс. человек. За год из Компании уволено 124,6 тыс. человек, принято 91,6 тыс. человек. Высвобождение численности в основном осуществлено за счет естественного оттока и выхода на пенсию лиц, достигших пенсионного возраста.

Укомплектованность персонала по Компании составила 97,6 % к штатному расписанию, уровень текучести персонала – 8,8 %.

За последние годы Компания «помолодела» – средний возраст работников снизился с 40 до 39,3 лет. При этом почти треть сотрудников (27,8 %), моложе 30 лет, что является результатом целенаправленной реализации корпоративной молодежной политики.

Возрастной состав работников, состоящих в списочном составе, %



В последнее десятилетие наблюдается значительный рост числа работников с высшим и средним профессиональным образованием.

Доля работников с высшим образованием составляет

24,8 %

от общей численности персонала, увеличение к началу года на 1,4 % (рост с 2003 года составил 11,4 %)

Доля работников со средним профессиональным образованием составляет

26,1 %

увеличение к началу года на 0,2 % (рост с 2003 года составил 8,4 %)

Численность работников ОАО «РЖД» по категориям персонала, %



| | |
|--------------|--------|
| Рабочие | 67,0 % |
| Специалисты | 22,6 % |
| Руководители | 7,1 % |
| Служащие | 3,3 % |

Оплата труда

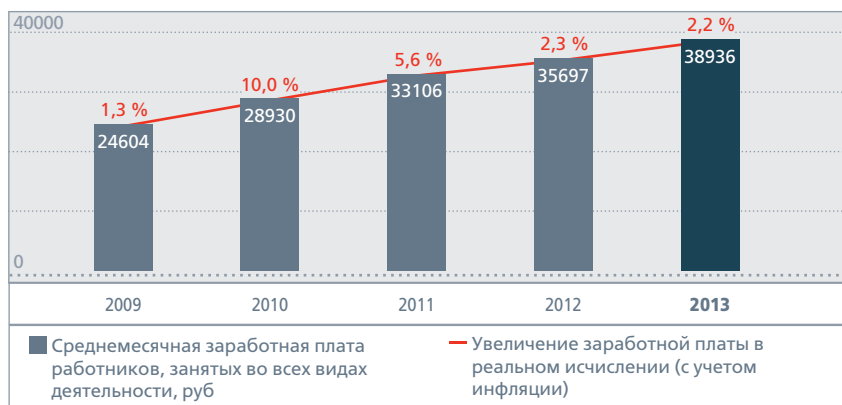
Ключевым приоритетом социально-кадровой политики ОАО «РЖД» является обеспечение конкурентоспособности заработной платы работников Компании.

Прирост среднемесячной заработной платы работников ОАО «РЖД» в 2013 году составил

9,1 %

Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД» за 2013 год возросла на 9,1 % и составила 38 936 руб. (2012 год – 35 697 руб.), в том числе по перевозочным видам деятельности 39 384 руб. (+9,0 % к 2012 г.). В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 2,2 %, в том числе по перевозочным видам деятельности – на 2,1 %.

Динамика оплаты труда



Развитие системы мотивации персонала



В Компании проводится постоянная целенаправленная работа по совершенствованию системы оплаты и мотивации труда работников.

Так, сотрудникам выплачивается вознаграждение за обеспечение безопасности движения. В 2013 году по итогам работы за 2012 год поощрены более 107 тыс. работников ведущих должностей и профессий, непосредственно обеспечивающих безаварийную работу.

В филиалах активно используются формы дополнительного стимулирования: работники, внедряющие технологии бережливого производства, добившиеся экономии топливно-энергетических ресурсов, получают в виде вознаграждения

до 50 % заявленной экономии от проекта и стоимости сэкономленных ресурсов соответственно.

Кроме того, в Компании развивается система поощрения работников корпоративными наградами, а также обеспечивается регулярное представление работников к награждению государственными и ведомственными наградами. В 2013 году всеми видами наград отмечены 10 381 работник Компании и лица, не работающие в ОАО «РЖД», но внесшие большой вклад в его развитие.

За безаварийную работу поощрено более

107 тыс. работников

Развитие кадрового потенциала ОАО «РЖД»

В 2013 году в соответствии с планами переподготовки и повышения квалификации руководителей и специалистов ОАО «РЖД» на базе вузов железнодорожного транспорта и других образовательных организаций повысило квалификацию 83,3 тыс. руководителей и специалистов ОАО «РЖД».

Приоритетной задачей является обеспечение высококвалифицированными кадрами новых направлений деятельности ОАО «РЖД», в первую очередь транспортно-логистического бизнеса.

Повысило квалификацию в 2013 году

83,3 тыс.
руководителей
и специалистов

Корпоративный университет

В Компании продолжается работа по развитию корпоративной системы бизнес-образования, ключевым элементом которой является Корпоративный университет ОАО «РЖД».

Начиная с 2010 года, обучение в университете по различным программам прошли более 15 тыс. руководителей холдинга.

В 2013 году акцент в работе Корпоративного университета был сделан на разработку и запуск в эксплуатацию целевых и специализированных образовательных программ в поддержку новой системы управления холдинга «РЖД». Существенно расширен функционал порталных решений университета в сети Интернет для обеспечения образовательной, методической и организационной поддержки слушателей в дистанционном формате.

Основные итоги деятельности Корпоративного университета ОАО «РЖД» в 2013 году:

- прошли оценку развития корпоративных компетенций 2 263 руководителя;
- прошли обучение по программе «Корпоративный лидер» 3870 руководителей холдинга «РЖД», в том числе 3562 руководителя подразделений ОАО «РЖД» и 308 руководителей дочерних и зависимых обществ;
- приступили к реализации индивидуальных планов развития в автоматизированной системе управления индивидуальным развитием 1 233 слушателя программы «Корпоративный лидер»;
- реализовано 25 специализированных программ для 1315 руководителей и специалистов;
- проведено 10 программ стажировок руководителей функциональных филиалов и других подразделений ОАО «РЖД» с посещением предприятий железнодорожного транспорта Германии, Великобритании, Франции, США, Испании, Швеции;
- начато обучение 113 руководителей номенклатуры президента ОАО «РЖД» по новой целевой программе «Корпоративный менеджмент».

В целом по итогам 2013 года целевые, специализированные и дистанционные образовательные программы в Корпоративном университете прошли 5768 руководителей холдинга «РЖД», в том числе 690 руководителей в филиалах университета в Санкт-Петербурге и Самаре.

Начиная с 2010 года, обучение в университете по различным программам прошли более

15 тыс. руководителей

Обучение руководителей



Реализация коллективного договора

В декабре 2013 года ОАО «РЖД» и Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) заключили новый Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2014–2016 гг.

Основой Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2014–2016 гг. стало Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта на 2014–2016 гг., подписанное в августе 2013 года.

Основной акцент в Коллективном договоре сделан на привлечение, развитие, удержание и мотивацию работников. Введен принцип ответственности работников за производственные результаты.

Компания традиционно выполняет все обязательства, закрепленные в Коллективном договоре. В 2013 году на эти цели направлено порядка 104 млрд руб.

Расходы на реализацию коллективного договора

104 млрд руб.

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;
- создание жилищного фонда для обеспечения технологического процесса перевозок.

За период 2006–2013 годов более 26,6 тыс. работников ОАО «РЖД» улучшили свои жилищные условия при финансовой поддержке ОАО «РЖД»

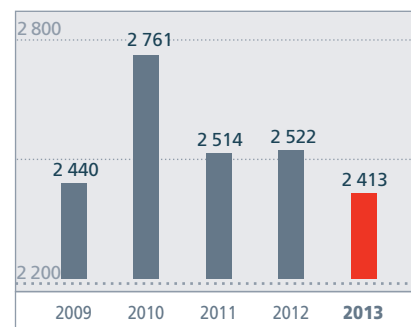
26,6 тыс. работников

В 2013 году 2347 работников получили ипотечные субсидируемые кредиты для приобретения жилья в собственность (объем субсидируемой части – 4,3 млрд рублей). Особое внимание уделяется молодым и многодетным семьям, а также одиноким родителям, воспитывающим детей. Для них предусмотрены безвозмездные субсидии, составляющие до 70 % стоимости жилого помещения.

Получили субсидируемые ипотечные кредиты в 2013 году

2,3 тыс. работников

Количество работников ОАО «РЖД», улучшивших свои жилищные условия с корпоративной поддержкой компании



Молодежные и оздоровительные программы

Приоритетным направлением деятельности Компании в области развития кадрового потенциала является реализация корпоративной молодежной политики.

С 2006 года в Компании действует целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД», в рамках которой осуществляется системная деятельность, направленная на обеспечение профессионального и личностного становления молодежи, ее привлечение к созидательному и активному труду на благо ОАО «РЖД» и экономики России.

В рамках реализации государственной молодежной политики ОАО «РЖД» проводит системную работу по развитию движения студенческих отрядов. Начиная с 2009 года в строительстве объектов транспортной инфраструктуры зимних Игр 2014 года в Сочи, возводимых ОАО «РЖД», приняли участие более 3 000 студентов железнодорожных и строительных вузов. В 2013 году на завершающем этапе строительства олимпийских объектов ОАО «РЖД» в Сочи были привлечены студенческие отряды общей численностью 286 человек из 12 учебных заведений России. В целом в 2013 году на всех объектах ОАО «РЖД» работали более 12000 студентов.

Компания придает особое значение популяризации занятий физической культурой и спортом среди своих работников, пропаганде здорового образа жизни, формированию и развитию корпоративной культуры.

В настоящее время на объектах спорта ОАО «РЖД» функционируют 1892 спортивных секции по наиболее популярным видам спорта, в которых занимаются более 41 тыс. человек, из них 28 тыс. – железнодорожники и члены их семей, 3,8 тыс. – дети до 14 лет.

Всего в 2013 году в ОАО «РЖД» проведено 1805 спортивных мероприятий, в которых приняло участие 163 тыс. железнодорожников и членов их семей.

На объектах культуры ОАО «РЖД» функционируют 1,2 тыс. клубных формирований, в работе которых принимают участие более 40 тыс. человек, из которых почти 25 тыс. – железнодорожники и члены их семей. В 2013 году было проведено более 22 тыс. мероприятий культурно-просветительского характера.

В 2013 году был организован отдых для 72,0 тыс. детей работников Холдинга РЖД, из них 12,5 тыс. детей оздоровлены на Черноморском побережье.

В 63 детских оздоровительных учреждениях ОАО «РЖД» в 2013 году оздоровлено свыше 48,8 тыс. детей.

В 2013 году привлечено для работы на объектах ОАО «РЖД»

12 тыс. студентов

Привлечено для занятий спортом в секции на спортивных объектах ОАО «РЖД» более

41 тыс. человек

В 2013 году был организован отдых для

72 тыс. детей

Корпоративная пенсионная система



Повышение уровня жизни нынешних и будущих пенсионеров имеет приоритетное значение в социальной политике холдинга «РЖД».

Количество участников-вкладчиков корпоративной пенсионной системы ОАО «РЖД» составляет

644,6 тыс. человек

Негосударственное пенсионное обеспечение, которое осуществляется некоммерческой организацией НПФ «Благосостояние», предоставляет работникам ОАО «РЖД» дополнительную возможность обеспечить желаемый уровень жизни после выхода на заслуженный отдых.

Общее количество участников-вкладчиков корпоративной пенсионной системы ОАО «РЖД» составляет 644,6 тыс. человек (71,5 % от общей численности персонала компании), из которых в настоящий момент пенсию получают 260,5 тыс. человек.

Негосударственную корпоративную пенсию получают 260,5 тыс. человек. Средний размер назначенной в 2013 году пенсии составил 5595 руб.

Основные показатели негосударственного пенсионного обеспечения в ОАО «РЖД»



* Рассчитывается на основе выплат, произведенных всем участникам-вкладчикам за все время работы корпоративной пенсионной системы

Благотворительность



Одним из способов взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом является благотворительная деятельность. Она осуществляется компанией как самостоятельно – через постоянно действующие комиссии по оказанию помощи после получения обращений различных некоммерческих организаций и граждан, так и посредством специально созданных специализированных фондов.

Через эти структуры оказывается широкий спектр благотворительной помощи самым различным слоям населения и организациям.

Ежегодно в Компании утверждается План благотворительной деятельности на год.

Объем средств, выделенных по данному направлению в 2013 году, составил 730 млн рублей.

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 2013 году Компания совместно с БФ «Транссоюз» приняла участие в таких широкомасштабных целевых благотворительных проектах как:

- Воссоздание Агатových комнат в государственном музее-заповеднике «Царское село». Общий объем финансирования составил более 270 млн рублей, доля ОАО «РЖД» в 2013 году – 31,2 млн руб.;

Объем средств, выделенных на благотворительность 2013 году, составил

730 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!». Общий объем финансирования – более 100 млн руб., доля ОАО «РЖД» в 2013 году – 40,2 млн руб.

Приложения



- 205** Бухгалтерская (финансовая) отчетность за 2013 год
- 216** Аудиторское заключение
- 218** Управление оборотным капиталом с указанием расшифровок дебиторской и кредиторской задолженности
- 223** Сведения о крупных сделках
- 223** Сведения о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность
- 226** Вопросы, рассмотренные на заседаниях Совета Директоров
- 231** Информация о судебных разбирательствах, в которых принимает участие ОАО «РЖД»
- 232** Сведения о фактических результатах исполнения поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации
- 234** Список дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»
- 242** Отчет об использовании энергетических ресурсов
- 246** Сведения о соблюдении кодекса корпоративного поведения
- 260** Глоссарий

Бухгалтерская (финансовая) отчетность за 2013 год*

Бухгалтерский Баланс на 31 декабря 2013 года

Организация: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
Идентификационный номер налогоплательщика:
Вид деятельности: Железнодорожный транспорт
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытое акционерное общество/Федеральная собственность
Единица измерения: млн руб
Местонахождение (адрес): 107174, Москва, Новая Басманная, д.2

| | | Коды | |
|-------------------------|------------|------------|--|
| Форма по ОКУД | | 0710001 | |
| Дата(число, месяц, год) | 31 12 2013 | | |
| по ОКПО | | 00083262 | |
| ИНН | | 7708503727 | |
| по ОКВЭД | | 60.10.1 | |
| по ОКПФ/ОКФС | | 47 12 | |
| по ОКЕИ | | 385 | |

| Наименование показателя | Код | На 31 декабря 2013 | На 31 декабря 2012 | На 31 декабря 2011 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Актив | | | | |
| I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ | | | | |
| 3.2 Нематериальные активы | 11100 | 9 593 | 8 067 | 7 491 |
| в том числе : | | | | |
| нематериальные активы | 11110 | 8 256 | 7 294 | 7 042 |
| незавершенные вложения в нематериальные активы | 11120 | 1 337 | 773 | 449 |
| авансы выданные | 11199 | - | - | - |
| 3.3 Результаты исследований и разработок | 11200 | 2 068 | 2 290 | 2 021 |
| в том числе: | | | | |
| научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы | 11210 | 88 | 28 | 48 |
| незавершенные вложения в научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы | 11220 | 1 980 | 2 262 | 1 973 |
| авансы выданные | 11299 | - | - | - |
| Нематериальные поисковые активы | 11300 | - | - | - |
| Материальные поисковые активы | 11400 | - | - | - |
| 3.4 Основные средства | 11500 | 3 595 393 | 3 434 738 | 3 191 489 |
| в том числе: | | | | |
| основные средства | 11510 | 3 209 621 | 2 899 134 | 2 751 082 |
| в том числе: | | | | |
| здания, машины и оборудование, транспортные средства | 11511 | 999 287 | 888 845 | 832 826 |
| сооружения и передаточные устройства | 11512 | 2 202 011 | 2 001 886 | 1 910 399 |
| прочие основные средства | 11519 | 8 323 | 8 403 | 7 857 |
| незавершенные вложения в основные средства | 11520 | 367 237 | 514 542 | 427 330 |
| авансы выданные | 11599 | 18 535 | 21 062 | 13 077 |
| 3.5 Доходные вложения в материальные ценности | 11600 | 171 920 | 152 788 | 133 161 |
| в том числе: | | | | |
| доходные вложения в материальные ценности | 11610 | 170 432 | 150 680 | 132 643 |
| незавершенные вложения в доходные вложения в материальные ценности | 11620 | 1 488 | 2 108 | 518 |
| 3.6 Финансовые вложения | 11700 | 413 660 | 407 922 | 409 530 |
| в том числе: | | | | |
| вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций | 11710 | 399 026 | 383 277 | 374 253 |
| предоставленные займы и депозитные вклады | 11720 | 10 759 | 21 647 | 23 145 |
| прочие финансовые вложения | 11790 | 3 875 | 2 545 | 445 |
| предварительная оплата | 11799 | - | 453 | 11 687 |
| Отложенные налоговые активы | 11800 | - | - | - |
| 3.7 Прочие внеоборотные активы | 11900 | 126 941 | 47 421 | 46 236 |
| Итого по разделу I | 10000 | 4 319 575 | 4 053 226 | 3 789 928 |

*- Пояснения к бухгалтерской (финансовой) отчетности за 2013 год доступны на сайте компании по ссылке http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3

| Показатели | Код | На 31 декабря 2013 | На 31 декабря 2012 | На 31 декабря 2011 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ | | | | |
| 3.8 Запасы | 12100 | 83 111 | 77 150 | 76 505 |
| в том числе: | | | | |
| сырье, материалы и другие аналогичные ценности | 12110 | 81 481 | 75 879 | 74 692 |
| животные на выращивании и откорме | 12120 | - | - | - |
| затраты в незавершенном производстве | 12130 | 773 | 736 | 1 187 |
| готовая продукция и товары для перепродажи | 12140 | 237 | 191 | 333 |
| товары отгруженные | 12150 | - | - | 15 |
| расходы будущих периодов | 12160 | 620 | 344 | 278 |
| прочие запасы и затраты | 12190 | - | - | - |
| Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям | 12200 | 7 128 | 8 064 | 6 533 |
| 3.9 Дебиторская задолженность | 12300 | 60 716 | 59 840 | 61 204 |
| в том числе: | | | | |
| дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты | 12310 | 19 571 | 11 325 | 18 373 |
| в том числе: | | | | |
| покупатели и заказчики (кроме перевозок) | 12311 | 9 717 | 544 | 625 |
| покупатели и заказчики за перевозки | 12312 | - | - | 193 |
| авансы выданные | 12313 | 5 959 | 5 314 | 5 677 |
| прочая задолженность | 12319 | 3 895 | 5 467 | 11 878 |
| дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты | 12320 | 41 145 | 48 515 | 42 831 |
| в том числе: | | | | |
| покупатели и заказчики (кроме перевозок) | 12321 | 11 220 | 9 763 | 15 296 |
| покупатели и заказчики за перевозки | 12322 | 2 334 | 2 448 | 2 895 |
| авансы выданные | 12323 | 3 721 | 5 673 | 5 470 |
| налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение | 12324 | 9 534 | 7 019 | 5 878 |
| прочая задолженность | 12329 | 14 336 | 23 612 | 13 292 |
| 3.6 Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов) | 12400 | 12 350 | 5 002 | 6 426 |
| в том числе: | | | | |
| предоставленные займы и депозитные вклады | 12410 | 12 350 | 5 002 | 6 426 |
| прочие финансовые вложения | 12490 | - | - | - |
| 3.10 Денежные средства и денежные эквиваленты | 12500 | 80 231 | 113 541 | 180 806 |
| в том числе: | | | | |
| наличные в кассе | 12510 | 5 | 6 | 5 |
| средства на расчетных счетах | 12520 | 7 008 | 7 044 | 45 320 |
| средства на валютных счетах | 12530 | 2 631 | 1 347 | 1 427 |
| прочие денежные средства и переводы в пути | 12540 | 31 | 144 | 54 |
| денежные эквиваленты | 12550 | 70 556 | 105 000 | 134 000 |
| Прочие оборотные активы | 12600 | 14 427 | 13 980 | 14 196 |
| Итого по разделу II | 12000 | 257 963 | 277 577 | 345 670 |
| Баланс | 16000 | 4 577 538 | 4 330 803 | 4 135 598 |
| ПАССИВ | | | | |
| III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ | | | | |
| 3.11 Уставный капитал | 13100 | 1 919 454 | 1 826 877 | 1 786 716 |

| Показатели | Код | На 31 декабря 2013 | На 31 декабря 2012 | На 31 декабря 2011 |
|------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Собственные акции, выкупленные у акционеров | 13200 | - | - | - |
| Переоценка внеоборотных активов | 13400 | 1 248 068 | 1 251 387 | 1 254 630 |
| 3.11 Добавочный капитал (без переоценки) | 13500 | 52 155 | 86 981 | 26 877 |
| в том числе: | 13510 | 4 073 | 4 073 | 4 073 |
| эмиссионный доход | | | | |
| средства, полученные на увеличение уставного капитала | 13520 | 27 725 | 60 833 | - |
| прочие средства | 13590 | 20 357 | 22 075 | 22 804 |
| Резервный капитал | 13600 | 13 626 | 12 920 | 12 079 |
| в том числе: | 13610 | - | - | - |
| резервы, образованные в соответствии с законодательством | | | | |
| резервы, образованные в соответствии с учредительными документами | 13620 | 13 626 | 12 920 | 12 079 |
| 3.11 Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) | 13700 | 307 009 | 303 653 | 281 199 |
| Итого по разделу III | 13000 | 3 540 312 | 3 481 818 | 3 361 501 |
| IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА | | | | |
| 3.13 Заемные средства | 14100 | 579 154 | 359 480 | 263 241 |
| в том числе: | 14110 | 254 154 | 195 095 | 103 424 |
| кредиты, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты | | | | |
| займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты | 14120 | 325 000 | 164 385 | 159 817 |
| Отложенные налоговые обязательства | 14200 | 76 197 | 64 928 | 53 642 |
| Оценочные обязательства | 14300 | - | - | - |
| Прочие обязательства | 14500 | 1 367 | 3 367 | - |
| Итого по разделу IV | 14000 | 656 718 | 427 775 | 316 883 |
| V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА | | | | |
| 3.13 Заемные средства | 15100 | 36 957 | 60 167 | 120 692 |
| в том числе: | 15110 | 5 920 | 36 772 | 93 568 |
| кредиты, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты | | | | |
| займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты | 15120 | 31 037 | 23 395 | 27 124 |
| 3.14 Кредиторская задолженность | 15200 | 297 114 | 312 329 | 299 421 |
| в том числе: | 15210 | 160 035 | 177 481 | 152 510 |
| поставщики и подрядчики | | | | |
| персонал организации | 15220 | 14 737 | 15 094 | 13 869 |
| налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение | 15230 | 18 763 | 19 950 | 31 698 |
| авансы полученные (кроме перевозок) | 15240 | 20 118 | 18 573 | 17 874 |
| авансы полученные за перевозки | 15250 | 71 688 | 70 468 | 70 625 |
| акционеры по выплате доходов | 15260 | - | - | - |
| прочая задолженность | 15290 | 11 773 | 10 763 | 12 845 |
| Доходы будущих периодов | 15300 | 7 322 | 7 112 | 6 144 |
| 3.15 Оценочные обязательства | 15400 | 36 691 | 38 647 | 2 8993 |
| Прочие краткосрочные обязательства | 15500 | 2 424 | 2 955 | 1 964 |
| Итого по разделу V | 15000 | 380 508 | 421 210 | 457 214 |
| Баланс | 17000 | 4 577 538 | 4 330 803 | 4 135 598 |

Отчет о финансовых результатах за январь - декабрь 2013 год

Организация: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
Идентификационный номер налогоплательщика:
Вид деятельности: Железнодорожный транспорт
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытое акционерное общество/Федеральная собственность
Единица измерения: млн руб
Местонахождение (адрес): 107174, Москва, Новая Басманная, д.2

| | | Коды | |
|-------------------------|------------|------------|--|
| Форма по ОКУД | | 0710001 | |
| Дата(число, месяц, год) | 31 12 2013 | | |
| по ОКПО | | 00083262 | |
| ИНН | | 7708503727 | |
| по ОКВЭД | | 60.10.1 | |
| по ОКПФ/ОКФС | | 47 12 | |
| по ОКЕИ | | 385 | |

| Пояснение | Наименование показателя | Код | За Январь - Декабрь 2013 г. | За Январь - Декабрь 2012 г. |
|-----------|----------------------------------------------------------|-------|--------------------------------|--------------------------------|
| 4.3 | Выручка | 21100 | 1376582 | 1366015 |
| | грузовые перевозки | 21101 | 1088187 | 1089282 |
| | пассажирские перевозки в дальнем следовании | 21102 | 8559 | 8117 |
| | пассажирские перевозки в пригородном сообщении | 21103 | 62 | 4 |
| | предоставление услуг инфраструктуры | 21104 | 101699 | 96710 |
| | предоставление услуг локомотивной тяги | 21105 | 11029 | 12362 |
| | ремонт подвижного состава | 21106 | 18870 | 14003 |
| | строительство объектов инфраструктуры | 21107 | 315 | 265 |
| | научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | 21108 | 42 | 32 |
| | предоставление услуг социальной сферы | 21109 | 10133 | 9771 |
| | прочие виды деятельности | 21110 | 137686 | 135469 |
| 4.3 | Себестоимость продаж | 21200 | (1317718) | (1298480) |
| | грузовые перевозки | 21201 | (1027572) | (1017382) |
| | пассажирские перевозки в дальнем следовании | 21202 | (6742) | (6169) |
| | пассажирские перевозки в пригородном сообщении | 21203 | (1080) | (28) |
| | предоставление услуг инфраструктуры | 21204 | (122343) | (118796) |
| | предоставление услуг локомотивной тяги | 21205 | (8168) | (9157) |
| | ремонт подвижного состава | 21206 | (16475) | (12373) |
| | строительство объектов инфраструктуры | 21207 | (765) | (966) |
| | научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | 21208 | (24) | (17) |
| | предоставление услуг социальной сферы | 21209 | (14263) | (13505) |
| | прочие виды деятельности | 21210 | (120286) | (120087) |
| | Валовая прибыль (убыток) | 21000 | 58864 | 67535 |
| | Коммерческие расходы | 22100 | (84) | (120) |
| | Управленческие расходы | 22200 | - | - |
| 4.3 | Прибыль (убыток) от продаж | 22000 | 58780 | 67415 |
| | грузовые перевозки | 22001 | 60615 | 71900 |
| | пассажирские перевозки в дальнем следовании | 22002 | 1817 | 1948 |
| | пассажирские перевозки в пригородном сообщении | 22003 | (1018) | (24) |
| | предоставление услуг инфраструктуры | 22004 | (20644) | (22086) |

| Пояснение | Наименование показателя | Код | За Январь - Декабрь 2013 г. | За Январь - Декабрь 2012 г. |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------|--------------------------------|
| | предоставление услуг локомотивной тяги | 22005 | 2861 | 3205 |
| | ремонт подвижного состава | 22006 | 2395 | 1630 |
| | строительство объектов инфраструктуры | 22007 | (450) | (701) |
| | научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | 22008 | 18 | 15 |
| | предоставление услуг социальной сферы | 22009 | (4130) | (3734) |
| | прочие виды деятельности | 22010 | 17316 | 15262 |
| 4.3 | Доходы от участия в других организациях | 23100 | 23018 | 9826 |
| 4.3 | Проценты к получению | 23200 | 3718 | 5667 |
| 4.3 | Проценты к уплате | 23300 | (25188) | (17162) |
| 4.3 | Прочие доходы | 23400 | 192988 | 299118 |
| 4.3 | Прочие расходы | 23500 | (233917) | (298711) |
| 4.4 | Прибыль (убыток) до налогообложения | 23000 | 19399 | 66153 |
| 4.4 | Текущий налог на прибыль | 24100 | (6373) | (40643) |
| | из него: постоянные налоговые обязательства (активы) | 24210 | (22672) | (41414) |
| 4.4 | Изменение отложенных налоговых обязательств | 24300 | (19562) | (16771) |
| 4.4 | Изменение отложенных налоговых активов | 24500 | 3523 | 4617 |
| 4.4 | Прочее | 24600 | 3753 | 754 |
| | налог на прибыль за предыдущие периоды | 24610 | (855) | (128) |
| | единый налог на вмененный доход за предыдущие периоды | 24620 | - | - |
| | штрафные санкции по налогам и сборам, социальному страхованию и обеспечению | 24630 | (162) | (-15) |
| | списанные отложенные налоговые обязательства | 24640 | 6130 | 2630 |
| | списанные отложенные налоговые активы | 24650 | (1360) | (1763) |
| 4.4 | Чистая прибыль (убыток) | 24000 | 740 | 14110 |
| СПРАВОЧНО | | | | |
| | Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода | 25100 | - | - |
| | Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода | 25200 | (1715) | 9419 |
| | Совокупный финансовый результат периода | 25000 | (975) | 23529 |
| | Базовая прибыль (убыток) на акцию | 29000 | 0,40 | 7,90 |
| | Разводненная прибыль (убыток) на акцию | 29100 | - | - |

Отчет об изменениях капитала за январь - декабрь 2013 год

Организация: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
Идентификационный номер налогоплательщика:
Вид деятельности: Железнодорожный транспорт
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытое акционерное общество/Федеральная собственность
Единица измерения: млн руб
Местонахождение (адрес): 107174, Москва, Новая Басманная, д.2

| | Коды | |
|-------------------------|------------|--|
| Форма по ОКУД | 0710001 | |
| Дата(число, месяц, год) | 31 12 2013 | |
| по ОКПО | 00083262 | |
| ИНН | 7708503727 | |
| по ОКВЭД | 60.10.1 | |
| по ОКОПФ/ОКФС | 47 12 | |
| по ОКЕИ | 385 | |

| Наименование показателя | Код | Уставный капитал | Собственные акции, выкупленные у акционеров | Добавочный капитал | Резервный капитал | Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) | | Итого |
|-------------------------------------------------------------|--------------|------------------|---------------------------------------------|--------------------|-------------------|----------------------------------------------|------------------|-------|
| | | | | | | | | |
| I. Движения капитала | | | | | | | | |
| Величина капитала на 31 декабря 2011 г. | 31000 | 1 786 716 | - | 1 281 507 | 12 079 | 2 81 199 | 3 361 501 | |
| За 2012 год | | | | | | | | |
| Увеличение капитала (всего) | 32100 | 40 161 | - | 72 701 | - | 14 110 | 126 972 | |
| чистая прибыль | 32110 | X | X | X | X | 14110 | 14110 | |
| переоценка имущества | 32120 | X | X | - | X | - | - | |
| доходы, относящиеся непосредственно на увеличение капитала | 32130 | X | X | 11 868 | X | - | 11 868 | |
| дополнительный выпуск акций | 32140 | 40 161 | - | 60 833 | X | X | 100 994 | |
| увеличение номинальной стоимости акций | 32150 | - | - | - | X | - | X | |
| реорганизация юридического лица | 32160 | - | - | - | - | - | - | |
| прочее увеличение | 32170 | - | - | - | - | 0 | - | |
| Уменьшение капитала (всего) | 32200 | - | - | (2 450) | - | (4 205) | (6 655) | |
| убыток | 32210 | X | X | X | X | - | - | |
| переоценка имущества | 32220 | X | X | - | X | - | - | |
| расходы, относящиеся непосредственно на уменьшение капитала | 32230 | X | X | (1 929) | X | - | (1 929) | |
| уменьшение номинальной стоимости акций | 32240 | - | - | - | X | - | - | |
| уменьшение количества акций | 32250 | - | - | - | X | - | - | |
| реорганизация юридического лица | 32260 | - | - | - | - | - | - | |
| дивиденды | 32270 | X | X | X | X | (4 205) | (4 205) | |
| прочее уменьшение | 32280 | - | - | (521) | - | - | (521) | |
| Изменение добавочного капитала | 32300 | X | X | (13 390) | - | 13 390 | X | |
| Изменение резервного капитала | 32400 | X | X | X | 841 | (841) | X | |
| Величина капитала на 31 декабря 2012 г. | 32000 | 1826877 | - | 1 338 368 | 12 920 | 303 653 | 3 481 818 | |

| Наименование показателя | Код | Уставный капитал | Собственные акции, выкупленные у акционеров | Добавочный капитал | Резервный капитал | Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) | Итого |
|-------------------------------------------------------------|--------------|------------------|---------------------------------------------|--------------------|-------------------|----------------------------------------------|------------------|
| Величина капитала на 31 декабря 2012 г. | 32000 | 1 826 877 | - | 1 338 368 | 12 920 | 303 653 | 3 481 818 |
| За 2013 год | | | | | | | |
| Увеличение капитала (всего) | 33100 | 92 577 | - | 34 365 | - | 740 | 127 682 |
| чистая прибыль | 33110 | X | X | X | X | 740 | 740 |
| переоценка имущества | 33120 | X | X | - | X | - | - |
| доходы, относящиеся непосредственно на увеличение капитала | 33130 | X | X | 6 637 | X | - | 6 637 |
| дополнительный выпуск акций | 33140 | 92 577 | - | 27 725 | X | X | 120 302 |
| увеличение номинальной стоимости акций | 33150 | - | - | - | X | - | X |
| реорганизация юридического лица | 33160 | - | - | - | - | - | - |
| прочее увеличение | 33170 | - | - | 3 | - | - | 3 |
| Уменьшение капитала (всего) | 33200 | - | - | (69 188) | - | - | (69 188) |
| убыток | 33210 | X | X | X | X | - | - |
| переоценка имущества | 33220 | X | X | - | X | - | - |
| расходы, относящиеся непосредственно на уменьшение капитала | 33230 | X | X | (8 355) | X | - | (8 355) |
| уменьшение номинальной стоимости акций | 33240 | - | - | - | X | - | - |
| уменьшение количества акций | 33250 | - | - | - | X | - | - |
| реорганизация юридического лица | 33260 | - | - | - | - | - | - |
| дивиденды | 33270 | X | X | X | X | - | - |
| прочее уменьшение | 33280 | - | - | (60 833) | - | - | (60 833) |
| Изменение добавочного капитала | 33300 | X | X | (3 322) | - | 3 322 | X |
| Изменение резервного капитала | 33400 | X | X | X | 706 | (706) | X |
| Величина капитала на 31 декабря 2013 г. | 33000 | 1 919 454 | - | 1 300 223 | 13 626 | 307 009 | 3 540 312 |

| Наименование показателя | Код | На 31 декабря 2011 г. | Изменения капитала 2012 г. | | На 31 декабря 2012 г. |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | | | за счет чистой прибыли (убытка) | за счет иных факторов | |
| II. Корректировка в связи с изменениями учетной политики и исправлением ошибок | | | | | |
| Капитал (всего) | | | | | |
| до корректировок | 34000 | 3 361 501 | 14 110 | 106207 | 3 481 818 |
| корректировка в связи с: | | | | | |
| изменением учетной политики | 34100 | - | - | - | - |
| исправлением ошибок | 34200 | - | - | - | - |
| после корректировок | 35000 | 3 361 501 | 14 110 | 106 207 | 3 481 818 |
| в том числе: | | | | | |
| нераспределенная прибыль (непокрытый убыток): | | | | | |
| до корректировок | 34010 | 281 199 | 14 110 | 8 344 | 303 653 |
| корректировка в связи с: | | | | | |
| изменением учетной политики | 34110 | - | - | - | - |
| исправлением ошибок | 34210 | - | - | - | - |
| после корректировок | 35010 | 281 199 | 14 110 | 8 344 | 303 653 |
| другие статьи капитала, по которым осуществлены корректировки: | | | | | |
| до корректировок | 34020 | 3 080 302 | - | 97 863 | 3 178 165 |
| корректировка в связи с: | | | | | |
| изменением учетной политики | 34120 | - | - | - | - |
| исправлением ошибок | 34220 | - | - | - | - |
| после корректировок | 35020 | 3 080 302 | - | 97 863 | 3 178 165 |

| Наименование показателя | Код | На 31 декабря 2013 г. | На 31 декабря 2012 г. | На 31 декабря 2011 г. |
|---------------------------|-------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| III. Чистые активы | | | | |
| Чистые активы | 36000 | 3 547 634 | 3 488 930 | 3 367 645 |

Отчет о движении денежных средств за январь - декабрь 2013 год

Организация: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
Идентификационный номер налогоплательщика:
Вид деятельности: Железнодорожный транспорт
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытое акционерное общество/Федеральная собственность
Единица измерения: млн руб
Местонахождение (адрес): 107174, Москва, Новая Басманная, д.2

| | | Коды | |
|-------------------------|------------|------------|--|
| Форма по ОКУД | | 0710001 | |
| Дата(число, месяц, год) | 31 12 2013 | | |
| по ОКПО | | 00083262 | |
| ИНН | | 7708503727 | |
| по ОКВЭД | | 60.10.1 | |
| по ОКПФ/ОКФС | | 47 12 | |
| по ОКЕИ | | 385 | |

| Пояснения | Наименование показателя | Код | За январь - декабрь 2013 г. | За январь - декабрь 2012 г. |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------|-----------------------------|
| Денежные потоки от текущих операций | | | | |
| 3.10 | Поступления (всего) | 41100 | 1 430 999 | 1 415 483 |
| | от продажи продукции, товаров, работ и услуг | 41110 | 1 281 153 | 1 291 382 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 41110a | 164 696 | 179 018 |
| | арендных платежей, лицензионных платежей, роялти, комиссионных и иных аналогичных платежей | 41120 | 56 378 | 61 148 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 41120a | 49 899 | 49 699 |
| | от перепродажи финансовых вложений | 41130 | - | - |
| | прочие поступления | 41190 | 93 468 | 62 953 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 41190a | 37 999 | 27 507 |
| 3.10 | Платежи (всего) | 41200 | (1 341 637) | (1 300 920) |
| | поставщикам (подрядчикам) за сырье, материалы, работы, услуги | 41210 | (660 458) | (604 133) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 41210a | (112 544) | (131 564) |
| | в связи с оплатой труда работников | 41220 | (442 121) | (416 023) |
| | процентов по долговым обязательствам | 41230 | (22 652) | (16 201) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 41230a | - | - |
| | налога на прибыль организаций | 41240 | (12 423) | (51 617) |
| | прочие платежи | 41290 | (203 983) | (212 946) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 41290a | (24 517) | (12 220) |
| | Сальдо денежных потоков от текущих операций | 41000 | 89 362 | 114 563 |
| Денежные потоки от инвестиционных операций | | | | |
| 3.10 | Поступления (всего) | 42100 | 48 255 | 104 874 |
| | от продажи внеоборотных активов (кроме финансовых вложений) | 42110 | 3 544 | 2 076 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42110a | 212 | 564 |
| | от продажи акций других организаций (долей участия) | 42120 | 4 188 | 78 546 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42120a | - | - |
| | от возврата предоставленных займов, от продажи долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам) | 42130 | 6 747 | 6 884 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42130a | 572 | 177 |

| Пояснения | Наименование показателя | Код | За январь - декабрь 2013 г. | За январь - декабрь 2012 г. |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------|-----------------------------|
| | дивидендов, процентов по долговым финансовым вложениям и аналогичных поступлений от долевого участия в других организациях | 42140 | 26 271 | 14 018 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42140a | 23 470 | 7 766 |
| | прочие поступления | 42190 | 7 505 | 3 350 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42190a | 6 952 | 1 251 |
| 3.10 | Платежи (всего) | 42200 | (407 547) | (444 907) |
| | в связи с приобретением, созданием, модернизацией, реконструкцией и подготовкой к использованию внеоборотных активов | 42210 | (391 272) | (396 145) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42210a | (213 889) | (177 170) |
| | в связи с приобретением акций других организаций (долей участия) | 42220 | (5 353) | (33 045) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42220a | (5 353) | (454) |
| | в связи с приобретением долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам), предоставление займов другим лицам | 42230 | (584) | (4 010) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42230a | (289) | (450) |
| | процентов по долговым обязательствам, включаемым в стоимость инвестиционного актива | 42240 | (9 959) | (9 238) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42240a | - | - |
| | прочие платежи | 42290 | (379) | (2 469) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 42290a | (119) | (5) |
| | Сальдо денежных потоков от инвестиционных операций | 42000 | (359 292) | (340 033) |
| Денежные потоки от финансовых операций | | | | |
| 3.10 | Поступления (всего) | 43100 | 355 550 | 326 258 |
| | получение кредитов и займов | 43110 | 108 185 | 167 501 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 43110a | - | 2 000 |
| | денежных вкладов собственников (участников) | 43120 | - | - |

| Пояс- нения | Наименование показателя | Код | За январь - декабрь 2013 г. | За январь - декабрь 2012 г. |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | от выпуска акций, увеличения долей участия | 43130 | 59 470 | 100 994 |
| | от выпуска облигаций, векселей и других долговых ценных бумаг | 43140 | 185 623 | 34 129 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 43140a | - | - |
| | прочие поступления | 43190 | 2 272 | 23 634 |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 43190a | - | - |
| 3.10 | Платежи (всего) | 43200 | (118 836) | (168 036) |
| | 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 | - | (4 205) |
| | в связи с погашением (выкупом) векселей и других долговых ценных бумаг, возврат кредитов и займов | 43230 | (118 422) | (163 181) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 43230a | - | (2 000) |
| | прочие платежи | 43290 | (414) | (650) |
| | из них: дочерние, зависимые общества | 43290a | - | - |
| | Сальдо денежных потоков от финансовых операций | 43000 | 236 714 | 158 222 |
| | Сальдо денежных потоков за отчетный период | 44000 | (33 216) | (67 248) |
| | Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на начало отчетного периода | 44500 | 113 541 | 180 806 |
| | Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на конец отчетного периода | 45000 | 80 231 | 113 541 |
| | Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю | 44900 | (94) | (17) |
| СПРАВОЧНО | | | | |
| | Переводы в пути от контрагентов | | | |
| | на начало отчетного периода | 45100 | - | - |
| | на конец отчетного периода | 45200 | - | - |

Аудиторское заключение

О бухгалтерской (финансовой) отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по итогам деятельности за 2013 год

Акционерам открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Введение

Мы провели аудит прилагаемой бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «РЖД» за 2013 год в следующем составе:

- бухгалтерский баланс на 31 декабря 2013;
- отчет о финансовых результатах за 2013 год;

приложения к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах, в том числе:

- отчет об изменениях капитала за 2013 год;
- отчет о движении денежных средств за 2013 год;
- пояснения к бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Ответственность аудируемого лица за бухгалтерскую (финансовую) отчетность

Руководство ОАО «РЖД» несет ответственность за составление и достоверность указанной бухгалтерской (финансовой) отчетности в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской

(финансовой) отчетности и за систему внутреннего контроля, необходимую для составления бухгалтерской (финансовой) отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

ЗАО «БДО» является членом профессионального аудиторского объединения Некоммерческое партнерство «Аудиторская Палата России», основной регистрационный номер записи в государственном реестре аудиторов и аудиторских организаций 10201018307.

ЗАО «БДО», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Российской Федерации в форме закрытого акционерного общества, входит в состав BDO International Limited, британского общества с ответственностью, ограниченной гарантией его участников, и является частью международной сети независимых компаний BDO. BDO - торговая марка объединения BDO и каждой компании - участницы объединения.

Аудируемое лицо

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

Зарегистрировано 23 сентября 2003 года Межрайонной инспекцией МНС России №39 г.Москвы за основным государственным регистрационным номером 1037739877295

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

Аудитор

Закрытое акционерное общество «БДО»

Зарегистрировано Инспекцией Министерства РФ по налогам и сборам №26 по Южному административному округу г. Москвы за основным государственным регистрационным номером 1037739271701

BDO

Россия, 117587, Москва, Варшавское шоссе, д. 125, стр. 1, секция 11
Тел: +7 495 797 56 65
Факс: +7 495 797 56 60
reception@bdo.ru
www.bdo.ru

Ответственность аудитора

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности на основе проведенного нами аудита. Мы проводили аудит в соответствии с федеральными стандартами аудиторской деятельности. Данные стандарты требуют соблюдения применимых этических норм, а также планирования и проведения аудита таким образом, чтобы получить достаточную уверенность в том, что бухгалтерская (финансовая) отчетность не содержит существенных искажений. Аудит включал проведение аудиторских процедур, направленных на

получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в бухгалтерской (финансовой) отчетности и раскрытие в ней информации. Выбор аудиторских процедур является предметом нашего суждения, которое основывается на оценке риска существенных искажений, допущенных вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки данного риска нами рассмотрена система внутреннего контроля, обеспечивающая составление и достоверность бухгалтерской (финансовой) отчетности с целью выбора соответствующих

аудиторских процедур, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля. Аудит также включал оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности оценочных показателей, полученных руководством аудируемого лица, а также оценку представления бухгалтерской (финансовой) отчетности в целом. Мы полагаем, что полученные в ходе аудита аудиторские доказательства дают достаточные основания для выражения мнения о достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности.

28 марта 2014 г.
ЗАО «БДО»



Партнер
Л.В. Ефремова
(доверенность №-4-01 /2014-БДО от-1.01.2014 г.)

Мнение

По нашему мнению, бухгалтерская (финансовая) отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2013 года, результаты его финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2013 год в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Управление оборотным капиталом с указанием расшифровок дебиторской и кредиторской задолженности

Динамика оборотных активов*, млрд руб.

| | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2011 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | +/- 31.12.2013 к31.12.2012 | % 31.12.2013 к31.12.2012 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Запасы | 66,2 | 65,4 | 76,5 | 77,2 | 83,1 | 5,9 | 7,6 |
| НДС по приобретенным ценностям | 8,1 | 5,4 | 6,5 | 8,1 | 7,1 | -1 | -12,3 |
| Дебиторская задолженность | 81,1 | 109,1 | 61,2 | 59,8 | 60,7 | 0,9 | 1,5 |
| Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов) | 3,2 | 3,2 | 6,4 | 5,0 | 12,4 | 7,4 | 248,0 |
| Денежные средства и денежные эквиваленты | 23,4 | 58,4 | 180,8 | 113,5 | 80,2 | -33,3 | -29,3 |
| Прочие оборотные активы | 11,7 | 14,2 | 14,2 | 14,0 | 14,4 | 0,4 | 2,9 |
| ВСЕГО, кроме того | 193,7 | 255,7 | 345,6 | 277,6 | 257,9 | -19,7 | -7,1 |
| авансы во внеоборотных активах | 0,0 | 0,0 | 13,1 | 21,1 | 18,5 | -2,6 | -12,3 |
| ВСЕГО, с учетом внеоборот.активов | 193,7 | 255,7 | 358,7 | 298,7 | 276,4 | -22,3 | -7,5 |
| Справочно: дебиторская задолженность всего (оборотные активы + внеоборотные активы) | 81,1 | 109,1 | 74,3 | 80,9 | 79,2 | -1,7 | -2,1 |

*По итогам 2013 г. объем оборотных активов сократился на 19,7 млрд руб. (на начало года оборотные активы составляли 277,6 млрд руб.). Значительно сократился объем денежных средств и денежных эквивалентов (на 33,3 млн

руб.), при этом возрос объем запасов сырья, материалов и других аналогичных ценностей (+5,6 млрд руб.) и финансовых вложений (за исключением денежных эквивалентов) на 7,4 млрд руб.

Динамика краткосрочных обязательств**, млрд руб.

| Наименование статьи | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2011 | 31.12.2012 | 31.12.2013 | +/- | % |
|------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|----------------------------|
| | | | | | | 31.12.2013 к 31.12.2012 | 31.12.2013 к 31.12.2012 |
| Заемные средства | 30,4 | 42,8 | 120,7 | 60,2 | 37,0 | -23,2 | -38,5 |
| Кредиторская задолженность | 308,1 | 256,9 | 299,4 | 312,3 | 297,1 | -15,2 | -4,9 |
| Доходы будущих периодов | 3,5 | 4,8 | 6,1 | 7,1 | 7,3 | 0,2 | 2,8 |
| Оценочные обязательства | 21,0 | 22,6 | 29,0 | 38,6 | 36,7 | -1,9 | -4,9 |
| Прочие краткосрочные обязательства | 1,1 | 3,2 | 2,0 | 3,0 | 2,4 | -0,6 | -20 |
| ВСЕГО | 364,1 | 330,3 | 457,2 | 421,2 | 380,5 | -40,7 | -9,7 |
| ВСЕГО (без учета заемных средств) | 333,7 | 287,5 | 336,5 | 361,0 | 343,5 | -17,5 | -4,9 |

**По итогам 2013 г. объем краткосрочных обязательств сократился на 40,7 млрд руб. (на начало года обязательства составляли 421,2 млрд руб.). Значительно сократился объем кредиторской задолженности (-) 15,2 млрд руб. (-4,9%), а также краткосрочных заемных средств на 23,2 млрд руб. (или на 38,5%).

Динамика дебиторской задолженности ОАО «РЖД», млрд руб.

| Наименование статьи | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2011 | 31.12.2012 | План на 31.12.2013 | Факт на 31.12.2013 | +/- | | % |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|----------------------------|-------------|
| | | | | | | | факт к плану | 31.12.2013 к 31.12.2012 | |
| Покупатели и заказчики всего (дебиторская задолженность по продажам) | 28,1 | 30,3 | 19,0 | 12,8 | 34,4 | 23,3 | -11,1 | +10,5 | +82,0 |
| за перевозку | 18,1 | 14,3 | 3,1 | 2,5 | 14,8 | 2,3 | -12,5 | -0,2 | -8,0 |
| прочие покупатели и заказчики | 10,0 | 16,0 | 15,9 | 10,3 | 19,6 | 20,9 | +1,3 | +10,7 | +103,9 |
| Авансы выданные | 28,9 | 55,2 | 24,2 | 32,1 | 29,0 | 28,2 | -0,8 | -3,9 | -12,1 |
| капитальные вложения | 7,1 | 17,6 | 13,8 | 22,3 | 21,8 | 20,9 | -0,9 | -1,4 | -6,3 |
| Социальное страхование и обеспечение | 0,7 | 1,2 | 0,6 | 0,5 | 0,0 | 0,3 | +0,3 | -0,2 | -40,0 |
| Налоги и сборы | 0,3 | 1,7 | 5,3 | 6,5 | 5,2 | 9,2 | +4,0 | +2,7 | +41,5 |
| Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | - | - | - |
| Прочие дебиторы | 22,8 | 20,4 | 36,5 | 29,2 | 19,7 | 18,0 | -1,7 | -11,2 | -38,4 |
| ВСЕГО | 81,1 | 109,1 | 85,9 | 81,4 | 88,6 | 79,3 | -9,3 | -2,2 | -2,6 |

Оборот дебиторской задолженности

| Наименование показателя | 2012г. | 2013г. | | Факт 2013г. | +/- | |
|----------------------------------------------------------------------|--------|-------------|-------------|-------------|---------------|-------------|
| | | 1 полугодие | План 2013г. | | к 2012г., дни | к 2012г., % |
| Период оборота дебиторской задолженности по продажам, дни | 3,0 | 5,5 | 8,1 | 5,7 | 2,7 | -7 % |
| по перевозкам | 1,6 | 2,7 | 4,0 | 2,3 | 0,7 | 44 % |
| по прочим продажам | 15,7 | 25,9 | 36,8 | 28,2 | 12,5 | 80 % |

Изменение дебиторской задолженности по пригородным пассажирским компаниям за 2013 г. (с учетом ДЗ в резерве), млрд руб

| Наименование статей | за 2013 год |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Сальдо на начало периода, с учетом задолженности в резерве | 36,6 |
| в т.ч. задолженность в резерве | 36,1 |
| Убыток убыточных ППК | 6,1 |
| Недополучение выручки по прибыльным ППК (ЦППК, МТ ППК, СЗ ППК, Краспригород, Экспресс-пригород, Ал-пр., Омск-приг) | 1,4 |
| Увеличение задолженности федеральных и региональных органов власти перед ППК | 0,3 |
| Разница между доходами от услуг инфраструктуры и полученными субсидиями | 8,2 |
| Сальдо на конец периода, с учетом задолженности в резерве, в т. ч. | 52,6 |
| зadolженность в резерве | 41,3 |
| зadolженность на балансе, из нее: | 11,3 |
| перевозка | 0,0 |
| ПВД | 11,3 |

Динамика кредиторской задолженности ОАО «РЖД», млрд руб.

| Наименование статьи | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2011 | 31.12.2012 | План на | Факт на | +/- факт к плану | +/- | % |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
| | | | | | 31.12.2013 | 31.12.2013 | | к 31.12.2012 | к 31.12.2012 |
| Задолженность перед поставщиками и подрядчиками | 63,4 | 106,7 | 152,5 | 177,5 | 165,5 | 160,0 | -5,5 | -17,5 | -9,9 |
| по инвестиционной деятельности | 27,6 | 57,8 | 84,0 | 100,2 | 90,0 | 91,0 | -1,0 | -9,2 | -9,2 |
| по операционной деятельности | 35,8 | 48,9 | 68,5 | 77,3 | 75,5 | 69,0 | -6,5 | -8,3 | -10,7 |
| Задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами | 14,4 | 15,0 | 13,9 | 15,1 | 16,3 | 14,7 | -1,6 | -0,4 | -2,6 |
| по социальному страхованию и обеспечению | 4,3 | 4,6 | 6,2 | 7,3 | 7,4 | 8,0 | +0,6 | +0,7 | +9,6 |
| Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам | 14,8 | 11,1 | 25,5 | 12,6 | 8,4 | 10,8 | +2,4 | -1,8 | -14,3 |
| Авансы полученные по прочим операциям | 17,3 | 24,3 | 17,9 | 18,6 | 17,3 | 20,1 | +2,8 | +1,5 | +8,1 |
| Предварительная оплата перевозок | 48,0 | 62,1 | 70,6 | 70,5 | 64,8 | 71,7 | +6,9 | +1,2 | +1,7 |
| Акционеры по выплате доходов | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Прочая задолженность | 146,0 | 33,1 | 12,8 | 14,1 | 10,7 | 13,2 | +2,3 | -0,9 | -6,4 |
| ВСЕГО | 308,2 | 256,9 | 299,4 | 315,7 | 290,4 | 298,5 | +8,0 | -17,2 | -5,4 |

Оборот кредиторской задолженности

| Наименование показателя | 2012г. | 2013г. | | Факт 2013г. | +/- к 2012г., дни | +/- к 2012г., % |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|-----------------|
| | | 1 полугодие | План 2013г. | | | |
| Период оборота, дни | 36,8 | 47,4 | 37,3 | 36,8 | - | - |
| по операционной деятельности | 31,4 | 39,9 | 31,8 | 31,6 | +0,2 | +1% |
| по инвестиционной деятельности | 43,3 | 67,3 | 43,1 | 43,0 | -0,3 | -1% |

Сведения о крупных сделках

За отчетный период ОАО «РЖД» не совершало сделок, являющихся в соответствии со статьей 78 Федерального закона «Об акционерных обществах» крупными сделками.

Сведения о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность

Информация о сделках, в совершении которых имеется заинтересованность, заключенных ОАО «РЖД» в 2013 году

| | Содержание договора | Заинтересованные лица | Одобрено |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| 1. | Договоры субаренды земельных участков (их частей), являющихся федеральной собственностью и предоставленных в аренду ОАО «РЖД», между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделок по всем договорам субаренды: 1 249,5 рубля в год (с учетом НДС). | члены правления ОАО «РЖД»: Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Илларионов А.В., Решетников В.И. | 28 февраля 2013 г. (протокол № 2) |
| 2. | Договор на оказание рекламных услуг между ОАО «РЖД» и ЗАО «Футбольный клуб «Локомотив». Цена сделки: 4 826 000 000 рублей с НДС. | члены правления ОАО «РЖД»: Бабаев С.М., Бобрешов А.С., Морозов В.Н. | 11 марта 2013 г. (протокол № 3) |
| 3. | Договор на оказание рекламных услуг между ОАО «РЖД» и НП «Хоккейный клуб «Локомотив» Ярославль». Цена сделки: 531 900 000 рублей с НДС. | член правления ОАО «РЖД»: Бабаев С.М. | 11 марта 2013 г. (протокол № 3) |
| 4. | Договор между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» на разработку обоснования инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Ростов-на-Дону – Адлер (ВСМ Центр-Юг). Цена сделки: не превышает 1 372 247 882 рубля 7 копеек с НДС. | член правления ОАО «РЖД»: Мишарин А.С. | 22 марта 2013 г. (протокол № 4) |
| 5. | Договор между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» на разработку обоснования инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург (ВСМ 2). Цена сделки: не превышает 1 360 454 465 рублей 76 копеек с НДС. | член правления ОАО «РЖД»: Мишарин А.С. | от 22 марта 2013 г. (протокол № 4) |

| | Содержание договора | Заинтересованные лица | Одобрено |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 6. | <p>Договор между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» на оказание консультационных услуг по проекту создания высокоскоростных железнодорожных магистралей в Российской Федерации.</p> <p>Цена сделки: 112 000 000 рублей, в том числе НДС.</p> | <p>член правления ОАО «РЖД»: Мишарин А.С.</p> | <p>от 22 марта 2013 г. (протокол № 4)</p> |
| 7. | <p>Договор поставки оборудования между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК».</p> <p>Цена сделки: не более 39 232 944 рублей 44 копеек, включая НДС.</p> | <p>члены правления ОАО «РЖД»: Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Илларионов А.В., Решетников В.И.</p> | <p>от 3 июня 2013 г. (протокол № 11)</p> |
| 8. | <p>Договоры субаренды земельных участков (их частей), являющихся федеральной собственностью и предоставленных в аренду ОАО «РЖД», между ОАО «РЖД» и ОАО «Омск-пригород».</p> <p>Цена сделок по всем договорам субаренды: 112 196,72 рубля в год (с учетом НДС).</p> | <p>член правления ОАО «РЖД»: Целько А.В.</p> | <p>от 3 июня 2013 г. (протокол № 11)</p> |
| 9. | <p>Сделка, связанная с передачей в аренду ОАО «Омск-пригород» объекта недвижимого имущества, между ОАО «РЖД» и ОАО «Омск-пригород».</p> <p>Цена сделки: 228 798 рублей 72 копейки в год с учетом НДС.</p> | <p>член правления ОАО «РЖД»: Целько А.В.</p> | <p>от 3 июня 2013 г. (протокол № 11)</p> |
| 10. | <p>Договор купли-продажи дополнительных акций ОАО «ФПК» между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК».</p> <p>Цена сделки: 5 000 000 000 рублей.</p> | <p>члены правления ОАО «РЖД»: Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Илларионов А.В.,</p> | <p>от 18 ноября 2013 г. (протокол № 15)</p> |
| 11. | <p>Договор на оказание консультационных услуг по проекту создания высокоскоростных железнодорожных магистралей в Российской Федерации между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали».</p> <p>Цена сделки: 460 336 000 руб., в том числе НДС.</p> | <p>члены правления ОАО «РЖД»: Мишарин А.С., Решетников В.И.</p> | <p>от 22 ноября 2013 г. (протокол № 16)</p> |
| 12. | <p>Договор на выполнение кадастровых работ в отношении земельных участков полосы отвода Октябрьской железной дороги между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали». Цена сделки: 101 663 436 рублей без учета НДС.</p> | <p>члены правления ОАО «РЖД»: Мишарин А.С., Решетников В.И.</p> | <p>от 22 ноября 2013 г. (протокол № 16)</p> |
| 13. | <p>Договор купли-продажи дополнительного выпуска акций ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ».</p> <p>Цена сделки: 786 313 687 рублей.</p> | <p>член правления ОАО «РЖД»: Атьков О.Ю.</p> | <p>от 6 декабря 2013 г. (протокол № 17)</p> |

| | Содержание договора | Заинтересованные лица | Одобрено |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 14. | Сделка, связанная с передачей в аренду ОАО «ФПК» объекта недвижимого имущества, между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделки: 27 105 000 рублей в год с учетом НДС. | члены правления ОАО «РЖД»: Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Илларионов А.В., Решетников В.И. | от 6 декабря 2013 г. (протокол № 17) |
| 15. | Договоры субаренды земельных участков (их частей), являющихся федеральной собственностью и предоставленных в аренду ОАО «РЖД», между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделок по всем договорам субаренды: 7589,7 рубля в год (с учетом НДС). | члены правления ОАО «РЖД»: Акулов М.П., Гнедкова О.Э., Илларионов А.В., Решетников В.И. | от 6 декабря 2013 г. (протокол № 17) |
| 16. | Договоры субаренды земельных участков (их частей), являющихся федеральной собственностью и предоставленных в аренду ОАО «РЖД», между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖДстрой». Цена сделок по всем договорам субаренды: 838,68 рубля в год (с учетом НДС). | член правления ОАО «РЖД»: Тони О.В. | от 6 декабря 2013 г. (протокол № 17) |
| 17. | Сделка, связанная с передачей в аренду ОАО «Экспресс-пригород» объекта недвижимого имущества, между ОАО «РЖД» и ОАО «Экспресс-пригород». Цена сделки: 348 944 рубля в год без учета НДС. | член правления ОАО «РЖД»: Целько А.В. | от 6 декабря 2013 г. (протокол № 17) |
| 18. | Договор поручительства между ОАО «РЖД» и ОАО Банк ВТБ в обеспечение исполнения обязательств ООО «РЖД Интернешнл» перед ОАО Банк ВТБ по генеральному соглашению о выдаче банковских гарантий. Цена сделки: 8 829 420 822 рубля. | член правления ОАО «РЖД»: Салтанов А.В. | от 20 декабря 2013 г. (протокол № 18) |
| 19. | Договор поручительства между ОАО «РЖД» и ОАО «АЛЬФА-БАНК» к договору о предоставлении банковских гарантий между ООО «РЖД Интернешнл» и ОАО «АЛЬФА-БАНК». Цена сделки: не более 22 054 000 долларов США | член правления ОАО «РЖД»: Салтанов А.В. | от 20 декабря 2013 г. (протокол № 18) |
| 20. | Договор поручительства между ОАО «РЖД» и Sberbank Srbija a.d. Beograd к договору об открытии рамочной возобновляемой кредитной линии между ООО «РЖД Интернешнл» и Sberbank Srbija a.d. Beograd. Цена сделки: не более 6 000 000 евро. | член правления ОАО «РЖД»: Салтанов А.В. | от 20 декабря 2013 г. (протокол № 19) |

| | Содержание договора | Заинтересованные лица | Одобрено |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------|
| 21. | <p>Договор поручительства между ОАО «РЖД» и ОАО «АЛЬФА-БАНК» к соглашению об открытии мультивалютной кредитной линии между ООО «РЖД Интернешнл» и ОАО «АЛЬФА-БАНК».</p> <p>Цена сделки: не более 340 000 000 рублей или эквивалентная сумма в долларах США или евро.</p> | член правления ОАО «РЖД»: Салтанов А.В. | от 20 декабря 2013 г. (протокол № 19) |
| 22. | <p>Соглашение о вознаграждении между ОАО «РЖД» и ООО «РЖД Интернешнл» за предоставление поручительств по заключенным ООО «РЖД Интернешнл» договорам (соглашениям) с ОАО Банк ВТБ, ОАО «АЛЬФА-БАНК», Sberbank Srbija a.d. Beograd.</p> <p>Решением совета директоров утвержден порядок определения цены сделки.</p> | член правления ОАО «РЖД»: Салтанов А.В. | от 20 декабря 2013 г. (протокол № 19) |

Вопросы, рассмотренные на заседаниях Совета Директоров

Протокол № 1

ОТ 30 ЯНВАРЯ 2013 Г.

- Об определении начальной (максимальной) цены контракта на оказание услуг по проведению обязательного аудита финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «РЖД» за 2013 год.

Протокол № 2

ОТ 28 ФЕВРАЛЯ 2013 Г.

- Об одобрении заключения договоров субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
- О назначении старшего вице-президента ОАО «РЖД».
- О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления других организаций.
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «РЖДстрой» «Об избрании генерального директора ОАО «РЖДстрой».
- О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за IV квартал 2012 г.

Протокол № 3

ОТ 11 МАРТА 2013 Г.

- Об анализе основных рисков для ОАО «РЖД» в 2013 году с оценкой вероятности наступления негативных событий и степени их влияния на показатели производственной и финансово-экономической деятельности, а также вариантах действий в случае наступления негативных событий.
- О рассмотрении регламента подготовки и принятия решений ОАО «РЖД» по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий.
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «НСЗ».
- Об одобрении спонсорского договора с ЗАО «Футбольный клуб «Локомотив» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- Об одобрении спонсорского договора с НП «Хоккейный клуб «Локомотив» Ярославль» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу повестки дня «Об утверждении бюджета ОАО «ФПК» на 2013-2015 годы.

Протокол № 4

ОТ 22 МАРТА 2013 Г.

- Об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД» за 2012 год.
- О проекте положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД».
- О внесении изменений в Положение о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД».
- О внесении изменений в Положение о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД».
- Об одобрении сделок между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

Протокол № 5

ОТ 28 МАРТА 2013 Г.

- Об одобрении соглашений между ОАО «РЖД» и ЗАО «Сбербанк Лизинг» о переходе прав и обязанностей по договорам лизинга грузовых вагонов от 01.03.2007 № 247-7-1/123 и от 10.07.2007 № 247-8-7/731.

Протокол № 6

ОТ 29 МАРТА 2013 Г.

- О внесении изменений в решения о выпуске неконвертируемых процентных документарных облигаций на предъявителя серий 27, 29, 30 и 31, в проспект неконвертируемых процентных документарных облигаций на предъявителя серий 27, 28, 29, 30, 31 и 32 и об утверждении соответствующих эмиссионных документов.

Протокол № 7

ОТ 19 АПРЕЛЯ 2013 Г.

- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ОАО «Желдорреммаш» «Об избрании генерального директора ОАО «Желдорреммаш».
- О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления других организаций.
- О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за I квартал 2013 г.

Протокол № 8

ОТ 23 АПРЕЛЯ 2013 Г.

- О целесообразности отчуждения ОАО «РЖД» профильных активов в секторах экономики с достаточным уровнем конкуренции, в том числе в целях обеспечения максимально возможного участия субъектов малого и среднего предпринимательства в производстве соответствующей продукции.

- О концепции и прогнозном плане продажи акций дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».
- О принципах участия совета директоров ОАО «РЖД» в управлении дочерними и зависимыми обществами.
- О предложениях по внесению изменений в устав ОАО «РЖД» и в Положение о совете директоров ОАО «РЖД».
- О размещении ОАО «РЖД» двенадцати выпусков неконвертируемых процентных документарных биржевых облигаций на предъявителя серий БО-09, БО-10, БО-11, БО-12, БО-13, БО-14, БО-15, БО-16, БО-17, БО-18, БО-19 и БО-20 и об утверждении соответствующих эмиссионных документов.
- О внесении изменений в перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».
- О предложениях по внесению изменений в статью 8 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», в постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 г. № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и в устав ОАО «РЖД».
- О ходе реализации стратегии развития группы компаний «ТрансТелеКом».
- О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш».

Протокол № 9

ОТ 30 АПРЕЛЯ 2013 Г.

- Об утверждении отчета о реализации в 2012 году Программы инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года.

Протокол № 10

ОТ 20 МАЯ 2013 Г.

- О заключении аудитора ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2012 год.
- О заключении ревизионной комиссии ОАО «РЖД» по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за 2012 год.
- О предварительном утверждении годового отчета ОАО «РЖД» за 2012 год.
- О предварительном утверждении годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «РЖД» за 2012 год, в том числе отчета о финансовых результатах.
- О рекомендациях годовому общему собранию акционеров ОАО «РЖД» по утверждению аудитора ОАО «РЖД» на 2013 год.

- Об определении размера оплаты услуг аудитора ОАО «РЖД» на 2013 год.
- О вознаграждении членов совета директоров ОАО «РЖД».
- О корректировке параметров финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2013 год.

Протокол № 11

от 3 июня 2013 г.

- Об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД» за I квартал 2013 г.
- О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ВРК-2».
- О предварительном одобрении сделки с акциями ОАО «ВРК-3».
- О внесении изменений в решение совета директоров ОАО «РЖД» о продаже акций ОАО «ВРК-1».
- Об одобрении договора поставки оборудования между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- Об одобрении заключения договоров субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и ОАО «Омск-пригород» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
- Об одобрении сделки, связанной с передачей в аренду ОАО «Омск-пригород» объекта недвижимого имущества, как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- О годовом премировании членов правления ОАО «РЖД», определении обобщенной качественной оценки деятельности правления и ОАО «РЖД» в целом за 2012 год и утверждении значения индивидуального обобщенного коэффициента эффективности деятельности президента ОАО «РЖД» за 2012 год.

Протокол № 12

от 21 июня 2013 г.

- Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
- О реорганизации негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».
- 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 2012 год».
- 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 2012 год».
- 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 2012 год».

- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ВРК-1» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «ВРК-1» за 2012 год».
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «Желдорремаш» по вопросу повестки дня «Об утверждении отчета о выполнении бюджета ОАО «Желдорремаш» за 2012 год».
- О согласовании совмещения членами правления ОАО «РЖД» должностей в органах управления других организаций.
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общих собраний акционеров и заседаний советов директоров обществ, включенных в утвержденный советом директоров ОАО «РЖД» перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 устава ОАО «РЖД».
- Об утверждении плана работы совета директоров ОАО «РЖД» на второе полугодие 2013 года.

Протокол № 13

от 28 июня 2013 г.

- Об утверждении решения о дополнительном выпуске обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД».
- О предложениях ЗАО «Компания ТрансТелеКом» о предварительной проработке вопроса о приобретении группы компаний FreshTel.
- О предложении ЗАО «Компания ТрансТелеКом» по участию в уставном капитале ЗАО «Магинфо».
- О долгосрочном премировании членов правления ОАО «РЖД» за 2010-2012 годы и утверждении величины средств, которая может быть использована для долгосрочного премирования руководителей ОАО «РЖД» за 2010-2012 годы.
- О проведении публичного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов общества.

Протокол № 14

от 23 сентября 2013 г.

- О рекомендациях по максимальному размеру дивидендов по акциям и порядку их выплаты для годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» по итогам деятельности

общества за 2012 год, а также о распределении чистой прибыли по итогам 2012 года (с учетом директив Правительства Российской Федерации от 17 сентября 2013 г. № 5534п-П13).

Протокол № 15

от 19 ноября 2013 г.

- Об избрании председателя совета директоров ОАО «РЖД».
- Об участии ОАО «РЖД» в ОАО «ФГК».
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») при рассмотрении органами управления ОАО «ФГК» следующих вопросов:
 - об утверждении повестки дня внеочередного общего собрания акционеров ОАО «ФГК»;
 - об определении количества, номинальной стоимости, категории (типа) объявленных акций и прав, предоставляемых этими акциями;
 - об увеличении уставного капитала ОАО «ФГК» путем размещения акций дополнительного выпуска.
- Об участии ОАО «РЖД» в ОАО «ФПК».
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») при рассмотрении органами управления ОАО «ФПК» следующих вопросов:
 - об утверждении повестки дня внеочередного общего собрания акционеров ОАО «ФПК»;
 - об определении количества, номинальной стоимости, категории (типа) объявленных акций и прав, предоставляемых этими акциями;
 - об увеличении уставного капитала ОАО «ФПК» путем размещения акций дополнительного выпуска.
- Об одобрении договора купли-продажи дополнительных акций ОАО «ФПК» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- О результатах производственной и финансово-экономической деятельности ОАО «РЖД» и ДЗО ОАО «РЖД», включенных в утвержденный советом директоров перечень, по итогам 1 полугодия 2013 года в разрезе ключевых показателей выполнения бюджетов, а также факторов, оказывающих влияние на эффективную ставку налога на прибыль.
- О плане реорганизации ЗАО «Компания ТрансТелеКом» в форме присоединения к нему дочерних обществ.
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») при рассмотрении общим собранием акционеров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» вопроса «О реорганизации ЗАО «Компания ТрансТелеКом» в форме присоединения к нему его дочерних обществ».
- О согласовании кандидатур представителей интересов открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в Ливии и наделении их соответствующими полномочиями.
- О продолжении деятельности филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в Ливии и выполнении действий для продления разрешения на осуществление деятельности филиала, выданного ранее на 5 лет, срок действия которого истекает 19 ноября 2013 г.
- О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за II квартал 2013 года.

Протокол № 16

от 25 ноября 2013 г.

- О корректировке инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2013 год по итогам работы за первое полугодие 2013 года.
- О проектах консолидированного финансового плана ОАО «РЖД» и его основных дочерних и зависимых обществ и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов.
- Об одобрении сделок между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
- О ходе исполнения поручений Правительства Российской Федерации и решения совета директоров ОАО «РЖД» от 28 июня 2013 г. по вопросу о проведении публичного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов общества.
- Об участии в уставном капитале открытого акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания».
- О предложениях по принципам участия совета директоров ОАО «РЖД» в управлении дочерними и зависимыми обществами.
- О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «Московский МЗ «Красный путь».
- О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «АМЗ».
- О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «НИИТКД».
- О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «ИМЗ».
- О прекращении участия ОАО «РЖД» в ОАО «ВРП «Грязи».
- О прекращении участия ОАО «РЖД» в ЗАО «РТ-ДВ».
- Об изменении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «Росжелдорпроект».
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «ПНК».
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «ВРМ».
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «БЭТ».
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «РЖД-строй».
- Об изменении доли участия ОАО «РЖД» в ООО «Аэроэкспресс».
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК»

по вопросу «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «ФПК» на 2013 год».

- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании совета директоров ОАО «ФПК» по вопросу «Об утверждении корректировки бюджета ОАО «ФПК» на 2013 год».
- О комитетах совета директоров ОАО «РЖД».

Протокол № 17

ОТ 9 ДЕКАБРЯ 2013 Г.

- О ликвидации Московского завода по модернизации и строительству вагонов имени Войтовича – филиала ОАО «РЖД».
- О реорганизации негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».
- О реорганизации негосударственных дошкольных образовательных учреждений ОАО «РЖД».
- Об участии ОАО «РЖД» в ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ».
- Об одобрении договора купли-продажи дополнительного выпуска акций ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- Об одобрении сделки, связанной с передачей в аренду ОАО «ФПК» объекта недвижимого имущества, как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- Об одобрении заключения договоров субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
- Об одобрении заключения договоров субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖДстрой» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
- Об одобрении сделки, связанной с передачей в аренду ОАО «Экспресс-пригород» объекта недвижимого имущества, как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.
- О премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за III квартал 2013 года.

Протокол № 18

ОТ 10 ДЕКАБРЯ 2013 Г.

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

Протокол № 19

ОТ 23 ДЕКАБРЯ 2013 Г.

- О стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.
- Об итогах проведения публичного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов общества и о рассмотрении проекта корпоративного стандарта и порядка проведения общественного и экспертного обсуждения

года подготовки, реализации и итогов технологического и ценового аудита.

- О закупочной деятельности ОАО «РЖД».
 - О расширении доступа субъектов малого и среднего предпринимательства к осуществляемым закупкам (директивы Правительства Российской Федерации от 24 октября 2013 г. № 6362п-П13).
 - О мерах, направленных на расширение доступа субъектов малого и среднего предпринимательства к осуществляемым закупкам (директивы Правительства Российской Федерации от 7 декабря 2013 г. № 7377п-П13).
 - Об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД» за первое полугодие и 9 месяцев 2013 г., а также о ходе выполнения поручения, данного на совещании у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. (протокол от 7 ноября 2013 г. № ИШ-П9-113пр).
- 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».
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «ПНК».
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «ВРМ».
- Об уменьшении доли участия ОАО «РЖД» в ОАО «БЭТ».
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросу повестки дня заседания совета директоров ЗАО «Компания ТрансТелеКом» «Об избрании президента ЗАО «Компания ТрансТелеКом».
- Об одобрении выдачи ОАО «РЖД» поручительств за ООО «РЖД Интернешнл» как сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.
- Об утверждении решения о дополнительном выпуске обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД».
- Об определении цены размещения дополнительных акций ОАО «РЖД».
- О составе комитетов совета директоров ОАО «РЖД» и избрании их председателей.

Протокол № 20

ОТ 30 ДЕКАБРЯ 2013 Г.

- Об одобрении общей стоимости технического обслуживания электропоездов «Аллегро» на 2014 год по договору о техническом обслуживании электропоездов «Аллегро», заключенному между компанией «Oy Karelian Trains Ltd», ОАО «РЖД» и компанией «VR Group Ltd», от 29 декабря 2011 г. №1588.
- 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».

Информация о судебных разбирательствах, в которых принимает участие ОАО «РЖД»

Информация о судебных разбирательствах за 2013 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве ответчика

| Иски | Число дел по искам, предъявленным к ОАО «РЖД» | На сумму, тыс.руб |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------|
| ВСЕГО В ПРОИЗВОДСТВЕ СУДОВ В 2013 Г. НАХОДИЛОСЬ НА РАССМОТРЕНИИ | 29 531 | 312 347 529,5 |
| Рассмотрено (в том числе по делам, по которым сроки на обжалование истекли) | 17 372 | 298 388 323,7 |
| не в пользу ОАО «РЖД» | 13 756 | 5 999 867,1 |
| в пользу ОАО «РЖД» | 3 616 | 292 388 456,6 |
| Не рассмотрено | 12 159 | 13 959 205,7 |

Информация о судебных разбирательствах за 2013 год, в которых ОАО «РЖД» выступает в качестве истца

| Иски | Число дел по искам, предъявленным к ОАО «РЖД» | На сумму, тыс. руб |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------|
| ВСЕГО В ПРОИЗВОДСТВЕ СУДОВ В 2013 Г. НАХОДИЛОСЬ НА РАССМОТРЕНИИ | 14 791 | 16 911 888,5 |
| Рассмотрено (в том числе по делам, по которым сроки на обжалование истекли) | 8 402 | 3 326 695,0 |
| не в пользу ОАО «РЖД» | 1 459 | 958 258,9 |
| в пользу ОАО «РЖД» | 6 943 | 2 368 436,1 |
| Не рассмотрено | 6 389 | 13 585 193,5 |

Сведения о фактических результатах исполнения поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

| Поручения | Результаты исполнения |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Об обеспечении безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава протокол Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. от 27.02.2013 № АД-П9-50пр | План мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, утвержден поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. от 18.04.2013 № АД-П9-2655 |
| 2. О простое вагонов на инфраструктуре железнодорожного транспорта протокол совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. от 28.02.2013 № АД-П9-41пр | Распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.07.2013 № 1255-р внесен в Государственную Думу проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», направленный на решение вопросов простоя вагонов на инфраструктуре железнодорожного транспорта, урегулирование основных моментов перевозки порожних вагонов |
| 3. О развитии высокоскоростного железнодорожного сообщения, перечень поручений Президента Российской Федерации Путина В.В. по итогам совещания «О перспективах развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации» от 28.06.2013 № Пр-1387 поручение Председателя Правительства Российской Федерации Медведева Д.А. от 10.07.2013 № ДМ-П9-4838; поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. от 15.07.2013 № АД-П9-4990 | Сетевой план – график мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва - Казань (ВСМ) утвержден поручением Председателя Правительства Российской Федерации Медведева Д.А. от 30.09.2013 № 5858п-П9 |
| 4. О механизме долгосрочного субсидирования пассажирских перевозок в дальнем следовании; протокол заседания межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. от-7.06.2013 № АД-П9-112пр | План по разработке и внедрению механизма долгосрочного субсидирования пассажирских перевозок в дальнем следовании утвержден поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. от-6.08.2013 № 4696п-П9 |
| 5. О плане мероприятий, посвященных 40-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали; перечень поручений Президента Российской Федерации Путина В.В. от 26.12.2013 № Пр-3498ГС; поручение Председателя Правительства Российской Федерации Медведева Д.А. от 30.12.2013 № ДМ-П16-8134; поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. от 23.05.2013 № АД-П9-3411 | План основных мероприятий по подготовке и проведению празднования 40-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали утвержден Министром транспорта Российской Федерации Соколовым М.Ю. 25.10.2013 |

| Поручения | Результаты исполнения |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>6. Об утверждении сетевого плана-графика проведения работ по определению основных параметров, направлений и механизмов реализации проекта реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей; поручение Президента Российской Федерации Путина В.В. от 13.08.2013 № Пр-1924; поручение Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 20.08.2013 № ИШ-П9-5990</p> | <p>Сетевой план-график проведения работ по определению основных параметров, направлений и механизмов реализации проекта реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 12.10.2013 № 1860-р</p> |
| <p>7. О возможности расходования средств Фонда национального благосостояния на цели финансирования инфраструктурных проектов; протокол совещания Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И.И. от 22.10.2013 № ИШ-П13-103пр</p> | <p>Постановление Правительства Российской Федерации от 5.11.2013 № 989 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. № 18» о порядке управления средствами Фонда национального благосостояния. Постановление Правительства Российской Федерации от 5.11.2013 № 990 «О порядке размещения средств Фонда национального благосостояния в ценные бумаги российских эмитентов, связанные с реализацией самокупаемых инфраструктурных проектов». Постановление Правительства Российской Федерации от 5.11.2013 № 991 «О порядке проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе». Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5.11.2013 № 2044-р о перечне самокупаемых инфраструктурных проектов</p> |
| <p>8. О перевозках грузов открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» в пострадавшие от крупномасштабного наводнения районы, расположенные на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области; Указ Президента Российской Федерации Путина В.В. от 31.08.2013 № 693 «О мерах по ликвидации последствий крупномасштабного наводнения на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области»; протокол заседания Правительственной комиссии по ликвидации последствий крупномасштабного наводнения на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области от 1.10.2013 № 3</p> | <p>Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2013 № 1211 «О перевозках грузов открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» в пострадавшие от крупномасштабного наводнения районы, расположенные на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области»</p> |
| <p>9. Об обеспечении безубыточности деятельности ОАО «РЖД» в 2014 году; протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Медведева Д.А. от 29.10.2013 № ДМ-П13-81пр</p> | <p>Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2014 год и плановый период 2015 и 2016 годов» от 2.12.2013 № 349-ФЗ.; Постановление Правительства Российской Федерации от 24.12.2013 № 1231 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30.12.2011 № 1204» (Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования)</p> |

Список дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»

Список дочерних и зависимых обществ. Информация о заключенных договорах купли/продажи акций, долей, паев хозяйственных товариществ и обществ, включая сведения о сторонах, предмете, цене и иных условиях данных договоров (основные виды деятельности по уставу, выручка, прибыль)

| | Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|---|-------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 1 | БЛЭК СИ ФЕРРИС ЛИМИТЕД | 51,00 | Грузовые перевозки | Мальта |
| 2 | АО "Oy Karelian Trains Ltd" | 50,00 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Финляндия |
| 3 | ОАО "АК "Железные дороги Якутии" | 46,85 | Инфраструктура | Республика Саха (Якутия) |
| 4 | ОАО "Алатырский механический завод" | 100%-1 | Инфраструктура | Чувашская Республика |
| 5 | ОАО "Алтай - Пригород" | 51,00 | Пассажирские перевозки | Алтайский край |
| 6 | ОАО "Арена-2000" | 99,94 | Социальная сфера | Ярославская область |
| 7 | ООО "Аэроэкспресс" | 50,00 | Грузовые перевозки; пассажирские перевозки | Москва |
| 8 | ОАО "Байкальская ППК" | 49,90 | Пассажирские перевозки | Иркутская область |
| 9 | ОАО "Баминвест" | 82,84 | Банковская деятельность, инвестиции; научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы | Амурская область |

| № | Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 10 | ОАО "Башкортостанская ППК" | 99,17 | Пассажи́рские перевозки | Республика Башкортостан |
| 11 | ООО ТЛЦ "Белый Раст" | 99,99 | Иная | Москва |
| 12 | ОАО "БетЭлТранс" (ОАО "БЭТ") | 100%-1 | Инфраструктура | Москва |
| 13 | ООО "Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)" | 36,00 | Инфраструктура | Москва |
| 14 | АО The Breakers Investments B.V. | 25,00 | Банковская деятельность, инвестиции | Нидерланды |
| 15 | ОАО "Вагонная ремонтная компания–2" (ОАО "ВРК - 2") | 100%-1 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Москва |
| 16 | ОАО "Вагонная ремонтная компания–3" (ОАО "ВРК - 3") | 100%-1 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Москва |
| 17 | ОАО "Вагонная ремонтная компания–1" (ОАО "ВРК - 1") | 100%-1 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Москва |
| 18 | ОАО "Вагонреммаш" (ОАО "ВРМ") | 100%-1 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Москва |
| 19 | ОАО Владикавказский вагоноремонтный завод им. С.М. Кирова (ОАО "ВВРЗ им. С.М. Кирова") | 100%-1 | Инфраструктура; подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Республика Северная Осетия-Алания |
| 20 | ОАО "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта" (ОАО "ВНИИЖТ") | 100%-1 | Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы | Москва |
| 21 | ОАО "Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава" (ОАО "ВНИКТИ") | 100%-1 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание; научно- исследовательские и опытно- конструкторские работы | Московская область |
| 22 | ОАО "Волго-Вятская ППК" | 49,33 | Пассажи́рские перевозки | Нижегородская область, Кировская область |
| 23 | ОАО "Волгоградтранспригород" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Волгоградская область |
| 24 | ОАО "Вологодский ВРЗ" | 100%-1 | Инфраструктура; подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Вологодская область |
| 25 | ОАО "ВРП "Грязи" | 49,99 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Липецкая область |
| 26 | ОАО "ВСМ" | 87,38 | Инфраструктура | Санкт-Петербург |

| Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------|
| 27 ОАО "Федеральная грузовая компания" (ОАО "ФГК") | 100%-1 | Грузовые перевозки | Свердловская область |
| 28 ОАО «Издательский дом «Гудок» | 100%-1 | Подготовка, выпуск и издание СМИ | Москва |
| 29 ЗАО "ДЦВ" г. Воронеж | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Воронежская область |
| 30 ЗАО "ДЦВ Восточно-Сибирской железной дороги" | 25,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Иркутская область |
| 31 ЗАО "ДЦВ" г. Калининград | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Калининградская область |
| 32 ЗАО "ДЦВ Красноярской ж.д." | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Красноярская область |
| 33 ЗАО "ДЦВ" г. Нижний Новгород | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Нижегородская область |
| 34 ЗАО "ДЦВ Западно-Сибирской железной дороги" | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Новосибирская область |
| 35 ЗАО "ДЦВ" г. Ростов-на-Дону | 31,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Ростовская область |
| 36 ЗАО "ДЦВ" г. Самара | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Самарская область |
| 37 ЗАО "ДЦВ ОЖД" | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Санкт-Петербург |
| 38 ЗАО "ДЦВ" г. Саратов | 25,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Саратовская область |
| 39 ЗАО "ДЦВ" г. Хабаровск | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Хабаровская область |
| 40 ЗАО "ДЦВ" г. Челябинск | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Челябинская область |
| 41 ЗАО "ДЦВ" г. Чита | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Читинская область |
| 42 ЗАО "ДЦВ" г. Ярославль | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Ярославская область |
| 43 ЗАО "Евразия Рейл Логистикс" (ЗАО "ЕРЛ") | 40,10 | Грузовые перевозки | Москва |
| 44 ЗАО "Евразия-Интертранс" | 51,11 | Иная | Сахалинская область |

| Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 45 ЗАО "Желдорипотека" | 50,01 | Социальная сфера | Москва |
| 46 ОАО "Желдорреммаш" | 25,00 | Инфраструктура; локомотивная тяга; подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Москва |
| 47 ОАО "Железнодорожная торговая компания" (ОАО "ЖТК") | 100%-1 | Инфраструктура | Москва |
| 48 ОАО "Забайкалстальинвест" | 25,10 | Банковская деятельность, инвестиции | Забайкальский край |
| 49 ОАО "Забайкальская ППК" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Забайкальский край |
| 50 ЗАО Забайкальское "ЖАСО" | 22,19 | Социальная сфера | Забайкальский край |
| 51 ОАО "Зарубежстройтехнология" | 100%-1 | Инфраструктура; научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы; подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Москва |
| 52 ООО "ИНТЕСМО" | 25,00 | Иная | Волгоградская область |
| 53 ОАО "Ишимский механический завод" (ОАО "ИМЗ") | 100%-1 | Инфраструктура | Тюменская область |
| 54 ОАО "Институт экономики и развития транспорта" (ОАО "ИЭРТ") | 100%-1 | Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы | Москва |
| 55 ОАО "Калужский завод "Ремпутмаш" | 100%-1 | Инфраструктура | Калужская область |
| 56 ОАО Калининградская пригородная пассажи́рская компания (ОАО "КППК") | 99,00 | Пассажи́рские перевозки | Калининградская область |
| 57 ОАО "Краспригород" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Красноярский край |
| 58 ОАО "КРП - инвест" | 100%-1 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Москва |
| 59 ЗАО "Компания ТрансТелеКом" | 100%-1 | Информатизация и связь | Москва |
| 60 ОАО "Кубань Экспресс-Пригород" | 49,00 | Пассажи́рские перевозки | Краснодарский край |
| 61 ОАО "Кузбасс-пригород" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Кемеровская область |

| | Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 62 | ОАО "Люблинский литейно-механический завод" | 100%-1 | Инфраструктура | Москва |
| 63 | ОАО "Московская кольцевая железная дорога" (ОАО "МКЖД") | 50,00 | Иная | Москва |
| 64 | ОАО "Московский локомотиворемонтный завод" | 100%-1 | Локомотивная тяга | Москва |
| 65 | ОАО "Московский МЗ "Красный путь" | 100%-1 | Инфраструктура | Москва |
| 66 | ОАО "Московский опытный завод путевых машин "Ремпутьмаш" | 100%-1 | Инфраструктура | Москва |
| 67 | ОАО "Московско-Тверская ППК" | 49,999 | Пассажи́рские перевозки | Тверская область |
| 68 | ОАО "Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте" (ОАО "НИИАС") | 75,00 | Информатизация и связь | Москва |
| 69 | ОАО "Научно-исследовательский институт технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта" (ОАО "НИИТКД") | 100%-1 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; подвижной состав: ремонт, обслуживание | Омская область |
| 70 | ОАО Новосибирский стрелочный завод (ОАО "НСЗ") | 25,00 | Инфраструктура | Новосибирская область |
| 71 | ОАО "Омск-пригород" | 51,02 | Пассажи́рские перевозки | Омская область |
| 72 | ЗАО "Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий" (ЗАО "ОЦВ") | 43,43 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Москва |
| 73 | ООО "Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем" (ООО "ОЦРВ") | 26,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Москва |
| 74 | ОАО "Первая нерудная компания" (ОАО "ПНК") | 100%-1 | Иная | Москва |
| 75 | ОАО "Пермская пригородная компания" (ОАО "ППК") | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Пермский край |
| 76 | ОАО "Петуховский литейно-механический завод" | 100%-1 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Курганская область |
| 77 | ОАО "Порт Усть-Луга транспортная компания" (ОАО "ПУЛ транс") | 50,00 | Грузовые перевозки | Санкт-Петербург |

| | Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|----|----------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 78 | ОАО "ППК "Черноземье" | 50,01 | Пассажи́рские перевозки | Воронежская область, Липецкая область, Тамбовская область, Белгородская область |
| 79 | ОАО "Пассажи́рская компания "Сахалин" | 99,00 | Пассажи́рские перевозки | Сахалинская область |
| 80 | КОО «Развитие инфраструктуры» (КОО "РазвИн") | 50,00 | Инфраструктура | Монголия |
| 81 | ЗАО "Раском" | 46,00 | Информатизация и связь | Санкт-Петербург |
| 82 | ЗАО "Регио Телеком-ДВ" (ЗАО "РТ - ДВ") | 51,00 | Информатизация и связь | Хабаровская область |
| 83 | ОАО "РейлТрансАвто" | 51,00 | Грузовые перевозки | Москва |
| 84 | ОАО "Рефсервис" | 100%-1 | Грузовые перевозки | Москва |
| 85 | ОАО "РЖД Логистика" | 100%-1 | Грузовые перевозки | Москва |
| 86 | ОАО "РЖД-ЗДОРОВЬЕ" | 100%-1 | Социальная сфера | Москва |
| 87 | ОАО "РЖДстрой" | 100%-1 | Инфраструктура | Москва |
| 88 | ОАО "Росжелдорпроект" | 50,00 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | Москва |
| 89 | ЗАО "Русская медь" | 25,50 | Иная | Свердловская область |
| 90 | ЗАО "Русская тройка" | 25,00 | Грузовые перевозки | Москва |
| 91 | ОАО "Саратовская ППК" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Самарская область |
| 92 | ОАО "Саранский вагоноремонтный завод" | 100%-1 | Инфраструктура | Республики Мордовия |
| 93 | ОАО "Самарская ППК" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Саратовская область |
| 94 | ОАО "Северо-Западная ППК" | 74,00 | Пассажи́рские перевозки | Санкт-Петербург |

| Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 95 ОАО "Скоростные магистрали" | 75,10 | Инфраструктура | Москва |
| 96 ОАО "Северо-Кавказская ППК" | 74,00 | Пассажи́рские перевозки | Ростовская область |
| 97 ОАО "Содружество" | 49,33 | Пассажи́рские перевозки | Республика Татарстан, Республика Удмуртия |
| 98 ОАО "Свердловская пригородная компания" (ОАО "СПК") | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Свердловская область |
| 99 ОАО "Северная ППК" | 99,00 | Пассажи́рские перевозки | Ярославская область |
| 100 ЗАО "ТАЛЬГОРУС" | 26,00 | Инфраструктура | Санкт-Петербург |
| 101 ОАО "Торговый дом РЖД" | 50,13 | Поставка подвижного состава, железнодорожной техники и комплектующих изделий | Москва |
| 102 ОАО "ТрансВудСервис" (ОАО "ТВС") | 100%-1 | Инфраструктура | Москва |
| 103 ООО "Транс-Евразия Лоджистикс ГмБХ" | 30,00 | Грузовые перевозки | Германия |
| 104 ЗАО "ТРАНСКАТ" | 57,00 | Инфраструктура | Санкт-Петербург |
| 105 ОАО "ТрансКонтейнер" | 50,00 | Грузовые перевозки | Москва |
| 106 ЗАО Лизинговая компания "Транслиз" | 25,00 | Банковская деятельность, инвестиции | Санкт-Петербург |
| 107 ЗАО Транспортные технологии (ЗАО "ТрансТех") | 49,00 | Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы | Москва |
| 108 ОАО УК "Мурманский транспортный узел" (ОАО "УК "МТУ") | 25,00 | Инфраструктура | Мурманская область |
| 109 ОАО "Федеральная пассажирская компания" (ОАО "ФПК") | 100%-1 | Пассажи́рские перевозки | Москва |
| 110 ЗАО "Центр внедрения Московской железной дороги" | 25,00 | Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы | Москва |
| 111 ЗАО "ЦНИИТЭИ-ИС" | 24,00 | Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы | Москва |

| Наименование | Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале общества, % | Виды деятельности | Регион |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------|
| 112 ОАО "Центральная ППК" | 25,33 | Пассажи́рские перевозки | Москва |
| 113 ООО "ЧОП "РЖД-ОХРАНА" | 99,99 | Обеспечение работы ОАО "РЖД" | Москва |
| 114 ЗАО "ЭКЗА" | 24,73 | Подвижной состав: производство, ремонт, обслуживание | Самарская область |
| 115 ОАО "Экспериментальный завод "Металлист – Ремпутьмаш" | 100%-1 | Инфраструктура | Калининградская область |
| 116 ОАО "Экспресс Приморья" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Приморский край |
| 117 ОАО "Экспресс-пригород" | 51,00 | Пассажи́рские перевозки | Новосиби́рская область |
| 118 ОАО "ЭЛТЕЗА" | 50,00 | Инфраструктура | Москва |
| 119 ООО "ЭНЕРГОПРОМСБЫТ" | 51,00 | Обеспечение работы ОАО "РЖД" | Москва |
| 120 ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" (ЗАО "ЮКЖД") | 100%-1 | Инфраструктура | Республика Армения |
| 121 ОАО "Южно-Уральская пригородная пассажирская компания" (ОАО "ЮППК") | 99,00 | Пассажи́рские перевозки | Челяби́нская область |
| 122 ОАО "Ямальская железнодорожная компания" (ОАО "ЯЖДК") | 45,00 | Инфраструктура | Ямало-Не́нецкий АО |
| 123 Gefco | 75,00 | Грузовые перевозки | Франция |

Договоры купли-продажи акций дочерних обществ, заключенные в 2013г.

| Предмет сделки | Дата номер договора | Продавец | Покупатель | Цена продажи (руб.) |
|------------------------------------------|------------------------|-----------|----------------------------------------|------------------------|
| Продажа 75%-2 акция ОАО «НСЗ» | 21.05.2013 № 344 | ОАО «РЖД» | ООО «Фоссло Кожифер – СП – Технология» | 2 030 000 000 |
| Продажа 100%- 1 акция ОАО «НИИТКД» | 30.12.2013 №1319 | ОАО «РЖД» | ООО «АВП Технология» | 55 000 000 |

Отчет об использовании энергетических ресурсов

Информация об объеме каждого из использованных акционерным обществом в отчетном году видов энергетических ресурсов: атомная энергия, тепловая энергия, электрическая энергия, электромагнитная энергия, нефть, бензин автомобильный, топливо дизельное, мазут топочный, газ естественный (природный), уголь, горючие сланцы, торф и др. в натуральном выражении и в денежном выражении.

Объемы потребления основных видов ТЭР и затраты на их приобретение (без НДС) в ОАО «РЖД» за 2012-2013 гг.

| № | Вид энергоресурса, ед. измерения ТЭР в натуральном исчислении | 2012 год | | | 2013 год | | | | | Потреблено ТЭР | |
|------|------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------|---------------------------------------|------------------------|----------|------------|----------|---------------------------------------|----------------|---------|
| | | в натур. исчислении | тыс. т у.т. | % в общем объеме потреб. ТЭР | в натур. исчислении | | тыс.т.у.т. | | % в общем объеме потреб. ТЭР | к 2012г. | к плану |
| | | | | | план | факт | план | факт | | | |
| 1. | Электрическая энергия всего, млн кВт*ч | 47 084 | 15 773,2 | 69,2 | 46 620,8 | 46 076,1 | 15 618 | 15 435 | 69,5 | -2,1 | -1,2 |
| 1.1. | на тягу поездов | 40 795,4 | 13 666,4 | 60,0 | 40 160,0 | 39 826,7 | 13 453,6 | 13 341,9 | 60,0 | -2,4 | -0,8 |
| 1.2. | на нетяговые нужды | 6 288,7 | 2 106,7 | 9,2 | 6 460,7 | 6 249,4 | 2 164,3 | 2 093,5 | 9,4 | -0,6 | -3,3 |
| 2. | Дизельное топливо всего, тыс. т | 2 948,0 | 4 267,3 | 18,7 | 2 889,2 | 2 854,4 | 4 189,3 | 4 138,9 | 18,6 | -3,0 | -1,2 |
| 2.1. | на тягу поездов | 2 668,8 | 3 869,7 | 17,0 | 2 619,0 | 2 593,7 | 3 797,5 | 3 760,8 | 16,9 | -2,8 | -1,0 |
| 2.2. | нетяговые нужды | 274,2 | 397,5 | 1,7 | 270,2 | 260,8 | 391,8 | 378,1 | 1,7 | -4,9 | -3,5 |
| 3. | Котельно-печное топливо всего, тыс. т | | 2 154,3 | 9,5 | | | 2 052,1 | 2 020,1 | 9,1 | -6,2 | -1,6 |
| 3.1. | уголь, тыс. т | 1 350,9 | 952,9 | 4,2 | 1 219,6 | 1 234,3 | 907,4 | 918,3 | 4,1 | -3,6 | 1,2 |
| 3.2. | мазут, тыс. т | 422,8 | 579,3 | 2,5 | 387,2 | 383,1 | 530,5 | 524,8 | 2,4 | -9,4 | -1,1 |

| № | Вид энергоресурса, ед. измерения ТЭР в натуральном исчислении | Стоимость единицы ТЭР, руб. | | | Затраты на приобретение ТЭР, млн руб. | | | |
|------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------|---------------|---------------------------------------|-----------|------------------------------|---------------|
| | | 2012 г. | 2013 г. | ± % к 2012 г. | 2012 г. | 2013 год | | ± % к 2012 г. |
| | | | | | | всего | % в общем объеме потреб. ТЭР | |
| 1. | Электрическая энергия всего, млн кВт*ч | 2,20 | 2,43 | 10,3 | 103 808,2 | 112 027,4 | 53,6 | 7,9 |
| 1.1. | на тягу поездов | 2,20 | 2,43 | 10,5 | 89 709,0 | 96 778,9 | 46,3 | 7,9 |
| 1.2. | на нетяговые нужды | 2,24 | 2,44 | 8,8 | 14 099,2 | 15 248,5 | 7,3 | 8,2 |
| 2. | Дизельное топливо всего, тыс. т | 26 792,1 | 28 540,0 | 6,5 | 78 983,4 | 81 646,7 | 39,1 | 3,4 |
| 2.1. | на тягу поездов | 26 838,1 | 28 540,0 | 6,3 | 71 625,3 | 74 023,7 | 35,4 | 3,3 |
| 2.2. | нетяговые нужды | 26 838,1 | 29 233,5 | 8,9 | 7 358,1 | 7 623,0 | 3,6 | 3,6 |
| 3. | Котельно-печное топливо всего, тыс. т | 4 228,2 | 4 196,6 | -0,7 | 9 108,6 | 8 477,6 | 4,1 | -6,9 |
| 3.1. | уголь, тыс. т | 1 753,3 | 1 784,2 | 1,8 | 2 368,6 | 2 202,2 | 1,1 | -7,0 |
| 3.2. | мазут, тыс. т | 11 374,9 | 10 780,7 | -5,2 | 4 809,9 | 4 129,6 | 2,0 | -14,1 |

| № | Вид энергоресурса, ед. измерения ТЭР в натуральном исчислении | 2012 год | | | 2013 год | | | | Потреблено ТЭР | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------|---------------------------------------|------------------------|----------|---------------------------------------|----------|----------------|-------|------|
| | | в натур. исчислении | тыс. т у.т. | % в общем объеме потреб. ТЭР | в натур. исчислении | | % в общем объеме потреб. ТЭР | к 2012г. | ± % к плану | | |
| | | | | | план | факт | | | | план | факт |
| 3.3. | газ природный, млн куб. м | 537,7 | 618,3 | 2,7 | 532,3 | 500,1 | 612,2 | 575,1 | 2,6 | -7,0 | -6,0 |
| 3.4. | газ сжиженный, тыс. т | 0,2 | 0,3 | 0,001 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,00 | 1,8 | 2,9 |
| 3.5. | дрова топливные, тыс. куб. м пл. | 12,4 | 3,3 | 0,01 | 6,2 | 5,7 | 1,6 | 1,5 | 0,0 | -54,1 | -8,4 |
| 3.6. | прочие виды котельно- печного топлива, тыс. тут | | 0,1 | 0,0005 | | | 0,1 | 0,1 | 0,000 | -8,3 | -7,4 |
| 4. | Бензин автомобильный, тыс. т | 111,3 | 165,8 | 0,7 | 111,2 | 108,4 | 165,6 | 161,4 | 0,7 | -2,6 | -2,5 |
| 5. | Тепловая энергия со стороны, млн Гкал | 2,3 | 416,0 | 1,8 | 2,7 | 2,7 | 467,3 | 467,3 | 2,1 | 12,3 | 0,0 |
| 6. | Прочие виды топлива, тыс. тут | | 4,7 | 0,02 | | | 2,1 | 1,9 | 0,0 | -59,8 | -9,5 |
| Всего ТЭР на тягу поездов, тыс. тут | | 17 536,2 | 77,0 | | 17 251,2 | 17 102,8 | 77,0 | | -2,5 | | |
| Всего ТЭР на нетяговые нужды, тыс. тут | | 5 245 | 23,0 | | 5 243 | 5 122 | 23,0 | | -2,3 | | |
| Итого ТЭР по всем видам деятельности, тыс. тут | | 2 2781 | | | 22 494 | 22 225 | | | -2,4 | | |
| Объем перевозочной работы (всего на обоих видах тяги), млрд ткм бр. | | 4 209,8 | | | 4 167,0 | | | | -1,0 | | |

| № | Вид энергоресурса, ед. измерения ТЭР в натуральном исчислении | Стоимость единицы ТЭР, руб. | | | Затраты на приобретение ТЭР, млн руб. | | | |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------|---------------|---------------------------------------|----------|------------------------------|---------------|
| | | 2012 г. | 2013 г. | ± % к 2012 г. | 2012 г. | 2013 год | | |
| | | | | | | всего | % в общем объеме потреб. ТЭР | ± % к 2012 г. |
| 3.3. | газ природный, млн куб. м | 3,6 | 4,3 | 19,7 | 1 916,4 | 2 134,1 | 1,0 | 11,4 |
| 3.4. | газ сжиженный, тыс. т | 23 859,5 | 21 799,0 | -8,6 | 3,9 | 3,6 | 0,00 | -7,0 |
| 3.5. | дрова топливные, тыс. куб. м пл. | 656,8 | 1 127,9 | 71,7 | 8,1 | 6,4 | 0,00 | -21,2 |
| 3.6. | прочие виды котельно-печного топлива, тыс. тунт | 15 853,1 | 16 418,3 | 3,6 | 1,7 | 1,7 | 0,00 | 2,5 |
| 4. | Бензин автомобильный, тыс. т | 28 468,2 | 30 893,6 | 8,5 | 3 168,1 | 3 347,4 | 1,6 | 5,7 |
| 5. | Тепловая энергия со стороны, млн Гкал | 1 264,0 | 1 256,4 | -0,6 | 2 969,1 | 3 376,8 | 1,6 | 13,7 |
| 6. | Прочие виды топлива, тыс. тунт | 7 671,9 | 5 552,1 | -27,6 | 36,2 | 10,5 | 0,0 | -70,9 |
| Всего ТЭР на тягу поездов, тыс. тунт | | | | 161 334,3 | 170 802,6 | 81,8 | 5,9 | |
| Всего ТЭР на нетяговые нужды, тыс. тунт | | | | 36 739 | 38 084 | 18,2 | 3,7 | |
| Итого ТЭР по всем видам деятельности, тыс. тунт | | | | 198 074 | 208 887 | | 5,5 | |
| Объем перевозочной работы (всего на обоих видах тяги), млрд ткм бр. | | | | | | | | |

Сведения о соблюдении кодекса корпоративного поведения

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/не соблюдается | Примечание |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Общее собрание акционеров | | | |
| 1. | Извещение акционеров о проведении общего собрания акционеров не менее чем за 30 дней до даты его проведения независимо от вопросов, включенных в его повестку дня, если законодательством не предусмотрен больший срок | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров. |
| 2. | Наличие у акционеров возможности ознакомиться со списком лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, начиная со дня сообщения о проведении общего собрания акционеров и до закрытия очного общего собрания акционеров, а в случае заочного общего собрания акционеров – до даты окончания приема бюллетеней для голосования | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров. |
| 3. | Наличие у акционеров возможности ознакомиться с информацией (материалами), подлежащей предоставлению при подготовке к проведению общего собрания акционеров, посредством электронных средств связи, в том числе посредством сети Интернет | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров. |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. | Наличие у акционера возможности внести вопрос в повестку дня общего собрания акционеров или потребовать созыва общего собрания акционеров без предоставления выписки из реестра акционеров, если учет его прав на акции осуществляется в системе ведения реестра акционеров, а в случае, если его права на акции учитываются на счете депо, - достаточность выписки со счета депо для осуществления вышеуказанных прав | Не применимо | <p>В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.</p> <p>В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров.</p> |
| 5. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования об обязательном присутствии на общем собрании акционеров генерального директора, членов правления, членов совета директоров, членов ревизионной комиссии и аудитора акционерного общества | Не применимо | <p>В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.</p> <p>В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров.</p> |
| 6. | Обязательное присутствие кандидатов при рассмотрении на общем собрании акционеров вопросов об избрании членов совета директоров, генерального директора, членов правления, членов ревизионной комиссии, а также вопроса об утверждении аудитора акционерного общества | Не применимо | <p>В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.</p> <p>В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров.</p> |
| 7. | Наличие во внутренних документах акционерного общества процедуры регистрации участников общего собрания акционеров | Не применимо | <p>В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.</p> <p>В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров.</p> |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Совет директоров | | | |
| 8. | Наличие в уставе акционерного общества полномочия совета директоров по ежегодному утверждению финансово-хозяйственного плана акционерного общества | Соблюдается | В соответствии с подпунктом 1 пункта 71 устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства РФ от 18.09.2003, к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» относятся вопросы определения приоритетных направлений деятельности общества, утверждения перспективных планов и основных программ деятельности общества, в том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы общества. |
| 9. | Наличие утвержденной советом директоров процедуры управления рисками в акционерном обществе | Частично соблюдается | В ОАО «РЖД» принят ряд внутренних документов, регламентирующих процедуры управления различными видами рисков. Вместе с тем, утверждение таких документов не относится к компетенции совета директоров в соответствии с уставом ОАО «РЖД». Соответствующие документы утверждаются распоряжениями президента ОАО «РЖД» либо вице-президента ОАО «РЖД», к ведению которого относятся вопросы, связанные с тем или иным видом рисков. |
| 10. | Наличие в уставе акционерного общества права совета директоров принять решение о приостановлении полномочий генерального директора, назначаемого общим собранием акционеров | Не соблюдается | Указанные требования в уставе или внутренних документах Общества отсутствуют. В соответствии с Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» президент ОАО «РЖД» назначается и освобождается от должности по решению Правительства Российской Федерации |
| 11. | Наличие в уставе акционерного общества права совета директоров устанавливать требования к квалификации и размеру вознаграждения генерального директора, членов правления, руководителей основных структурных подразделений акционерного общества | Соблюдается | В соответствии с подпунктом 7 пункта 71 устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства РФ от 18.09.2003, к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» относятся вопросы установления размера вознаграждений и компенсаций председателю правления общества и членам правления общества. |
| 12. | Наличие в уставе акционерного общества права совета директоров утверждать условия договоров с генеральным директором и членами правления | Соблюдается | В соответствии с подпунктом 7 пункта 71 устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства РФ от 18.09.2003, к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» относятся вопросы определения существенных условий труда председателя правления общества и членов правления общества. |
| 13. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования о том, что при утверждении условий договоров с генеральным директором (управляющей организацией, управляющим) и членами правления голоса членов совета директоров, являющихся генеральным директором и членами правления, при подсчете голосов не учитываются | Не соблюдается | Указанные требования в уставе или внутренних документах Общества отсутствуют. |
| 14. | Наличие в составе совета директоров акционерного общества не менее 3 независимых директоров, отвечающих требованиям Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается | В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2013 г. № 2074-р в совет директоров ОАО «РЖД» назначены 5 независимых директоров, отвечающих требованиям Кодекса корпоративного поведения: Гусаков В.А., Ложевский И.А., Х.Медорн, Рязанов А.Н., Шохин А.Н. |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соб- людается | Примечание |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15. | Отсутствие в составе совета директоров акционерного общества лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг | Соблюдается | В составе совета директоров ОАО «РЖД» указанные лица отсутствуют. |
| 16. | Отсутствие в составе совета директоров акционерного общества лиц, являющихся участником, генеральным директором (управляющим), членом органа управления или работником юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом | Соблюдается | В составе совета директоров ОАО «РЖД», действовавшего в 2013 году, такие лица отсутствовали. |
| 17. | Наличие в уставе акционерного общества требования об избрании совета директоров кумулятивным голосованием | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров. |
| 18. | Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности членов совета директоров воздерживаться от действий, которые приведут или потенциально способны привести к возникновению конфликта между их интересами и интересами акционерного общества, а в случае возникновения такого конфликта - обязанности раскрывать совету директоров информацию об этом конфликте | Соблюдается | Пункты 18, 19 Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.02.2004 № 265-р. Кодекс деловой этики, утвержденный решением совета директоров ОАО «РЖД» от 28 ноября 2012 г. (протокол № 19) |
| 19. | Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности членов совета директоров письменно уведомлять совет директоров о намерении совершить сделки с ценными бумагами акционерного общества, членами совета директоров которого они являются, или его дочерних (зависимых) обществ, а также раскрывать информацию о совершенных ими сделках с такими ценными бумагами | Соблюдается | В соответствии с Положением об инсайдерской информации ОАО «РЖД», утвержденным решением совета директоров ОАО «РЖД» от 12 марта 2012 г. (протокол № 5), члены совета директоров ОАО «РЖД» обязаны уведомлять общество в течение 10 рабочих дней с даты совершения ими операций с ценными бумагами ОАО «РЖД» |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соб- людается | Примечание |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 20. | Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о проведении заседаний совета директоров не реже одного раза в шесть недель | Соблюдается на практике | В соответствии с разделом VI Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.02.2004 № 265-р, заседания совета директоров проводятся в соответствии с планом его работы (очередные заседания), а также по мере необходимости (внеочередные заседания), но не реже одного раза в квартал. Фактически заседания совета директоров проводятся примерно 2 раза в месяц. |
| 21. | Проведение заседаний совета директоров акционерного общества в течение года, за который составляется годовой отчет акционерного общества, с периодичностью не реже одного раза в шесть недель | Соблюдается | В 2013 году проведено 20 заседаний совета директоров ОАО «РЖД». |
| 22. | Наличие во внутренних документах акционерного общества порядка проведения заседаний совета директоров | Соблюдается | Раздел VI Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.02.2004 № 265-р. |
| 23. | Наличие во внутренних документах акционерного общества положения о необходимости одобрения советом директоров сделок акционерного общества на сумму 10 и более процентов стоимости активов общества, за исключением сделок, совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности | Соблюдается | В соответствии с подпунктом 15 пункта 71 устава ОАО «РЖД» и подпунктом 15 пункта 6 Положения о совете директоров ОАО «РЖД» к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» относится принятие в порядке, установленном Федеральным законом "Об акционерных обществах" в отношении крупных сделок, решений об одобрении сделки или нескольких взаимосвязанных сделок, связанных с приобретением, отчуждением или возможностью отчуждения обществом прямо либо косвенно имущества, стоимость которого составляет более 3 млрд рублей, но не превышает 25 процентов балансовой стоимости активов общества, определенной по данным его бухгалтерского учета на последнюю отчетную дату, за исключением сделок, совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности общества. |
| 24. | Наличие во внутренних документах акционерного общества права членов совета директоров на получение от исполнительных органов и руководителей основных структурных подразделений акционерного общества информации, необходимой для осуществления своих функций, а также ответственности за непредоставление такой информации | Соблюдается | В соответствии с пунктом 15 Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.02.2004 № 265-р, члены совета директоров имеют право знакомиться с нормативными, учетными, отчетными, финансовыми и прочими документами и материалами общества, в том числе аудиторскими заключениями, протоколами заседаний правления общества, необходимыми для решения вопросов, относящихся к компетенции совета директоров, запрашивать копии указанных документов. Запрашиваемые документы представляются правлением общества в течение пяти календарных дней с даты получения запроса. |
| 25. | Наличие комитета совета директоров по стратегическому планированию или возложение функций указанного комитета на другой комитет (кроме комитета по аудиту и комитета по кадрам и вознаграждениям) | Соблюдается | Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» создан решением совета директоров ОАО «РЖД» от 2 сентября 2008 г. (протокол № 13). Действующий состав Комитета по стратегическому планированию совета директоров избран решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23 декабря 2013 г. (протокол № 19). |
| 26. | Наличие комитета совета директоров (комитета по аудиту), который рекомендует совету директоров аудитора акционерного общества и взаимодействует с ним и ревизионной комиссией акционерного общества | Соблюдается | Комитет по аудиту и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» создан решением совета директоров ОАО «РЖД» от 2 сентября 2008 г. (протокол № 13). Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 2 июня 2009 г. (протокол № 9) название комитета изменено на Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД». Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 22 ноября 2013 г. (протокол № 16) Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» упразднен и создан Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД». Действующий состав Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» избран решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23 декабря 2013 г. (протокол № 19). |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 27. | Наличие в составе комитета по аудиту только независимых и неисполнительных директоров | Не соблюдается | В 2013 году в состав Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» входили независимые и неисполнительные директора, а также представители менеджмента ОАО «РЖД». Положением о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям предусмотрено, что по решению Председателя Комитета отдельные вопросы могут рассматриваться только членами Комитета, являющимися членами совета директоров ОАО «РЖД». |
| 28. | Осуществление руководства комитетом по аудиту независимым директором | Соблюдается | В 2013 году председателем Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» (после 23 декабря 2013 г. – Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД») избран Гусаков В.А. – независимый директор. |
| 29. | Наличие во внутренних документах акционерного общества права доступа всех членов комитета по аудиту к любым документам и информации акционерного общества при условии неразглашения ими конфиденциальной информации | Соблюдается | В соответствии с пунктом 5.1 Положения о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям Комитет имеет право получать необходимую информацию и документы в ведении Общества, в течение пяти дней с даты получения запроса. В соответствии с пунктом 9.1 Положения члены Комитета в период исполнения ими своих обязанностей, а также после окончания срока полномочий в комитете обязаны соблюдать требования конфиденциальности в отношении получаемой ими в связи с их деятельностью в Комитете информации, не являющейся общедоступной, в течение трёх лет. |
| 30. | Создание комитета совета директоров (комитета по кадрам и вознаграждениям), функцией которого является определение критериев подбора кандидатов в члены совета директоров и выработка политики акционерного общества в области вознаграждения | Соблюдается | Комитет по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» создан решением совета директоров ОАО «РЖД» от 22 ноября 2013 г. (протокол № 16). |
| 31. | Осуществление руководства комитетом по кадрам и вознаграждениям независимым директором | Соблюдается | Решение совета директоров ОАО «РЖД» от 23 декабря 2013 г. (протокол № 19) председателем Комитета по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» избран Шохин А.Н. – независимый директор. |
| 32. | Отсутствие в составе комитета по кадрам и вознаграждениям должностных лиц акционерного общества | Не соблюдается | В составе комитета по кадрам и вознаграждениям присутствуют должностные лица ОАО «РЖД». |
| 33. | Создание комитета совета директоров по рискам или возложение функций указанного комитета на другой комитет (кроме комитета по аудиту и комитета по кадрам и вознаграждениям) | Соблюдается | Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 2 июня 2009 г. (протокол № 9) название Комитета по аудиту и вознаграждениям изменено на Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД». Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 22 ноября 2013 г. (протокол № 16) указанный комитет упразднен и создан Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД». |
| 34. | Создание комитета совета директоров по урегулированию корпоративных конфликтов или возложение функций указанного комитета на другой комитет (кроме комитета по аудиту и комитета по кадрам и вознаграждениям) | Не соблюдается | Комитет по урегулированию корпоративных конфликтов не создан |
| 35. | Отсутствие в составе комитета по урегулированию корпоративных конфликтов должностных лиц акционерного общества | Не применимо | Комитет по урегулированию корпоративных конфликтов не создан |
| 36. | Осуществление руководства комитетом по урегулированию корпоративных конфликтов независимым директором | Не применимо | Комитет по урегулированию корпоративных конфликтов не создан |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 37. | Наличие утвержденных советом директоров внутренних документов акционерного общества, предусматривающих порядок формирования и работы комитетов совета директоров | Соблюдается | Порядок формирования и работы комитетов совета директоров установлен в положениях о комитетах, утвержденных советом директоров ОАО «РЖД»: Положение о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД»; Положение о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД». В связи с решением совета директоров от 22 ноября 2013 г. (протокол № 16) об упразднении Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям и образовании Комитета по аудиту и рискам и Комитета по кадрам и вознаграждениям новые положения об указанных комитетах планируется утвердить в 2014 году. |
| 38. | Наличие в уставе акционерного общества порядка определения кворума совета директоров, позволяющего обеспечивать обязательное участие независимых директоров в заседаниях совета директоров | Не соблюдается | В соответствии с пунктом 46 Положения о совете директоров ОАО «РЖД» кворум для проведения заседания совета директоров составляет половину от числа избранных членов совета директоров. |
| Исполнительные органы | | | |
| 39. | Наличие коллегиального исполнительного органа (правления) акционерного общества | Соблюдается | В соответствии со статьей 87 устава ОАО «РЖД» коллегиальным исполнительным органом общества является правление |
| 40. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества положения о необходимости одобрения правлением сделок с недвижимостью, получения акционерным обществом кредитов, если указанные сделки не относятся к крупным сделкам и их совершение не относится к обычной хозяйственной деятельности акционерного общества | Не соблюдается | Устав ОАО «РЖД», а также внутренние документы, регулирующие деятельность органов ОАО «РЖД», утверждаются решением Правительства РФ. В соответствии с подпунктом 15 пункта 71 Устава ОАО «РЖД» одобрение сделки или нескольких взаимосвязанных сделок, связанных с приобретением, отчуждением или возможностью отчуждения обществом прямо либо косвенно имущества, стоимость которого составляет более 3 млрд рублей, но не превышает 25 процентов балансовой стоимости активов общества, определенной по данным его бухгалтерского учета на последнюю отчетную дату, за исключением сделок, совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности общества, относится к компетенции совета директоров Общества. Одобрение сделок стоимостью менее 3 млрд рублей относится к компетенции президента ОАО «РЖД». |
| 41. | Наличие во внутренних документах акционерного общества процедуры согласования операций, которые выходят за рамки финансово-хозяйственного плана акционерного общества | Соблюдается | Разделом 2 Единого корпоративного стандарта финансового планирования и бюджетирования холдинга «Российские железные дороги», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 31.10.2012 № 2182р, предусмотрена корректировка финансового плана ОАО «РЖД», которая утверждается советом директоров общества |
| 42. | Отсутствие в составе исполнительных органов лиц, являющихся участником, генеральным директором (управляющим), членом органа управления или работником юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом | Соблюдается | В составе исполнительных органов указанные лица отсутствуют |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соб- людается | Примечание |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 43. | Отсутствие в составе исполнительных органов акционерного общества лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг. Если функции единоличного исполнительного органа выполняются управляющей организацией или управляющим - соответствие генерального директора и членов правления управляющей организации либо управляющего требованиям, предъявляемым к генеральному директору и членам правления акционерного общества | Соблюдается | В составе исполнительных органов ОАО «РЖД» указанные лица отсутствуют. |
| 44. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества запрета управляющей организации (управляющему) осуществлять аналогичные функции в конкурирующем обществе, а также находиться в каких-либо иных имущественных отношениях с акционерным обществом, помимо оказания услуг управляющей организации (управляющего) | Не применимо | В ОАО «РЖД» отсутствует управляющая организация (управляющий). В соответствии с уставом ОАО «РЖД» единоличным исполнительным органом ОАО «РЖД» является президент ОАО «РЖД». В соответствии с Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» президент ОАО «РЖД» назначается и освобождается от должности по решению Правительства Российской Федерации. |
| 45. | Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности исполнительных органов воздерживаться от действий, которые приведут или потенциально способны привести к возникновению конфликта между их интересами и интересами акционерного общества, а в случае возникновения такого конфликта - обязанности информировать об этом совет директоров | Соблюдается | В соответствии с Кодексом деловой этики ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2012 № 2789р должностные лица и другие работники должны избегать финансовых и иных деловых связей, а также участия в совместной работе с организациями, бизнес которых может стать причиной возникновения конфликта интересов и мешать эффективной деятельности ОАО «РЖД». О возникновении конфликта интересов должностные лица и работники незамедлительно ставят в известность непосредственного руководителя. |
| 46. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества критериев отбора управляющей организации (управляющего) | Не применимо | В ОАО «РЖД» отсутствует управляющая организация (управляющий). В соответствии с уставом ОАО «РЖД» единоличным исполнительным органом ОАО «РЖД» является президент ОАО «РЖД». В соответствии с Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» президент ОАО «РЖД» назначается и освобождается от должности по решению Правительства Российской Федерации. |
| 47. | Представление исполнительными органами акционерного общества ежемесячных отчетов о своей работе совету директоров | Не соблюдается | В соответствии со статьей 93 устава ОАО «РЖД» любой протокол заседания правления общества представляется членам совета директоров общества по их требованию. |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 48. | Установление в договорах, заключаемых акционерным обществом с генеральным директором (управляющей организацией, управляющим) и членами правления, ответственности за нарушение положений об использовании конфиденциальной и служебной информации | Соблюдается | В трудовых договорах, заключаемых ОАО «РЖД» с президентом и членами правления ОАО «РЖД», данное положение содержится. |
| Секретарь общества | | | |
| 49. | Наличие в акционерном обществе специального должностного лица (секретаря общества), задачей которого является обеспечение соблюдения органами и должностными лицами акционерного общества процедурных требований, гарантирующих реализацию прав и законных интересов акционеров общества | Соблюдается | Раздел XIII.1 устава ОАО «РЖД», Положение о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря, утвержденное решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23.06.2011 (протокол № 12) |
| 50. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества порядка назначения (избрания) секретаря общества и обязанностей секретаря общества | Соблюдается | Подпункт 21.1 пункта 71 устава ОАО «РЖД», раздел 2 Положения о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря, утвержденное решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23.06.2011 (протокол № 12) |
| 51. | Наличие в уставе акционерного общества требований к кандидатуре секретаря общества | Не соблюдается | Требования к кандидатуре корпоративного секретаря ОАО «РЖД» содержатся в разделе 2 Положения о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря, утвержденное решением совета директоров ОАО «РЖД» от 23.06.2011 (протокол № 12) |
| Существенные корпоративные действия | | | |
| 52. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования об одобрении крупной сделки до ее совершения | Не соблюдается | Уставом ОАО «РЖД» (п.п. 62, 71) предусмотрено, что к компетенции общего собрания акционеров и совета директоров ОАО «РЖД» относится принятие решений об одобрении крупных сделок. При этом данные положения устава ОАО «РЖД» содержат отсылки к соответствующим положениям Федерального закона «Об акционерных обществах», регламентирующим порядок одобрения крупных сделок. Кроме того, Федеральным законом «Об акционерных обществах» предусмотрена возможность последующего одобрения крупных сделок органами управления акционерных обществ. |
| 53. | Обязательное привлечение независимого оценщика для оценки рыночной стоимости имущества, являющегося предметом крупной сделки | Частично соблюдается | Уставом ОАО «РЖД» (п. 71) предусмотрено отнесение к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» принятие решений об определении рыночной стоимости имущества, являющегося предметом крупной сделки. Данные положения устава ОАО «РЖД» содержат отсылки к соответствующим положениям Федерального закона «Об акционерных обществах», регламентирующим порядок определения стоимости имущества, являющегося предметом крупной сделки. При этом Федеральный закон «Об акционерных обществах» предусматривает право совета директоров, а не обязанность по привлечению независимого оценщика для определения стоимости имущества, являющегося предметом крупной сделки. В некоторых случаях, привлечение независимого оценщика для определения стоимости имущества, являющегося предметом крупной сделки, нецелесообразно (например, при одобрении получения обществом кредита). |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 54. | Наличие в уставе акционерного общества запрета на принятие при приобретении крупных пакетов акций акционерного общества (поглощении) каких-либо действий, направленных на защиту интересов исполнительных органов (членов этих органов) и членов совета директоров акционерного общества, а также ухудшающих положение акционеров по сравнению с существующим (в частности, запрета на принятие советом директоров до окончания предполагаемого срока приобретения акций решения о выпуске дополнительных акций, о выпуске ценных бумаг, конвертируемых в акции, или ценных бумаг, предоставляющих право приобретения акций общества, даже если право принятия такого решения предоставлено ему уставом) | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. Учитывая изложенное, отсутствие указанных положений в уставе ОАО «РЖД» не будет нарушать права Российской Федерации в качестве единственного акционера ОАО «РЖД». |
| 55. | Наличие в уставе акционерного общества требования об обязательном привлечении независимого оценщика для оценки текущей рыночной стоимости акций и возможных изменений их рыночной стоимости в результате поглощения | Не применимо | Уставом ОАО «РЖД» (п. 71) предусмотрено отнесение к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» принятие решений об определении рыночной стоимости имущества в случаях, предусмотренных Федеральным законом «Об акционерных обществах». Данные положения устава ОАО «РЖД» содержат отсылки к соответствующим положениям Федерального закона «Об акционерных обществах», регламентирующим порядок определения рыночной стоимости советом директоров Общества. |
| 56. | Отсутствие в уставе акционерного общества освобождения приобретателя от обязанности предложить акционерам продать принадлежащие им обыкновенные акции общества (эмиссионные ценные бумаги, конвертируемые в обыкновенные акции) при поглощении | Соблюдается | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. В уставе ОАО «РЖД», утвержденным постановлением Правительства РФ от 18.09.2003, указанные положения отсутствуют. |
| 57. | Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования об обязательном привлечении независимого оценщика для определения соотношения конвертации акций при реорганизации | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. Учитывая изложенное, отсутствие указанных положений в уставе ОАО «РЖД» не будет нарушать права Российской Федерации в качестве единственного акционера ОАО «РЖД». |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соб- людается | Примечание |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Раскрытие информации | | | |
| 58. | Наличие утвержденного советом директоров внутреннего документа, определяющего правила и подходы акционерного общества к раскрытию информации (Положения об информационной политике) | Соблюдается | Положение об информационной политике ОАО «РЖД» утверждено советом директоров ОАО «РЖД» (протокол №6 от 28 апреля 2009 г.) |
| 59. | Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации о целях размещения акций, о лицах, которые собираются приобрести размещаемые акции, в том числе крупный пакет акций, а также о том, будут ли высшие должностные лица акционерного общества участвовать в приобретении размещаемых акций общества | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров. |
| 60. | Наличие во внутренних документах акционерного общества перечня информации, документов и материалов, которые должны предоставляться акционерам для решения вопросов, выносимых на общее собрание акционеров | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. В соответствии с п.3 ст.47 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ в обществе, все голосующие акции которого принадлежат одному акционеру, решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются этим акционером единолично и оформляются письменно. При этом положения указанного Закона, определяющие порядок и сроки подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, не применяются, за исключением положений, касающихся сроков проведения годового общего собрания акционеров. |
| 61. | Наличие у акционерного общества веб-сайта в сети Интернет и регулярное раскрытие информации об акционерном обществе на этом веб-сайте | Соблюдается | ОАО «РЖД» проводит регулярное раскрытие информации на своем сайте в сети Интернет www.rzd.ru |
| 62. | Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации о сделках акционерного общества с лицами, относящимися в соответствии с уставом к высшим должностным лицам акционерного общества, а также о сделках акционерного общества с организациями, в которых высшим должностным лицам акционерного общества прямо или косвенно принадлежит 20 и более процентов уставного капитала акционерного общества или на которые такие лица могут иным образом оказывать существенное влияние | Соблюдается | Договоры между ОАО «РЖД» и высшими должностными лицами ОАО «РЖД», а также договоры ОАО «РЖД» с юридическими лицами, в которых высшие должностные лица ОАО «РЖД» прямо или косвенно владеют более 20%, либо иным образом контролируют данные юридические лица, являются сделками с заинтересованностью. ОАО «РЖД» осуществляет раскрытие информации о сделках с заинтересованностью на рынке ценных бумаг в форме сообщений о существенных фактах, а также в соответствующих разделах проспектов ценных бумаг, ежеквартальных отчетов и годовых отчетов. С целью соблюдения требования законодательства РФ о раскрытии информации на рынке ценных бумаг в ОАО «РЖД» был утвержден ряд внутренних документов, регламентирующих порядок сбора, обработки и раскрытия информации на рынке ценных бумаг, например, Приказ ОАО «РЖД» №60 от 28.06.2013 «Об утверждении Регламента раскрытия информации ОАО «РЖД» в форме сообщений о существенных фактах». |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 63. | Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации обо всех сделках, которые могут оказать влияние на рыночную стоимость акций акционерного общества | Не применимо | В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 29-ФЗ от 27.02.2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации. |
| 64. | Наличие утвержденного советом директоров внутреннего документа по использованию существенной информации о деятельности акционерного общества, акциях и других ценных бумагах общества и сделок с ними, которая не является общедоступной и раскрытие которой может оказать существенное влияние на рыночную стоимость акций и других ценных бумаг акционерного общества | Соблюдается | С целью соблюдения требований Федерального закона «О противодействии неправомерному использованию инсайдерской информации и манипулированию рынком и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» советом директоров ОАО «РЖД» было утверждено Положение об инсайдерской информации ОАО «РЖД» (протокол №5 от 12.03.2012), регламентирующее порядок взаимодействия ОАО «РЖД» со сторонними организациями (лицами) при использовании информации, относящейся к инсайдерской. |
| Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью | | | |
| 65. | Наличие утвержденных советом директоров процедур внутреннего контроля за финансово-хозяйственной деятельностью акционерного общества | Частично соблюдается | Порядок осуществления внутреннего контроля определен Положением о порядке организации и проведения внутреннего аудита и контроля Центром контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 9 марта 2007 г. N 382р |
| 66. | Наличие специального подразделения акционерного общества, обеспечивающего соблюдение процедур внутреннего контроля (контрольно-ревизионной службы) | Соблюдается | В соответствии с положением ОАО «РЖД» от 20.02.2013 № 74 таким органом является Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» - структурное подразделение ОАО «РЖД» |
| 67. | Наличие во внутренних документах акционерного общества требования об определении структуры и состава контрольно-ревизионной службы акционерного общества советом директоров | Частично соблюдается | Специальным подразделением ОАО «РЖД», обеспечивающим соблюдение процедур внутреннего контроля, является Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» - структурное подразделение ОАО «РЖД». Положение о Центре внутреннего контроля «Желдорконтроль» утверждено президентом ОАО «РЖД» |
| 68. | Отсутствие в составе контрольно-ревизионной службы лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг | Соблюдается | Специальным подразделением ОАО «РЖД», обеспечивающим соблюдение процедур внутреннего контроля, в соответствии с положением ОАО «РЖД» от 20.02.2013 № 74 является Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» - структурное подразделение ОАО «РЖД». В составе Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» указанные лица отсутствуют. |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 69. | Отсутствие в составе контрольно-ревизионной службы лиц, входящих в состав исполнительных органов акционерного общества, а также лиц, являющихся участниками, генеральным директором (управляющим), членами органов управления или работниками юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом | Соблюдается | Специальным подразделением ОАО «РЖД», обеспечивающим соблюдение процедур внутреннего контроля, в соответствии с положением ОАО «РЖД» от 20.02.2013 № 74 является Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» - структурное подразделение ОАО «РЖД». В составе Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» указанные лица отсутствуют. |
| 70. | Наличие во внутренних документах акционерного общества срока представления в контрольно-ревизионную службу документов и материалов для оценки проведенной финансово-хозяйственной операции, а также ответственности должностных лиц и работников акционерного общества за их непредставление в указанный срок | Соблюдается | В соответствии с Положением о порядке организации и проведения внутреннего аудита и контроля Центром контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль» срок предоставления информации указывается в запросе работника «Желдорконтроля». Также в данном Положении предусмотрен порядок привлечения к ответственности за непредставление или несвоевременное представление информации. |
| 71. | Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности контрольно-ревизионной службы сообщать о выявленных нарушениях комитету по аудиту, а в случае его отсутствия - совету директоров акционерного общества | Соблюдается | В соответствии с положением ОАО «РЖД» от 20.02.2013 № 74 в обязанности Желдорконтроля входит своевременное обеспечение руководства ОАО «РЖД» достоверной информацией о финансово-хозяйственной деятельности, выявленных недостатках, фактах неэкономного и неэффективного использования активов, налоговых и финансовых рисков в подразделениях ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ. |
| 72. | Наличие в уставе акционерного общества требования о предварительной оценке контрольно-ревизионной службой целесообразности совершения операций, не предусмотренных финансово-хозяйственным планом акционерного общества (нестандартных операций) | Не соблюдается | Устав ОАО «РЖД» не содержит указанных положений |
| 73. | Наличие во внутренних документах акционерного общества порядка согласования нестандартной операции с советом директоров | Частично соблюдается | В соответствии с Уставом ОАО «РЖД» сделки (за исключением сделок, совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности общества), стоимость которых превышает 3 млрд рублей, подлежат одобрению советом директоров ОАО «РЖД» в порядке, предусмотренном Главой X ФЗ «Об акционерных обществах». |
| 74. | Наличие утвержденного советом директоров внутреннего документа, определяющего порядок проведения проверок финансово-хозяйственной деятельности акционерного общества ревизионной комиссией | Не соблюдается | Порядок проведения проверок финансово-хозяйственной деятельности акционерного общества ревизионной комиссией определен Положением о ревизионной комиссии ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением Правительства РФ от 25.02.2004 №265-р |

| № | Положение Кодекса корпоративного поведения | Соблюдается/ не соблюдается | Примечание |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 75. | Осуществление комитетом по аудиту оценки аудиторского заключения до представления его акционерам на общем собрании акционеров | Соблюдается | В соответствии с п. 2.1.1. Положения о комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД», утвержденного решением совета директоров ОАО «РЖД» от 29.11.2011 (протокол №20), данный комитет рассматривает финансовую отчетность Общества, в том числе, результаты внешних аудиторских проверок, все замечания, содержащиеся в заключении аудитора Общества, а также все меры, предпринятые исполнительными органами Общества по результатам аудиторских проверок и/или по выполнению рекомендаций аудитора Общества. |
| Дивиденды | | | |
| 76. | Наличие утвержденного советом директоров внутреннего документа, которым руководствуется совет директоров при принятии рекомендаций о размере дивидендов (Положения о дивидендной политике) | Частично соответствует | Проект дивидендной политики разработан и в 2012 г. одобрен Росимуществом России. Вопрос дальнейшего утверждения является директивным и относится к компетенции Правительства РФ. |
| 77. | Наличие в Положении о дивидендной политике порядка определения минимальной доли чистой прибыли акционерного общества, направляемой на выплату дивидендов, и условий, при которых не выплачиваются или не полностью выплачиваются дивиденды по привилегированным акциям, размер дивидендов по которым определен в уставе акционерного общества | Соответствует | Дивидендная политика предусматривает детальную формулу расчета дивидендных выплат на базе инвестиционных потребностей компании во взаимосвязи со стоимостью заемного капитала и окупаемостью капиталовложений. |
| 78. | Опубликование сведений о дивидендной политике акционерного общества и вносимых в нее изменениях в периодическом издании, предусмотренном уставом акционерного общества для опубликования сообщений о проведении общих собраний акционеров, а также размещение указанных сведений на веб-сайте акционерного общества в сети Интернет | Частично соответствует | Информация о дивидендной политике и выплате дивидендов публикуется в годовых отчетах общества. |

Глоссарий

2PL, 3PL и 4PL

уровни логистического сервиса (PL-Party Logistics): частичный логистический аутсорсинг, комплексный логистический аутсорсинг, интегрированный логистический аутсорсинг.

GEFCO S.A.

дочерняя компания ОАО «РЖД». 20 декабря 2012 года ОАО «РЖД» осуществило сделку по покупке 75 % акций французского логистического оператора Gefco у PSA Peugeot Citroen стоимостью 800 млн евро.

1520 мм

официальная ширина колеи железных дорог стран Содружества Независимых Государств, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на «пространстве 1520» составляет свыше 150000 км. 1520 мм называют «широкой» колеей. Пространство 1520 – территории, которые обслуживает «широкая» колея железных дорог.

АО «НК «Казакстан темир жолы» (КТЖ)

Национальная компания «Казахстанские железные дороги».

ГО «Белорусская железная дорога» (БЖД)

Государственное объединение «Белорусская железная дорога».

АО «УБЖД»

Улан-Баторская железная дорога.

Грузооборот транспорта

объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах.

ДЗО

дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД»

ДФЭ

двадцатифутовый эквивалент (англ. TEU – twenty equivalent unit) – условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, пропускной способности контейнерных терминалов или вместимости грузовых транспортных средств. Эквивалентна размерам ISO-контейнера длиной 20 футов (6,1 м).

ДЦВ

дорожный центр внедрения

Единое экономическое пространство (ЕЭП)

экономическая и политическая интеграция трех государств СНГ: России, Казахстана и Беларуси.

Интермодальная перевозка

это последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же транспортной единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

КВТ ЕЭК ООН

Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии.

ЛГК

льготы гарантии и компенсации, предоставляемые работникам и неработающим пенсионерам ОАО «РЖД» в соответствии с Коллективным договором.

Логистические издержки

затраты на выполнение логистических операций (складирование, транспортировка, сбор, хранение и передача данных о заказах, запасах, поставках и т. д.).

Маршрутизация перевозок

система организации отправления грузов маршрутами (цельным составом поезда) с одной или нескольких железнодорожных станций назначением в пункты выгрузки (станция, пристань, порт), расположенные в одном районе.

Международный союз железных дорог (МСЖД)

(англ. The UIC or International Union of Railways, фр. Union Internationale des Chemins de fer) – международная организация, объединяющая национальные железнодорожные компании с целью совместного решения задач в области развития железнодорожного транспорта.

Объединенная транспортная логистическая компания (ОТЛК)

совместный проект ОАО «РЖД», Белорусской железной дороги и АО «НК «Казакстан темир жолы» по созданию единого логистического оператора.

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

международная организация, целями деятельности которой является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евразийском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных

железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

Парк ВСП

привлеченный ОАО «РЖД» парк полувагонов, взятый в аренду у ОАО «ФГК» на основании договора от 26 января 2012 года «О привлечении в аренду полувагонов» (парк ВСП) и постановления Правительства Российской Федерации № 1051 «О порядке привлечения открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе». Правовой статус парка ВСП аналогичен правовому статусу парка перевозчика (общий парк), но с учетом особенностей тарифного регулирования, установленных приказом ФСТ России от 27 декабря 2011 года № 444–т/4.

Пассажирооборот транспорта

Объем работы транспорта по перевозкам пассажиров. Единицей измерения является пассажиро-километр. Определяется суммированием произведений числа пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки в километрах.

Первая грузовая компания (ОАО «ПГК»)

крупнейший оператор грузовых железнодорожных перевозок в России.

Перевозки (отправление) пассажиров

объем выполненной работы по перевозкам пассажиров. Определяется по числу проездных билетов, проданных и выданных бесплатно в данном отчетном периоде с учетом приходящихся на этот период пассажиропоездов, совершенных по групповым билетам, грузовым документам, по абонементным и другим билетам.

Погрузка (отправление грузов)

масса грузов в тоннах, принятых к перевозке по сети железных дорог. Величина показателя исчисляется как сумма всех отправок, принятых в отчетном периоде к перевозке на территории страны непосредственно от грузоотправителей, с других видов транспорта для продолжения перевозки и от иностранных железных дорог.

Федеральная грузовая компания (ОАО «ФГК»)

(до 13.11.2012 г. – Открытое акционерное общество «Вторая грузовая компания», ОАО «ВГК») дочернее общество ОАО «РЖД» – создано в соответствии с решением совета

директоров ОАО «РЖД» 26 августа 2010 года и является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России.

Федеральная пассажирская компания (ОАО «ФПК»)

дочерняя компания ОАО «РЖД», предоставляющая услуги по перевозке пассажиров и груза багажа железнодорожным транспортом в дальнем сообщении.

ППК

пригородные пассажирские компании.

РКЦУ

региональные центры корпоративного управления.

Система менеджмента безопасности движения (СМБД)

система менеджмента для руководства и управления организацией ОАО «РЖД» применительно к безопасности движения.

Техническое обслуживание и ремонт

(ТОиР, ТОРО – техническое обслуживание и ремонтное обеспечение) комплекс операций по поддержанию работоспособности или исправности производственного оборудования при использовании по назначению, ожидании, хранении и транспортировке.

ТС

Таможенный союз Российской Федерации, Республики Казахстан, Республики Беларусь.

ФСТ, ФСТ России

Федеральная служба по тарифам. Федеральный орган исполнительной власти по регулированию естественных монополий; осуществляет государственное регулирование цен (тарифов), в частности, на железнодорожном транспорте в соответствии с законодательством Российской Федерации.

ЦИМ

Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов.

СМГС

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении.

Накладная ЦИМ/СМГС

унифицированная железнодорожная накладная.

ЭСКАТО ООН

Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана.