



Годовой отчет 2014

Россия живет дорогами

Открытое акционерное общество
«Российские железные дороги»





ПЛАТФОРМА 2
ПУТЬ 2 12:57

ПЛАТФОРМА 2
ПУТЬ 1 12:57
10 12:40 13:00
С. ПЕТЕРБУРГ - ИРКУТСК

Содержание

ОБРАЩЕНИЕ РУКОВОДСТВА ОАО «РЖД» К АКЦИОНЕРАМ И ИНВЕСТОРАМ	2	Международная деятельность	100
Обращение председателя совета директоров ОАО «РЖД»	2	Реализация международных проектов строительства объектов транспортной инфраструктуры	102
Обращение председателя правления и президента ОАО «РЖД»	4	Проекты в области сотрудничества с лидерами мирового железнодорожного машиностроения	103
КРАТКИЕ ИТОГИ ГОДА ПО ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	6	Социальный блок	104
Ключевые показатели деятельности		Управление персоналом	105
ОАО «РЖД» за 2010–2014 годы	6	Производственная безопасность	109
Основные достижения ОАО «РЖД»	7	Охрана окружающей среды	110
Организационная структура холдинга «РЖД»	15	Благотворительная деятельность	111
ОБЗОР РЫНКА	16	УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ	112
Обзор и основные тенденции		Подходы к планированию инвестиционной деятельности	113
русской транспортной отрасли	17	Проект по развитию Восточного полигона	120
Положение ОАО «РЖД» в железнодорожной отрасли	23	Проекты по модернизации и инновационному развитию	122
Тарифная политика	26	Энергоэффективность	125
СТРАТЕГИЯ ХОЛДИНГА «РЖД»	30	АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ	126
Стратегия развития холдинга «РЖД»	31	Основные финансовые результаты	127
Миссия холдинга «РЖД» и ее описание	31	Анализ доходов по перевозочным видам деятельности	131
Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД»	32	Анализ расходов по перевозочным видам деятельности	134
Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД», планируемая к реализации до 2030 года	38	Оптимизация расходов	137
Целевая организационная модель холдинга «РЖД»	39	Закупочная деятельность	138
Стратегические инициативы по выводу на рынок комплексных транспортных продуктов	43	Прочие виды деятельности	139
УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ	44	Прочие доходы и расходы	141
Основные угрозы	45	Управление оборотным капиталом	144
Описание системы риск-менеджмента и ее функционирования	46	Государственная поддержка ОАО «РЖД»	148
Управление финансовыми рисками	52	Уплата налогов и взносов	150
Страхование	55	Акционерный капитал и дивиденды	154
Безопасность движения	56	ДОЛГОВАЯ ПОЛИТИКА И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ИНВЕСТОРАМИ И АНАЛИТИКАМИ	156
АНАЛИЗ ОПЕРАЦИОННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ КОМПАНИИ ПО БИЗНЕС-БЛОКАМ	58	Долговая политика	157
Транспортно-логистический бизнес-блок	60	Структура долгового портфеля	158
Грузовые перевозки	62	Лизинг	160
Рынок оперирования грузовыми вагонами	67	Знаковые сделки года	161
Транспортно-логистические услуги	68	Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками	163
Повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев	72	Политика раскрытия информации и отчетности ОАО «РЖД»	165
Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»	74	КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ	166
Пассажирские перевозки по инфраструктуре ОАО «РЖД» в пригородном сообщении	76	Система корпоративного управления	167
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	82	Общее собрание акционеров	169
Скоростные перевозки	85	Совет директоров ОАО «РЖД»	170
Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»	88	Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»	179
Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»	98	Корпоративный секретарь	181
		Правление ОАО «РЖД»	181
		Органы контроля и аудита ОАО «РЖД»	192
		ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ОАО «РЖД» В 2015 ГОДУ	197
		ПРИЛОЖЕНИЯ	198



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

Обращение председателя совета директоров ОАО «РЖД»



Уважаемые господа!

Вызовы и проблемы ушедшего года стали серьезным испытанием для корпоративной системы управления ОАО «РЖД» и адаптации миллионного коллектива к непростой макроэкономической ситуации в России. В сложных условиях экономической стагнации и сдерживания тарифов ОАО «РЖД» смогло справиться с установленными плановыми показателями и доказать устойчивость выбранной модели управления.

Итоги года показывают, насколько своевременно был взят курс на трансформацию ОАО «РЖД» в вертикально интегрированный транспортно-логистический холдинг и диверсификацию деятельности с целью получения новых источников доходов. Холдинг «РЖД» переходит от преимущественного оказания услуг по перевозкам к предоставлению комплексных интегрированных логистических услуг мирового уровня. Такая стратегия выбрана, прежде всего, в целях усиления рыночных позиций холдинга «РЖД» и повышения его конкурентоспособности в

транспортно-логистическом секторе, в т. ч. по отношению к ведущим европейским компаниям.

На сегодня созданы все условия для развития ОАО «РЖД» как транспортно-логистической компании, ведется работа по расширению линейки комплексных решений, приближенных к потребностям клиента. Так, в 2014 году были востребованы сквозные услуги по организации международных перевозок с участием нескольких видов транспорта, была продолжена реализация масштабного проекта по созданию

сети терминально-логистических центров. Начал работу центр Ховрино, запущены первые очереди в Белом Расте и Доскино. Центры объединяются в единую сеть регулярными грузовыми поездами, которые курсируют по твердым ниткам графика.

По независимым оценкам индекс общего уровня удовлетворенности качеством услуг ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок продолжал устойчиво расти. Этот рост базируется на масштабных изменениях в технологии перевозок: возросло количество грузовых

и контейнерных поездов, проведенных по расписанию, повышается средняя скорость грузовой отправки, а производительность локомотива стала одной из самых высоких в мире.

Несмотря на объективные сложности, в 2014 году не снижались темпы строительства железнодорожной инфраструктуры, особенно на подходах к портам. В первую очередь речь идет о таких проектах, как развитие Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, обеспечение подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, развитие Московского транспортного узла. В высокой степени готовности находятся проекты Северного широтного хода и ВСМ Москва – Казань. Актуализированная Министерством транспорта Российской Федерации «Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года» в полной мере отражает необходимое инфраструктурное развитие железных дорог России, которое является одним из основных условий для роста отечественной экономики.

Весомых достижений компания добилась в сегменте скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок, которые пользуются стабильным и постоянно растущим спросом у пассажиров. В 2014 году запущены двоянные поезда «Сапсан», которые включены в книгу рекордов Гиннесса как самые длинные в мире, а сеть маршрутов скоростных поездов «Ласточка» протянулась от Петрозаводска до Сочи и от Смоленска до Нижнего Новгорода. Примером успешного решения сложных транспортных задач является организация транспортного обслуживания XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи.

Компания активно использует внутренние резервы: продолжается развитие процессного подхода в управлении, на основе которого разворачиваются масштабные программы бережливого производства, аудита качества и безопасности процесса перевозок, ресурсосбережения. В ближайших планах внедрение новой редакции Кодекса корпоративного управления в холдинге

«РЖД», а также повышение синергии во взаимодействии бизнес-блоков компании.

Задача совета директоров – постоянно улучшать сбалансированность и долгосрочную эффективность принимаемых управленческих решений и в конечном счете повысить качество услуг для наших потребителей. Эта работа будет продолжаться и в 2015 году в интересах ОАО «РЖД» и всей экономики России.

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

Обращение председателя правления и президента ОАО «РЖД»



Уважаемые партнеры и коллеги!

Для Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» 2014 год ознаменовался целым рядом важных событий. Первые месяцы прошли под знаком подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи – почти 5 млн пассажиров выбрали железнодорожный транспорт для поездки в столицу Белой олимпиады и передвижения по городу. Колоссальный труд работников ОАО «РЖД» не остался незамеченным: руководство страны, участники спортивных состязаний, российские и иностранные гости Игр в Сочи высоко оценили вклад железнодорожников в общий успех Олимпиады.

Еще одно значимое событие 2014 года – старт нового этапа развития Восточного полигона железных дорог России. Символично, что случилось это в юбилейный год 40-летия с момента начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Развитие проекта модернизации БАМа и Транссиба и исполнение поручений по его финансированию взял под личный контроль Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин.

В декабре свой пятилетний юбилей отпраздновал высокоскоростной поезд «Сапсан», который приобрел огромную популярность – его услугами воспользовались более 15 млн пассажиров. «Сапсан» открыл по-настоящему новую эру в области пассажирских перевозок в нашей стране.

Деятельность Компании в 2014 году неоднократно была отмечена престижными премиями и наградами. Среди них – Премия Правительства Российской

Федерации в области качества, международная премия Института сертифицированных финансовых менеджеров (ICFM) в номинации «Лучшая компания по эффективности системы внутреннего контроля и аудита» и многие другие награды.

В целом 2014 год складывался непросто для российской экономики. Многие компании понесли потери в связи с замедлением экономической активности, сокращением инвестиций, последствиями антироссийских санкций и волатильностью мировых рынков. Для ОАО «РЖД» этот год оказался гораздо более тяжелым, так как влияние неблагоприятных внешних факторов усугубилось правительственным решением об отмене индексации тарифов на грузовые перевозки.

Это решение было принято на основе прогнозов, которые предполагали рост ВВП на 3 % и увеличение промышленного производства на 2,2 % при удержании

инфляции в пределах 5 %. При этом сдерживание тарифов естественных монополий должно было стимулировать промышленность и способствовать замедлению инфляции. Однако этого не произошло, экономические реалии значительно разошлись с официальными прогнозами: инфляция составила 11,4 % (декабрь к декабрю), рост ВВП практически прекратился.

Более того, Компании пришлось за счет мобилизации внутренних резервов компенсировать эффект от роста уплаты налогов и страховых взносов – общий рост налоговых платежей возрос с 236,1 млрд руб. в 2013 году до 253,3 млрд руб. в 2014 году (в связи с отменой льгот по налогу на имущество и ростом страховых взносов).

Тем ценнее тот факт, что мы смогли достойно преодолеть эти трудности, реализовав ряд антикризисных мер и снизив себестоимость перевозок на 2,7 % по сравнению с уровнем 2013 года.

Вклад ОАО «РЖД» в развитие отечественной экономики был особо отмечен руководством страны в ходе итогового заседания Правления Компании. Железнодорожники реализуют значимые и востребованные экономикой проекты, совокупные эффекты от которых значительно превышают объемы капитальных вложений.

Развитие железнодорожной инфраструктуры России является тем самым «локомотивом», который может «вытянуть» экономику: 19 отраслей отечественной промышленности вовлечены в реализацию проектов холдинга «РЖД», генерируя 1,46 руб. мультипликативного эффекта на каждый рубль наших инвестиций.

Мы все активнее предлагаем клиентам не просто перевозку, но и доставку грузов «от двери до двери», организацию международной перевозки с участием нескольких видов транспорта. Для дальнейшего развития этого направления нами в 2014 году совместно с железными дорогами Беларуси и Казахстана была создана «Объединенная транспортно-логистическая компания» (АО «ОТЛК») – оператор с сетевым охватом бизнеса и точками продаж в основных промышленных центрах евразийского пространства.

АО «ОТЛК» призвана обеспечить развитие транспортно-логистической инфраструктуры Беларуси, России и Казахстана, что позволит эффективнее использовать транзитный потенциал в сообщении между странами АТР и Европы, который, согласно оценкам экспертов, к 2021 году может превысить 1 млн ДФЭ.

Благодаря использованию инструментария межотраслевого и межрегионального транспортного баланса мы имеем обоснованную с научных позиций доказательную базу перспективных объемов перевозок грузов по сети железных дорог России. Этот метод уже применен при подготовке проекта модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Существенный вклад в ВВП страны и экономику прилегающих регионов внесет также и строительство ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань. Важнейшим условием ресурсного плана проекта является не менее чем 80-процентная локализация производства, включая материалы, комплектующие, оборудование и работу специалистов. В декабре 2014 года принято принципиальное решение о необходимости начала работ и о выделении финансирования на эти цели.

Компания продолжает свою работу и на других направлениях, в т. ч. в сфере международного сотрудничества. Подписаны значимые соглашения и документы о партнерстве в области железнодорожного транспорта, в т. ч. высокоскоростного сообщения с Китаем. Соглашение об участии ОАО «РЖД» в развитии Улан-Баторской железной дороги достигнуто с монгольской стороной. Сдан в эксплуатацию новый перегрузочный терминал в порту Раджин (КНДР) мощностью 5 млн тонн. В 2014 году состоялись первые демонстрационные перевозки российского угля в Китай и Южную Корею. Вошел в практическую стадию реализации проект по строительству и электрификации

второго железнодорожного пути от Белграда до Панчево на территории Сербии.

Представляя годовой отчет ОАО «РЖД» за 2014 год, позвольте от имени правления и от себя лично поблагодарить весь коллектив Компании, наших коллег, партнеров и клиентов за доверие и поддержку. Успехи ОАО «РЖД» стали возможны благодаря сплоченности и высокой компетентности железнодорожников, эффективной работе с молодежью и тесному взаимодействию с профсоюзами на всех уровнях. Уверен, что вместе мы справимся с любыми испытаниями и сделаем все от нас зависящее для успешного социально-экономического развития нашей страны.

В. И. Якунин
Председатель правления,
президент ОАО «РЖД»

Краткие итоги года по основным направлениям деятельности

Ключевые показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2010–2014 годы

Грузооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2014 году

2 954,5

млрд т-км

Рост на 5 %
по отношению к 2013 году

Доля РЖД в общем объеме грузооборота транспортной системы России в 2014 году (без учета трубопроводного транспорта)

86,6 %

Рост на 1,2 %
по отношению к 2013 году

Пассажиروоборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2014 году

128,8

млрд пасс.-км

Снижение на 7 %
по отношению к 2013 году

Доля РЖД в общем пассажирообороте в Российской Федерации в 2014 году

26,4 %

Снижение на 2,3 %
по отношению к 2013 году

Показатель	Единица измерения						2014
		2010	2011	2012	2013	Значение	Изменение, % (если не указано иное)
Погрузка	млн тонн	1 205,8	1 241,5	1 271,9	1 236,8	1 226,9	-0,8
Грузооборот, в т. ч.*:	млрд т-км	2 501,8	2 704,8	2 782,6	2 813,1	2 954,5	5,0
без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии**	млрд т-км	2 011,3	2 127,8	2 222,4	2 196,2	2 298,6	4,7
вагонов иных собственников в порожнем состоянии***	млрд т-км	490,5	576,9	560,2	616,9	655,9	6,3
Пассажиروоборот	млрд пасс.-км	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8	-7,0
в дальнем следовании, в т. ч.	млрд пасс.-км	110,9	110,5	113,0	105,8	96,3	-9,0
ОАО «РЖД»	млрд пасс.-км	1,2	1,6	1,8	1,92	2,0	3,9
в пригородном сообщении	млрд пасс.-км	28,0	29,3	31,6	32,7	32,6	-0,5
Отправлено пассажиров	млн чел.	946,5	993,1	1 058,8	1 079,6	1 070,3	-0,9
в дальнем следовании, в т. ч.	млн чел.	114,9	114,8	116,6	110,7	103,1	-6,9
ОАО «РЖД»	млн чел.	1,93	2,8	3,2	3,8	3,9	2,5
в пригородном сообщении	млн чел.	831,6	878,3	942,2	968,8	967,2	-0,2
Предоставление услуг инфраструктуры сторонним перевозчикам, в т. ч.:	млн ваг.-км	4 174,3	5 640,9	5 558,8	5 365,3	5 096,9	-5,0
в дальнем следовании	млн ваг.-км	3 405,3	4 323,0	4 252,1	4 102,5	3874,1	-5,6
в пригородном сообщении	млн ваг.-км	769,0	1 317,9	1 306,7	1 262,8	1222,8	-3,2
Средняя участковая скорость движения грузового поезда	км/час	41,2	37,1	36,0	36,8	37,7	2,4
Средняя техническая скорость движения грузового поезда	км/час	49,3	46,5	45,2	45,6	45,6	0
Оборот грузового вагона	сут.	13,44	14,40	15,49	16,92	17,00	-0,5
Средний вес грузового поезда	тонн	3 867	3 868	3 891	3 911	3 929	0,5
Прирост производительности труда	%	+17,2	+17,5	+4,5	+4,3	+10,6	—
Средняя скорость доставки грузовых отправок	км/сут	274	247	219	222	299	34,7
Доля отправок, доставленных в нормативный (договорный) срок	%	87,2	81,6	72,5	77,5	87,1	9,6 п. п.

* Далее по тексту годового отчета «Общий грузооборот».

** Далее по тексту годового отчета «Груженный грузооборот».

*** Далее по тексту годового отчета «Порожний грузооборот».

Основные достижения ОАО «РЖД»

Статус реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года



20 декабря 2013 года советом директоров ОАО «РЖД» утверждена Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, определяющая цели и задачи холдинга «РЖД», его ключевые приоритеты и проекты долгосрочного развития.

В целях реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (далее – Стратегия Холдинга) утвержден План мероприятий по реализации Стратегии Холдинга.

По решению Правительства Российской Федерации подготовлена долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года (далее – ДПР) как первый этап реализации

Стратегии Холдинга, которая одобрена советом директоров ОАО «РЖД» 1 декабря 2014 года.

ДПР является первым этапом реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, в этой связи основные цели и задачи ДПР полностью синхронизированы со Стратегией Холдинга.

Основные положения Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года представлены на сайте ОАО «РЖД» по адресу: http://doc.web.rzd/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5101&id=6396



Ключевые результаты по бизнес-блокам

Транспортно-логистический бизнес-блок



- Общий грузооборот в 2014 году составил 2 954,5 млрд т-км. Рост на 5 % по сравнению с 2013 годом.
- Погрузка в 2014 году составила 1 226,9 млн тонн. Снижение на 0,8 % по сравнению с 2013 годом.
- Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, составила 87,1%. Рост на 9,6 п. п. по сравнению с 2013 годом.
- В ходе интеграции французской логистической компании GEFCO завершилось строительство терминала по обработке колесной техники на территории грузового двора станции Доскино.
- В рамках реализации проектов по организации движения грузовых поездов по расписанию в 2014 году было перевезено 14,5 тыс. грузовых поездов. Рост на 64,8 % по отношению к 2013 году (8,8 тыс. поездов в 2013 году).
- В рамках реализации проекта «Трансиб за 7 суток» в декабре 2014 года груз из Приморья в Москву был доставлен контейнерным поездом менее чем за семь суток с маршрутной скоростью 1 350 км/сут.
- В рамках развития электронного документооборота организованы перевозки грузов из России в Финляндию по безбумажной технологии с использованием электронных перевозочных документов.
- Завершено создание интермодального логистического оператора АО «ОТЛК», действующего на евразийском пространстве.

Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»



- Пассажирооборот в 2014 году составил 128,8 млрд пасс.-км. Снижение на 7,0 % по сравнению с 2013 годом.
- Отправлено пассажиров 1 070,3 млн человек. Снижение на 0,9 % по сравнению с 2013 годом.
- Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р утверждена «Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом», в которой определены ключевые принципы организации, регулирования и финансирования деятельности пригородного комплекса, позволяющие обеспечить потребность населения в качественном пригородном общении и создать условия для устойчивого развития данного сегмента железнодорожного транспорта.
- Начата эксплуатация двух сдвоенных поездов «Сапсан» по маршруту Москва – Санкт-Петербург.
- Введены в эксплуатацию поезда «Ласточка» на направлениях Санкт-Петербург – Бологое – Великий Новгород, Москва – Нижний Новгород, Москва – Курск, Москва – Смоленск, Адлер – Краснодар, Петрозаводск – Санкт-Петербург.
- Проведены опытные поездки состава «Тальго» с электровозом ЭП20 по маршруту Москва – Нижний Новгород.
- Организована услуга «вагон-гараж» на маршруте Санкт-Петербург – Астрахань.
- В ходе проведения XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи электропоездами «Ласточка» перевезено 4,764 млн пассажиров.
- В рамках урегулирования задолженности Федерального агентства железнодорожного транспорта по оплате услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пригородных пассажирских перевозках в 2011–2014 годах впервые заключено соответствующее долгосрочное соглашение о погашении задолженности в течение 10 лет.

Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»



- Начата реализация крупнейшего инвестиционного проекта государственной значимости по модернизации Байкало-Амурской магистрали и Транссиба.
- Завершена сертификация инновационных магистральных грузовых электровозов нового поколения с асинхронными тяговыми двигателями 2ЭС5 «Скиф» и 2ЭС7, получен сертификат на самый мощный в мире грузовой электровоз 4ЭС5К.
- В соответствии с правительственными решениями о целесообразности развития Московского авиационного узла подготовлен бизнес-план проекта и проведен его технологический и ценовой аудит.
- В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации ОАО «РЖД» подготовило комплексные обоснования

инвестиционных проектов «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада России» и «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна», в т. ч. провело независимый технологический и ценовой аудит данных инвестиционных проектов.

- Проведено внедрение положений Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП), что позволило добиться положительной динамики основных показателей использования подвижного состава.
- Обеспечено на постоянной основе движение поездов весом 8 000 и 9 000 тонн на направлениях Кузбасс – порты Северо-Запада, Кузбасс – Центр.

■ В 2014 году:

- закуплено 660 локомотивов;
- впервые в истории закуплен новый магистральный электровоз серии 4ЭС5К, изготовленный на ООО «ПК "НЭВЗ"» для обеспечения тяжеловесного движения на линиях переменного тока;
- оздоровлено 6,3 тыс. км пути, в полном объеме были выполнены работы по капитальному ремонту пути, введено в эксплуатацию 15,6 км дополнительных главных путей, реконструировано 1 642 погонных метра малых и средних искусственных сооружений. На 128 участках Восточного полигона проведена реконструкция (модернизация) 978,6 км железнодорожного пути.

Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»



- 25 марта 2014 года стартовали работы по строительству и электрификации второго железнодорожного пути от Панчевского моста (г. Белград) до станции Панчево Главна (г. Панчево) на территории Республики Сербии. В полном объеме поставлены материалы и путевая техника для выполнения строительно-монтажных работ. Фактически полученная выручка холдинга «РЖД» по данному контракту в 2014 году составила 1,7 млрд руб.
- 18 июля 2014 года сдан в эксплуатацию новый перегрузочный терминал в порту Раджин (КНДР) и запущены транзитные перевозки грузов через территорию КНДР с перевалкой в порту Раджин.
- Представителями ОАО «РЖД» совместно с Вьетнамскими железными дорогами и вьетнамской компанией «Ан Вьен» завершена разработка Концепции строительства железнодорожной линии на юге Вьетнама, которая представлена на рассмотрение вьетнамскому правительству.
- Продолжена проработка участия холдинга «РЖД» в реализации инфраструктурного проекта на территории Индонезии.
- Прорабатываются вопросы участия холдинга «РЖД» в комплексном развитии железнодорожной отрасли в Эквадоре и в строительных тендерах в Бразилии.

Социальный блок



- В 2014 году Компания сохранила статус социально ответственного работодателя и обеспечила социальную стабильность в трудовых коллективах.
- Обеспечено экономически обоснованное соотношение между динамикой роста производительности труда и увеличением заработной платы в Компании. Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых во всех видах деятельности, за 2014 год возросла на 5,6 % и составила 41 126 руб. (2013 год – 38 935 руб.). Индексация заработной платы в среднем за 2014 год составила 3,8 %. Рост производительности труда на перевозочных видах деятельности составил 10,6 %.
- В Компании сформирована уникальная система непрерывного образования для всех категорий и уровней персонала. В 2014 году подготовлено более 52 тыс. рабочих ведущих профессий, более 26 тыс. человек повысили разряд, 14,6 тыс. человек обучены второй профессии, более 153 тыс. человек повысили квалификацию на различных курсах в учебных центрах и на производстве.
- В 2014 году введены в эксплуатацию после окончания строительства: комплекс зданий и сооружений Тындинского подразделения Дальневосточного учебного центра профессиональных квалификаций; учебный корпус Кулундинского подразделения Западно-Сибирского учебного центра; здание Северо-Западного центра корпоративного образования в Санкт-Петербурге.
- В 2014 году обязательства по Коллективному договору ОАО «РЖД» выполнены в полном объеме.
- В 2014 году показатель общего травматизма снижен к уровню предыдущего года на 19 %, смертельного травматизма – на 12 %.
- Расходы на безопасность труда (мероприятия по улучшению условий и охраны труда) увеличились на 300 млн по сравнению с 2013 годом и составили 16 604 млн руб.
- В 2014 году в рамках инвестиционных проектов ОАО «РЖД» на природоохранную деятельность было затрачено 2 543 млн руб. Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников снизились на 5 тыс. тонн, сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты – на 1,3 млн м³.

Инвестиционное развитие



Инвестиционная деятельность Компании в 2014 году осуществлялась в рамках инвестиционной программы на 2014–2016 годы, утвержденной на заседании совета директоров ОАО «РЖД» в ноябре.

Одной из главных задач 2014 года в рамках исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» являлась реализация проектов, связанных с выполнением поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, в т. ч.:

- модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей;
- комплексная реконструкция участка Междуреченск – Тайшет;
- реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла;
- развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла.
- приобретено 660 локомотивов;
- выполнена реконструкция 3 950,8 км железнодорожного пути;
- выполнены мероприятия, необходимые для обеспечения безопасности перевозочного процесса.

Кроме того, за счет средств инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2014 году:

- обеспечена реализация мероприятий по развитию пропускной способности железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада, Юга, а также Дальнего Востока России;

1 декабря 2014 года на заседании совета директоров ОАО «РЖД» утверждена инвестиционная программа Компании на 2015–2017 годы, которая определяет основные параметры инвестиционной деятельности Компании на 2015 год.

Результаты внедрения инноваций

В 2014 году совет директоров ОАО «РЖД» утвердил актуализированную Программу инновационного развития на период до 2015 года и отчет о ее реализации в 2013 году. Цель Программы согласуется со стратегией развития Компании и заключается в повышении эффективности деятельности при постоянном росте качества предоставляемых услуг, высоком уровне инноваций и безопасности перевозок.

В рамках реализации программы инновационного развития ОАО «РЖД» достигнуты следующие результаты:

- В рамках программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности ОАО «РЖД» на 2013–2015 годы энергоэффективность основной деятельности Компании увеличена с 130,5 до 132,8 приведенных т·км нетто/кг условного топлива, или на 1,7 %.
- Внедрена и действует система мониторинга выполнения мероприятий энергосбережения во всех 2 345 структурных подразделениях Компании.
- Экономический эффект от реализации проектов ресурсосбережения, энергоэффективности, внедрения

инновационной продукции, совершенствования технологий составил 11 млрд руб.

- Патентный портфель холдинга «РЖД» увеличен на 9 %.
- Организовано производство российского электропоезда «Ласточка» серии ЭС2Г в ООО «Уральские локомотивы». При производстве первой «Ласточки» достигнут уровень локализации в 62 % при контрактном показателе не менее 55 %. В кооперационных связях при производстве электропоездов участвует более 150 российских компаний.
- В 2014 году целевые параметры по снижению негативного воздействия на окружающую среду, установленные итоговым решением правления, выполнены в полном объеме. В 2014 году выбросы загрязняющих веществ в атмосферу снижены на 5 тыс. тонн, или на 6 %, сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты сокращены на 1,3 млн м³, или на 10,6 %, доля вовлечения отходов производства в хозяйственный оборот увеличена на 1 %. Более чем на 1 млн тонн, или на 3 %, снижены выбросы парниковых газов в CO₂-эквиваленте.

- В 2014 году в экологические проекты инвестировано 2 543 млн руб.

- Количество структурных подразделений ОАО «РЖД», участвующих в рамках реализуемой программы проектов «Бережливое производство» увеличено на 64,3 %. На полигонах дорог реализуются межфункциональные проекты в границах станций и узлов, предусматривающие совершенствование технологий операционной деятельности подразделений смежных хозяйств. С начала года экономический эффект от реализации Программы составил 1,040 млрд руб.

- ОАО «РЖД» получило премию Правительства Российской Федерации в области качества, что явилось важной оценкой проводимых в Компании на протяжении нескольких лет работ по двум главным направлениям: управление качеством внутренних процессов и взаимодействие с поставщиками.

Обеспечение безопасности движения

- Число транспортных происшествий и событий, связанных с нарушением требований безопасности движения и эксплуатации на сети железных дорог, продолжает снижаться – в 2014 году по ответственности холдинга «РЖД» оно снижено на 31 % по сравнению с 2013 годом, по ОАО «РЖД» – на 43 %.

- В 2014 году впервые фактическое значение показателя уровня аварийности, установленного Правительством Российской Федерации в Стратегии развития железнодорожного транспорта на уровне 2,0, снизился и составил 1,47 событий на млн поездо-км. По холдингу «РЖД» целевой

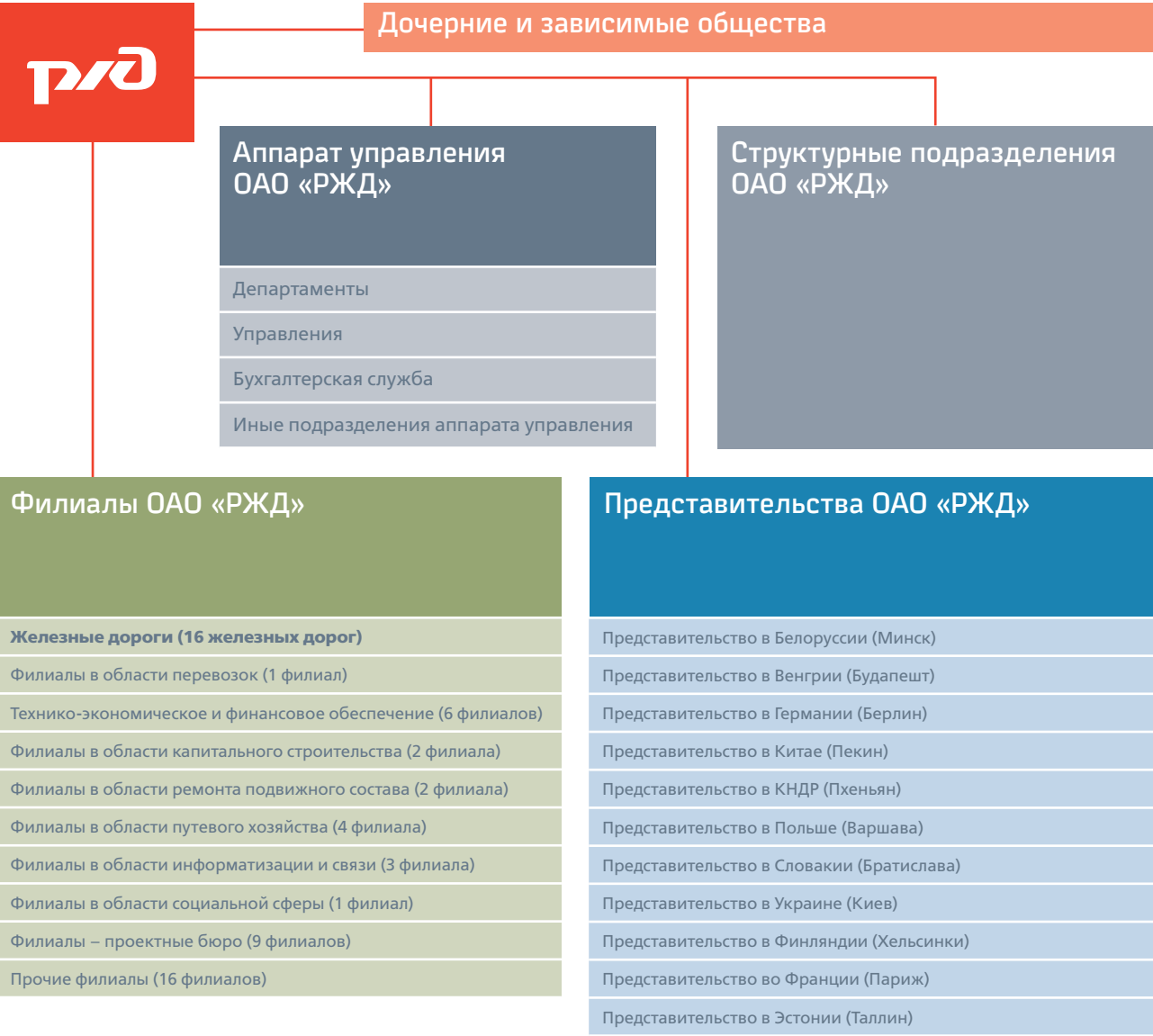
показатель безопасности движения составил 2,369 события на 1 млн поездо-км при плане 2,829 события на 1 млн поездо-км.

- В 2014 году затраты на реализацию Программы безопасности движения составили более 2,8 млрд руб.

Организационная структура холдинга «РЖД»

В настоящее время основные мероприятия по реорганизации организационной структуры завершены, и в дальнейшем работа Компании должна быть направлена на повышение эффективности деятельности и выстраивание новой системы управления.

Организационная структура холдинга «РЖД» состоит из материнской компании ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и по состоянию на 31 декабря 2014 года* включала:



Россия живет дорогами

Высокоскоростное сообщение в России

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 сообщения позволит удовлетворить растущий спрос населения на пассажирские перевозки, значительно сократить время в пути следования и предоставить качественный сервис.

Программа развития предусматривает увеличение протяженности скоростных и высокоскоростных линий к 2030 году до

11,7 тыс. км

 Подробнее смотрите в разделе «Управление инвестиционной деятельностью» на стр. 112

Схема скоростного и высокоскоростного пассажирского движения согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта России к 2030 году

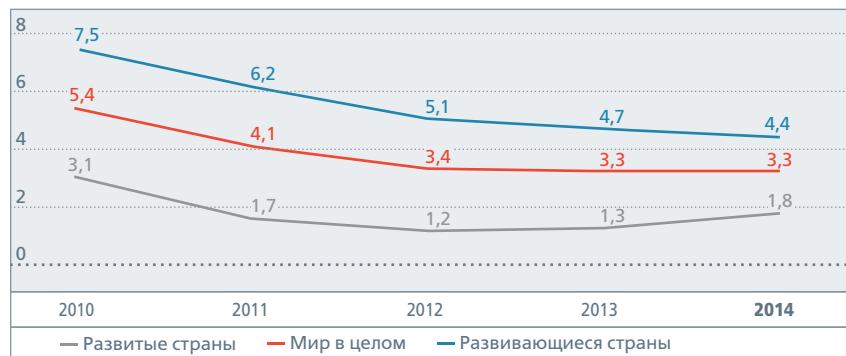


Обзор и основные тенденции российской транспортной отрасли

Основные тенденции и изменения в мировой и российской экономиках

В 2014 году ситуация в мировой экономике в целом незначительно улучшилась. Рост глобального ВВП прекратил замедление впервые с 2011 года и составил, по оценке Международного валютного фонда (МВФ), 3,3 %, такой же показатель был и в 2013 году. В то же время темпы роста мировой торговли товарами и услугами замедлились до 3,1 % по сравнению с 3,4 % в 2013 году.

Темпы роста ВВП мира в целом, в развитых и развивающихся стран
в 2010–2014 годах (по данным МВФ), % к предыдущему году



Прирост мирового ВВП в 2014 году

3,3 %

По оценке МВФ,
представленной в январе 2015 года

Прирост ВВП России в 2014 году

0,6 %

В 2013 году прирост ВВП составлял 1,3 %

Вместе с тем мировое экономическое развитие в 2014 году характеризовалось неравномерностью. В основных экономических центрах мира наблюдались разнонаправленные тенденции. Основное позитивное влияние на глобальный экономический рост оказывали развитые страны: стабильная экономическая ситуация наблюдалась в США, в еврозоне ВВП вырос впервые после

спада в 2012–2013 годах, во многих же ведущих развивающихся странах, в т. ч. и в Китае, экономическая динамика замедлялась.

Ограничительное воздействие на мировую экономику в 2014 году оказывало обострение геополитической ситуации в регионах мира и внутренние экономические проблемы отдельных стран.

В России в 2014 году экономическая ситуация существенно ухудшилась. Темп роста ВВП снизился с 1,3 % в 2013 году до 0,6 % в 2014 году. Негативная динамика была отмечена по важнейшим макроэкономическим показателям, характеризующим интенсивность внутреннего спроса: инвестиции в основной капитал за год снизились на 2,7%, а темпы роста розничной торговли составили 2,5 %

против 3,9 % в 2013 году. Внешний спрос также уменьшился: объем экспорта сократился на 5,1 %.

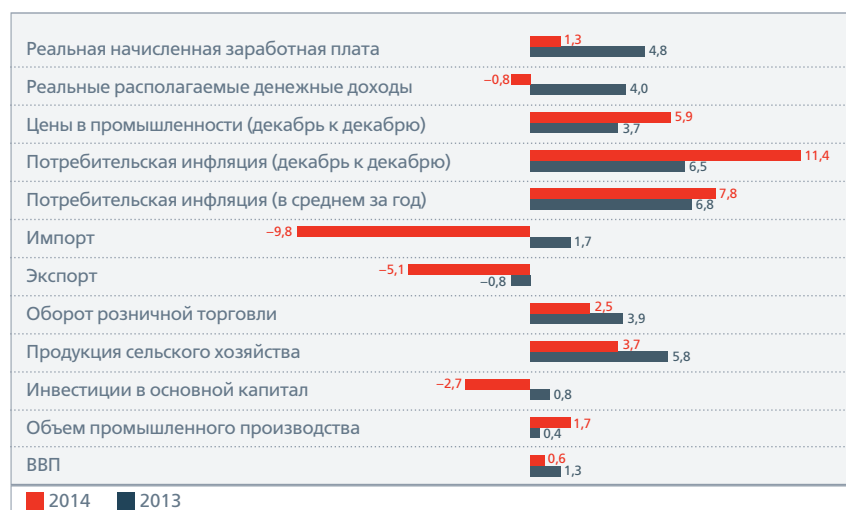
На экономическую конъюнктуру в 2014 году влиял целый ряд негативных факторов. В частности, существенно возросла инфляция – до 11,4 % (декабрь к декабрю) с 6,5 % в 2013 году, что было

связано с эффектами от антироссийских и ответных санкций и ослаблением курса рубля.

Кроме того, в 2014 году возросла нестабильность финансовых рынков, снизились показатели работы банковской системы, ужесточилась кредитно-денежная политика Банка России,

усилился отток капитала, сократились международные резервы страны, существенно ухудшились условия экономических и финансовых отношений России с внешним миром, снизились цены на товары российского экспорта.

Прирост макроэкономических показателей России в 2013–2014 годах, % к предыдущему году



Источник: Федеральная служба государственной статистики.

Фактический уровень потребительской инфляции в 2014 году (декабрь к декабрю)

11,4 %

Прогнозный уровень инфляции в 2014 году составлял 4,8 % по оценке Минэкономразвития России, представленной в декабре 2013 года.

Обзор транспортной отрасли России

В 2014 году, по данным Федеральной службы государственной статистики, грузооборот транспорта в России снизился относительно 2013 года на 0,1 % и составил 5 077 млрд т-км. При этом положительная динамика была отмечена лишь по железнодорожному и воздушному транспорту (рост на 4,7 % и 2,8% соответственно).

В результате данных изменений доля железнодорожного транспорта в грузообороте транспортной системы России увеличилась до 45,3 % (на 2,1 п. п. выше уровня 2013 года). Без учета трубопроводного транспорта этот показатель равен 86,6%.

В целом по итогам года грузовой грузооборот железнодорожного транспорта составил 2298,6 млрд т-км (без учета пробега собственных вагонов ОАО «РЖД» в порожнем состоянии).

Грузовой грузооборот железнодорожного транспорта в Российской Федерации по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2014 году

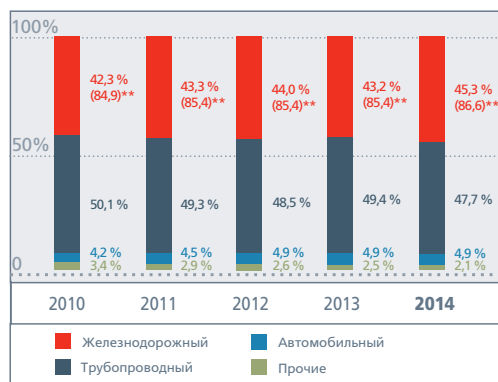
2 298,6 млрд т-км

Рост на 4,7 % по отношению к 2013 году

Грузооборот по видам транспорта

	2013	2014		Доля в общем грузообороте, %	
	млрд т-км	млрд т-км	в % к 2013	2013	2014
Грузооборот транспорта	5 084,3	5 077,0	-0,1	100,0	100,0
железнодорожного*	2 196,2	2 298,6	4,7	43,2	45,3
автомобильного	250,2	246,7	-1,4	4,9	4,9
морского	39,5	31,5	-20,2	0,8	0,6
внутреннего водного	80,1	72,2	-9,9	1,6	1,4
воздушного (транспортная авиация)	5,1	5,2	2,8	0,1	0,1
трубопроводного	2 513,3	2 422,8	-3,6	49,4	47,7
Справочно: доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного				85,4	86,6

Структура грузооборота по видам транспорта, %



Грузооборот транспорта в Российской Федерации в 2014 году

5 077 млрд т-км

Снижение на 0,1 % по отношению к 2013 году

Доля РЖД в общем объеме грузооборота транспортной системы России в 2014 году (с учетом трубопроводного транспорта)

45,3 %

Рост на 2,1 п. п. по отношению к 2013 году

* Грузовой грузооборот железнодорожного транспорта.

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

Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2014 году, по данным Федеральной службы государственной статистики, вырос на 0,9 % по сравнению с 2013 годом и составил 487,6 млрд пасс.-км. Прирост был полностью обеспечен за счет увеличения пассажиропотока на воздушном транспорте, которое по итогам года составило 7,2 %.

Прогнозируемый рост пассажирооборота во внутригосударственном сообщении воздушного транспорта обусловлен реализацией государством целого пакета мер по поддержке авиаперевозок: от финансирования развития авиационной инфраструктуры и парка воздушных судов для региональных и местных

авиаперевозок до прямого субсидирования региональных и дальнемагистральных маршрутов авиаперевозок.

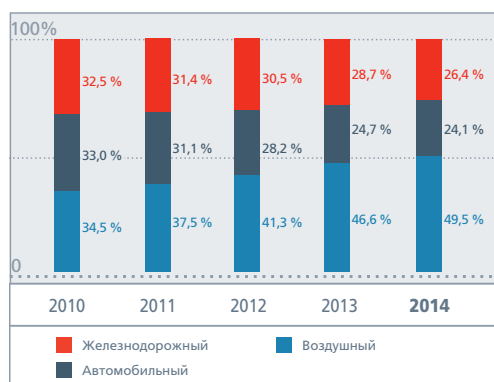
Пассажирооборот железнодорожного транспорта в 2014 году сократился на 7,0 % до 128,8 млрд пасс.-км, автомобильного – на 1,6 % до 117,4 млрд пасс.-км.

В общей структуре пассажирооборота удельный вес воздушного транспорта продолжает расти. За 2014 год он увеличился на 2,9 п. п. до 49,5 % при одновременном снижении долей железнодорожного (на 2,3 п. п.) и автомобильного (на 0,6 п. п.) транспорта.

Пассажирооборот транспорта общего пользования

	2013	2014		Доля в общем пассажирообороте, %	
		млрд пасс.-км	в % к 2013*	2013	2014
Пассажирооборот транспорта общего пользования	483,0	487,6	0,9	100,0	100,0
железнодорожного**	138,5	128,8	-7,0	28,7	26,4
автомобильного (автобусы)	119,3	117,4	-1,6	24,7	24,1
воздушного (транспортная авиация)***	225,2	241,4	7,2	46,6	49,5

Структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования****, %



Доля РЖД в общем пассажирообороте в Российской Федерации в 2014 году

26,4 %

Пассажирооборот транспорта общего пользования в Российской Федерации в 2014 году

487,6 млрд пасс.-км

Рост на 0,9 % по отношению к 2013 году

Пассажирооборот железнодорожного транспорта в Российской Федерации по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2014 году

128,8 млрд пасс.-км

* Незначительные расхождения в результатах расчета процентов объясняются округлением исходных данных.

** По данным ОАО «РЖД».

*** По данным Росавиации.

**** Без учета городского и водных видов транспорта.

Межвидовая конкуренция



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

Межвидовая конкуренция на рынке грузовых перевозок

В области грузовых перевозок значительные конкурентные преимущества по сравнению с железными дорогами имеет автомобильный транспорт, доля которого в общем грузообороте страны за последние годы возросла. Эти преимущества связаны с меньшей финансовой нагрузкой на автомобильный транспорт, отсутствием государственного регулирования тарифов, высокой доступностью и простотой получения транспортных услуг у автоперевозчиков.

Кроме того, развитие трубопроводного транспорта приводит к сокращению объемов перевозок сырой нефти по железной дороге.

В то же время у железнодорожного транспорта есть особые преимущества, которые создают возможности для

ориентации на грузоотправителей, которым требуется перевозка крупнотоннажного груза на дальние расстояния:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;
- возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;

- относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта.

Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

С данными конкурентными преимуществами железной дороги может посперить только внутренний водный транспорт. Однако конкуренция между внутренним водным и железнодорожным видами транспорта носит сезонный характер, присутствуя только в летний период при перевозке массовых грузов

в меридиональном направлении в районах, прилегающих к бассейну реки Волги, а также по системе каналов, рек и озер Волго-Балтийского водного пути. По данным Федеральной службы государственной статистики, грузооборот железнодорожного транспорта в России

более чем в 27 раз превышает аналогичный показатель внутреннего водного транспорта.

Основным конкурентным преимуществом речного транспорта перед железнодорожным является существенно

более низкий уровень себестоимости перевозок, обусловленный отсутствием затрат на содержание инфраструктуры, а также небольшой долей энергозатрат на перемещение 1 тонны груза.

Межвидовая конкуренция на рынке пассажирских перевозок



Наибольшую конкуренцию в сфере пассажирских перевозок железнодорожному транспорту как в России, так и во все мире составляют 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.

Не менее существенной для железнодорожных пассажирских перевозок является конкуренция со стороны междугородних автобусных перевозок.

Автобусные перевозки 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 значимый. Холдинг «РЖД» – крупнейший пассажирский перевозчик в стране с доступной железнодорожной инфраструктурой. Закрепить позиции железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок обеспечит, в частности, повышение качества

предоставляемых услуг, развитие высокоскоростного и интермодального пассажирского сообщения и международного сегмента пассажирских перевозок.

Положение ОАО «РЖД» в железнодорожной отрасли

Текущее положение ОАО «РЖД»

Грузовые перевозки



В результате реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте конкуренция в сфере оперирования грузовым подвижным составом в последние годы усиливается.

За период с 2003 по 2011 год доля ОАО «РЖД» (без учета дочерних и зависимых обществ) в объемах перевозок на российском рынке оперирования грузовыми вагонами сократилась с 71,3 % до 10,2%. После продажи в конце 2011 года акций ОАО «ПГК» и ЗАО «Русагротранс» доля Компании по итогам 2012 года снизилась до 5,4%,

в 2013 году – до 4,6%, а в 2014 году – до 3,4%. Удельный вес дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в объемах перевозок в 2014 году составил 12,9%.

По объемам грузооборота доля ОАО «РЖД» на рынке оперирования грузовыми вагонами сократилась с 1,4 % в 2013 году до 1,2 % в 2014 году.

Таким образом начиная с 2012 года рынок оперирования грузовыми вагонами перестал быть рынком оператора с конкуренцией за вагоны среди грузоотправителей, а стал рынком клиента с ростом реальной конкуренции за грузы между операторами.

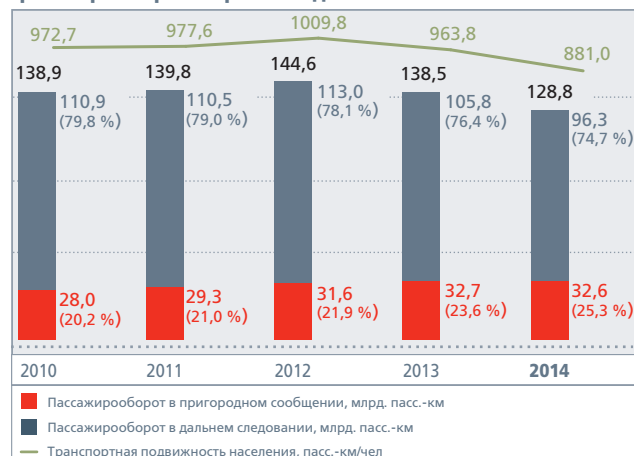
Пассажирские перевозки



По итогам 2014 года доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в структуре пассажирооборота в дальнем следовании снизилась на 0,3 п. п. и составила 96,9 %. Доля частных перевозчиков осталась на уровне 2013 года (0,9 %), а доля пассажирооборота, осуществляемого высокоскоростными поездами (Дирекция скоростного сообщения – филиал ОАО «РЖД»), увеличилась на 0,3 п. п. до 2,2 %.

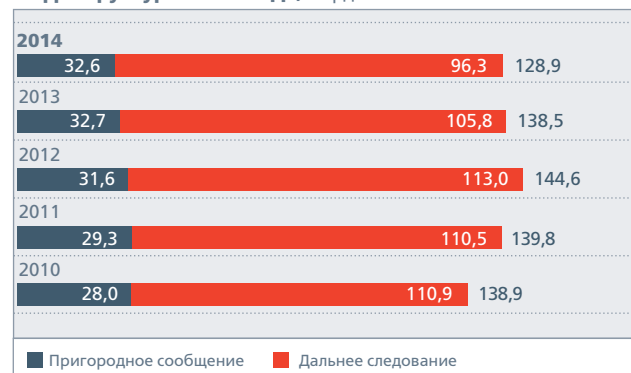
В пригородном сообщении на ОАО «РЖД» приходится всего лишь 0,1 % от общего пассажирооборота в пригородном сообщении, а на дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД» – 99,7 %. Доля частных перевозчиков составляет 0,2 %. В течение последних нескольких лет данное соотношение долей на рынке пригородных пассажирских перевозок остается без изменений.

Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта и транспортной подвижности населения





Пассажирооборот во всех видах сообщения по инфраструктуре ОАО «РЖД», млрд пасс.-км

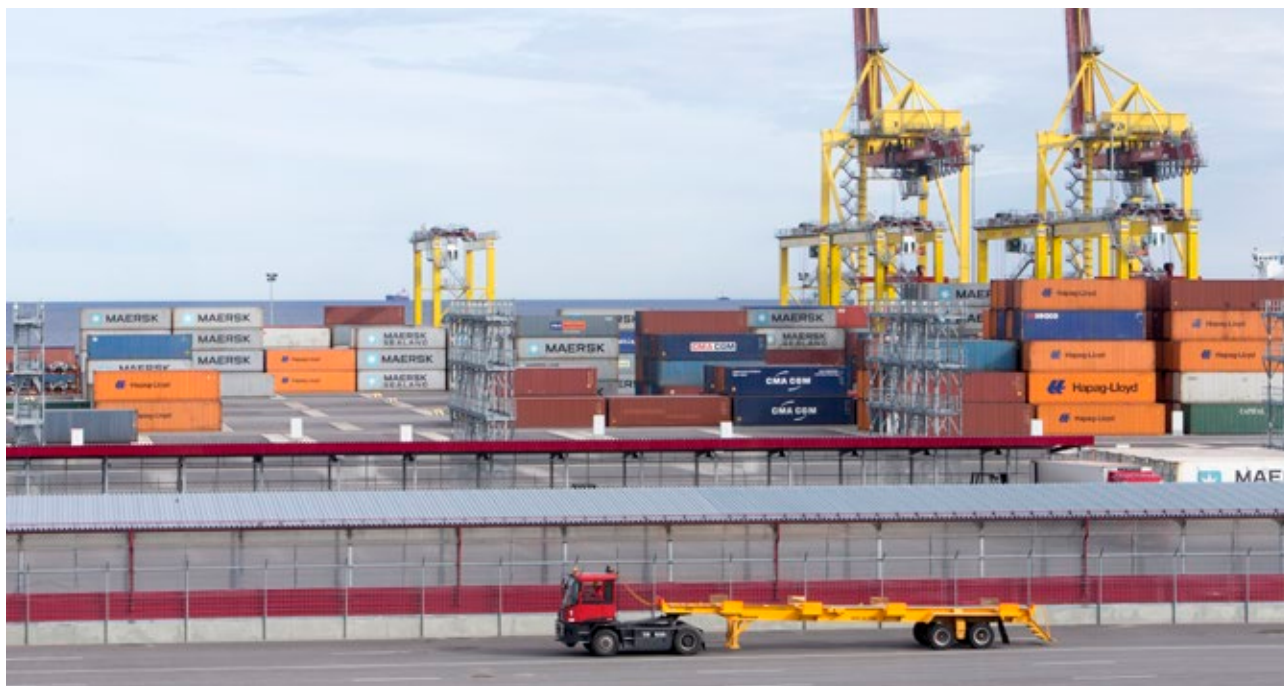


Отправление пассажиров железнодорожным транспортом по инфраструктуре ОАО «РЖД», млн чел.



Тарифная политика

Принципы тарифной политики грузовых перевозок



Основы государственной политики в отношении естественных монополий по формированию 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, в которых сформированы принципы государственного регулирования тарифов.

В регуляторной модели тарифного регулирования в отношении железнодорожного транспорта с 2014 года на основании решений Правительства Российской Федерации предусмотрен переход на формирование долгосрочной тарифной политики на железнодорожном транспорте на принципах экономической обоснованности на инвестируемый капитал. Планом мероприятий по ограничению конечной стоимости товаров и услуг инфраструктурных компаний

при сохранении их финансовой устойчивости и инвестиционной привлекательности, утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации Медведевым Д. А. 11 ноября 2013 года, определено утверждение долгосрочных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на период 2014–2018 годов с установлением ограничения по темпу роста тарифов на уровне инфляции предыдущего года.

Однако Правительством Российской Федерации было принято решение о сохранении в 2014 году тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на уровне 2013 года с последующей их ежегодной индексацией в соответствии с фактическим уровнем инфляции за предыдущий год.

Реализация тарифной политики с учетом международных договоренностей Российской Федерации

Важнейшим направлением работы в области тарифного регулирования в 2014 году стала подготовка к подписанию Договора о Евразийском экономическом союзе, который вступает в действие с января 2015 года. С подписанием Договора завершено формирование нормативной правовой базы, обеспечивающей реализацию международных договоренностей Российской Федерации по присоединению к ВТО и формированию Единого

экономического пространства в части формирования подходов к реализации тарифной политики на железнодорожном транспорте.

В соответствии с Договором о ЕАЭС тарифы на железнодорожные перевозки по территориям государств-членов Договора унифицированы по видам сообщения (экспортный, импортный и внутригосударственный), а также

установлен порядок тарификации на транзитные перевозки грузов по территориям государств-членов Договора.

На Российских железных дорогах на перевозки грузов с 1 января 2015 года в рамках Договора о ЕАЭС применяется установленный в национальной валюте унифицированный тариф раздела 2 Прейскуранта № 10-01.

Тарифная политика на транзитные перевозки грузов

С учетом требований ВТО тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении в части, касающейся РЖД, с 2014 года содержит только базовые ставки транзитных тарифов, в то время как специальные

тарифные условия (понижающие индексы и специальные ставки) устанавливаются решениями правления ОАО «РЖД».

Начисление провозных платежей за транзитные перевозки грузов по российским железным дорогам осуществляется в валюте тарифа – швейцарских франках, которые впоследствии

пересчитываются в рубли по курсу, установленному Центральным Банком Российской Федерации на дату приема груза к перевозке.

В 2014 году было принято решение сформировать уровень транзитных тарифов по российским железным дорогам на уровне ставок 2013 года.

Реализация гибкой тарифной политики в рамках Тарифного коридора

С 2013 года в рамках правительственных решений ОАО «РЖД» получило право по самостоятельному изменению уровня тарифов на грузовые перевозки в границах ценовых пределов, установленных федеральными органами исполнительной власти. Принципы, в соответствии с которыми ОАО «РЖД» может изменять уровень тарифов, строго регламентированы установленными ФСТ России Правилами изменения уровня тарифов в границах ценовых пределов.

Практика применения тарифного коридора за прошедший период его действия показывает эффективность введения такого механизма. Так, по результатам работы тарифного коридора за 2014 год дополнительный объем перевозок составил 6,2 млн тонн, а дополнительный доход Компании – 12,2 млрд руб., в т. ч. от принятого решения по изменению тарифных условий на перевозки нефти, нефтепродуктов и дизельного топлива (с 9 августа 2014 года) + 7,1 млрд руб.

По результатам работы тарифного коридора в 2014 году дополнительный доход ОАО «РЖД» составил

12,2 млрд руб.

Тарифное регулирование пригородных пассажирских перевозок



Регулирование деятельности субъектов естественных монополий в области установления тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 года № 950.

Основной метод тарифного регулирования пригородных пассажирских перевозок – метод экономически обоснованных затрат, обеспечивающего безубыточность пригородных железнодорожных перевозок (постановление Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643). Согласно указанному Федеральному закону, потери в доходах организаций железнодорожного транспорта возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы государства. Однако компенсация убытков ППК за 2014 год со стороны субъектов Российской Федерации составила только 8,3 млрд руб. или 56 % от необходимого уровня.

В соответствии с п. 23 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 19 декабря 2013 года № 473, действуют следующие виды тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении:

- зонные тарифы – в виде фиксированной ставки за тарифную зону;
- покилометровые тарифы – в виде фиксированной ставки за 1 км;

- комбинированные тарифы – (сумма фиксированной ставки за 1 поездку на определенное тарифное расстояние и при проезде свыше данного тарифного расстояния – плата по фиксированной ставке за каждый км).

За 12 месяцев 2014 года средняя величина тарифов по сети составила 21,13 руб./10 пасс.-км, что выше уровня тарифа за период 2013 года на 7,2%.

Тарифное регулирование пассажирских перевозок дальнего следования



Тарификация пассажирских перевозок дальнего следования в регулируемом секторе осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок.

В 2014 году тарифы на проезд в плацкартных и общих вагонах проиндексированы приказом ФСТ России на 4,2%. Кроме того, с целью сглаживания пассажиропотоков регулятором установлены индексы сезонного регулирования тарифов.

В целях стимулирования спроса на перевозки тарифы на проезд в вагонах СВ и купейных вагонах в 2014 году были сохранены на уровне 2013 года. Однако в условиях снижения доходных поступлений от перевозки пассажиров

в дерегулированном сегменте с сентября 2014 года АО «ФПК» было вынуждено проиндексировать тарифы на проезд в купейных вагонах на 5 %.

Обеспечение более гибкой системы ценообразования позволило не только сохранить, но и увеличить объем перевозок в высокодоходном сегменте.

При разработке тарифной политики на 2014 год, а именно акции «Глубина продажи», позволяющей приобрести билеты с 50 % скидкой на ранние

даты оформления, в соответствии с существующей эластичностью спроса на перевозки, АО «ФПК» ожидало двукратное увеличение объема перевозок в «скидочный» период. Вместе с тем доля пассажиров, заинтересованных в приобретении билетов по заниженным тарифам оказалась в три раза выше ожидаемых результатов, что позволило увеличить объем перевозок в данном сегменте.

Стратегия холдинга «РЖД»

- 31

Стратегия развития холдинга «РЖД»
- 31

Миссия холдинга «РЖД» и ее описание
- 32

Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД»
- 38

Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД», планируемая к реализации до 2030 года
- 39

Целевая организационная модель холдинга «РЖД»
- 43

Стратегические инициативы по выводу на рынок комплексных транспортных продуктов



Россия живет движением

Эксплуатация инновационных пассажирских вагонов отечественного производства

Для удовлетворения повышенного спроса на маршрутах Москва – Адлер и Москва – Санкт-Петербург в 2013–2014 годах начали курсировать двухэтажные поезда. Вместительность новых двухэтажных вагонов в два раза выше, чем у обычных. Вагоны произведены по заказу АО «ФПК» (дочерняя компания ОАО «РЖД») на Тверском вагоностроительном заводе.

Внедрение новых вагонов позволяет оказывать услуги по перевозке пассажиров высокого качества при сокращении удельных затрат.

Новые вагоны оборудованы специальными подъемниками для маломобильных групп населения и специальными двухместными купе.

Вместимость купейного двухэтажного вагона увеличена на

78 %
до 64 человек

Вместимость двухэтажного вагона СВ увеличена на

40 %
до 30 человек



В 2013–2014 годах было организовано движение инновационных двухэтажных вагонов на высоко нагруженных направлениях Москва – Адлер и Москва – Санкт-Петербург.



Операционные расходы на пассажиро-место снижены на

38 %
на направлении Москва – Адлер при эксплуатации двухэтажных вагонов

Удельная стоимость жизненного цикла на пассажиро-место снижена на

40 %
на направлении Москва – Адлер при эксплуатации двухэтажных вагонов

Срок службы увеличен на

43 %
с 28 до 40 лет

Срок окупаемости вагонов снижен на

41 %
на направлении Москва – Адлер при эксплуатации двухэтажных вагонов

Стратегия развития холдинга «РЖД»

20 декабря 2013 года советом директоров ОАО «РЖД» утверждена Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, определяющая цели и задачи холдинга «РЖД», его ключевые приоритеты и проекты долгосрочного развития. ДПР ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года одобрена советом директоров ОАО «РЖД» 1 декабря 2014 года.

Миссия холдинга «РЖД» и ее описание

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.

Стратегические цели:

- 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.
- 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 раз.
- Обеспечить планомерное обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов.
- Повысить уровень удовлетворенности клиентов за счет повышения качества услуг при сохранении конкурентоспособной стоимости перевозок.
- Реализовать проекты развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечить перевозку с новым уровнем скоростей до 2 % в общей структуре пассажирооборота к 2030 году.
- 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.
- Войти в ТОП-5 компаний Европы по объему логистического бизнеса, увеличить долю транспортно-логистических услуг в портфеле бизнеса Холдинга.
- Войти в ТОП-10 мировых компаний по инфраструктурному строительству, обеспечить формирование долгосрочного портфеля заказов и высочайший уровень реализации проектов.
- Отдавать приоритет «зеленым» технологиям, обеспечить снижение нагрузки на окружающую среду в 2 раза.
- Обеспечить эффективное обслуживание глобальных цепочек поставок крупнейших российских и международных клиентов, расширить перевозочный и логистический бизнес на Евроазиатском пространстве.
- Сохранить лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры.
- 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.

Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД»

Целевая бизнес-модель определяет сбалансированное и взаимосвязанное развитие холдинга «РЖД» по пяти ключевым блокам.

Транспортно-логистический бизнес-блок



Функции

организация работы
с грузоотправителями

формирование и развитие системы
транспортного обслуживания

развитие операторской
и логистической деятельности

Стратегический приоритет – 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», с последовательным расширением спектра с 2PL до 3PL, 4PL услуг, формирование глобальных логистических цепочек.

Подразделения и компании холдинга «РЖД»

В рамках бизнес-блока деятельность осуществляется ДЗО и подразделениями ОАО «РЖД», среди которых крупными операторами грузовых перевозок являются:

- компания АО «ФГК»;
- АО «ОТЛК» (включая ПАО «ТрансКонтейнер» и АО «РЖД Логистика»);
- компания GEFCO.

Уровни логистического обслуживания

Участники	Уровни	Услуги
4PL		
Поставщик комплексных логистических услуг и консультант	Разрабатываются, выстраиваются и реализуются решения под ключ для всей цепочки поставок, управляют и несут ответственность за весь логистический процесс	Управление цепочкой поставок
3PL		
Поставщики логистических услуг	Создаются комплексные решения, интегрируя различные виды логистических услуг	Логистика
2PL		
Перевозчики	Предоставляются логистические услуги клиенту, используя собственные активы (транспорт, склады). Предлагаются различные виды транспортировки (морской, железнодорожный, автомобильный), складские услуги, таможенное оформление	Транспортировка
1PL		
Владельцы груза		Производство, розничная торговля

Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»



Функции

оказание услуг в области перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа

обслуживание пассажиров, содержание пассажирского подвижного состава

Стратегический приоритет – расширение предложения потребителям современных транспортных услуг, предусматривающих ускорение и увеличение мультимодальности перевозок, повышение качества традиционного сервиса в поездах и сопутствующих перевозке сферах.

Одним из ключевых направлений является расширение полигона скоростных и высокоскоростных перевозок между

крупнейшими агломерациями страны на основе современных эффективных решений.

Подразделения и компании холдинга «РЖД»

Перевозочную деятельность в рамках бизнес-блока осуществляют:

- в пригородном сообщении – 25 пассажирских пригородных компаний (ППК) и ОАО «РЖД» (в лице Дирекции скоростного сообщения – филиала ОАО «РЖД»);
- в дальнем следовании основным перевозчиком выступает дочернее общество ОАО «РЖД» – АО «ФПК».

Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»



Функции

обеспечение перевозочного
процессауправление движением
поездовуправление тяговыми
ресурсамиразвитие, содержание
и ремонт инфраструктуры

Стратегические приоритеты развития блока определяются его естественно монопольным характером и заключаются в снижении издержек инфраструктуры, повышении возможностей для создания новых перевозочных (грузовых и пассажирских) и логистических продуктов (скорость, надежность оказания услуг инфраструктуры, повышение провозных способностей), модернизации сети и строительства окупаемых дополнительных главных путей под возрастающие объемы перевозок.

Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» – самый крупный в Компании, он выполняет ключевую роль в обеспечении работы холдинга «РЖД», создавая условия для эффективной работы и развития других бизнес-блоков Холдинга.

Спецификой развития бизнес-блока является сохранение публичности услуг, государственного регулирования как субъекта естественной монополии.

Подразделения ОАО «РЖД»

Деятельность в рамках бизнес-блока осуществляется структурными подразделениями ОАО «РЖД»:

- Центральной дирекцией инфраструктуры;
- Дирекцией тяги;
- Центральной дирекцией управления движением;
- Центральной дирекцией по ремонту пути;
- Дирекцией по ремонту тягового подвижного состава.

Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»



Функция

предоставление услуг по проектированию, строительству, поставке необходимого оборудования для содержания и эксплуатации создаваемых объектов инфраструктуры

Стратегический приоритет – укрепление и расширение присутствия Холдинга на рынке международного железнодорожного инжиниринга и инфраструктурного транспортного строительства, создание заделов для расширения других видов бизнеса Холдинга на рынках присутствия в качестве подрядчика при сооружении инфраструктурных объектов.

Подразделения и компании холдинга «РЖД»

В рамках бизнес-блока деятельность осуществляется подразделениями и компаниями холдинга «РЖД», среди которых:

- ООО «РЖД Интернешнл»;
- СП «РасонКонТранс».

Социальный блок



Функция

проведение политики социальной ответственности перед работниками, обществом и государством

Развитие социального блока строится на основе объективной оценки добавленной стоимости, создаваемой за счет социальной поддержки коллектива и эффективного использования активов этого блока для оказания рыночных услуг. Неотъемлемым элементом блока является социальная и общественная политика Холдинга, проводимая вне трудового коллектива.

Подразделения и компании холдинга «РЖД»

Деятельность в рамках социального блока осуществляется структурными подразделениями ОАО «РЖД»:

- Департаментом социального развития;
- Департаментом управления персоналом;
- Департаментом по организации, оплате и мотивации труда;
- ОАО «РЖД Здоровье».

Целевая бизнес-модель холдинга «РЖД», планируемая к реализации до 2030 года

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС-БЛОК



- Комплексная логистика (включая ЗРЛ, 4РЛ), в т. ч. услуги, не связанные с железнодорожной перевозкой
- Терминально-складские услуги
- Экспедирование и ЗРЛ услуги, связанные с железнодорожной перевозкой
- Оперирование подвижным составом

БИЗНЕС-БЛОК «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ИНФРАСТРУКТУРА»



- Строительство объектов железнодорожной инфраструктуры
- Обслуживание и ремонт ПС
- Грузовые перевозки и предоставление инфраструктуры для осуществления перевозок
- Проектирование объектов железнодорожной инфраструктуры
- Железнодорожное машиностроение и производство комплектующих и материалов
- Производство строительных материалов

БИЗНЕС-БЛОК «ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ»



- Высокоскоростные перевозки
- Скоростные перевозки
- Услуги вокзалов и пассажирских станций
- Пассажирские перевозки в дальнем следовании
- Пассажирские перевозки в пригородном сообщении
- Ремонт подвижного состава

СОЦИАЛЬНЫЙ БЛОК



- Обучение и развитие персонала
- Социальная инфраструктура
- Корпоративное пенсионное обеспечение
- Услуги здравоохранения
- Услуги розничной торговли и общественного питания
- Санаторно-курортные услуги

БИЗНЕС-БЛОК «МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНЖИНИРИНГ И ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»



- Проектирование, строительство, эксплуатация объектов железнодорожной инфраструктуры за рубежом
- Управление международными инфраструктурными проектами

ГРУППА «ПРОЧИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ»



- НИОКР
- Информационные услуги
- Закупочная деятельность
- Телекоммуникационные услуги

- Виды деятельности, сохраняющиеся в целевом портфеле холдинга «РЖД» до 2030 года с контрольной долей влияния.
- Виды деятельности, сохраняющиеся в целевом портфеле холдинга «РЖД» до 2030 года с долей влияния менее контрольной.
- Виды деятельности, на которых планируется выход на горизонте 2014–2030 годов.

Целевая организационная модель холдинга «РЖД»

Целевая организационная модель холдинга «РЖД» включает следующие элементы:

- общее собрание акционеров;
- совет директоров ОАО «РЖД» и его комитеты;
- президент ОАО «РЖД»;
- правление ОАО «РЖД»;
- аппарат управления;
- железные дороги (РЦКУ);
- бизнес-блоки, включая их органы управления;
- бизнес-единицы.

Преимуществами организационной модели Холдинга являются:

- 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.

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.

Для сохранения управляемости на всех уровнях железные дороги – филиалы ОАО «РЖД» входят в корпоративный центр и реализуют часть его функций на региональном уровне.

Ответственность за результаты и эффективность хозяйственной деятельности несут бизнес-единицы – филиалы, структурные подразделения, ДЗО ОАО «РЖД». При безусловном соблюдении корпоративных политик, норм, стандартов и регламентов бизнес-единицам предоставляются широкие полномочия по принятию оперативных решений, определению способов достижения установленных целей, финансовых и нефинансовых показателей.

Ключевые достижения в области организационного развития холдинга «РЖД» и описание планов его развития

В 2014 году была актуализирована Программа организационного развития холдинга «РЖД» на период до 2015 года, направленная на формирование системы непрерывных улучшений технологий и процессов управления и обеспечения единого направления развития всех элементов системы управления.

Роль процессного подхода в обеспечении эффективности деятельности
и удовлетворенности клиентов

Ключевые задачи для системы управления

ОРИЕНТИРОВАТЬ НА ПРИОРИТЕТНОЕ РЕШЕНИЕ
БИЗНЕС-ЗАДАЧ

ОБЕСПЕЧИТЬ РОСТ КАЧЕСТВА УСЛУГ,
А ЧЕРЕЗ НИХ — ОБЪЕМОВ ПРОДАЖ
И УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ КЛИЕНТОВ

ДОБИТЬСЯ СКООРДИНИРОВАННОЙ РАБОТЫ
ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ВЕРТИКАЛЕЙ И РАЗЛИЧНЫХ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ОАО «РЖД» И ЕГО ДЗО

Процессный подход



Продолжена работа по расширению применения процессного подхода в управлении Компании, и утверждена Программа соответствующих

мероприятий. Внедрение процессного управления с созданием всех ключевых инструментов позволит получить

дополнительные возможности для повышения эффективности деятельности холдинга «РЖД».



Преимущества от внедрения процессного подхода

УСИЛИВАЕТ СВЯЗЬ ПЛАНОВ ПРОИЗВОДСТВА
С ПЛАНАМИ ЗАТРАТ И ДОХОДОВ

СОЗДАЕТ ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКУЮ
ОСНОВУ ДЛЯ РАБОТЫ С НЕПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ
ОПЕРАЦИЯМИ

ПОЗВОЛЯЕТ ПОВЫСИТЬ СЛАЖЕННОСТЬ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



В 2014 году была продолжена работа по увеличению внутренней эффективности, оптимизации расходов и наращиванию доходов ОАО «РЖД» за счет разработки мероприятий организационного и технико-технологического характера. На постоянной основе функционирует Комиссия по повышению эффективности деятельности ОАО «РЖД», которая координирует и контролирует реализацию оптимизационных мероприятий дирекций и региональных центров корпоративного управления. Для усиления работы по развитию системы управления и повышению эффективности деятельности в основных производственных дирекциях ОАО «РЖД» созданы постоянно действующие проектные офисы по вопросам развития системы управления и повышения эффективности деятельности. В рамках перехода к целевой бизнес-модели холдинга «РЖД» в 2014 году были внесены изменения в организации управления бизнес-блоком «Железнодорожные перевозки и инфраструктура».

Для скоординированной и эффективной эксплуатационной работы и взаимосогласованного стратегического развития бизнес-единиц, входящих в бизнес-блок, в конце 2014 года был создан департамент управления бизнес-блоком «Железнодорожные перевозки и инфраструктура». Его основными задачами и функциями являются: технологическая координация деятельности бизнес-единиц, организация работы по повышению эффективности перевозочного процесса, определению параметров стратегического развития филиалов и ДЗО бизнес-блока, интегрированному планированию их производственной деятельности, управлению ключевыми стратегическими проектами и контролю качества технологических процессов и внутренних услуг.

Для обеспечения необходимой организационной основы повышения клиентоориентированности в непосредственном ведении первого

вице-президента ОАО «РЖД» создан департамент развития бизнеса и клиентоориентированности.

Департамент будет выполнять следующие функциональные задачи:

- достижение стратегических целей производственно-экономической деятельности холдинга «РЖД»;
- формирование и реализация стратегии клиентоориентированности деятельности с целью максимального удовлетворения спроса клиентов на услуги холдинга «РЖД»;
- достижение максимальных параметров эффективности производственно-экономической деятельности холдинга «РЖД».

Стратегические инициативы по выводу на рынок комплексных транспортных продуктов

Компания обеспечивает продвижение на рынок успешных услуг и внедрение новых.

Перевозочным и логистическим бизнес-блоком на горизонте до 2020 года предусмотрена реализация стратегических инициатив по увеличению удовлетворенности клиентов, повышению маржинальности на тонну груза при традиционных перевозках, расширению бизнеса Холдинга за пределы Российской Федерации, в т. ч.:

- Реализация проектов создания транспортно-логистических центров («Кунцево-2», «Северянин», «Люблино», «Белый Раст»).
- Развитие транзитных перевозок, включая синергию от АО «ОТЛК»; эффективное взаимодействие с пограничными и таможенными органами; продажи транзитных перевозок через расширяющуюся логистическую сеть; развитие партнерских отношений со смежными железными дорогами, унификация транспортного права, сближение тарифов.
- Экспедирование, комплексная логистика (включая 3PL, 4PL), повышение клиентоориентированности, проактивные продажи услуг и подготовка предложений

по оптимизации цепочек поставок; трансформация операционной модели взаимодействия ОАО «РЖД», GEFCO и иных дочерних компаний на рынке логистики; унификация процессов, создание единого информационного пространства, развитие IT-решений; активное продвижение услуг на «пространстве 1520», смежных рынках; трансфер и развитие логистических технологий GEFCO в Холдинге; тесная координация с развитием терминально-складского бизнеса.

- Развитие контейнерных перевозок, расширение приобретения инновационного подвижного состава, консолидация парка универсальных вагонов

Среди реализуемых стратегических инициатив бизнес-блока «Пассажирские перевозки и сервис»:

- Начало проектирования железнодорожной высокоскоростной магистрали Москва – Казань, также развитие проекта перевозок высокоскоростными поездами «Сапсан» на маршрутах Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний

Новгород, в рамках которого с 1 августа 2014 года между Санкт-Петербургом и Москвой начали курсировать сдвоенные составы высокоскоростных поездов «Сапсан», что позволяет увеличить провозную способность без увеличения числа пар поездов. Вместе с этим реализуются маркетинговые мероприятия, действует программа лояльности «РЖД Бонус».

- Проект развития Московского транспортного узла.

Управление рисками

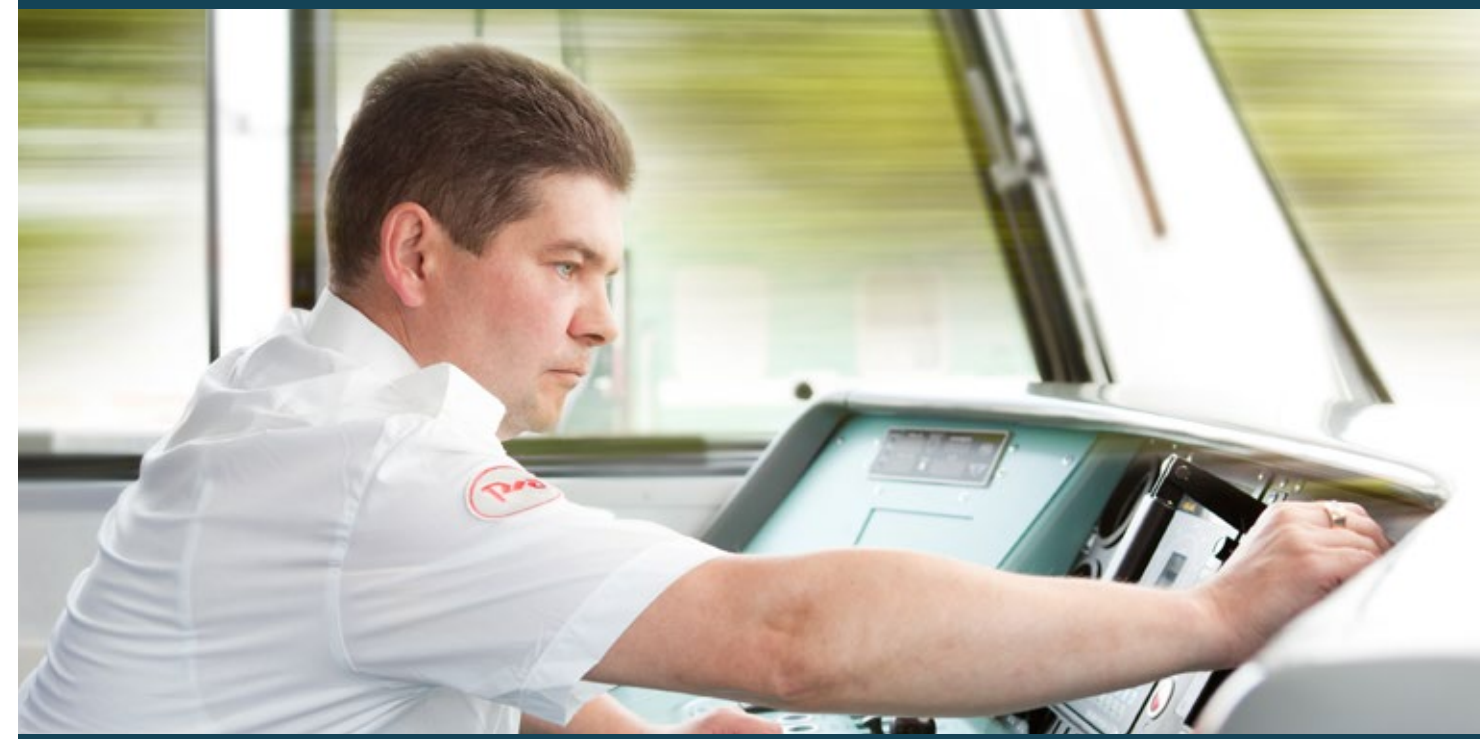
45 Основные угрозы

46 Описание системы риск-менеджмента и ее функционирования

52 Управление финансовыми рисками

55 Страхование

56 Безопасность движения



Россия живет динамикой

Высокоскоростная магистраль Москва – Казань

В 2014 году осуществлен ряд мероприятий по подготовке проекта строительства ВСМ Москва – Казань. В частности, разработано и одобрено ФАУ «Главгосэкспертиза России» обоснование инвестиций проекта. С участием ведущих международных партнеров проведен технологический и ценовой аудит проекта. Завершены разработка и утверждение специальных технических условий для проектирования, строительства и эксплуатации ВСМ. Правительством Российской Федерации приняты решения о начале разработки проектной документации и проведении инженерных изысканий по данному проекту и выделении средств в 2015–2016 годах в размере 20,9 млрд руб.

Правительством принято решение
о выделении средств в 2015–2016 годах

20,9 млрд руб.

Подробнее смотрите в разделе «Управление инвестиционной деятельностью» на стр. 112

■ ■ Пилотным проектом высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) в России является строительство ВСМ по маршруту Москва – Казань с продлением на Екатеринбург.

Реализация данного проекта позволит удовлетворить растущий спрос населения городов России на пассажирские перевозки, сократить время пассажиров в пути следования и предоставить качественно новый уровень обслуживания. ■ ■

Время в пути от Москвы до Казани

3 ч 30 мин

Протяженность пути
ВСМ Москва – Казань

770 км

Эксплуатационная скорость движения

350 км/ч

Срок строительства

4 года

В зоне тяготения трассы проживает

30 млн человек

Суммарный эффект на
валовой выпуск экономики
России

28,0 трлн руб.

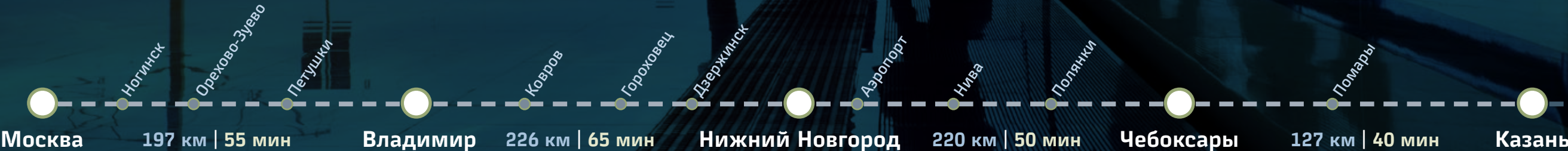
Общий бюджетный эффект
до 2013 года

3,4 трлн руб.

Количество новых
рабочих мест

370 тыс.

В 20 секторах экономики



Набережные
Челны
Екатеринбург
Пермь
Уфа
Челябинск

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».

Описание системы риск-менеджмента и ее функционирования

Система корпоративного риск-менеджмента холдинга «РЖД» работает в соответствии с основными направлениями, определенными функциональной стратегией в данной области.

Цели корпоративной системы управления рисками холдинга «РЖД»

- оптимизация результатов стратегического управления холдингом в условиях действия внешних и внутренних рисков;
- достижение целевых ориентиров, предусмотренных Стратегией развития холдинга «РЖД» до 2030 года;
- обеспечение системного подхода при принятии долгосрочных стратегических решений.

Основные задачи 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.

Основные принципы функционирования системы риск-менеджмента

- комплексность и системный подход при осуществлении процедур управления рисками на основе учета системной взаимосвязи рисков, характера их взаимного влияния и возможных последствий их совокупного проявления;
- стратегическая направленность деятельности по управлению рисками на основе непосредственной взаимосвязи со стратегическими целями и направлениями развития холдинга «РЖД», предусмотренными Стратегией развития холдинга «РЖД» до 2030 года, и интеграции процессов контроля над рисками с системой стратегического планирования;
- непрерывность процесса управления рисками на основе мониторинга и регулярного обновления информации, используемой в системе корпоративного риск-менеджмента;
- единство управления рисками на основе выработки согласованных и взаимосвязанных подходов к принятию управленческих решений по предотвращению или минимизации рисков на всех уровнях управления холдингом «РЖД»;
- внедрение процедур управления рисками во все функциональные области деятельности холдинга «РЖД»;
- обеспечение соответствующего распределения полномочий и ответственности при принятии управленческих решений.

Корпоративная система управления рисками холдинга «РЖД» включает четыре взаимосвязанных этапа, реализация которых основана на обратной взаимосвязи

идентификация
и качественный
анализ

оценка
и количественный
анализ

выбор методов
воздействия
на риск

мониторинг
эффективности
воздействия

Положением об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД» и Положением о Центре внутреннего аудита «Желдораудит», утвержденным Президентом ОАО «РЖД» В. И. Якуниным, на Центр «Желдораудит» возложены задачи и функции по оценке эффективности систем внутреннего контроля и управления рисками, а также своевременному обеспечению руководства ОАО «РЖД» достоверной информацией о финансово-хозяйственной деятельности,

эффективности бизнес-процессов, надежности процедур внутреннего контроля и управления рисками в подразделениях ОАО «РЖД».

Учитывая рекомендации Кодекса корпоративного управления, утвержденного 21 марта 2014 года советом директоров Банка России, о создании в Обществе отдельного структурного подразделения по управлению рисками или юридического лица, выполняющего функции такого подразделения,

планом мероприятий по внедрению в ОАО «РЖД» основных положений Кодекса корпоративного управления Компании (одобрен на заседании совета директоров ОАО «РЖД») предусмотрено создать проектный офис по управлению рисками, основной задачей которого будет являться организация системы управления рисками в ОАО «РЖД».

Меры воздействия на риски

Профилактика риска предусматривает нейтрализацию его источников. Она эффективна преимущественно в отношении внутренних рисков холдинга «РЖД».

Снижение ущерба от риска предполагает разработку мероприятий по минимизации потерь в случае реализации рисков и предназначено в первую очередь для управления внешними рисками холдинга «РЖД».

Принятие решения о **сохранении риска** и неиспользование противодействующих управленческих решений применяется в случае, когда затраты на нейтрализацию риска составляют гораздо большую сумму по сравнению с ущербом при его реализации.

Выбор оптимального направления воздействия на риск (профилактика риска, снижение ущерба от риска или сохранение риска) осуществляется на основании сравнительной оценки эффективности каждого варианта.

Карта рисков холдинга «РЖД»

Внешние риски

Категория рисков	Риски
Макроэкономические	• снижение объемов предъявляемых к перевозке грузов; • риск незапланированных колебаний объемов перевозок, превышающих пропускную способность отдельных участков железных дорог; • ухудшение структуры промышленного и сельскохозяйственного производства; • рост цен на потребляемые холдингом «РЖД» товары и услуги в результате инфляции; • уменьшение доходов Компании от пассажирских перевозок в связи со снижением платежеспособности населения; • снижение инвестиционной и деловой активности.
Рыночные	• снижение доли холдинга «РЖД» в высокорентабельных сегментах транспортного рынка; • рост внутриотраслевой и межотраслевой конкуренции; • опережающее развитие альтернативных видов транспорта, в т. ч. за счет ускоренного внедрения инноваций; • создание и выход на проектную мощность международных транспортных коридоров в обход территории России; • риск несоответствия качества и ассортимента предоставляемых услуг новым требованиям клиентов; • дефицит производственных мощностей поставщиков продукции для холдинга «РЖД».
Финансовые	• кредитные риски; • валютные риски; • процентные риски; • ценовые риски в части сырьевых и энергетических активов; • риски потери ликвидности; • снижение позиций ОАО «РЖД» в рейтингах международных агентств; • финансовые последствия имущественных рисков и рисков ответственности.

Внешние риски

Категория рисков	Риски
Риски трудовых ресурсов	• усиление диспропорций в структуре трудовых ресурсов, представленных на рынке; • ухудшение позиций ОАО «РЖД» на рынке труда; • ухудшение качества трудовых ресурсов; • уменьшение трудоспособного населения в отдаленных регионах вследствие развития урбанизации общества; • риск снижения привлекательности профессий в сфере железнодорожного транспорта.
Регуляторные риски	• сохранение жесткого государственного тарифного регулирования; • ужесточение экологических требований; • ужесточение законодательства (транспортного, налогового и др.); • невыполнение плана действий по закреплению ответственности субъектов Российской Федерации по компенсации выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний.
Политические	• влияние международных санкций на экономику страны и деятельность ОАО «РЖД»; • ухудшение межгосударственных отношений; • локальные военные действия.
Техногенные и природно-климатические	• аварии на 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	• применение новых энергоносителей и энергосберегающих режимов на альтернативных видах транспорта; • повышение грузоподъемности автомобилей и судов.

Внутренние риски

Категория рисков	Риски
Производственно-технологические	• 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; • несоответствие действующих технологических процессов организации перевозок требованиям к качеству транспортного продукта.
Технические и ресурсные	• сохранение высокого уровня износа основных фондов; • нарушение сроков и условий поставок материальных ресурсов; • риск использования некачественной и неполной информации о потребителях услуг холдинга «РЖД».
Инвестиционные	• неверное обоснование и ошибочный выбор новых инвестиционных объектов; • снижение доходности и необеспечение плановой рентабельности инвестированных средств; • отсутствие четких гарантий объемов перевозок от грузовладельцев при реализации инфраструктурных инвестиционных проектов; • риск неисполнения параметров реализуемых проектов (превышение бюджета, неисполнение сроков, недостижение целей проекта).
Риски структурных преобразований	• угроза нарушения технологических процессов холдинга «РЖД» и, как следствие, значительные финансовые потери; • 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.

Внутренние риски

Категория рисков

Риски

Кадровые

- 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;
- нарушение техники безопасности труда по вине персонала;
- риск неэффективного подбора, расстановки и управления кадрами;
- нарушения трудовой дисциплины;
- снижение корпоративной культуры сотрудников.

Управленческие

- снижение управляемости структурами холдинга «РЖД»;
- принятие необоснованных управленческих решений;
- неисполнение принятых решений в установленные сроки;
- недостижение целевых экономических и производственных результатов деятельности холдинга «РЖД».

Управление финансовыми рисками

Основополагающим документом системы управления финансовыми рисками является Политика управления финансовыми рисками Компании.

Концепция управления финансовыми рисками Компании

Принципы управления рисками

Инструменты управления, в том числе хеджирование

Процесс управления:

- выявление,
- анализ и оценка,
- сопоставление величины риска с риск-аппетитом,
- принятие решения (выбор стратегии управления риском),
- собственно управление риском, в т. ч. с применением инструментов хеджирования при необходимости,
- мониторинг результатов,
- оценка эффективности мероприятий по управлению финансовыми рисками (самодиагностика).

Центром принятия решений в отношении управления финансовыми рисками выступает Комиссия по управлению финансовыми рисками Компании – коллегиальный орган из представителей ряда департаментов, под руководством старшего вице-президента по экономике и финансам.

Компания концентрирует внимание на управлении следующими основными финансовыми рисками

Кредитные риски

■ Для управления кредитными рисками в ОАО «РЖД» утверждены методики расчета кредитных лимитов, нормативные документы, определяющие работу с банковскими гарантиями и поручительствами, в т. ч. единый корпоративный стандарт холдинга «РЖД» по работе с инструментами обеспечения. На базе методик расчета кредитных лимитов Компания осуществляет оценку финансовых институтов и расчет соответствующих кредитных лимитов, регулирующих 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 применяется система стандартов управления, включающая в себя типовые условия расчетов с контрагентами, обеспечительные меры, казначейский контроль, нормирование дебиторской

и кредиторской задолженности, банковские гарантии серьезности намерений, надлежащего исполнения своих обязательств (в т. ч. 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.

Ликвидность

■ Оперативное управление ликвидностью Компании осуществляется на основе платежного баланса, платежного календаря и платежной позиции в пределах утвержденных бюджетов. В зависимости от текущей ликвидности, Компания осуществляет

оперативное привлечение или размещение денежных средств на лучших рыночных условиях. Оперативное управление ликвидностью осуществляется на базе систем Reuters и Bloomberg.



Валютные, процентные и ценовые риски

- Для оценки данных рисков Компания применяет моделирование и оценку бюджетных параметров с учетом возможной волатильности соответствующих рыночных индикаторов.
- Оценка величины валютного риска ОАО «РЖД» и выбор инструмента управления валютным риском основываются на анализе открытой валютной позиции Компании. Для расчета открытой валютной позиции операции Компании анализируются и группируются в разрезе инвестиционной, операционной и финансовой деятельности. Величина и структура рассчитанной открытой валютной позиции влияет на политику заимствований Компании и определяет подходы к хеджированию. Компания на регулярной основе рассматривает состояние ОВП и корректирует соответствующие мероприятия по управлению валютным риском и валютным портфелем заимствований.
- Волатильность курса руб. к основным валютам оказывает разнонаправленное влияние на Компанию с учетом денежных потоков в рамках открытой валютной позиции. Компания минимизирует валютные риски путем снижения открытой валютной позиции, в т. ч. применяя производные финансовые инструменты.
- В основе оценки величины процентного риска лежит анализ волатильности плавающих процентных ставок и соответствующее влияние на портфель заимствований ОАО «РЖД».
- В части ценового риска Компания стремится устанавливать такие условия расчетов и индексации в договорах с контрагентами, которые позволяли бы максимально нивелировать данный риск.

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.

В 2014 году был проведен ряд открытых конкурсов и заключены соответствующие договоры по следующим видам:

- обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, перевозимых железнодорожным транспортом;
- обязательное страхование гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте;
- страхование ответственности директоров и руководителей Компании;
- страхование работников Компании от несчастных случаев и болезней;
- страхование гражданской ответственности ОАО «РЖД».

В отчетном году был завершен процесс урегулирования таких крупных чрезвычайных страховых случаев, как наводнение в Дальневосточном федеральном

округе и на полигоне Южно-Уральской железной дороги и взрыв на вокзале Волгоград-1.

Общий объем полученного страхового возмещения в 2014 году составил более 927 млн руб.

Для 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.

В рамках регулярно проводимой работы по улучшению параметров страховой защиты имущественного комплекса ОАО «РЖД» и в целях обеспечения наиболее высокого уровня страхового

Общий объем полученного страхового возмещения ОАО «РЖД» в 2014 году составил более

927 млн руб.

покрытия из общего числа подлежащих страхованию объектов имущества Компании определены наиболее дорогостоящие и высокорисковые объекты, по которым установлен отдельный лимит на один страховой случай в размере 22,5 млрд руб. Совокупная стоимость данных объектов составляет более 390 млрд руб. Ежегодно Компанией проводится работа по обеспечению особого факультативного перестрахования в ведущих зарубежных перестраховочных компаниях. Так, перестрахование рисков по данным объектам обеспечено такими крупнейшими перестраховочными компаниями, как Swiss Re, Munich Re, Allianz, Zurich Insurance Company и т. д.

Безопасность движения



Одним из механизмов политики в сфере безопасности движения является Стратегия гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД», основанная на построении эффективных систем менеджмента безопасности движения, опирающихся на инструменты риск-менеджмента и принципы формирования особой культуры безопасности.

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

В 2014 году фактическое значение показателя уровня аварийности, установленного Правительством Российской Федерации в Стратегии развития железнодорожного транспорта на уровне 2,0, снизился и составил 1,47 событий на млн поездо-км.

По холдингу «РЖД» значение целевого показателя безопасности движения также ниже установленного уровня, и при плане 2,83 он составил в 2014 году 2,37 события на 1 млн поездо-км.

Количество транспортных происшествий и событий по итогам 2014 года по ответственности холдинга «РЖД» снижено по сравнению с 2013 годом на 31 % (3 916 к 5 683), по ОАО «РЖД» – на 43 % (2 244 к 3 948) по сравнению с уровнем 2013 года.

В 2014 году затраты на реализацию Программы безопасности движения составили более 2,8 млрд руб. в соответствии с утвержденной Правительством Российской Федерации инвестиционной программой ОАО «РЖД».

В 2014 году проведена плановая реализация мероприятий, направленных на снижение уровня риска возникновения нарушений безопасности движения посредством приведения

инфраструктуры ОАО «РЖД» к требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ).

В течение 2014 года приведены в соответствие требованиям ПТЭ 24 782 объекта инфраструктуры.

На реализацию данной программы затрачены средства в размере 87,8 млрд руб.

В 2014 году на реализацию мероприятий по снижению уровня риска возникновения нарушений безопасности движения, направлено

87,8 млрд руб.

Транспортная безопасность



В 2014 году Компанией выполнен комплекс мероприятий, направленных на защиту объектов железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства.

В 2014 году под охрану было передано 6 557 объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», что на 6,5 % больше, чем в 2013 году.

Основные усилия были направлены на повышение уровня защищенности от актов незаконного вмешательства наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, в первую очередь задействованных для транспортного обслуживания XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи.

В результате принятых мер за период проведения Олимпийских зимних игр 2014 года противоправного вмешательства в функционирование объектов железнодорожного транспорта допущено не было.

Для снижения рисков несанкционированного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта в 2014 году была продолжена реализация проекта «Транспортная безопасность» в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД».

На сумму 618,6 млн руб., предусмотренных в бюджете Компании, оснащены системами технических средств охраны объекты инфраструктуры и железнодорожного пути высокоскоростного участка Завидово – Подсолнечная (532–585 км) магистрали Санкт-Петербург – Москва и скоростного участка Санкт-Петербург – Финляндский – Рощино (0–58 км) направления Санкт-Петербург – Бусловская, на 11 железнодорожных мостах и тоннелях сети железных дорог осуществлен их монтаж и модернизация,

на участке Махачкала – Тарки Северо-Кавказской железной дороги установлено дополнительное оборудование для расширения функций системы защиты железнодорожного пути.

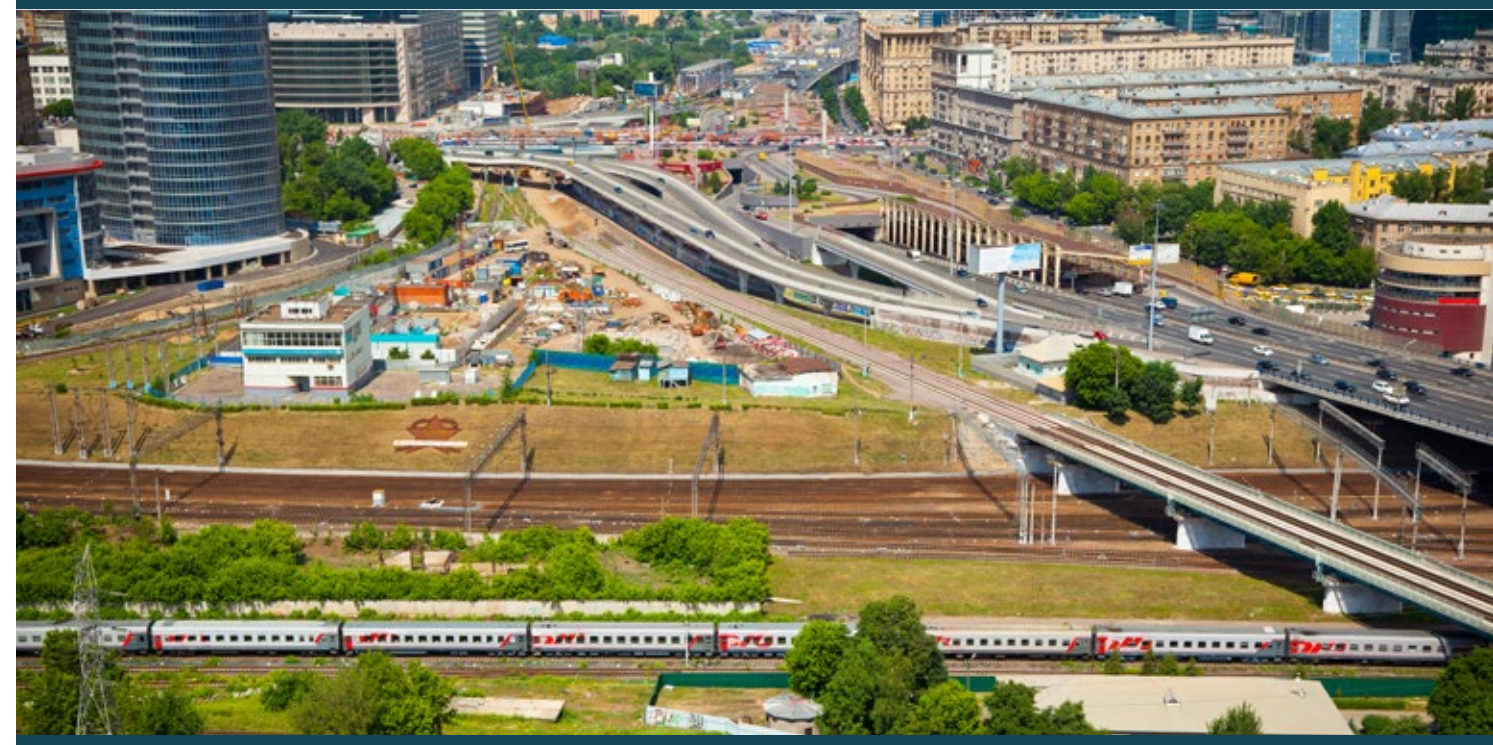
В ходе реализации инвестиционных проектов и выполнения мероприятий по созданию систем технических средств охраны количество объектов, оснащенных этими средствами, доведено до 1 607. В 2013 году количество наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, оснащенных системами технических средств охраны, составляло 1 489.

Анализ операционных результатов Компании по бизнес-блокам

- 60 Транспортно-логистический бизнес-блок
- 74 Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»
- 88 Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»

- 98 Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»

- 104 Социальный блок



Россия живет действиями

Новый Манский тоннель

26 августа 2014 года на Красноярской железной дороге состоялось торжественное открытие нового Манского тоннеля, который является одним из основных объектов, создаваемых ОАО «РЖД» для увеличения пропускной способности на направлении Междуреченск – Тайшет.

Открытие тоннеля с последующей укладкой второго пути на 15-километровом перегоне Лукашевич – Кравченко позволит увеличить пропускную способность участка с сегодняшних 27 пар поездов до 42.

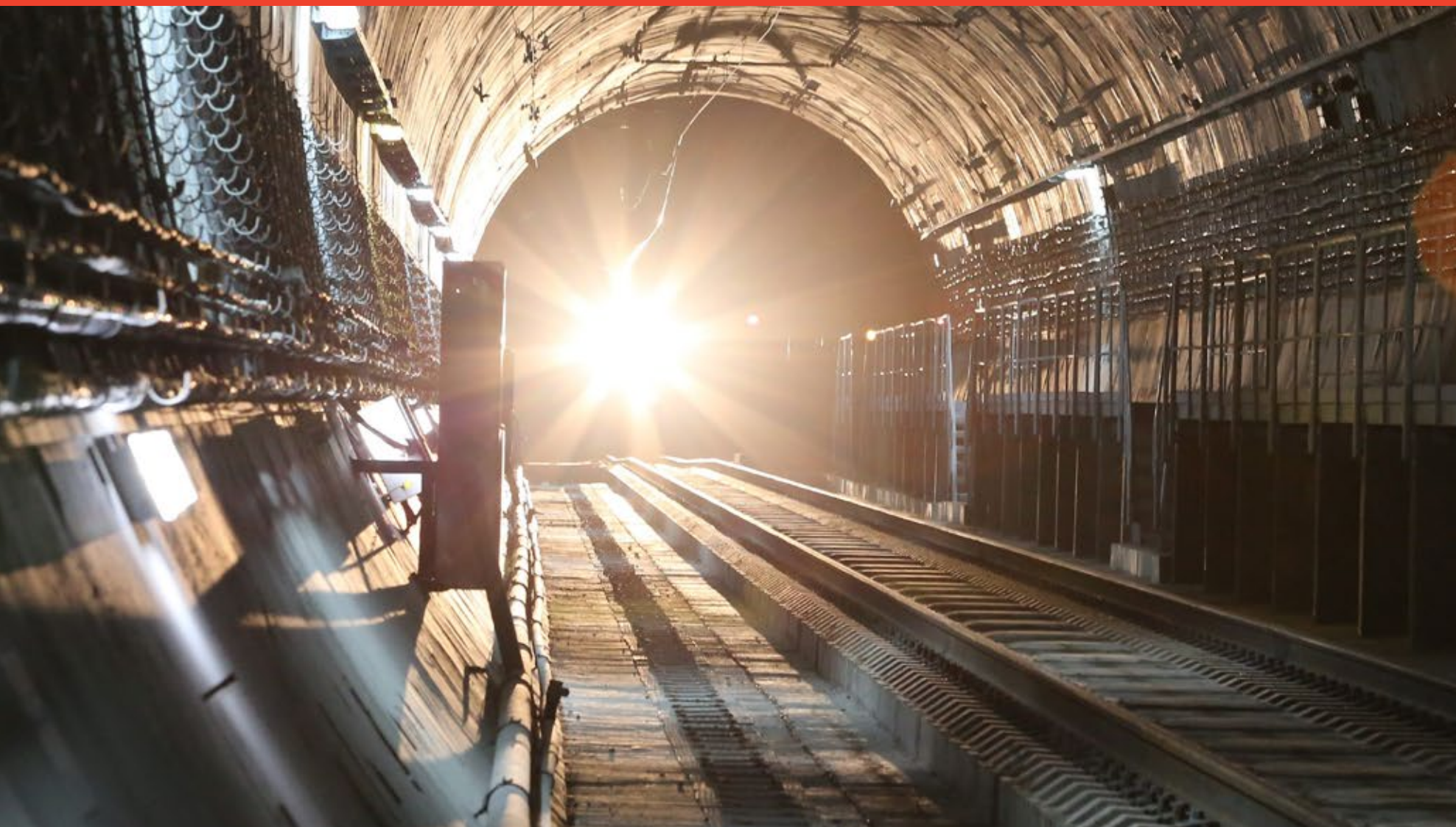
Общая протяженность тоннеля

2 465 м

Плановые затраты на программу модернизации Южного хода Красноярской железной дороги Междуреченск – Тайшет, рассчитанную до 2018 года. 10 %

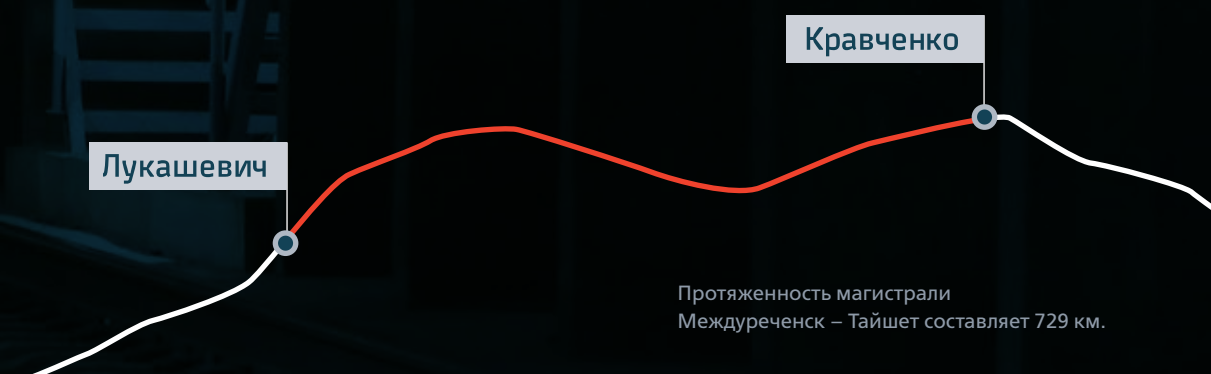


■ Средства федерального бюджета – 38,7 млрд руб.
■ Средства ОАО «РЖД» – 4,2 млрд руб.



■ ■ Новый Манский тоннель стал самым протяженным в Красноярском крае и на Красноярской железной дороге (его длина – 2 465 м). Он расположен в Партизанском районе Красноярского края на 729 км магистрали Междуреченск – Тайшет между станциями Лукашевич и Кравченко. Проходит под Аргазинским перевалом в Саянских горах параллельно старому (расстояние между ними – 59 м). Организовать движение поездов другим способом, без строительства тоннелей, на этом участке невозможно.

Новый Манский тоннель позволяет снять инфраструктурные ограничения на одном из сложных участков Южного хода Красноярской железной дороги Междуреченск – Тайшет. ■ ■



В непростых экономических условиях, которые сложились в 2014 году, ОАО «РЖД» сохранило позиции ведущего представителя транспортной отрасли России. Одной из масштабных задач, с которыми Компания успешно справилась в отчетном году, стало транспортное обслуживание XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи. В целом по итогам 2014 года общий грузооборот составил 2 954,5 млрд т·км, пассажирооборот — 128,8 млрд пасс.-км.

Транспортно-логистический бизнес-блок



Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»



Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»



Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»

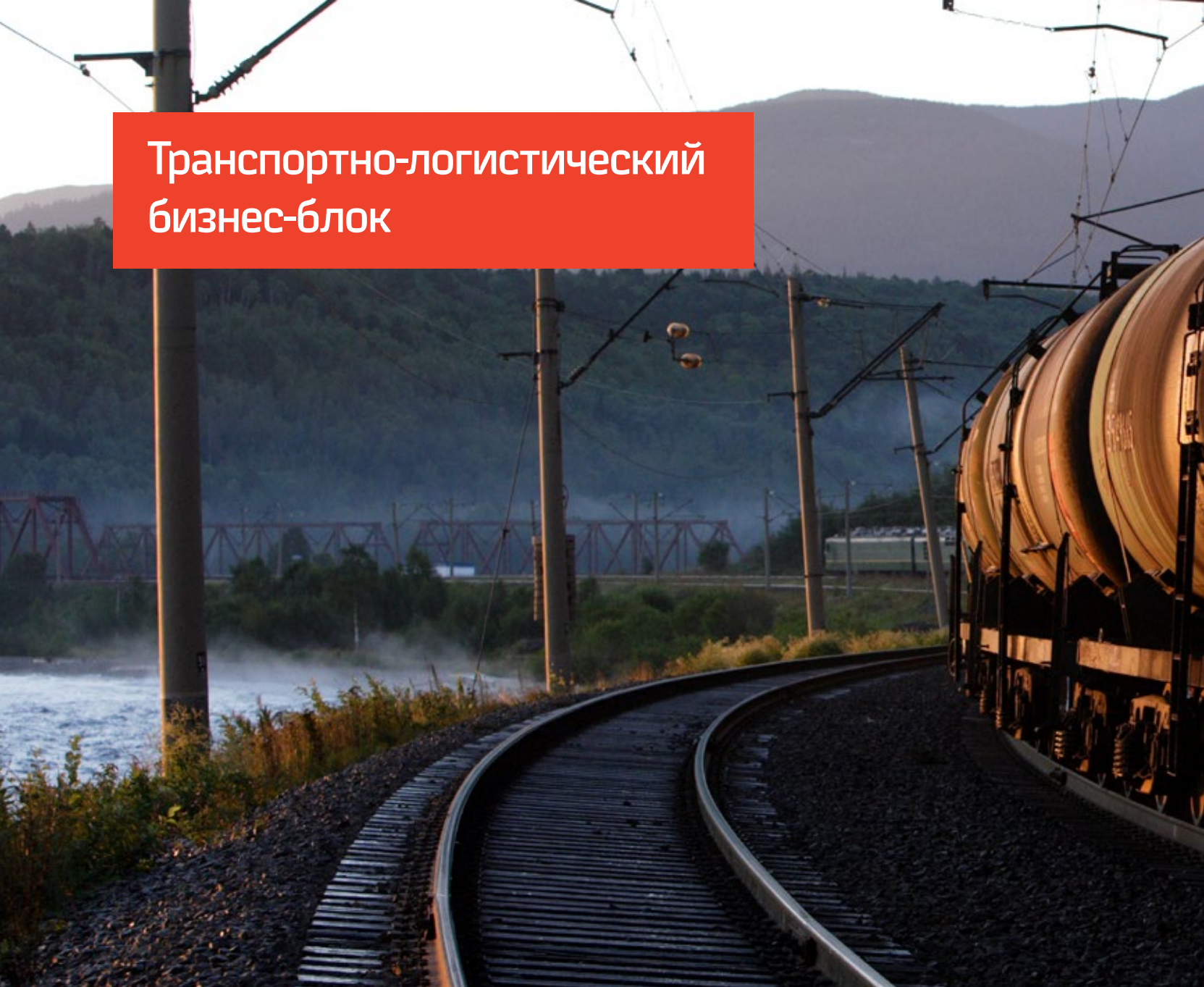


Социальный блок



2014 год был ознаменован рядом важных проектов. Так, было завершено создание интермодального логистического оператора АО «ОТЛК», начата реализация крупнейшего инвестиционного проекта по модернизации Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, продолжилась реализация совместных проектов с зарубежными партнерами. В 2014 году Компания сохранила статус социально ответственного работодателя, обеспечив индексацию заработной платы работников, выполнив все обязательства по коллективному договору, предприняв необходимые меры по обеспечению производственной и экологической безопасности.

Транспортно-логистический бизнес-блок



В 2014 году ОАО «РЖД» продолжило активную работу по переходу от чисто перевозочной деятельности к транспортно-логистической за счет развития комплексных услуг, организации перевозок по расписанию, расширения спектра оказываемых 2PL, 3PL, 4PL услуг, формирования глобальных логистических цепочек.

Общая погрузка на инфраструктуре
ОАО «РЖД» в 2014 году

1 226,9 млн тонн

На 0,8 % ниже
уровня 2013 года

Грузооборот по инфраструктуре
ОАО «РЖД» в 2014 году

2 954,5 млрд т·км

Рост на 5 %
по отношению к 2013 году

За 2014 год российский парк
увеличился на

21,1 тыс. вагонов

Рост на 1,8 %
по отношению к 2013 году



С учетом ограниченных возможностей по увеличению масштаба и доходности бизнеса в регулируемых государством сегментах перевозок Холдингом ведется активная работа по расширению деятельности в дерегулированных сегментах транспортно-логистического рынка, укреплению позиций российских железных дорог на российском и зарубежных логистических рынках, а также по внедрению на сети современных логистических технологий уровня 3PL/4PL.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ



Грузовые перевозки



Основные показатели грузовых перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД»

Показатель	Единица измерения	2010	2011	2012	2013	2014	
						Значение	Изменение, % (если не указано иное)
Погрузка	млн тонн	1 205,8	1 241,5	1 271,9	1 236,8	1 226,9	-0,8
в среднем в сутки	тыс. тонн	3 303,5	3 401,5	3 475,0	3 388,5	3 361,5	-0,8
Общий грузооборот, в т. ч.:	млрд т-км	2 501,8	2 704,8	2 782,6	2 813,1	2 954,5	5,0
груженный грузооборот	млрд т-км	2 011,3	2 127,8	2 222,4	2 196,2	2 298,6	4,7
порожний грузооборот	млрд т-км	490,5	576,9	560,2	616,9	655,9	6,3
Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок	%	87,2	81,6	72,5	77,5	87,1	9,6 п. п.

Погрузка

В условиях сложной макроэкономической ситуации и сокращения грузовой базы железнодорожного транспорта объем погрузки грузов по сети железных дорог в 2014 году снизился по сравнению с 2013 годом на 0,8 %. Основной причиной сокращения стало уменьшение погрузки строительных материалов и металлических руд.

Заметное снижение объемов погрузки в середине года, особенно в период с мая по июль, в четвертом квартале в значительной мере удалось компенсировать. Определенную роль в этом сыграли меры по привлечению к перевозкам дополнительных объемов грузов и повышению качества оказываемых услуг (в частности, дополнительные услуги, оказываемые в рамках общей услуги по перевозке, а также комплексные транспортно-логистические услуги).

В результате в четвертом квартале был достигнут существенный прирост среднесуточной погрузки грузов по сравнению со вторым и третьим кварталами.

По итогам 2014 года объем погрузки грузов составил 1226,9 млн тонн (3 361,5 тыс. тонн в среднем в сутки). При этом погрузка грузов на экспорт возросла на 4,3 % относительно предыдущего

Среднесуточная погрузка
на инфраструктуре ОАО «РЖД»
в 2014 году

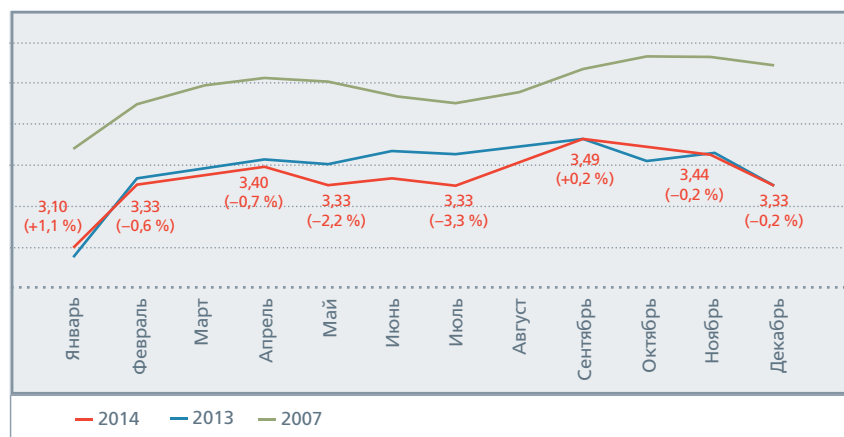
3 361,5 тыс. тонн

На 0,8 % ниже
уровня 2013 года

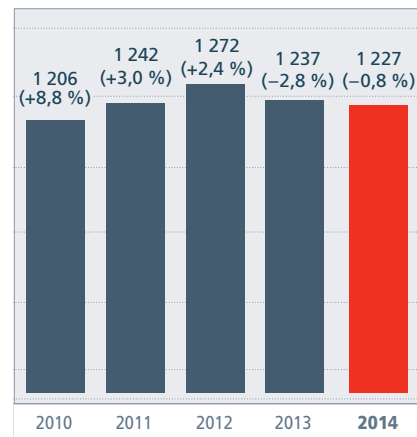
года и составила 420 млн тонн, во внутрироссийском сообщении снизилась на 3,2 % до 797,5 млн тонн.

Как следствие, доля внутреннего сообщения в структуре погрузки сократилась с 66,6 % в 2013 году до 65,0 % в 2014 году при одновременном росте удельного веса экспорта с 32,5 % до 34,2 %.

Динамика среднесуточной погрузки, млн тонн



Динамика объемов погрузки, млн тонн



Структура погрузки по видам сообщения, млн тонн

Показатель	2013	Доля в 2013	2014		
			Значение	Доля в 2014	Изменение, %
Погрузка	1 236,8	100,0	1 226,9	100,0	-0,8
Внутреннее сообщение	823,9	66,6	797,5	65,0	-3,2
Экспорт, в т. ч.:	402,4	32,5	420,0	34,2	4,3
через порты	225,0	18,2	250,3	20,4	11,3
через погранпереходы	177,5	14,3	169,6	13,8	-4,5
Импорт и транзит	10,4	0,9	9,5	0,8	-8,9

В общей структуре погрузки преобладают каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руда. В 2014 году их суммарная доля в общем объеме погрузки составила 68 %.

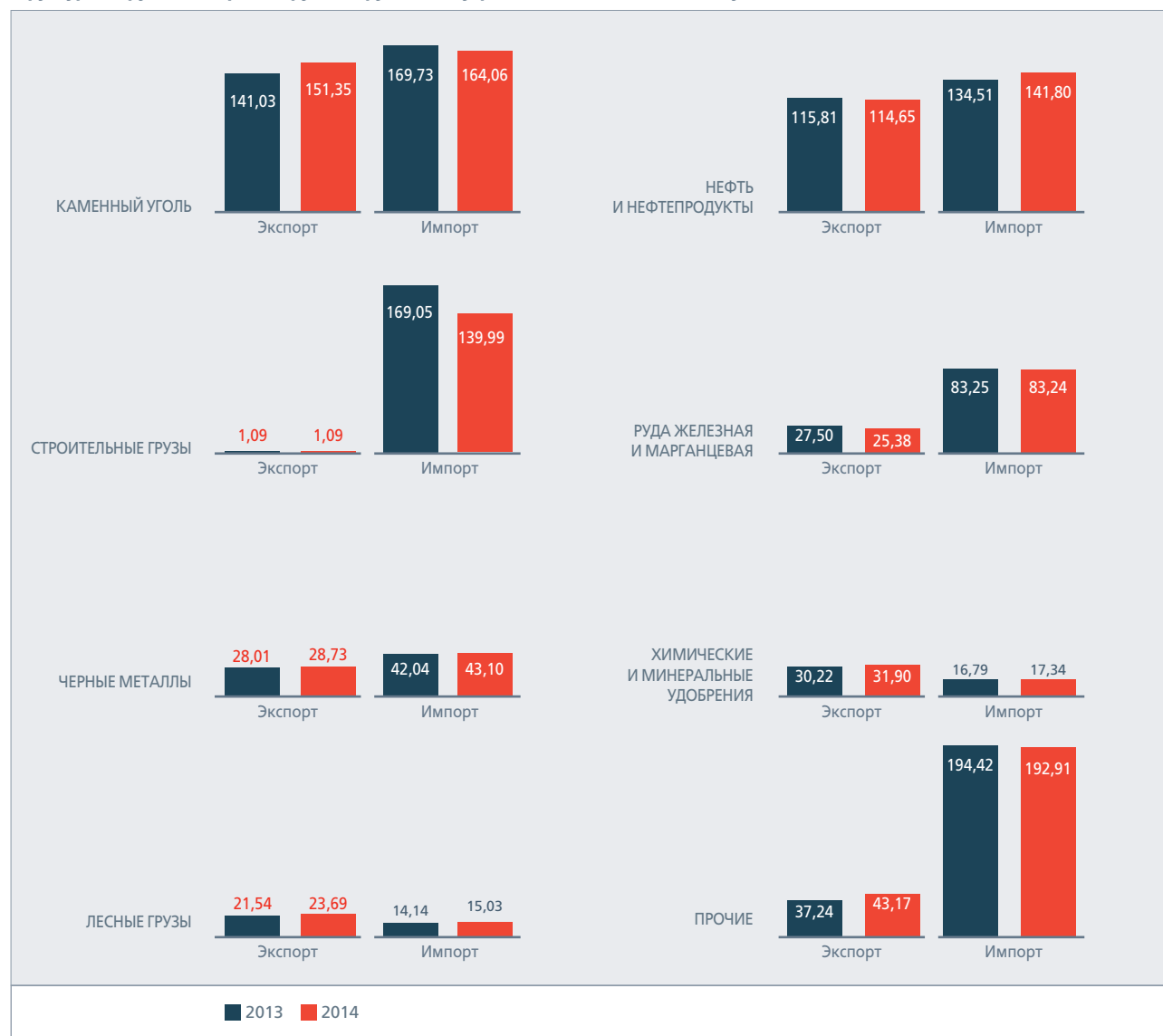
В 2014 году был зафиксирован рост погрузки к уровню 2013 года по основным потокообразующим грузам 3-го тарифного класса (высокодоходные): «черные металлы» (+2,5 %, +1,8 млн тонн); 2-го тарифного класса (среднедоходные): «зерно» (+32,3 %, +4,4 млн тонн) (к значительному росту погрузки привел рекордный урожай 2014 года),

«химические и минеральные удобрения» (+4,7 %, +2,2 млн тонн), «нефть и нефтепродукты» (+2,4 %, +6,1 млн тонн); 1-го тарифного класса (низкодоходные): «лесные грузы» (+8,5 %, +3,0 млн тонн), «кокс» (+3,0 %, +0,3 млн тонн), и «каменный уголь» (+1,5 %, +4,6 млн тонн). При этом снижение относительно 2013 года наблюдалось в погрузке «строительных грузов» (–17,1 %, –29 млн тонн), и «руды железной и марганцевой» (–2,0 %, –2,1 млн тонн).

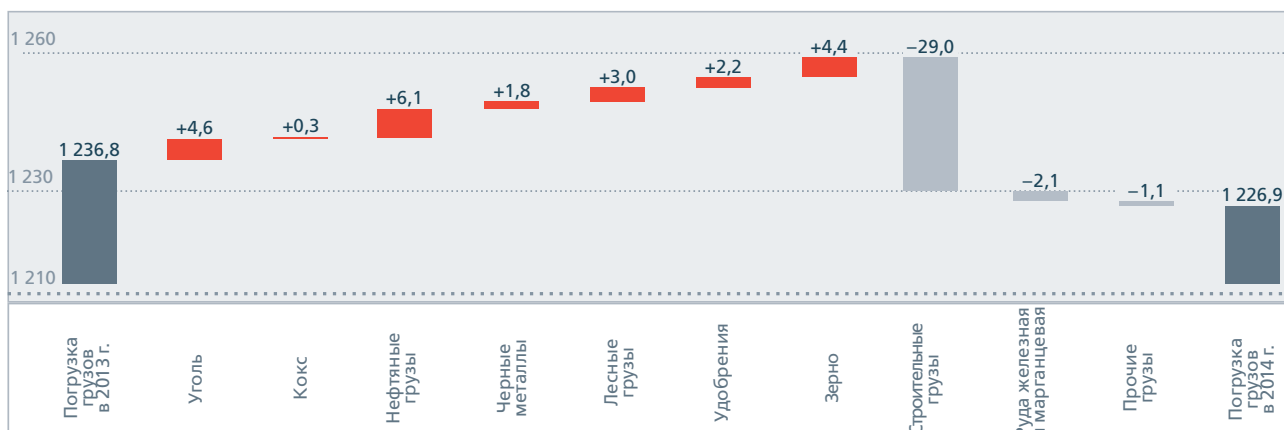
Доля среднедоходных и высокодоходных грузов при этом увеличилась до 30,5 % и 10,6 % соответственно.

В разрезе номенклатуры наибольший удельный вес приходится на низкодоходные грузы – 58,9 %. Однако стоит отметить, что в результате снижения погрузки грузов данного сегмента в 2014 году их доля по сравнению с 2013 годом сократилась на 1,5 п. п.

Структура погрузки экспортных грузов и грузов во внутреннем сообщении в 2014 году, млн тонн



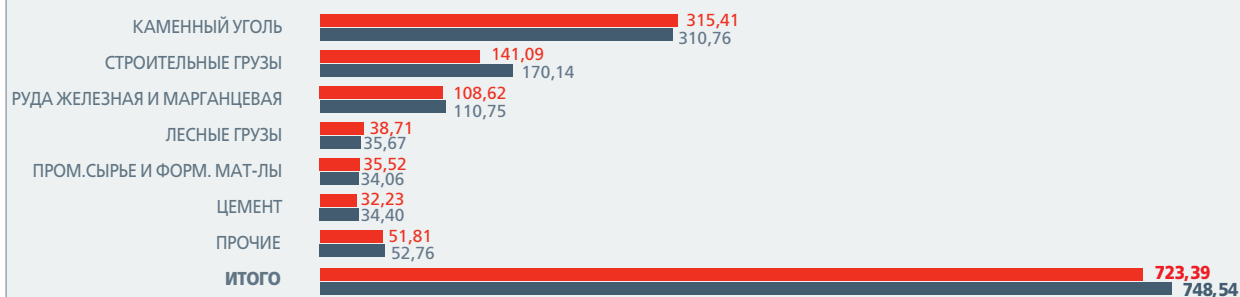
Изменение объемов погрузки грузов в 2014 году, млн тонн



Структура погрузки грузов в 2014 году, млн тонн

Низкодоходные грузы

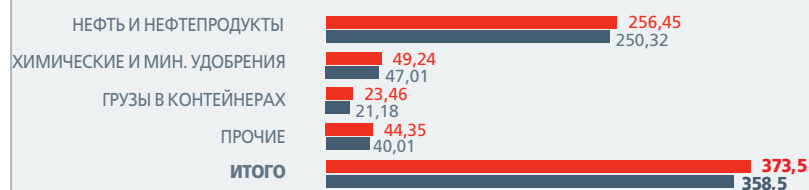
Удельный вес в общей номенклатуре — 58,9 %



Погрузка низкодоходных грузов в 2014 году снизилась в сравнении с 2013 годом на 3,4%

Среднедоходные грузы

Удельный вес в общей номенклатуре — 30,5 %



Погрузка среднедоходных грузов в 2014 году увеличилась в сравнении с 2013 годом на 4,2%

Высокодоходные грузы

Удельный вес в общей номенклатуре — 10,6 %



■ 2014 ■ 2013

Грузооборот

Несмотря на снижение объемов погрузки, в 2014 году грузовой грузооборот составил 2 298,6 млрд т·км, превысив показатель 2013 года на 4,7 %. Это связано с изменениями в структуре грузовых перевозок по направлениям, которые привели к значительному росту их средней дальности на 6 % по итогам 2014 года в сравнении с 2013 годом.

Порожний грузооборот в 2014 году составил 655,9 млрд т·км, увеличившись относительно 2013 года на 6,3 %.

Общий грузооборот в 2014 году возрос к уровню 2013 года на 5 % и составил 2 954,5 млрд т·км.

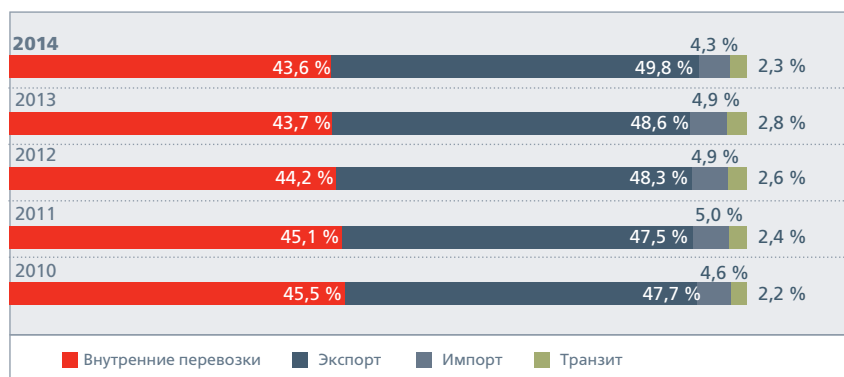
Структура грузооборота по основной номенклатуре грузов

Показатель	Грузооборот, млрд т·км				Изменение доли грузооборота	Изменение грузооборота 2014/2013, %
	2013	Доля	2014	Доля		
Каменный уголь	813,6	37,1	884,7	38,5	1,4	108,7
Нефть и нефтепродукты	429,6	19,6	443,0	19,3	-0,3	103,1
Минерально-строительные грузы	220,6	10,1	220,4	9,6	-0,5	99,9
Руда всякая	154,5	7,0	149,2	6,5	-0,5	96,6
Черные металлы	126,9	5,8	132,4	5,8	0,0	104,4
Химические минеральные удобрения	78,5	3,6	82,9	3,6	0,0	105,5
Лесные грузы	59,5	2,7	64,5	2,8	0,1	108,5
Кокс	28,9	1,3	28,6	1,2	-0,1	98,9
Хлебные грузы	30,3	1,4	34,4	1,5	0,1	113,7
Остальные грузы	249,6	11,4	255,1	11,1	-0,3	102,2
Всего	2 191,9	100,0	2 295,2	100,0	0,0	104,7
Грузобагаж	4,3		3,4			78,3
Всего грузовой грузооборот	2 196,2		2 298,6			104,7
Порожний грузооборот	616,9		655,9			106,3
ВСЕГО	2 813,1		2 954,5			105,0

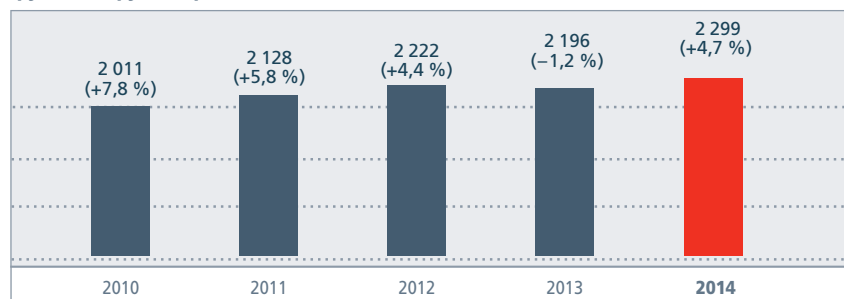
Средняя дальность перевозки грузов, км

Показатель	2013 г.	2014 г.	%
Груженная отправка	1 573	1 668	106,0
Порожняя отправка	1 121	1 170	104,4
ИТОГО СРЕДНЯЯ ПО СЕТИ	1 445	1 524	105,5

Структура грузовой грузооборота



Грузовой грузооборот



Рынок оперирования грузовыми вагонами

Российский парк грузовых вагонов на конец 2014 года составлял 1 221 364 единицы, из них:

- 242,2 тыс. единиц, или 20 %, являются вагонами парка холдинга «РЖД» (оперирование вагонным парком осуществляют ДЗО холдинга «РЖД»);
- 979,2 тыс. единиц, или 80 %, принадлежат другим собственникам.

В целом за 2014 год российский парк увеличился на 21,1 тыс. вагонов (на 1,8 % по сравнению с 2013 годом). Парк приватного подвижного состава прочих собственников расширился на 31,8 тыс. вагонов (на 3,2 %), а парк Холдинга уменьшился на 10,7 тыс. вагонов (на 4,2 %).

За отчетный период общий парк грузовых вагонов, не участвующих в перевозочном процессе и находящихся на инфраструктуре общего пользования, составил 339 тыс. единиц среднесуточно, в т. ч. 215 тыс. – невостробованных к перевозке погрузочных ресурсов рабочего парка и 124 тыс. вагонов нерабочего парка, занимающих пути железнодорожных станций.

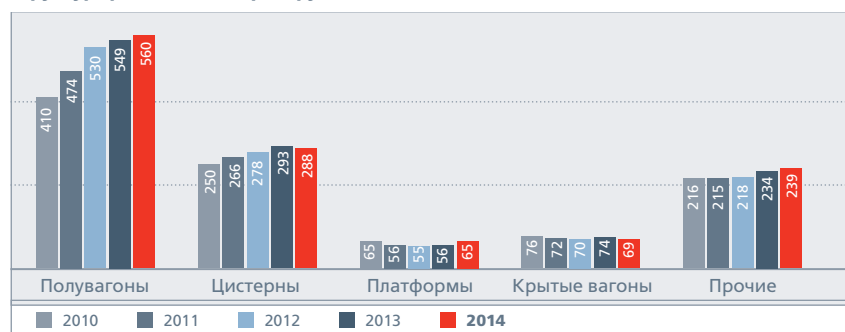
Структура парка вагонов Холдинга,
тыс. единиц

Показатель	2013	2014	
		Значение	Изменение, %
Полувагоны	129,3	113,7	–12,1
Цистерны	4,7	4,7	0,0
Платформы	24,8	33,7	35,9
Крытые вагоны	31,2	25,2	–19,2
Прочие	63,1	64,9	2,9

Влияние избыточного рабочего парка вагонов, находящегося на инфраструктуре ОАО «РЖД», за 2014 год привело к потерям участковой скорости на 1,27 км/час, снижению производительности локомотива на 70,2 тыс. т·км брутто/сут. и замедлению оборота на 3,45 сут.

Общее негативное влияние избыточного парка на финансовые результаты ОАО «РЖД» за январь – декабрь 2014 года по расчету оценивается в 14,0 млрд руб.

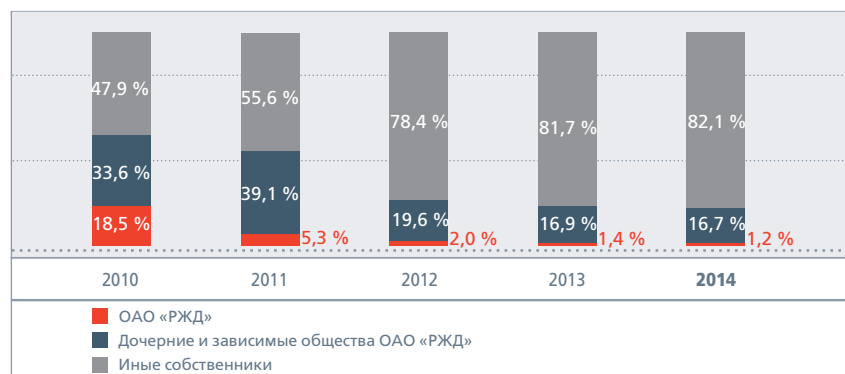
Структура российского парка грузовых вагонов, тыс. единиц



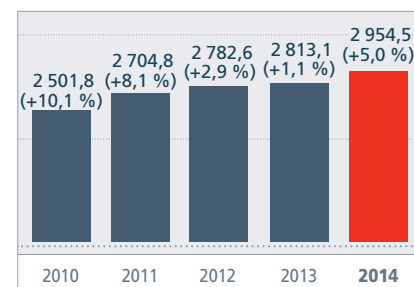
Вагонный парк холдинга «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2014 года (оперирование вагонным парком осуществляют ДЗО Холдинга «РЖД»)

242,2 тыс. единиц

Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота, %



Общий грузооборот



Транспортно-логистические услуги



Одной из стратегических задач холдинга «РЖД» является переход от оказания услуг по перевозке грузов к формированию комплексных услуг «от двери до двери», расширение спектра оказываемых 2PL, 3PL, 4PL услуг, формирование глобальных логистических цепочек.

С учетом ограниченных возможностей по увеличению масштабов и доходности бизнеса в регулируемых государством сегментах перевозок Холдингом

ведется активная работа по расширению деятельности в дерегулированных сегментах транспортно-логистического рынка, укреплению позиций российских

железных дорог на российском и зарубежных логистических рынках, а также по внедрению на сети современных логистических технологий уровня 3PL/4PL.

Результаты деятельности АО «ФГК»



Отчетный 2014 год прошел под знаком общего спада промышленного производства в стране, а также усложнившейся экономической ситуации. Эти факторы оказали существенное влияние на АО «ФГК», как и на весь рынок оперирования подвижным составом на сети российских железных дорог. Однако благодаря реализации комплекса мер по оптимизации бизнес-процессов АО «ФГК» укрепило позиции на рынке.

В 2014 году доля АО «ФГК» на рынке сетевого грузооборота увеличена до 15,0 % от общесетевого, по объему перевозок – до 11,7 %. Доля АО «ФГК» в общем парке грузовых вагонов по состоянию на конец 2014 года составила 13,4 %.

Объем погрузки полувагонов АО «ФГК» в 2014 году увеличен на 9 % по сравнению с уровнем 2013 года.

В 2014 году общий объем перевезенных АО «ФГК» грузов составил около 161,9 млн тонн (на 8,2 % больше, чем в 2013 году), или 2,5 млн вагоноотправок. Наибольший рост отмечен в сегменте перевозок в полувагонах собственности АО «ФГК»: в 2014 году перевезено

146,0 млн тонн (на 12,3 млн тонн больше, чем в 2013 году); в 1,4 раза увеличился объем перевозок грузов в цистернах – 5,6 млн тонн (в 2013 году – 4,0 млн тонн).

Вместе с тем общая тенденция снижения активности на рынке оперирования вагонным парком оказала наибольшее влияние на снижение доходов Компании и формирование отрицательного финансового результата АО «ФГК».

Основные финансово-экономические показатели деятельности АО «ФГК» в 2013–2014 годах

Показатель	Единица измерения	2013	2014
Выручка	млн руб.	52 878,6	49 791,9
Чистая прибыль	млн руб.	2 565,8	–3 630,0

Более подробная информация представлена на сайте АО «ФГК»
<http://ru.railfgk.ru>



Результаты деятельности международной логистической компании GEFCO



Группа GEFCO является глобальным игроком на рынке транспортно-логистических услуг и осуществляет свою деятельность на пяти континентах. Сеть GEFCO включает 35 собственных представительств и 70 партнеров, в т. ч. в ключевых с точки зрения развития международного бизнеса ОАО «РЖД» регионах – Центральной и Восточной Европе, СНГ и Китае.

Компания специализируется как на управлении цепями поставок (3PL услуги), так и на предоставлении комплексных услуг по управлению всеми логистическими процессами в компаниях-клиентах (4PL услуги), которые в настоящее время практически не представлены на территории России.

Клиентская база компании включает в себя более 40 тыс. контрагентов по всему миру, в т. ч. транснациональные промышленные корпорации, многие из которых представлены на российском

рынке (PSA Peugeot Citroën, General Motors, Renault, Ford, BMW, L'Oreal, Philips, Electrolux)

В рамках реализации политики по расширению географического присутствия группы в мире в 2014 году GEFCO усилила свои позиции на индийском логистическом рынке посредством увеличения доли в компании Mercurio Pallia, а также расширила сеть в Северной Африке, открыв представительство в Алжире.

В настоящее время GEFCO полностью обеспечивает потребности в логистических услугах компании PSA Peugeot Citroën, начиная со стратегического планирования цепочек поставок и заканчивая непосредственно перевозками готовых автомобилей, комплектующих и запасных частей. Между компаниями подписано 10-летнее рамочное соглашение в 2012 году.

В рамках партнерства General Motors и PSA Peugeot Citroën заключено долгосрочное соглашение на оказание логистических услуг с компанией General Motors, в соответствии с которым GEFCO получила статус эксклюзивного поставщика 4PL логистических услуг в Европе, России и Турции (объем производства в данном регионе – около 1,2 млн автомобилей в год).

В 2014 году GEFCO запущен совместный проект с концерном «Фольксваген» на оказание услуг по хранению автомобилей на территории грузового двора станции Доскино.

По результатам деятельности в 2014 году выручка компании GEFCO составила 4,053 млрд евро (рост на 1,5 % по сравнению с 2013 годом).

Более подробная информация представлена на сайте Gefco www.gefco.net



Создание АО «Объединенная транспортно-логистическая компания»



В ноябре 2014 года было зарегистрировано АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (АО «ОТЛК»). Учредителями компании выступили ОАО «Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога» и АО «Национальная компания "Казахстан темир жолы"». Уставный капитал созданной компании составил 39,7 млрд руб.

На первоначальном этапе ОАО «РЖД» внесло в АО «ОТЛК» принадлежащие ему 50 % + 2 акции АО «ТрансКонтейнер» и 100 % минус 1 акцию ОАО «РЖД Логистика» (доля в уставном капитале – 99,84 %), ГО «Белорусская железная дорога» и АО «Национальная компания „Казахстан темир жолы“» внесли денежный взнос по 32,7 млн руб. (доля каждого в уставном капитале – 0,08 %).

На втором этапе предполагается внесение со стороны «Казахстан темир жолы» акций дочерних компаний АО «Казтранссервис» и АО «Кедентранссервис» (операторы фитинговых платформ и терминалов, в т. ч. расположенных на пограничных

с Китаем станциях Достык и Алтынколь), со стороны «Белорусская железная дорога» терминалов в Бресте и активов «Белинтертранса», и доведение доли партнеров в уставном капитале до паритета.

При создании АО «ОТЛК» закладывались те же принципы, что и при развитии международных транспортных коридоров: единые стандарты, единая технология, единая тарифная политика. АО «ОТЛК» призвано оказывать полный спектр комплексных транспортных и логистических услуг в сфере железнодорожных грузовых и интермодальных перевозок на территории Единого экономического пространства с выходом на рынки Европы и Китая.

Первым итогом реализации проекта АО «ОТЛК» стало достижение договоренности между железными дорогами России, Белоруссии и Казахстана об установлении единой конкурентоспособной сквозной тарифной ставки. Таким образом, созданы условия для привлечения

дополнительных объемов контейнерных перевозок из Китая в Европу и в обратном направлении.

В 2014 году также состоялось подписание Меморандума о намерениях АО «ОТЛК» с компанией GEFCO SA, входящей в холдинг «РЖД». Синхронизация двух проектов – создание АО «ОТЛК» и интеграция GEFCO – позволит обеспечить значительный синергетический эффект за счет скоординированного развития транспортных активов и тиражирования на ЕЭП передовых логистических технологий, а также привлечения клиентской базы в направлении транзитного коридора Азия – Европа.

Кроме того, Меморандум о взаимопонимании, предусматривающий установление стратегического партнерства при перевозках между Китаем и Европой, был подписан между АО «ОТЛК» и DHL Global Forwarding (China). Стороны данного меморандума договорились сотрудничать в сфере регулярных перевозок со сроками доставки контейнера «от двери до двери» между Китаем и Европой не более трех недель.

Повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев



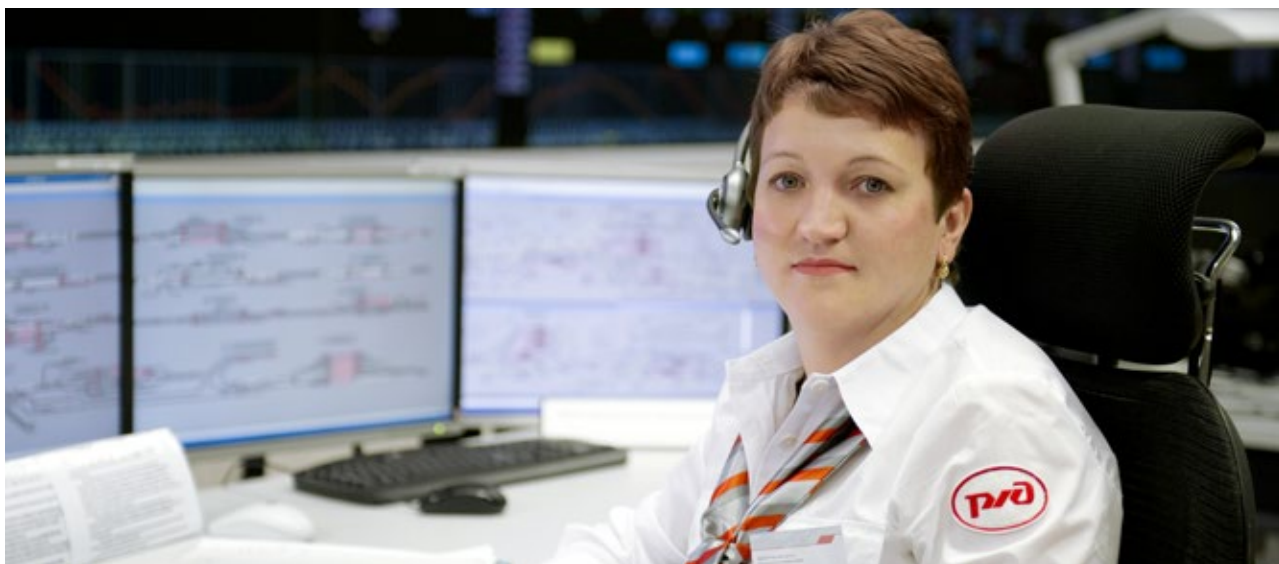
В 2014 году ОАО «РЖД» проводилась системная работа, направленная на повышение качества транспортного обслуживания клиентов. Неизменными критериями качества остаются такие характеристики, как доступность услуг и сроки доставки грузов.

В 2014 году продолжалась реализация ряда инновационных транспортных услуг. Так, перевозка грузов по расписанию с согласованным временем отправления и прибытия на договорных условиях является услугой, которая, с одной стороны, позволяет грузовладельцам оптимизировать производственный цикл – от доставки сырья до вывоза и сбыта готовой продукции, а с другой – способствует получению дополнительных доходов для ОАО «РЖД». В рамках реализации данной услуги за 2014 год было отправлено 14,5 тыс. грузовых поездов. Рост на 64,8 % по отношению к 2013 году (8,8 тыс. поездов в 2013 году).

В целях дальнейшего привлечения контейнерных грузов на Транссибирскую магистраль велась работа по развитию проекта «Транссиб за 7 суток». 13 декабря 2014 года на станцию Москва-товарная-Павелецкая прибыл контейнерный поезд, который доставил груз из Приморья менее чем за 7 суток с маршрутной скоростью 1 350 км/сут. Всего в 2014 году было отправлено 492 ускоренных контейнерных поезда, что на 89 % больше чем в 2013 году, со средней маршрутной скоростью 1 073 км/сут (1 050 км/сут в 2013 году).

В 2014 году продолжена работа по организации движения ускоренных рефрижераторных поездов – за 12 месяцев отправлено 188 таких поездов. Маршрутная скорость рефрижераторного поезда с Дальневосточной на Свердловскую железную дорогу составила 1260 км/сут.

Улучшилось выполнение условий гарантированных сроков доставки. В течение 2014 года на станции назначения прибыло 16,7 млн отправок, из которых в установленные сроки – 14,5 млн, или 87,1 % от общего количества отправок. По сравнению с 2013 годом рост показателя составил 9,6 п. п.



В 2014 году ОАО «РЖД» достигло значительных результатов во внедрении технологии безбумажных перевозок в международном сообщении.

Железнодорожные перевозки порожних вагонов по электронным юридически значимым накладным без оформления бумажных копий документов реализованы в следующих направлениях: Латвийская Республика – Российская Федерация, Литовская Республика – Российская Федерация, Эстонская Республика – Российская Федерация, Украинская Республика – Российская Федерация и обратно, Финляндская Республика – Российская Федерация и обратно.

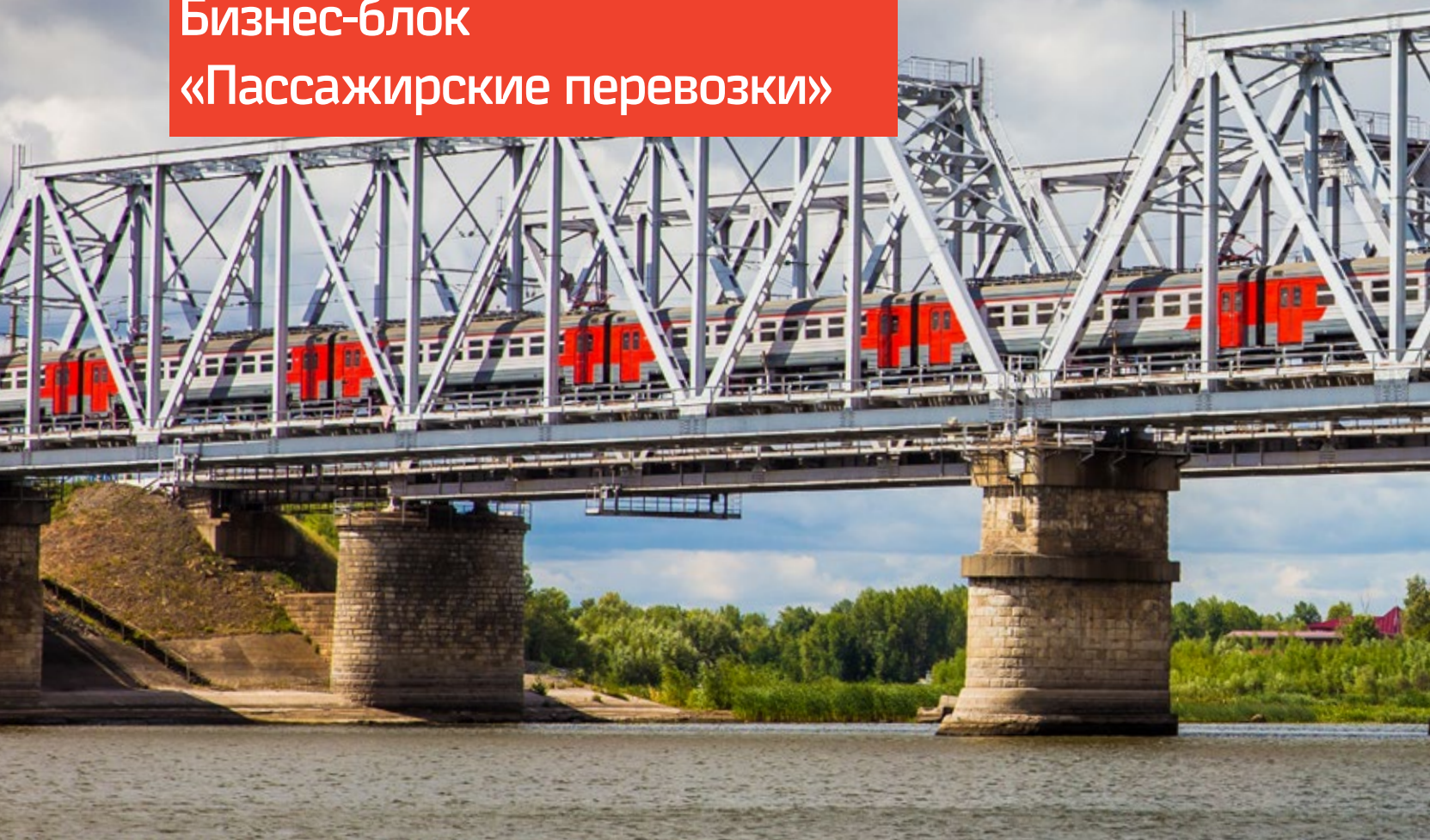
Между Республикой Беларусь и Российской Федерацией реализованы перевозки как грузов в вагонах, так

и порожних вагонов по безбумажной технологии с использованием электронного документооборота в обоих направлениях (на полигоне 18 станций ГО «Белорусская железная дорога» и 426 станций Октябрьской железной дороги).

Принципиально важным шагом в развитии электронного документооборота является организация с апреля 2014 года перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронных перевозочных документов из Российской Федерации в Финляндскую Республику. В данном случае взаимодействие в электронном формате

осуществляется не только между перевозчиками. На основании юридически значимых перевозочных документов, автоматически передаваемых из информационной системы ОАО «РЖД» в информационную систему Федеральной таможенной службы, таможенными органами принимается решение в электронном формате о выпуске грузов в вагонах за пределы таможенной границы Российской Федерации.

Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»



В 2014 году в рамках бизнес-блока «Пассажирские перевозки» проводилась системная работа, направленная на расширение видов предоставляемых услуг, повышение качества перевозок и их привлекательности для пассажиров.

Отправлено пассажиров дальним следованием по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2014 году

103,1 млн чел.

Снижение на 6,9 %
по отношению к 2013 году

Отправлено пассажиров пригородным сообщением по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2014 году

967,2 млн чел.

Снижение на 0,2 %
по отношению к 2013 году

Отправлено пассажиров скоростным сообщением по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2014 году

3,9 млн чел.

Рост на 2,5 %
по отношению к 2013 году



В 2014 году общий пассажирооборот железнодорожного транспорта по инфраструктуре ОАО «РЖД» сократился на 7,0 % и составил 128,8 млрд пасс.-км. Снижение пассажирооборота было отмечено как в дальнем следовании (на 9,0 %), так и в пригородном сообщении (на 0,5 %). Положительную динамику продемонстрировал только сегмент скоростного пассажирского сообщения – рост на 3,9 % по сравнению с 2013 годом.

В течение года было отправлено 1 070,3 млн пассажиров, что на 0,9 % ниже показателя 2013 года. В частности, в дальнем следовании количество отправленных пассажиров сократилось на 6,9 %, в пригородном сообщении – на 0,2 %.

Прирост пассажирооборота скоростного пассажирского сообщения в 2014 году

3,9 %
к 2013 году

Основные показатели пассажирских перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД»

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	Изменение 2014/2013, %
					Значение	
Пассажирооборот железнодорожного транспорта, млрд пасс.-км	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8	-7,0
дальнее следование, в т. ч.:	110,9	110,5	113	105,8	96,3	-9,0
скоростное пассажирское сообщение	1,2	1,6	1,8	1,92	2,0	3,9
пригородное сообщение	28,0	29,3	31,6	32,7	32,6	-0,5
Отправлено пассажиров, млн чел.	946,5	993,1	1 058,8	1 079,6	1 070,3	-0,9
дальнее следование, в т. ч.:	114,9	114,8	116,6	110,7	103,1	-6,9
скоростное пассажирское сообщение	1,9	2,8	3,2	3,8	3,9	2,5
пригородное сообщение	831,6	878,3	942,2	968,8	967,2	-0,2

Пассажирские перевозки по инфраструктуре ОАО «РЖД» в пригородном сообщении

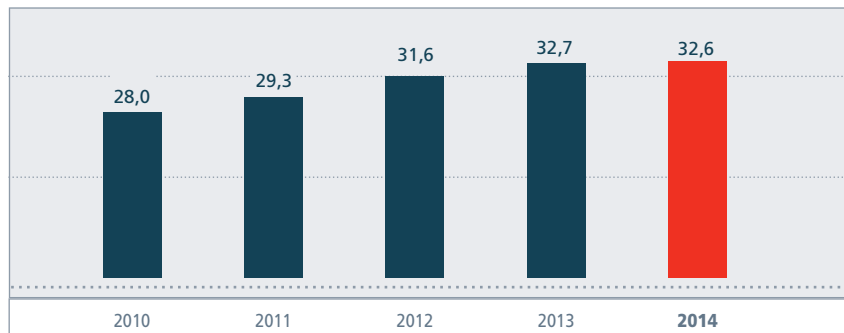
В 2014 году было отмечено снижение пассажирооборота в пригородном сообщении – на 0,5 % по сравнению с 2013 годом, что было связано со снижением покупательской активности населения, а также с приостановкой курсирования пригородных поездов по инициативе субъектов Российской Федерации из-за отсутствия необходимого бюджетного финансирования. В целом за год пассажирооборот в пригородном сообщении составил 32,6 млрд пасс.-км.

Пассажирооборот в пригородном сообщении в 2014 году

32,6 млрд пасс.-км

Снижение на 0,5 %
по отношению к 2013 году

Пассажирооборот в пригородном сообщении по инфраструктуре ОАО «РЖД», млрд пасс.-км

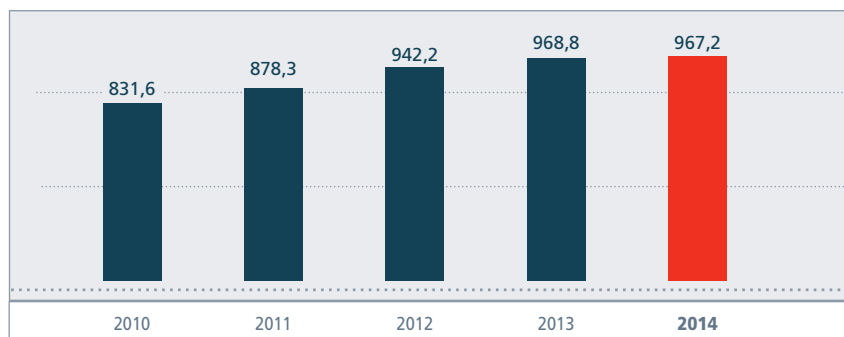


В 2014 году в пригородном сообщении было отправлено

967,2 млн чел.

Снижение на 0,2 %
по отношению к 2013 году

Количество пассажиров пригородного сообщения по категориям, перевезенных по инфраструктуре ОАО «РЖД», млн чел.



Итоги деятельности пригородных пассажирских компаний



В настоящее время перевозочную деятельность в пригородном сообщении осуществляют 25 пригородных пассажирских 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 лице Дирекции скоростного сообщения – филиала ОАО «РЖД»).

В 19 пригородных компаниях доля ОАО «РЖД» в уставном капитале составляет более 50 %.

В 2014 году пригородными пассажирскими компаниями было заключено 92 договора на организацию транспортного обслуживания населения с 71 субъектом Российской Федерации.

Доходы ППК от пассажирских перевозок в пригородном сообщении в 2014 году

52,7 млрд руб.

Рост на 6,3 %
по отношению к 2013 году

Структура пассажирооборота по перевозчикам в пригородном сообщении в 2014 году, %

Показатель	2014
ОАО «РЖД»	0,1
Дочерние и зависимые общества	99,7
Частные перевозчики	0,2

Параметры деятельности ППК в части пригородных пассажирских перевозок в 2014 году,
млрд руб.

Показатель	2013	2014
Доходы	49,6	52,7
Расходы	57,4	59,8
Убытки	–7,8	–7,1
Субсидии	7,5	8,2
В т. ч. по прибыльным ППК		
доходы	39,6	44,6
расходы	35,3	41,5
субсидии	2,2	2,7
прибыль с учетом начисленных субсидий	6,5	5,8
по убыточным ППК		
доходы	9,9	8,1
расходы	22,1	18,3
убыток	–12,2	–10,2
субсидии	5,3	5,5
убытки с учетом начисленных субсидий	–6,9	–4,6

Доходы по перевозочной деятельности ППК по итогам 2014 года выросли на 6,3 % по сравнению с 2013 годом и составили 52,7 млрд руб. При этом 12 перевозчиков из 25 обеспечили рост доходов к уровню прошлого года.

Расходы по перевозочной деятельности выросли на 4,2 % до 59,8 млрд руб.

Убытки пригородных пассажирских компаний без учета субсидий из региональных бюджетов составили 10,2 млрд руб., что ниже аналогичного периода 2013 года на 16,4 % (без учета прибыльных компаний).

В 2014 году подтверждено финансирование из региональных бюджетов в размере 8,2 млрд руб.

Сумма некомпенсированных потерь убыточных пригородных компаний в 2014 году составила 4,6 млрд руб.

В связи с отсутствием соответствующего бюджетного финансирования из региональных бюджетов на компенсацию потерь в доходах пригородных пассажирских компаний, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозки, в 2014 году произведена оптимизация размеров движения пригородных поездов по согласованию с субъектами Российской Федерации.

С учетом прочих видов деятельности после уплаты налогов по данным бухгалтерского учета по итогам деятельности за год 12 ППК достигли безубыточности – чистая прибыль данных компаний составила 2,9 млрд руб., по 13 ППК сформирован убыток в размере 3,1 млрд руб.

Безубыточные ППК:

- ОАО «Самарская ППК»
- ОАО «ПК Сахалин»
- ОАО «Волгоградтранспригород»
- ОАО «Краспригород»
- ОАО «Алтай-пригород»
- ОАО «Омск-пригород»
- ОАО «Северо-Западная ППК»
- ОАО «Московско-Тверская ППК»
- ОАО «Центральная ППК»
- ОАО «Волго-Вятская ППК»
- ОАО «Кубань Экспресс-пригород»
- ОАО «Пермская пригородная компания»

В 2014 году финансирование из региональных бюджетов составило

8,2 млрд руб.

Компенсация субъектами Российской Федерации выпадающих доходов перевозчиков

Обеспечение безубыточности пригородных перевозок России является одной из основных задач реформирования пригородного комплекса. Модель безубыточности функционирования не может быть построена без участия субъектов Российской Федерации, регулирующих тарифы на пригородные перевозки. В связи с этим только полная компенсация регионами выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов позволит обеспечить безубыточность пригородных перевозок.

В 2014 году в условиях действия льготного коэффициента к тарифам на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта в пригородном сообщении потребность пригородных перевозчиков в субсидиях на компенсацию выпадающих доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, составила 14,728 млрд руб.

Субъектами Российской Федерации было компенсировано 56 % от потребности. Кроме того, 424 млн руб. получено в счет погашения убытков прошлых лет.

Практически полностью компенсировали выпадающие доходы за 2014 год 14 регионов: Республика Бурятия, Республика Татарстан, Республика Хакасия, Сахалинская, Волгоградская, Омская, Нижегородская, Томская, Мурманская области, Хабаровский, Красноярский, Алтайский, Краснодарский края, Ханты-Мансийский автономный округ.

На территории 4 регионов (Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Астраханская область), в условиях льготной инфраструктуры, перевозки осуществляются на самоокупаемом уровне.

В то же время в 28 регионах компенсация выпадающих доходов перевозчиков составила менее 50 %, в т. ч. в 4 регионах менее 10 %. В 5 регионах субсидии на компенсацию выпадающих доходов пригородными компаниями предусмотрены не были.

С целью стабилизации финансового состояния пригородного комплекса проводится судебно-претензионная работа по взысканию убытков.

По состоянию на 31 декабря 2014 года предъявлено в суд 84 иска на общую сумму 8,632 млрд руб. По 19 искам на сумму 1,2 млрд руб. сформирована положительная судебная практика.

Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом

Основной целью Концепции является определение принципов организации, регулирования и финансирования деятельности комплекса пригородных пассажирских перевозок, позволяющих обеспечить потребности населения в качественном пригородном сообщении

и создать условия для устойчивого развития данного сегмента железнодорожного транспорта

Статус реализации: проводится работа по подготовке методологической базы и переходу на региональный заказ при

организации пригородного пассажирского сообщения, формируются модели финансирования отрасли, совершенствуются системы государственного и тарифного регулирования, нормативно-правовой базы, оценки эффективности проводимых преобразований.

Итоги работы пассажирского комплекса в ходе проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи



Перевозка пассажиров во время зимних Олимпийских игр Сочи-2014 обеспечивалась филиалом ОАО «РЖД» – Дирекцией скоростного сообщения.

Перевезено – 4,764 млн пассажиров,
в т. ч.:

- за время проведения Олимпиады – 3 788 971 человек;
- за 24 февраля (по принципу «открытые двери», то есть без взимания платы за проезд с пассажиров) – 115 012 человек;

■ за время проведения Паралимпиады – 860 035 человек.

Объемы перевозок пассажиров во время зимних Олимпийских игр Сочи-2014 были пропорциональны количеству соревнований и мероприятий в горном и прибрежном кластерах. Согласно графику движения, пригородные электропоезда осуществляли ежедневно по 413 рейсов.

В ходе проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи перевезено

4,764 млн человек

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 соответствии с инвестиционной программой ОАО «РЖД» в 2014 году в рамках обновления парка подвижного состава для пригородных пассажирских перевозок было закуплено 168 вагонов на сумму 4,67 млрд руб. (на уровне плана 2014 года).

Кроме того, была проведена модернизация без продления срока службы 391 вагона на 528,51 млн руб.

В 2014 году было закуплено

168 вагонов

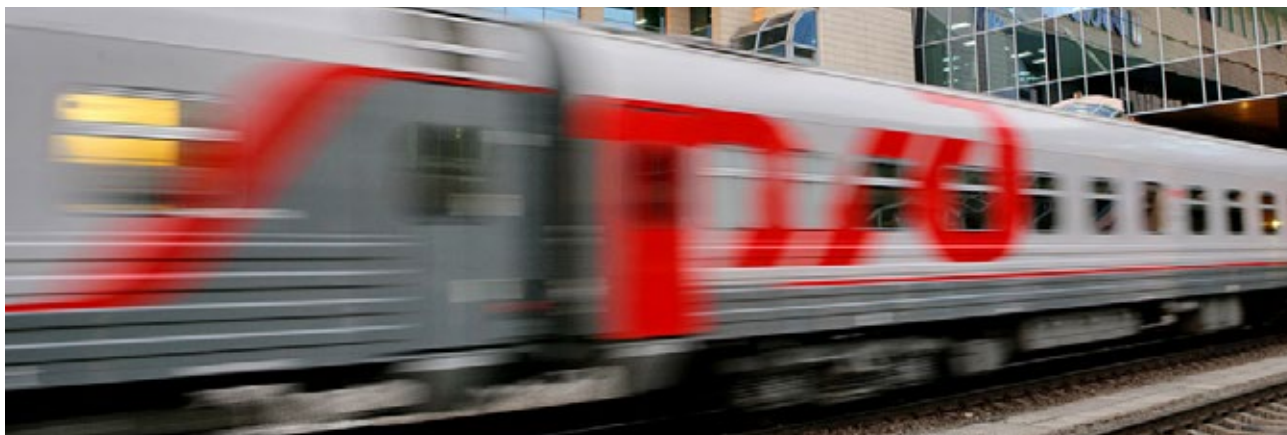
На уровне плана 2014 года

Модернизирован без продления срока службы в 2014 году

391 вагон

На уровне плана 2014 года

Пассажирские перевозки в дальнем следовании



По итогам 2014 года пассажирооборот в дальнем следовании по инфраструктуре ОАО «РЖД» сократился на 9 % и составил 96,3 млрд пасс.-км, количество отправленных пассажиров сократилось на 6,9 % до 103,1 млн человек.

Перевозки пассажиров в дальнем следовании по инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляют следующие компании:

- Дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД» (АО «ФПК», ОАО «Пассажирская компания Сахалин» и ОАО «Кузбасс-пригород»). Доля в пассажирообороте – 97,0 %;
- Независимые перевозчики: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис». Их удельный вес в пассажирообороте составляет 0,9 %;

- Дирекция скоростного сообщения. На ее долю в пассажирообороте приходится 2,1 %.

Изменения пассажирооборота стали следствием сокращения убыточных поездов и повышения регулируемых тарифов на перевозки в условиях уменьшения объемов государственных субсидий.

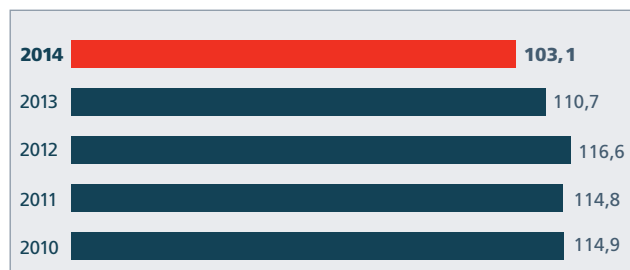
Снижение показателей было зафиксировано по всем сегментам дальних перевозок, за исключением скоростного сообщения, которое в пассажирообороте показало рост на 3,9 %, в отправке пассажиров – на 2,5 %.

Пассажирооборот в дальнем следовании в 2014 году по инфраструктуре ОАО «РЖД»

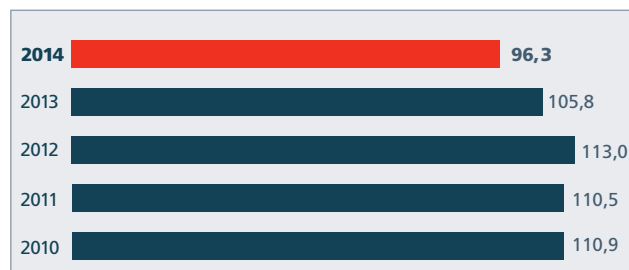
96,3 млрд пасс.-км

Снижение на 9 %
по отношению к 2013 году

Количество пассажиров дальнего сообщения, отправленных по инфраструктуре ОАО «РЖД», млн человек



Пассажирооборот в дальнем пассажирском сообщении по инфраструктуре ОАО «РЖД», млрд пасс.-км





Перевозчиком АО «ФПК» за год было отправлено 98,7 млрд пассажиров, что ниже уровня 2013 года на 9,1 %, в т. ч. в поездах собственного формирования – 91,3 млрд пассажиров (92,7 % к уровню 2013 года):

- в дерегулируемом сегменте – 28,5 млрд пассажиров (89,6 % к уровню 2013 года);
- в регулируемом – 62,8 млрд пассажиров (94,2 к уровню 2013 года).

Основными причинами снижения объемов пассажирооборота и перевозок АО «ФПК» в 2014 году являются:

в регулируемом сегменте:

- в условиях государственной поддержки авиационный транспорт наращивает объемы перевозок во внутригосударственном сообщении за счет субсидирования региональных перевозок, а также выделения дополнительного финансирования на развитие авиационной инфраструктуры и парка воздушных судов.

в дерегулированном сегменте:

- в сообщении со странами СНГ и Балтии – резкое снижение пассажиропотока в/из Украины на фоне геополитической обстановки;
- рост тарифов в международном сообщении на 27 % к уровню прошлого года вследствие привязки стоимости перевозок к швейцарскому франку (прирост стоимости франка составил 24 %) и девальвации руб.



Динамика пассажиропотока железнодорожного транспорта в сообщении со странами дальнего зарубежья, СНГ и Балтии (в % к уровню предыдущего года)

Направление	2011	2012	2013	2014
СНГ, в т. ч.	96	102	96	55
Украина	95	101	100	38
Балтия	95	99	106	79
Дальнее зарубежье	118	107	108	79
ИТОГО	97	102	96	56

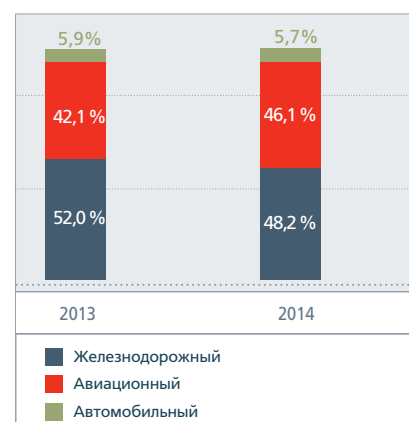
С учетом указанных факторов, определивших снижение операционных показателей, доходы АО «ФПК» от основной деятельности по итогам работы в 2014 году составили 185,6 млрд руб. (со снижением к плану на 18,1 млрд руб.). Доходы от пассажирских перевозок составили 164,2 млрд руб. По прочим продажам при плане в 21,5 млрд руб. недополучено доходов в размере 0,1 млрд руб., что на 0,7 % ниже утвержденного бюджетного задания.

Основной показатель, отражающий эффективность деятельности Компании, EBITDA составил 16,9 млрд руб. (план — 20,8 млрд руб.). Вместе с тем по итогам

работы АО «ФПК» за 2014 год убыток составил 0,4 млрд руб., при плановой чистой прибыли 0,7 млрд руб.

Для обеспечения финансовой устойчивости деятельности Компании в 2014 году была разработана антикризисная программа, сформированы проекты по основным направлениям деятельности с эффектом в 14,6 млрд руб. По итогам года программа реализована на 15,3 млрд руб., что выше установленного плана на 4,3 %.

Структура рынка пассажирских перевозок во внутригосударственном сообщении



Более подробная информация представлена на сайте АО «ФПК» www.fpc.ru.



Скоростные перевозки

Скоростные перевозки осуществляет филиал ОАО «РЖД» – Дирекция скоростного сообщения.

В 2014 году пассажирооборот по скоростным поездам за год вырос на 3,9 % до 2,0 млрд пасс. км:

- пассажирооборот по скоростным поездам дальнего следования во внутреннем сообщении составил 1936,2 млн пасс.-км. (рост на 2,8 %);
- пассажирооборот по поездам в международном сообщении составил 63,3 млн пасс.-км против 39,9 млн пасс.-км в 2013 году.

Количество отправленных скоростными поездами пассажиров увеличилось на 2,5 % по сравнению с 2013 годом и составило 3,9 млн человек:

■ поездами «Сапсан» и «Ласточка» в дальнем следовании во внутреннем сообщении перевезено 3,7 млн человек (рост на 1,8 %);

■ поездами «Аллегро» в международном сообщении перевезено 0,213 млн человек (снижение на 12 %). Уменьшение пассажиропотока на российско-финском направлении является общей тенденцией для всех перевозчиков и связано в первую очередь со снижением темпов роста экономики и падением курса рубля.

В 2014 году в целях удовлетворения возрастающего спроса на перевозки по направлению Москва – Санкт-Петербург с августа 2014 года ОАО «РЖД» введены в эксплуатацию два сдвоенных состава поезда «Сапсан». С начала движения сдвоенных поездов пассажиропоток

возрос на 25 % к аналогичному периоду (октябрь) 2013 года. Заполняемость поездов составила 84,6 %.

На текущий момент сдвоенный электропоезд «Сапсан» является самым длинным высокоскоростным поездом в мире, способным перевозить более тысячи пассажиров за рейс. Его длина составляет 500 метров 78 сантиметров. Это первый подобный опыт эксплуатации такого длинного высокоскоростного поезда на постоянном токе.

С целью дальнейшего развития скоростного движения в РФ с июня 2014 года было организовано регулярное курсирование поездов «Ласточка» по маршруту Москва – Курск, а с июля – по маршруту Москва – Смоленск.

Основные направления скоростных перевозок

Участки эксплуатации	Длина, км	Эксплуатационная скорость, км/ч	Дата начала эксплуатации	Эксплуатируемый подвижной состав/составность	Время в пути	Средняя маршрутная скорость, км/ч	Размеры движения, пар поездов в сутки
С-Петербург–Хельсинки	442	220	12 декабря 2010	«Аллегро» 7	3ч 36 м	122,8	4
С-Петербург–Москва	646	250	17 декабря 2009	«Сапсан» 10/20	3ч 40м–4ч 15 м	161,2–176,5	8
Москва–Н.Новгород	442	160	20 июля 2010	«Сапсан» 10	3ч 55 м	113	2
			27.01.2015	«Ласточка» 10	4ч 00 м	110,5	3
Москва–Курск	539	140	01 июля 2014	«Ласточка» 5/10	5ч 50 м	92,4	2
Москва–Смоленск	419	140	01 июля 2014	«Ласточка» 5	4ч 34 м	91,8	2

В рамках осуществления скоростных перевозок ОАО «РЖД» (филиал – Дирекция скоростного сообщения) финансовый результат по итогам 2014 года составил 2 044,6 млн руб.

Поездами «Сапсан» и «Ласточка» в дальнем внутреннем сообщении в 2014 году перевезено

3,7 млн человек

Рост на 1,8 % по отношению к 2013 году

Ключевые проекты ВСМ

Пилотным проектом высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) в России является строительство ВСМ по маршруту Москва–Казань с продлением на Екатеринбург.

Реализация данного проекта позволит удовлетворить растущий спрос населения городов России на пассажирские перевозки, сократить время пассажиров в пути следования и предоставить качественно новый уровень обслуживания.

Проект предполагает обеспечение высочайшего уровня надежности и безопасности перевозок, создание

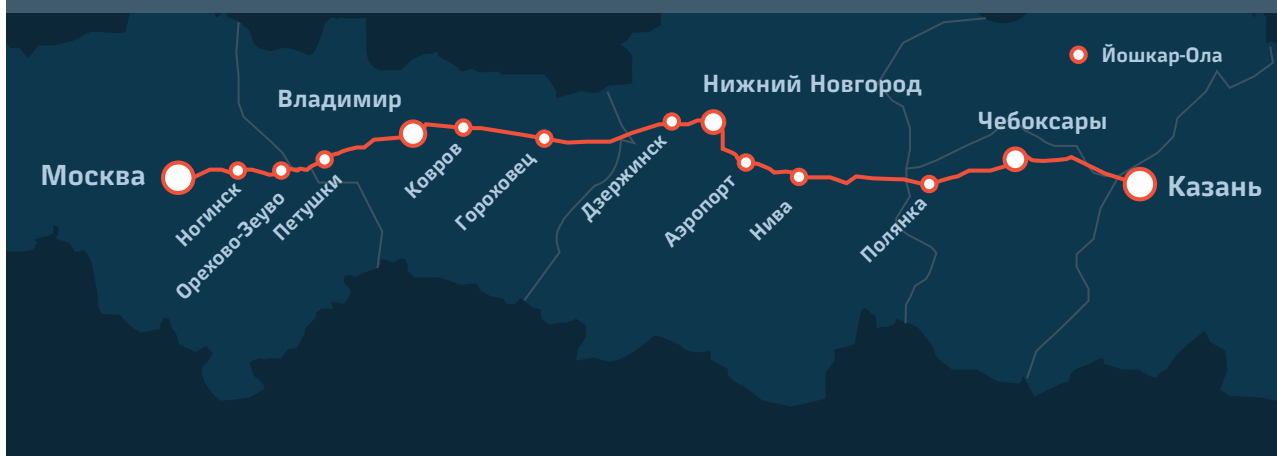
необходимого комфорта для пассажиров. Решение указанных задач предполагает использование самых современных технологий и средств их обеспечения.

Только за первые 12 лет эксплуатации ВСМ-2 совокупный прирост ВВП России оценивается

в 11,7 трлн руб.

В прогнозных ценах

ВСМ-2 Москва–Казань



Месторасположение магистрали	Москва, Московская область, Владимирская область, Нижегородская область, Чувашская Республика, Республика Марий Эл и Республика Татарстан
Протяженность	Москва–Казань – 770 км, Москва–Нижний Новгород – 423 км, Москва–Чебоксары – 643 км
Эксплуатационная скорость движения	до 350 км/ч
Время в пути от Москвы до Казани	3 ч 30 мин
Срок строительства	4 года

В 2014 году осуществлен ряд мероприятий по подготовке проекта строительства ВСМ Москва – Казань. В частности, разработано и одобрено ФАУ «Главгосэкспертиза России» обоснование инвестиций проекта. С участием ведущих международных партнеров проведен технологический и ценовой аудит проекта. Завершены разработка и утверждение специальных технических условий для проектирования, строительства и эксплуатации ВСМ.

Правительством Российской Федерации приняты решения о начале разработки проектной документации и проведения инженерных изысканий по данному проекту и выделении средств в 2015–2016 годах в размере 20,9 млрд руб.

Кроме того, в рамках развития партнерских отношений с Китайской народной республикой в октябре 2014 года состоялось подписание российско-китайского меморандума в области высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Целью подписанного документа является разработка проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин, включающего приоритетный проект ВСМ Москва – Казань (общая протяженность коридора между столицами составляет 7,8 тыс. км, из них более 3 тыс. км линии, проходящей по территории КНР от Пекина до Урумчи, уже находится на конечной стадии строительства).

Дорожная карта реализации проекта





Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»

В 2014 году ОАО «РЖД» продолжена работа по реализации инфраструктурных проектов, в т. ч. с государственным участием. С целью повышения безопасности движения поездов, обеспечения своевременного и качественного продвижения поездопотока была проведена значительная работа по реконструкции путей и сооружений, ремонту локомотивов, повышению надежности работы инфраструктурного комплекса.

Реализация инвестиционного бюджета Центральной дирекции инфраструктуры за 2014 год

104 млрд руб.

Бюджет реализован в полном объеме

Реализация инвестиционного бюджета Центральной дирекции управления движением за 2014 год

7,4 млрд руб.

Бюджет реализован в полном объеме

Реализация инвестиционного бюджета Дирекции тяги за 2014 год

85,97 млрд руб.

Реализация составила 99,8% к плану



Основные показатели деятельности бизнес-блока «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»

Показатели	Ед. изм.	2010	2011	2012	2013	2014	
						Значение	Изменение, %
Средняя статическая нагрузка	т/вагон	60,20	60,42	60,77	60,98	61,21	0,4
Средняя участковая скорость движения грузового поезда	км/час	41,2	37,1	36,0	36,8	37,7	2,4
Средняя техническая скорость движения грузового поезда	км/час	49,3	46,5	45,2	45,6	45,6	0
Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка	тыс. т·км.бр.	–	1 812	1 791	1 820	1965	—*
Среднесуточный пробег локомотива рабочего парка	км	–	593,6	585,6	591,3	632,6	—*
Средний вес брутто грузового поезда	тонн	3 867	3 868	3 891	3 911	3 929	0,5
Среднее время оборота грузового вагона	сут.	13,44	14,40	15,49	16,92	17	–0,5
Средняя скорость доставки грузовых отправок	км/сут	274	247	219	222	299	—**

* С 1 января 2014 года осуществлен переход на новую систему учета показателей локомотивного парка.

** С 1 марта 2014 года осуществлен переход на новую систему учета показателей продолжительности и скорости доставки грузовых отправок.

Итоги выполнения инвестиционной программы бизнес-блока в 2014 году



Бюджет Центральной дирекции инфраструктуры на 2014 год был выполнен в полном объеме на сумму 104 млрд руб. Наибольшие средства были направлены на программу реконструкции (модернизации) пути – 84 млрд руб.

В рамках инвестиционной программы было выполнено работ на сумму порядка 50 млрд руб. по федеральной программе развития Восточного полигона. Объем ввода в действие основных фондов по проектам Центральной дирекции инфраструктуры в 2014 году составил 101,6 млрд руб., или 103,1 % к плану.

В 2014 году Центральной дирекцией управления движением расходование инвестиционных средств составило 7,4 млрд руб. Основным проектом является «Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций», включая проект «Развитие пограничных станций и подходов к ним» – 6 млрд руб. Инвестиционные программы дирекции были направлены в первую очередь на ликвидацию «барьерных» мест для увеличения пропускной способности сети и повышения надежности работы филиалов.

По Дирекции тяги расходование инвестиционных средств за 2014 год составило 85,0 млрд руб., или 99,8 % к плану.

Направлено на реализацию
программы реконструкции
и модернизации пути

84 млрд руб.

Мероприятия, направленные на повышение эффективности бизнес-блока



В 2014 году организация перевозочного процесса на сети железных дорог осуществлялась в условиях увеличения интенсивности использования железнодорожной инфраструктуры.

Основные средства ОАО «РЖД» по отраслевым хозяйствам, (2014 год, млрд руб.)

Хозяйства	Всего	Удельный вес от всех хозяйств ОАО «РЖД», %	Из них:			
			здания	сооружения и передаточные устройства	машины и оборудование	транспортные средства
Пути	1 935,8	55,1	26,0	1 845,9	45,6	17,3
Локомотивное	594,8	16,9	54,5	5,1	12,6	522,1
Электрификации и электроснабжения	369,6	10,5	16,7	289,3	62,6	0,9
Автоматики и телемеханики	129,7	3,7	2,1	15,5	111,3	0,7
Связи	51,5	1,5	3,0	25,3	22,1	0,5
Вагонное	17,1	0,5	6,9	2,0	4,8	3,4
Перевозок	1,8	0,1	0,1	–	0,9	0,4
Прочие	415,1	11,8	270,1	80,1	46,8	12,1
ВСЕГО	3 515,4	100,0	379,4	2 263,2	306,7	557,4

Груженный грузооборот превысил уровень 2013 года на 4,7 %, погрузка в направлении российских портов увеличена на 11 %.

Маршрутная скорость движения груженых маршрутов реализована на уровне 545 км/сутки, что на 20 км/сут. (+3,8 %) превышает результат 2013 года. Скорость контейнерных поездов

составила 886 км/сут. с увеличением на 25 км/сут., а в рамках проекта «Трансбиз за 7 суток» — 1073 км/сут. (+22 км/сутки).

Значительная работа проведена по повышению скорости доставки грузовых отправок, как наиболее комплексного показателя качества перевозок.

В результате улучшения всех составляющих элементов перевозочного процесса скорость доставки груза в 2014 году составила 327 км/сут. с увеличением к 2013 году на 79 км/сут. Положительная динамика достигнута на всех железных дорогах.

Развитие тяжеловесного движения



Повышение весовых норм определено как одно из приоритетных направлений в освоении возрастающих объемов перевозок согласно стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года. Уже сегодня на направлениях Кузбасс – порты Северо-Запада, Кузбасс – Центр организовано движение поездов весом 8 000 и 9 000 тонн. В целом за 2014 год

проведено более 4,7 тыс. поездов весом 8000 тонн и более, что выше уровня прошлого года на 75 % и более 28 тыс. соединенных поездов, что выше уровня прошлого года на 29 %, и это количество год от года возрастает.

Вопросу развития тяжеловесного движения в 2014 году было посвящено специальное заседание научно-технического совета ОАО «РЖД». В его решениях были сформулированы конкретные мероприятия, направленные на расширение практики вождения тяжеловесных поездов.

Развитие сортировочных станций

В 2014 году продолжена работа по реализации Программы развития сортировочных станций, автоматизации горочных комплексов на важнейших станциях сети. На станциях Орехово-Зуево, Бекасово-Сортировочное, Алтайская, Кинель, Челябинск-Главный, Екатеринбург-Сортировочный внедрена комплексная система автоматизированного управления перевозочным процессом (КСАУ СП), которая позволит повысить производительность труда,

перейти на малолюдные технологии работы сортировочных станций с одновременным повышением безопасности движения поездов и улучшением условий труда работников.

По итогам 2014 года простой транзитного вагона без переработки снижен по сравнению с уровнем прошлого года на 8 %, простой транзитного вагона с переработкой – на 9,2 %.

В 2014 году простой транзитного вагона без переработки снижен на

8 %

по сравнению с уровнем 2013 года

Динамика и структура численности парка тягового подвижного состава



По состоянию на конец отчетного года эксплуатируемый парк локомотивов холдинга «РЖД» составил 13 990 единиц; в т. ч.:

- в грузовом движении – 7 331 единиц;
- в пассажирском движении – 1 531 единиц;

- в хозяйственном движении – 1 765 единиц;
- в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 3 325 единиц;
- в прочей работе – 38 единиц.

В 2014 году ОАО «РЖД» закупило 660 локомотивов (за весь период существования ОАО «РЖД» было закуплено 4 574 локомотива), в т. ч.:

411 электровозов, из них:

- пассажирских – 71;
- грузовых – 340;

• 249 тепловозов, из них:

- пассажирских – 32;
- грузовых – 88;
- маневровых – 129.

Из 660 новых локомотивов 69 являются инновационными.

Увеличение закупки локомотивов уже сейчас дает положительные результаты в части снижения уровня износа локомотивного парка. В целом физический износ локомотивного парка в среднем снижен до 72,5 %.

Парк локомотивов Холдинга «РЖД»
на 31 декабря 2014 года

13 990 единиц

Снижение на 2,7 %
по отношению к 2013 году

Приобретено ОАО «РЖД» в 2014 году

660
НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ

Мероприятия, направленные на повышение эффективности использования локомотивов



Значительные изменения произошли в системе управления и содержания тяги. С созданием Центров управления тяговыми ресурсами на Московской и Октябрьской дорогах завершён переход к сквозным технологиям организации работы локомотивного парка на сети. Организация тяжёлого движения, наряду с повышением качества управления локомотивным парком на основе полигонных технологий позволило обеспечить перевозки меньшим количеством тягового подвижного состава (почти на 950 локомотивов по отношению к факту прошлого года).

Однако новые технологии управления парком локомотивов дадут существенные результаты в повышении эффективности использования тягового подвижного состава только при условии его надёжной работы. В этой связи с 1 июля тяговый подвижной состав полностью передан на сервисное обслуживание.

В рамках стратегии развития ОАО «РЖД» и Концепции развития сервисного обслуживания локомотивов в апреле 2014 года были заключены договоры на полное сервисное обслуживание локомотивного парка ОАО «РЖД» с ООО «СТМ-Сервис» (на 4,5 тыс. единиц локомотивов) а также с ООО «ТМХ-Сервис» (на 14,5 тыс. единиц локомотивов)

В результате перехода на полное сервисное обслуживание общий уровень коэффициента технической готовности по сериям локомотивов превысил установленный договором коэффициент технической готовности на 5,8 %.

В целях повышения эффективности использования парка локомотивов в 2014 году была проведена следующая работа:

- полностью завершена унификация парка тепловозов серии ЗТЭ10 с дизелями Д49 на БАМе;
- оптимизирована работа тепловозов серии 2ТЭ25А «Витязь» на БАМе путем установления новой технологии вождения грузовых поездов массой 5 600 тонн на участке Таксимо–Тында;
- подтверждена возможность вождения грузовых поездов массой 9 000 тонн на лимитирующем участке Екатеринбург–Балезино трехсекционными электровозами серии 2ЭС10 «Гранит». Для организации регулярных перевозок на полигоне Кузбасс–Северо-Запад закуплены 3 таких электровоза с проходной бустерной секцией;



- организованы крупномасштабные тягово-энергетические испытания грузовых поездов массой 7 100 тонн из инновационных вагонов с повышенной нагрузкой на ось;

- в четвертом квартале 2014 года на электрифицированный полигон БАМа поступили первые магистральные электровозы серии 2ЭС5 «Скиф» с асинхронным тяговым приводом. Предполагаемый полигон обращения данных электровозов – от Междуреченска до Таксимо, что позволит исключить работу подталкивающих локомотивов на всем протяжении данного полигона.

За 2014 год выполнение ремонта в условиях ремонтных локомотивных депо составило 100,1 % (при плане

4 769 секции фактически отремонтировано 4 770 секций), программы ремонта локомотивов с продлением срока службы – 100 % (при плане 243 секции фактически отремонтировано 243 секции).

Всего по итогам 2014 года на заводах ОАО «Желдорреммаш» и ОАО «Мичуринский ЛРЗ» при плане 2 956 секций локомотивов отремонтировано 2 953 секции, из них электровозов 1 960 секций, тепловозов – 993 секции.

Активно осуществляются инновационные проекты, в частности:

- «Система учета и анализа нарушений безопасности движения поездов по результатам автоматической расшифровки кассет регистрации локомотивных устройств безопасности»;

- «Электронный маршрут машиниста»;
- «Система информирования машиниста»;
- «Управление ресурсами, рисками и надежностью на этапах жизненного цикла объектов железнодорожного транспорта».

Результаты внедрения Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок

ОАО «РЖД» проводит последовательную работу по реализации положений Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП) в части, не требующей внесения изменения в нормативно-правовую базу при организации перевозочного процесса.

В настоящее время ЕСТП применяется при решении задач эффективного взаимодействия функциональных филиалов Компании, в т. ч. технического нормирования перевозочного процесса, технологии управления движением поездов, работой локомотивов и локомотивных бригад, информационного обеспечения производственной деятельности.

Проводимая работа позволила добиться положительной динамики основных показателей использования подвижного состава. По итогам 2014 года участковая скорость выросла на 0,9 км/ч или на 2,4 %, по сравнению с 2013 годом, и составила 37,7 км/час. Средний вес поезда, увеличившись на 0,5 % в основном за счет роста отправок соединенных поездов, достиг 3 929 тонн. По сети железных дорог было отправлено 28,6 тыс. поездов повышенной длины, что выше уровня 2013 года на 28,9 %.

Использование технологических инструментов, определенных в ЕСТП, повысило уровень выполнения графика движения

грузовых поездов, в т. ч. по отправлению – на 7,8 п. п., по проследованию – на 13,5 п. п.

Также ЕСТП применяется при реализации «Комплексной программы поэтапного перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию». По состоянию на декабрь 2014 года в действующем графике движения поездов разработано 1 013 специализированных расписаний.

Ремонт инфраструктуры

В 2014 году было «оздоровлено» 6,3 тыс. км пути (100 % от годового плана), в т. ч. на объектах реконструкции (модернизации) железнодорожного пути – 3,95 тыс. км.

В полном объеме были выполнены работы по капитальному ремонту пути, финансируемые за счет средств федерального бюджета, в т. ч.:

- капитальный ремонт на старогодных материалах – 1,13 тыс. км;
- средний ремонт – 1,23 тыс. км;
- капитальный ремонт стрелочных переводов – 1 046 комплектов;
- сплошная замена рельсов новыми – 0,5 тыс. км.

«Оздоровлено» железнодорожного пути в 2014 году

6,3 тыс. км

В 2013 году оздоровлено почти 10 тыс. км железнодорожного пути



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

Протяженность бесстыкового пути
в 2014 году

89,2

тыс. км

Увеличение составило 3,3 тыс. км
по отношению к 2013 году

В ходе ремонта объектов хозяйства электрификации и электроснабжения в 2014 году произведена замена:

- 7 238 единиц опор контактной сети;
- 447 км изношенного контактного провода;
- 1 056 км проводов воздушных линий автоблокировки и продольного электроснабжения;

- 10,3 тыс. единиц опор воздушных линий автоблокировки и продольного электроснабжения;

- 188 тыс. единиц высоковольтных изоляторов на контактной сети всех типов.

В хозяйстве автоматики и телемеханики в 2014 году капитально отремонтировано 2 680,7 км автоблокировки, 8 735 штук стрелок электрической централизации.

В результате по итогам 2014 года в хозяйстве электрификации и электроснабжения количество отказов технических средств 1 и 2 категории составило 1 275, что на 6,9 % ниже уровня 2013 года (1 370). Также количество событий, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, в 2014 году составило 137, что на 2 % ниже уровня 2013 года (140).



Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»

В 2014 году ОАО «РЖД» продолжило активное сотрудничество с зарубежными партнерами и международными организациями в целях продвижения российских интересов на международном рынке железнодорожных услуг.

В 2014 году на площадке бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» было подписано 13 соглашений на общую сумму свыше 140 млрд руб.

ОАО «РЖД» и «Китайские железные дороги» подписали Соглашение о стратегическом сотрудничестве, предусматривающее развитие железнодорожной инфраструктуры и повышение объемов перевозок между двумя странами.

Продолжена работа по укреплению сотрудничества с лидерами мирового железнодорожного машиностроения: компаниями «Сименс АГ», «Альстом», «Бомбардье», «Тальго», «Кнопп Бремзе».



**СОТРУДНИЧЕСТВО СО СТРАНАМИ
«ПРОСТРАНСТВА 1520»**



**СОТРУДНИЧЕСТВО В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ
РЕГИОНЕ**



**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА
ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**



**СОТРУДНИЧЕСТВО С ЛИДЕРАМИ МИРОВОГО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ**



Международная деятельность

Сотрудничество со странами СНГ и Балтии, принадлежащих к «пространству 1520»



- Знаковым событием на этом направлении в 2014 году следует признать подписание 29 мая в Астане (Республика Казахстан) главами государств России, Белоруссии и Казахстана Договора о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) и дальнейшее присоединение к нему Армении и Киргизии.
- Крупнейшим реализуемым на практике проектом в области развития транспорта ЕАЭС была признана работа по созданию железными дорогами государств-членов ЕЭП Объединенной транспортно-логистической компании (АО «ОТЛК»).
- В 2014 году продолжилась деятельность Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, в число приоритетных задач которого входит обеспечение надежности и стабильности межгосударственных транспортно-экономических связей.
- Продвижению интеграционных инициатив Компании на «пространстве 1520» также в значительной степени способствовала работа Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520». В 2014 году на его площадке было подписано 13 соглашений на общую сумму свыше 140 млрд руб.
- В полном соответствии с концессионным договором осуществлялась реконструкция и развитие железнодорожной инфраструктуры Армении. 18 июня 2014 года состоялся торжественный ввод в эксплуатацию комплекса объектов станции Санаин.

Сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона

- 20 мая 2014 года ОАО «РЖД» и «Китайские железные дороги» подписали Соглашение о стратегическом сотрудничестве, предусматривающее развитие железнодорожной инфраструктуры и повышение объемов перевозок между двумя странами. Подписание состоялось в ходе официального визита Президента РФ В.В. Путина в Китай.
- Формирование отношений с китайскими партнерами осуществлялось в рамках продвижения вопроса создания Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва – Пекин». В октябре был подписан Меморандум о сотрудничестве между Минтрансом России, ОАО «РЖД», Государственным комитетом КНР по развитию и реформе и корпорацией «Китайские железные дороги» в области высокоскоростного железнодорожного сообщения.
- С 2014 года начали осуществляться на регулярной основе перевозки каменного угля и руды из России в регионы Северо-Восточной Азии и Китая через железнодорожный пограничный переход Махалино–Хуньчунь.
- В рамках выполнения обязательств по Договору доверительного управления акциями АО «УБЖД» в сентябре 2014 года между ОАО «РЖД» и Министерством дорог и транспорта Монголии было подписано Соглашение о стратегическом партнерстве по модернизации и развитию Улан-Баторской железной дороги.
- Также значительное внимание уделялось налаживанию конструктивного диалога с японскими предпринимателями по вопросу развития сотрудничества в области железнодорожного транспорта.
- В июле 2014 года сдан в эксплуатацию новый перегрузочный терминал в порту Раджин (КНДР) и запущены регулярные транзитные перевозки грузов через территорию КНДР с перевалкой в порту Раджин.

Взаимодействие ОАО «РЖД» с международными организациями

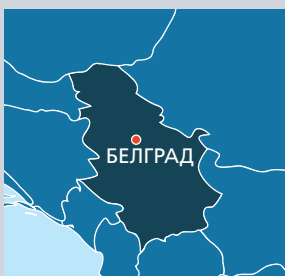
- В 2014 году холдинг «РЖД» вышел на новый уровень отношений с международными правительственными и неправительственными организациями в рамках продвижения российских интересов на международном рынке железнодорожных услуг.
- Значительных успехов Компания достигла в сфере совершенствования и создания новой нормативной правовой базы железнодорожных перевозок в международном сообщении и создания единого правового поля на евро-азиатском пространстве.
- В апреле 2014 года в ходе 29 заседания Конференции Генеральных директоров Организации сотрудничества железных дорог был принят ряд важных решений в отношении проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, а также одобрены приложения к ней.
- 6 июня 2014 года на сессии Совещания министров ОСЖД было согласовано введение в действие с 1 июля 2015 года комплексных изменений и дополнений в Соглашение о международном грузовом железнодорожном сообщении (СМГС) и служебную инструкцию к СМГС.
- Компанией проведены мероприятия по реализации Программы деятельности Международного союза железных дорог (МСЖД). Единогласным решением на заседании Генеральной ассамблеи полномочия президента ОАО «РЖД» в качестве председателя МСЖД продлены еще на два года (на период 2015–2016 годов).

Сотрудничество холдинга «РЖД» с европейскими партнерами

- В отчетном году ОАО «РЖД» совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины продолжено продвижение проекта создания нового евразийского транспортного коридора.

Реализация международных проектов строительства объектов транспортной инфраструктуры

Сербия

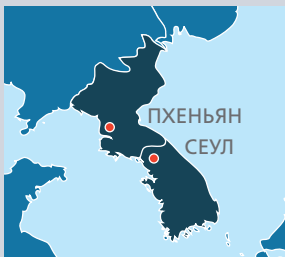


В сфере реализации международных инфраструктурных проектов и увеличения соответствующего портфеля холдинга «РЖД» ключевым событием 2014 года стало начало 25 марта работ по строительству и электрификации второго железнодорожного пути от Панчевского моста до станции Панчево Главна на территории Республики Сербия.

Фактически полученная выручка холдинга «РЖД» по данному контракту в 2014 году составила 1,7 млрд руб.

16 октября 2014 года между ООО «РЖД Интернешнл» и АО «Железные дороги Сербии» подписаны дополнительное соглашение по проекту реконструкции трех сербских участков панъевропейского транспортного Коридора X и дополнительное соглашение на поставку дизель-поездов для пригородного сообщения.

КНДР



Важным событием отчетного года стала сдача 18 июля 2014 года в эксплуатацию нового перегрузочного терминала в порту Раджин (КНДР) и начало регулярных транзитных перевозок грузов через территорию КНДР с перевалкой в порту Раджин.

Открытие нового терминала завершило пилотную часть проекта реконструкции Транскорейской железной дороги.

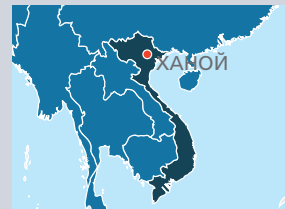
В конце ноября 2014 года успешно прошла отправка судна с 40 тыс. тонн угля, доставленного по реконструированному участку железной дороги в порт Раджин и далее морским транспортом в Южную Корею.

Индонезия



Продолжена проработка участия холдинга «РЖД» в реализации инфраструктурного проекта на территории Индонезии. Реализация проекта предусматривает строительство железной дороги специального назначения и сопутствующей инфраструктуры для перевозки угля на о. Калимантан.

Вьетнам



Представителями ОАО «РЖД» совместно с Вьетнамскими железными дорогами и вьетнамской компанией «Ан Вьен» была завершена разработка Концепции строительства железнодорожной линии на юге Вьетнама, которая представлена на рассмотрение Правительству Вьетнама.

Помимо этого, в 2014 году осуществлялась проработка вопросов участия холдинга «РЖД» в комплексном развитии железнодорожной отрасли в Эквадоре и в строительных тендерах в Бразилии.

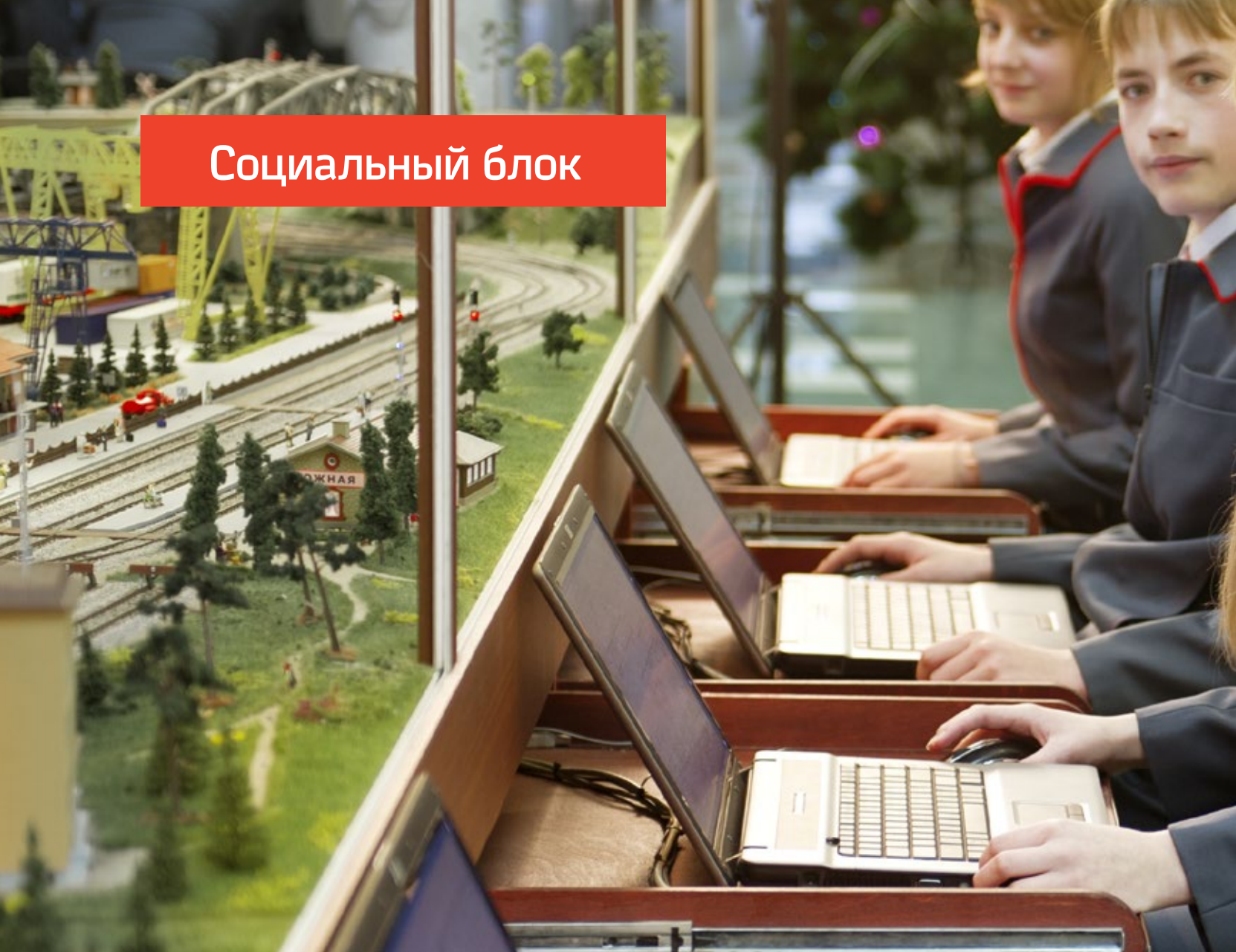
Проекты в области сотрудничества с лидерами мирового железнодорожного машиностроения



В 2014 году ОАО «РЖД» продолжена работа по укреплению сотрудничества с лидерами мирового железнодорожного машиностроения: компаниями «Сименс АГ», «Альстом», «Бомбардье», «Тальго», «Кнонр Бремзе».

В переговорах с иностранными партнерами обеспечено дальнейшее продвижение вопросов локализации производства современного подвижного состава на территории России и внедрения на сети российских железных дорог экологически чистых и энергоэффективных технологий.

Заключен ряд важных соглашений на площадках крупнейших специализированных российских и зарубежных выставок и форумов, включая бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» (Сочи) и выставку «Иннотранс 2014» (Берлин).



Социальный блок

В 2014 году ОАО «РЖД» сохранило статус социально ответственного работодателя и обеспечило социальную стабильность в трудовых коллективах. В Компании была проиндексирована заработная плата, выполнены обязательства по Коллективному договору, снижен уровень производственного травматизма, значительное внимание уделялось мерам по охране окружающей среды.

Доля работников с высшим образованием в 2014 году составляет

26,9 %

От общей численности персонала, увеличение к началу года на 2,1 %

Прирост среднемесячной заработной платы работников ОАО «РЖД» в 2014 году составил

5,6 %

Производительность труда по перевозочным видам деятельности в 2014 году

4 593,0
тыс. прив. т-км/чел.

Рост на 10,6 % по отношению к 2013 году



ОАО «РЖД» рассматривает персонал в качестве своего главного актива и ценностного ресурса. Привлечение и закрепление персонала необходимой квалификации, его непрерывное развитие, социальная поддержка являются главными приоритетами кадровой политики Компании.

Управление персоналом

Численность и состав персонала

По состоянию на 31 декабря 2014 года списочная численность работников ОАО «РЖД» составляла 835,8 тыс. человек, что на 66,9 тыс. человек меньше, чем в 2013 году. Благодаря проводимой социальной политике уровень текучести кадров был снижен на 0,4 п. п. по сравнению с уровнем 2013 года и составил 8,4 %.

Плановая оптимизация численности персонала ОАО «РЖД» составила 3 % в соответствии с заранее разработанными программами.

В 2014 году продолжил расти образовательный уровень персонала – так, численность работников с высшим образованием составила 26,9 % от общей, увеличившись к началу года на 2,1 %.

Доля работников с высшим образованием в 2014 году составила

26,9 %

От общей численности персонала, увеличение к началу года на 2,1 %

Производительность труда

С момента своего создания ОАО «РЖД» проводит системную работу, направленную на обеспечение роста производительности труда.

За 2014 год производительность труда по перевозочным видам деятельности повысилась на 10,6 % по сравнению с 2013 годом и составила 4 593,0 тыс. прив.т-км/чел.

Помимо роста объемов перевозок, рост производительности труда обеспечивается за счет оптимизации численности в результате реализации мероприятий по таким направлениям, как внедрение новой техники и оборудования, совершенствование технологических процессов, внедрение автоматизированных рабочих мест, совершенствование системы управления, интенсификация

производственных процессов, внедрение менеджмента качества, системы бережливого производства.

В Компании разработана программа по повышению производительности труда на 2015–2018 годы (2015 год – 4 %, 2016–2018 годы – на уровне роста в среднем по Российской Федерации).

Оплата труда и повышение мотивации персонала

В результате проведения системной работы по реализации комплекса мероприятий, направленных на повышение производительности труда, удалось

повысить заработную плату работников компании по сравнению с уровнем 2013 года на 5,6 %.

Динамика оплаты труда

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014
Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых во всех видах деятельности, руб.	28 930	33 130	35 702	38 935	41 126
Рост к уровню предыдущего года, %	117,6	114,5	107,8	109,1	105,6
Соотношение уровня заработной платы работников ОАО «РЖД» с общероссийским, раз	1,38	1,42	1,34	1,31	1,26

Прирост среднемесячной заработной платы работников ОАО «РЖД» в 2014 году составил

5,6 %

В Компании проводится постоянная целенаправленная работа по совершенствованию системы оплаты и мотивации труда работников.

В 2014 году введено в действие Положение о единовременном вознаграждении работников подразделений ОАО «РЖД» за стаж работы в районе Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, основная цель которого привлечь и удержать квалифицированных работников в подразделениях Компании, осуществляющих свою деятельность в этом регионе.

Выстроенная система материального стимулирования работников Компании позволила:

- улучшить качество производимой работы - сохраняется тенденция улучшения состояния безопасности движения и эксплуатации на сети железных дорог, увеличилась участковая скорость движения грузового поезда и скорость доставки грузовых отправок;

- повысить производительность труда;
- снизить себестоимость перевозок;
- сократить непроизводительные потери рабочего времени локомотивных бригад.

Подготовка и обучение персонала

В 2014 году продолжилась системная работа по подготовке, переподготовке и повышению квалификации рабочих кадров Компании.



В Компании сформирована уникальная корпоративная система профессионального обучения – 15 учебных центров профессиональных квалификаций, которые удовлетворяют потребность подразделений Компании в квалифицированных рабочих кадрах по основным железнодорожным профессиям. В настоящее время по заказу ОАО «РЖД» в университетах путей сообщения обучается свыше 42 тыс. студентов.

Подготовлено рабочих ведущих
профессий в 2014 году более

52 тыс. чел.

Повысили квалификацию
на различных курсах в учебных
центрах и на производстве в 2014 году
более

153 тыс. чел.

В 2013 году повысили квалификацию
83,3 тыс. человек



В отчетном году 15,7 тыс. человек прошли обучение по программам инженерной подготовки работников на базе вузов железнодорожного транспорта. Реализован ряд программ обучения по стратегическим направлениям развития Компании – так, по направлению «Бережливое производство» обучено 2,1 тыс. человек, по программе «Развитие интегрированной сети скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации» (на базе профильной кафедры МИИТ) – 128 человек.

На базе Корпоративного университета ОАО «РЖД» в 2014 году прошли обучение 4900 руководителей холдинга.

В 2014 году были реализованы также программы зарубежных стажировок с выездом руководителей холдинга «РЖД» в Нидерланды, Южную Корею, Японию.

В 2014 году обучение в Корпоративном университете ОАО «РЖД» прошли

4 900
руководителей

Реализация коллективного договора

Социально-трудовые отношения в Компании регулируются коллективным договором ОАО «РЖД», который заключается сроком на 3 года и обеспечивает защиту интересов не только работников Компании, членов их семей, но и неработающих пенсионеров. Действие текущего коллективного договора распространяется на период с 2014 по 2016 годы.

В рамках реализации положений коллективного договора ОАО «РЖД» осуществляется жилищная политика в части предоставления ипотечных субсидируемых кредитов для приобретения сотрудниками Компании жилья в собственность. В 2014 году 2,3 тыс. работников получили ипотечные субсидируемые кредиты на сумму 4,3 млрд руб.

С 2006 года в Компании действует целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД»», в рамках которой осуществляется профессиональное и личностное становление молодежи, ее привлечение к созидательному и активному труду на благо ОАО «РЖД» и экономики России.

Повышение уровня жизни нынешних и будущих пенсионеров имеет приоритетное значение в социальной политике холдинга ОАО «РЖД».

Негосударственное пенсионное обеспечение, которое осуществляется некоммерческой организацией НПФ «Благосостояние», предоставляет работникам ОАО «РЖД» дополнительную

возможность обеспечить желаемый уровень жизни после выхода на заслуженный отдых.

Корпоративную пенсию получают более 272 тыс. бывших железнодорожников. В 2014 году пенсии назначены 15 681 работнику ОАО «РЖД», средний размер негосударственной пенсии, назначенной в 2014 году, составляет 5 968 руб.

Более подробная информация о реализации социальной политики ОАО «РЖД» раскрывается в ежегодно публикуемом социальном отчете Компании на сайте www.rzd.ru



Производственная безопасность

Основополагающим документом, который определяет позицию Компании, цели и основные задачи деятельности в области обеспечения безопасности производственных процессов является Политика холдинга «Российские железные дороги» в области охраны труда и окружающей среды, промышленной и пожарной безопасности.

Для реализации поставленных задач в Компании создана и функционирует Система управления охраной труда, ключевым показателем эффективности которой является уровень производственного травматизма.

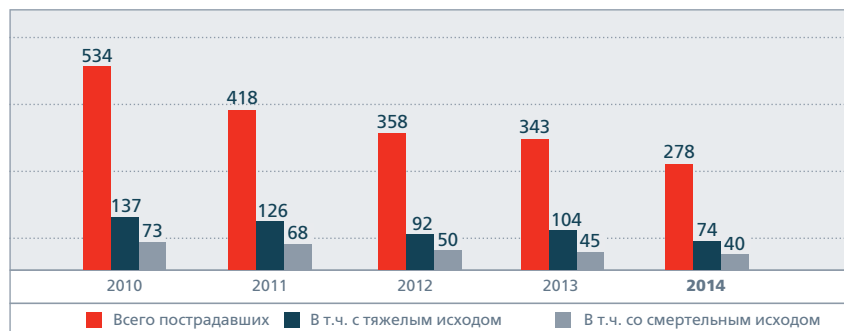
В 2014 году показатель общего травматизма снижен к уровню предыдущего года на 19 %, смертельного травматизма – на 12 %.

В соответствии с положениями Коллективного договора Компании размер отчислений финансовых средств на мероприятия по улучшению условий и охраны труда должен составлять не менее 0,7 % от общих годовых затрат ОАО «РЖД» по основным видам деятельности.

Созданная система управления охраной труда в ОАО «РЖД» и проводимая работа по ее развитию позволила за период деятельности Компании снизить уровень общего и смертельного травматизма более чем в два раза.

Расходы на мероприятия по обеспечению безопасности труда выросли на 300 млн руб. по сравнению с 2013 годом.

Динамика производственного травматизма



Показатель общего травматизма в 2014 году снижен на

19 %

по сравнению с уровнем 2013 года

Динамика ключевых показателей производственной безопасности

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014
Расходы на безопасность труда (мероприятия по улучшению условий и охраны труда), млн руб.	9 562,1	11 117,3	12 676,1	16 030,0	16 604,0
Коэффициент частоты производственного травматизма (число травмированных на тыс. работающих)	0,55	0,45	0,39	0,39	0,34
Приведено к нормам, тыс. рабочих мест	13	10,8	19,7	7,5	9,7
Улучшены условия труда, тыс. рабочих мест	48,5	49	55,7	46	33

Охрана окружающей среды



В 2014 году в рамках инвестиционных проектов ОАО «РЖД» на природоохранную деятельность было затрачено 2 543 млн руб.

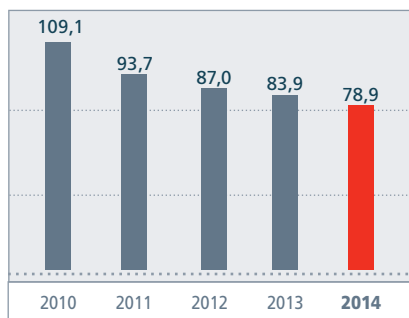
Выбросы загрязняющих веществ в 2014 году составили 78,9 тыс. тонн, сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты – 11,0 млн м³, доля обезвреживания и вовлечения ОАО «РЖД» отходов в хозяйственный оборот – 72,9 %

Снижение выбросов вредных веществ в атмосферный воздух в 2014 году

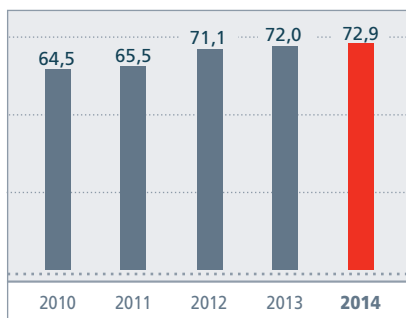
5 тыс. тонн

–6 % по сравнению с уровнем 2013 года

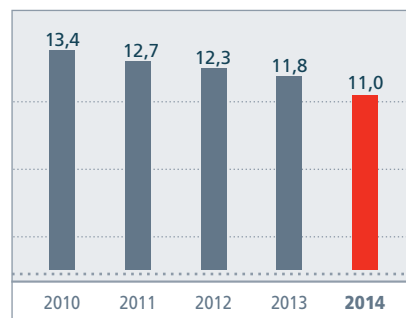
Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников филиалов ОАО «РЖД», тыс. тонн



Доля обезвреживания и вовлечения ОАО «РЖД» отходов в хозяйственный оборот, %



Сбросы загрязненных сточных вод в водные объекты филиалами ОАО «РЖД», млн м³



Благотворительная деятельность



Ежегодно в Компании утверждается План благотворительной деятельности на год. Объем средств, выделенных по данному направлению, в 2014 году составил 730 млн руб.

В 2014 году ОАО «РЖД»:

- оказана помощь пострадавшим пассажирам и семьям погибших в результате террористического акта на железнодорожном вокзале в Волгограде;
- оказана помощь работникам и неработающим пенсионерам железнодорожного транспорта, пострадавшим вследствие наводнения на полигонах Дальневосточной, Забайкальской и Южно-Уральской железных дорог.

Поддержаны следующие проекты:

- оказание благотворительной помощи на реставрационные работы архитектурного ансамбля Донского ставропигиального мужского монастыря

и оказание помощи на проведение ремонтно-реставрационных работ в исторических зданиях, входящих в ансамбль Свято-Троицкой Александро-Невской Лавры;

- поддержка Зимнего международного фестиваля искусств в Сочи и гастролей Всероссийского юношеского симфонического оркестра под управлением Юрия Башмета;
- выделение средств на приобретение дорогостоящих медикаментов и материалов для оказания по экстренным показаниям высокотехнологичной медицинской помощи беженцам с Юго-Востока Украины, которые обращаются за амбулаторной помощью

На благотворительные цели
в 2014 году было выделено

730 млн руб.

и в стационары ОАО «РЖД» на территории городов Ростова-на-Дону и Батайска;

- оказание благотворительной помощи на организацию безвозмездных перевозок пассажиров.

Управление инвестиционной деятельностью

113 Подходы к планированию инвестиционной деятельности

120 Проект по развитию Восточного полигона

122 Проекты по модернизации и инновационному развитию

125 Энергоэффективность



Россия живет делами

Стройка века

Байкало-Амурская магистраль проектировалась как составная часть комплексного проекта по освоению значительных природных богатств районов, по которым пролегла дорога. Транспортное положение Дальневосточного региона с наличием прямого железнодорожного выхода к крупным незамерзающим морским портам Тихоокеанского побережья – Ванино, Находка, Находка-Восточный, Владивосток, Посьет, а также к сухопутным пограничным переходам Гродеково – Суйфунхэ, Хасан – Туманган, при росте экономики и внешней торговли России со странами Азиатско-Тихоокеанский Регион создает благоприятные условия для обеспечения внутренних и внешних перевозок.

Общая протяженность

4 300 км

В год БАМ перевозит около

12 млн пассажиров

 Подробнее о проекте модернизации БАМ и Транссиба смотрите на стр. 120

1974

ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление о строительстве Байкало-Амурской магистрали.

1975

Досрочно завершилось строительство «малого БАМа» (линии БАМ – Тынды), что открыло путь строительным грузам на главную магистраль.

1980

Организуется Байкало-Амурская железная дорога с местонахождением управления дороги в г. Тынды

1984

Состоялась «золотая» стыковка на разъезде Балбухта. Встретились восточное и западное направления строителей БАМ, продвигающиеся навстречу друг другу десять лет. 1 октября состоялась укладка «золотых» звеньев БАМ на станции Куанда.

2003

Открыто движение по Северомуйскому тоннелю. По своей протяженности (15 343 м) он является самым длинным тоннелем в России и пятым в мире. Это событие считается окончательным завершением строительства Байкало-Амурской магистрали

Тайшет

Лена

Таксимо

Нерюнги

Новый Ургал

Тында

Ванино

Комсомольск-на-Амуре

Советская Гавань

40 лет
Байкало-Амурской
магистрали

Подходы к планированию инвестиционной деятельности

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

При проведении расчетов грузовой базы учитывались 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 учитывались 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 помогла разработка транспортно-экономического баланса или межрегионального межотраслевого баланса грузовых перевозок. Эту работу ОАО «РЖД» проводило совместно с отраслевыми институтами: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, Советом по изучению производственных сил.

При формировании инвестиционной программы ОАО «РЖД» использовался 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 ОАО «РЖД» разделяются по критерию окупаемости и коммерческой эффективности на четыре категории.

1-я категория

ПРОЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ОБНОВЛЕНИЕМ И ПОДДЕРЖАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

Компания финансирует за счет собственного денежного потока и амортизации.

2-я категория

ПРОЕКТЫ, ОКУПАЕМОСТЬ КОТОРЫХ ДОСТИГАЕТСЯ НА ГОРИЗОНТЕ 10–15 ЛЕТ И КОТОРЫЕ ОАО «РЖД» ГОТОВО ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ЗА СЧЕТ ЗАЕМНЫХ СРЕДСТВ В ПРЕДЕЛАХ ДОПУСТИМОГО УРОВНЯ ДОЛГОВОЙ НАГРУЗКИ.

3-я категория

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 рыночные источники заимствований такой срочности. Такие проекты финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

4-я категория

НЕОКУПАЕМЫЕ ПРОЕКТЫ (БЕЗ ВОЗМОЖНОСТИ ДОЛГОВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ)

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



Всего в 2014 году было размещено инфраструктурных облигаций на сумму 50 млрд руб.

В 2014 году средства от выпуска инфраструктурных облигаций были направлены на приобретение тягового подвижного состава и на реализацию проектов комплексного развития и реконструкции железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада, Юга

России, а также Урала, Западной Сибири и Дальнего Востока, в т. ч. на реконструкцию участков Трубная–Баскунчак–Аксарайская, развитие железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали.

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

Всего в 2014 году было размещено инфраструктурных облигаций на сумму

50 млрд руб.



Аудит инвестиционных проектов

В 2014 году была продолжена практика по проведению независимого технологического и ценового аудита (ТЦА) инвестиционных проектов ОАО «РЖД» в соответствии с директивами Правительства Российской Федерации.

Внедрение процедуры ТЦА, инициируемое Правительством Российской Федерации, явилось одним из важных шагов на пути к повышению открытости и прозрачности инвестиционных программ Компании, финансируемых полностью или частично за счет средств федерального бюджета.

В 2013 году Компанией был разработан Корпоративный стандарт «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ» (далее – Корпоративный стандарт) утвержденный советом директоров ОАО «РЖД».

Учитывая поручения Правительства Российской Федерации, а также порядок, установленный в Корпоративном

стандарте, были реализованы мероприятия по проведению ТЦА проектов развития железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, включая проект «Комплексная реконструкция участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая с обходом Краснодарского железнодорожного узла», проектов реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, а также участка Междуреченск – Тайшет.

Результаты проведенного технологического и ценового аудита в соответствии с Корпоративным стандартом опубликованы на официальном сайте ОАО «РЖД» в целях организации экспертных обсуждений.

По проектам реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей экспертное обсуждение состоялось 23 января 2014 года.

По проекту развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, включая проект «Комплексная реконструкция участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая с обходом Краснодарского железнодорожного узла», экспертное обсуждение состоялось 27 февраля 2015 года.

В ходе экспертных обсуждений, а также по итогам дополнительной работы с Экспертным советом при Правительстве Российской Федерации, сформулированы предложения и замечания, проанализированные Компанией и аудиторами в целях их учета при дальнейшей реализации проектов.

В целом по проектам было отмечено, что они находятся в достаточной степени проработки с учетом текущей стадии реализации.

Основные итоги инвестиционной деятельности



Главной целью инвестиционной программы ОАО «РЖД» является развитие и сохранение на должном уровне состояния железнодорожной инфраструктуры, обеспечения безопасности жизнедеятельности и устойчивости перевозочного процесса, эксплуатационной надежности.

Общий объем инвестиционного бюджета в 2014 году (фактическое выполнение)

396 млрд руб.

Расходование составило 99,8% к плану

Объем инвестиций, связанных с выполнением поручений Правительства РФ в 2014 году

67,5 млрд руб.

Объем инвестиций, направленных на обновление подвижного состава в 2014 году

104,4 млрд руб.

Значительная часть средств направляется на обновление подвижного состава, обеспечение условий охраны труда, экологической и пожарной безопасности, обновление изношенных объектов повышенной опасности.

Объем инвестиционных затрат ОАО «РЖД» на 2014 год был запланирован на уровне 396,8 млрд руб. за счет следующих финансовых источников:

- собственные средства ОАО «РЖД» – 252,2 млрд руб., или 63,6 % от общего объема инвестиций;
- средства федерального бюджета (с учетом средств бюджета Москвы) – 44,6 млрд руб., или 11,2 %;
- средства от выпуска инфраструктурных облигаций 100,0 млрд руб., или 25,2 % объема инвестиционной программы.

С учетом сложных экономических условий, в которых Компания осуществляла свою деятельность в 2014 году, план выполнен на 99,8 %, и общая сумма освоения инвестиционных затрат составила 396,0 млрд руб.

Общие показатели исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2014 год, млрд руб.

Наименование разделов	2013 год			2014 год			Изменение 2014/2013, %	
	Факт	Удельный вес от общего объема затрат	План года	Факт года	Удельный вес от общего объема затрат	%		
ВСЕГО	467,2	100	396,8	396,0	100,0	99,8	-71,2	84,8
Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ	46	9,8	68,2	67,5	17,1	99,1	21,6	147,0
Обеспечение безопасности	56,1	12,0	46,7	46,9	11,8	100,4	-9,2	83,6
Снятие инфраструктурных ограничений	169	36,2	140,5	140,8	35,6	100,2	-28,2	83,3
Повышение транспортной доступности для населения страны	59,5	12,7	12,9	12,8	3,2	99,2	-46,7	21,5
Обновление подвижного состава	118,7	25,4	104,7	104,4	26,4	99,7	-14,3	88,0
Прочие проекты	17,8	3,8	23,8	23,6	6,0	99,2	5,8	132,6



Главной задачей 2014 года в рамках исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» стала реализация проектов, связанных с выполнением поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, их доля от общего объема составила 17 %, или 67,5 млрд руб. К проектам в рамках правительственных поручений относятся:

- мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (БАМ и Транссиб);
- мероприятия по развитию Московского транспортного узла;
- работы по реконструкции участка Междуреченск – Тайшет;
- мероприятия по комплексной реконструкции участка М. Горький – Котельниково – Тихорецка – Крымская со строительством обхода Краснодарского узла.

В 2014 году Компанией выполнены все поставленные на год целевые задачи, в т. ч. и по реализации проектов, связанных с выполнением поручений Правительства Российской Федерации.

Инвестиции Компании в 2014 году были направлены не только на развитие инфраструктуры, но и на проекты обновления, реализация которых необходима для обеспечения устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта (реконструкция железнодорожного пути, строительство и реконструкция искусственных сооружений).

На проекты, связанные с обеспечением безопасности, включая транспортную безопасность, объекты гражданской обороны, пожарную безопасность, а также проекты, направленные на обеспечение технологической устойчивости производственного процесса и поддержание пропускной способности, в 2014 году направлено 46,9 млрд руб.

На снятие инфраструктурных ограничений, в т. ч. связанных с увеличением пропускной способности сети железных дорог, направлено 140,8 млрд руб.

Объем инвестиций, направленных на снятие инфраструктурных ограничений в 2014 году

140,8 млрд руб.

В рамках раздела «Снятие инфраструктурных ограничений» значительные объемы денежных средств были направлены на реализацию проектов, существенно влияющих на развитие экономики всей страны и направленных на увеличение пропускной способности сети железных дорог, а также на развитие инфраструктуры остальных транспортных направлений (строительство дополнительных главных путей, удлинение станционных приемо-отправочных путей, развитие железнодорожных узлов).

В рамках реализации проекта по реконструкции железнодорожного пути в 2014 году реконструировано 3 950,8 км железнодорожного пути.

В рамках проекта «Реконструкция искусственных сооружений» была закончена реконструкция Манского тоннеля на участке Абакан – Тайшет Красноярской железной дороги, также 20 малых и средних железнодорожных мостов, 20 объектов земляного полотна, 3 пешеходных моста на станциях Красково, Фруктовая Московской железной дороги и Демы Куйбышевской железной дороги.

На повышение транспортной доступности для населения страны израсходовано 12,8 млрд руб. В этом направлении в 2014 году осуществлялась реализация проектов по обновлению основных фондов пассажирского хозяйства пригородного и дальнего следования.

В 2014 году закончена реконструкция железнодорожных вокзалов на ст. Рыбинск–Пассажирский и Рязань–2.

В рамках раздела «Обновление подвижного состава» в отчетном году закуплено 660 локомотивов на сумму 76,5 млрд руб. и приобретено 283 единицы моторвагонного подвижного состава на сумму 19,3 млрд руб., из них – 150 вагонов электропоездов серии ЭД производства ОАО «Демидовский машиностроительный завод»,

Модернизировано путей в 2014 году

3,95 тыс. км

18 вагонов рельсовых автобусов серии РА-2 производства ОАО «Метровагонмаш», 4 электропоезда (40 вагонов) «Сапсан» и 15 электропоездов (75 вагонов) «Дезиро» производства АО «Сименс АГ».

Модернизации подверглись 603 единицы моторвагонного подвижного состава и 8 поездов «Сапсан» на сумму 845,9 млн руб.

Электропоезда оборудованы современными системами кондиционирования, герметичными межвагонными переходами, прислонно-сдвижными автоматическими дверями, светодиодным освещением, диванами с мягкими вставками и подголовниками, системой видеонаблюдения, принудительной вентиляцией тамбуров вагонов и системой бортовой диагностики и мониторинга технического состояния электропоезда, выполнены работы по устройству систем охранно-пожарной сигнализации.

На прочие проекты, связанные с проведением научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проекты социального развития и взносы в уставный капитал других обществ, было израсходовано 23,6 млрд руб.

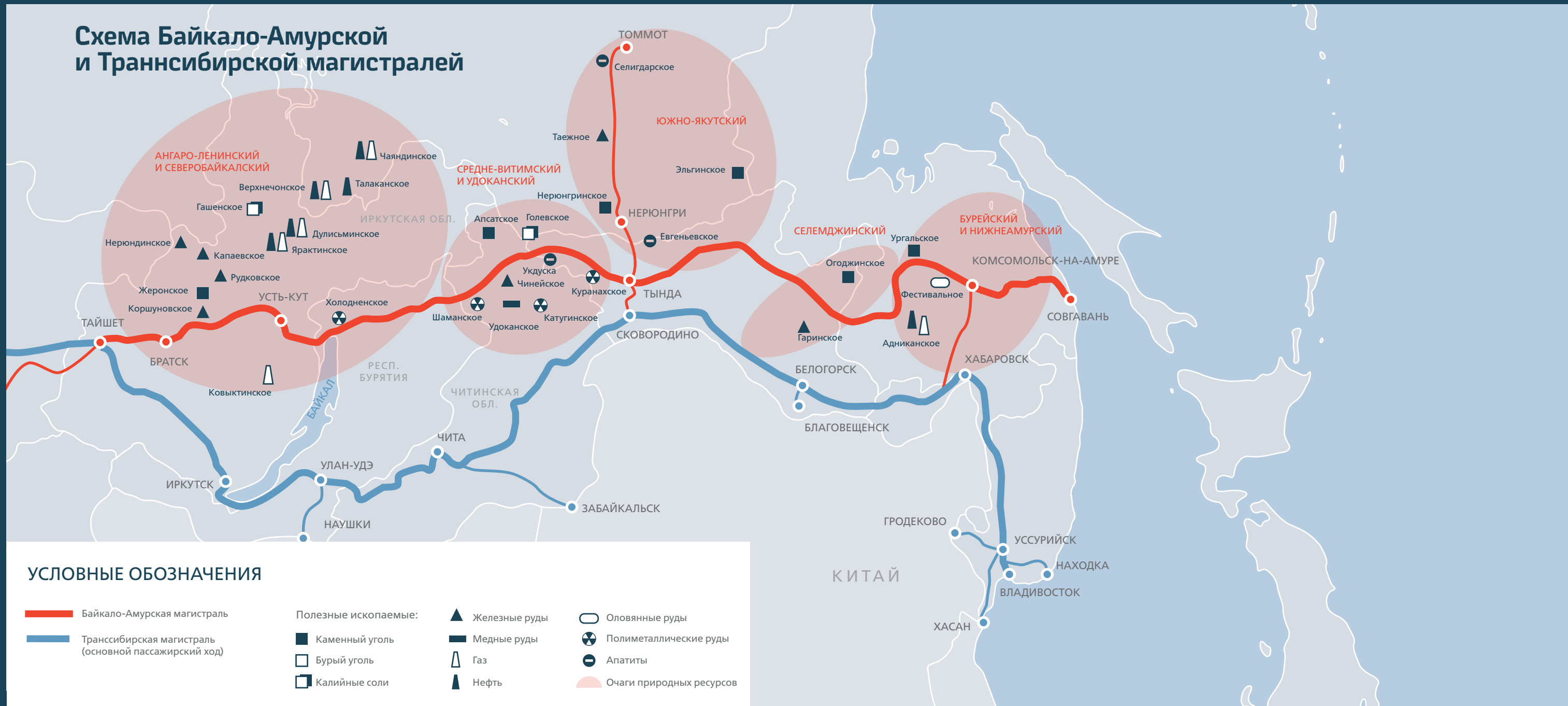
Введено в эксплуатацию новых станционных путей в 2014 году

73,6 км

В целом по ОАО «РЖД» в 2014 году введено в действие новых:

- 67,3 км вторых путей,
 - 2,5 км электрификации,
 - 98,3 км станционных путей;
- реконструировано:
- 202 единицы электрической централизации стрелок,
 - 137,1 км автоблокировки,
 - 166,0 км диспетчерской централизации,
 - 562,9 км междугородных кабельных линии связи,
 - 249,5 км контактной сети,
 - 31 тяговая подстанция.

Схема Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей



Развитие инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей является необходимым условием для раскрытия потенциала восточных территорий Российской Федерации, освоения новых месторождений полезных ископаемых, обновления промышленной базы регионов Сибири и Дальнего Востока, расширения внешнеэкономических связей и укрепления статуса России как ключевого звена континентальной транспортной системы.

Источники финансирования проекта

302 млрд руб.

За счет средств ОАО «РЖД» и заемных источников в форме инфраструктурных облигаций

150 млрд руб.

За счет средств Фонда национального благосостояния в форме привилегированных акций

110 млрд руб.

За счет средств федерального бюджета Российской Федерации

Проект по развитию Восточного полигона



90 станций



43 разъезда



680 км авто-блокировки



570 км вторых путей



72 тяговые подстанции



415 км контактной сети



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- Байкало-Амурская магистраль
- Транссибирская магистраль (основной пассажирский ход)
- Строительство вторых путей
- Усиление устройств энергоснабжения
- КП - Комплексные проекты
- Строительство и реконструкция тоннелей
- Оборудование участка автоблокировкой
- Строительство и восстановление разъездов
- Развитие станций

Финансирование проекта по реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в 2015 году

57,5 млрд руб.

За счет средств ОАО «РЖД» и заемных источников в форме инфраструктурных облигаций

45,7 млрд руб.

За счет средств Фонда национального благосостояния

21,5 млрд руб.

За счет средств федерального бюджета Российской Федерации

Эффективность проекта

Проект имеет высокую бюджетную эффективность для Российской Федерации. Дисконтированный период окупаемости государственной поддержки в объеме 260,2 млрд руб. составляет 20 лет.

Суммарные поступления в бюджет Российской Федерации за 30 лет планируются в объеме 486 млрд рублей, в том числе 108 млрд руб. в территориальные бюджеты субъектов Дальневосточного федерального округа.

Реализация проекта позволит перевезти дополнительно запланированный объем грузов крупнейших российских компаний (до 66 млн тонн в год), будет способствовать развитию промышленных предприятий региона, созданию новых рабочих мест, формированию необходимых экономических условий для эффективного и устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока.

260,2 млрд руб.

Государственная поддержка проекта

486 млрд руб.

Объем суммарных поступлений в бюджет Российской Федерации за 30 лет

66 млн тонн/год

Дополнительно запланированный объем грузов

30 декабря 2014 года Правительственной комиссии по транспорту утвержден Детальный план мероприятий по реализации проекта развития БАМа и Транссиба.

Развитие Восточного полигона – перспектива долгосрочного роста

Реализация проекта даст возможность освоения дополнительного объема перевозок порядка 66 млн тонн в год, в интересах следующих грузоотправителей: ООО «ТЭПК», ОАО «СУЭК», ОАО «ГМК «Норникель», ООО «УК «Колмар», ООО «БГК», ООО «Евраз», ОАО «ГМК «Тимир», ОАО «Мечел» и других.

200 млрд руб.

Сумма заказов для отечественной промышленности

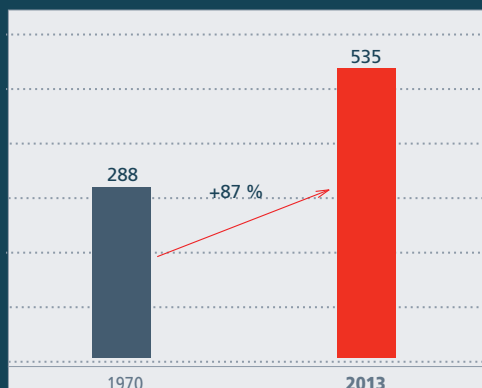
По экспертным оценкам реализация проекта обеспечит заказ для отечественной промышленности в объеме порядка 200 млрд рублей, а также позволит создать дополнительно порядка 40 тыс. рабочих мест на стадии строительства.

40 тыс. рабочих мест

Будет дополнительно создано на стадии строительства

Ключевые характеристики проекта

Грузооборот Восточного полигона в 2014 г., млрд ткм (суммарный грузооборот В-Сиб., Заб., ДВост. ж.д.)



Структура погрузки грузов во внутреннем сообщении в 2014 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 2014 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 %

Проекты по модернизации и инновационному развитию



Общие затраты Компании на научно-техническое развитие в 2014 году составили 1,1 млрд руб., что составляет 74,2 % от уровня 2013 года.

Новые технологии

В отчетном году на станции Лужская-сортировочная была начата автоматизация технологии роспуска вагонов, предусматривающая применение горочной автоматической централизации разработки компании Siemens, интегрированной с российской системой управления сортировочной станции

совместно с отечественными системами централизаций и системой маневровой автоматической локомотивной сигнализации.

Внедрение такого комплекса позволит впервые на сети дорог отработать новую технологию работы с опасными грузами

2-го класса, при этом стоимость переработанного вагона снизится на 5 %, производительность труда возрастет в 2 раза, перерабатывающая способность горки составит 5 тыс. вагонов в сутки, энергопотребление снизится на 25 %, точность управления движением горочного локомотива составит 0,1 км/час.



Импортозамещение

Компания совместно с итальянской компанией ECM Safety solutions and technology создает многостанционную систему микропроцессорной централизации с интегрированной автоблокировкой. Впервые реализуется проект, соответствующий российским нормативным требованиям безопасности

и имеющий открытое программное обеспечение и систему автоматизированного проектирования.

Система будет характеризоваться высоким уровнем адаптивности, стоимость ее жизненного цикла сократится на 20 %

по сравнению с поставляемыми в настоящее время импортными системами микропроцессорной централизации.

Создание локомотивов нового поколения

В отчетном году было продолжено создание локомотивов нового поколения. Завершена сертификация инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока нового поколения с асинхронными тяговыми

двигателями 2ЭС5 «Скиф» и 2ЭС7, в ноябре получен сертификат на самый мощный в мире грузовой электровоз 4ЭС5К. Данные электровозы предназначены для вождения тяжеловесных поездов массой до 9 000 тонн. Проведены

приемочные испытания магистрального тепловоза ТГ16М, предназначенного для работы на острове Сахалин, конструкция которого предусматривает работу как на колее 1 520 мм, так и 1 067 мм.

Внедрение инноваций в инфраструктурном комплексе

Одним из ключевых направлений реализации научно-технической политики Компании является внедрение инноваций в инфраструктурном комплексе, где доля расходов по перевозочным видам деятельности составляет около 35 % от общего объема. Приоритетом является сокращение стоимости жизненного цикла объектов при условии обеспечения безопасности перевозочного процесса и высокого уровня надежности технических средств.

В отчетном году совместно с компанией Vossloh впервые в России на станции Орехово-Зуево начаты испытания нового стрелочного перевода для тяжеловесного движения. Перевод рассчитан для пропуска грузовых вагонов с нагрузкой 27 тс на ось и ресурсом 500 млн тонн брутто. Опыт эксплуатации аналогичной конструкции в Швеции на грузонапряженной линии Кируна–Нарвик показал, что металлические части стрелочного перевода до замены

ремонтными комплектами имеют наработку до 350 млн тонн брутто в отличие от российских 110 млн тонн.

На экспериментальном кольце Щербинка Компания приступила к комплексным испытаниям четырех типов безбалластных конструкций пути для высокоскоростных магистралей и со-вмещенного движения, смонтированных за счет компаний-производителей из России и стран ЕС.

Новым этапом в развитии мобильных средств диагностики стал первый комплекс для мониторинга инфраструктуры БАМа, созданный на базе тепловоза 2ТЭ116. Он заменяет несколько вагонов диагностики инфраструктуры и проверяет путь с нагрузкой до 24 тс. В декабре 2014 года комплекс передан в состав Дальневосточной дирекции инфраструктуры. Годовой экономический эффект его применения составит более 26 млн руб.

Анализ перспектив развития средств диагностики показал необходимость оснащения диагностическими комплексами инфраструктуры высокоскоростных электропоездов «Сапсан». Российскими специалистами создается инновационная бортовая система диагностики, выполняющая оценку инфраструктуры линии Санкт-Петербург – Москва по 76 параметрам. В результате будет положено начало принципиально новым технологиям 21 века, в корне изменяющим структуру технических средств диагностики и многократно повышающим оперативность и достоверность получаемой информации.

Внедрение методологии УРРАН (Управление ресурсами, рисками на этапах жизненного цикла и анализ надежности)

Стандарт Управления ресурсами, рисками и надежностью на этапах жизненного цикла (УРРАН) разработан для формирования перечня показателей надежности и функциональной безопасности, которые задаются при разработке технических требований к системам, устройствам и оборудованию, применяемым на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Подходы к надежности и функциональной безопасности, применяемые в стандарте, ориентированы на взаимосвязь показателей надежности и функциональной безопасности объектов инфраструктуры со стоимостью его жизненного цикла. Подходы состоят в том, что увеличение начальных затрат при разработке (изготовлении/закупке) могут привести к достижению повышенной безотказности и/или

ремонтпригодности объекта, и, таким образом, к повышенной готовности и, в результате, к уменьшению затрат на эксплуатацию и техническое обслуживание (ремонт). Поэтому требования ремонтпригодности в основном включают временные показатели и показатели трудозатрат, которые необходимы для оценки стоимости владения или стоимости жизненного цикла в целом.

В настоящее время разработано 10 межгосударственных и национальных стандартов, 14 корпоративных стандартов, более 60 методических документов для различных хозяйств.

Примером эффективности внедряемой системы может служить разработанная ОАО «РЖД» и внедренная на всем пространстве колеи 1 520 мм методика,

позволяющая определить грузовые вагоны, подлежащие выводу из эксплуатации по показателям надежности и безопасности литых деталей тележек. Более 3 тыс. боковых рам изъято по предписаниям Росжелдорнадзора и еще более 13 тыс. забраковано на пунктах технического осмотра. Это позволило в текущем году по сравнению с прошлым годом снизить количество изломов боковых рам более чем в три раза.

В настоящее время завершается разработка нормативной базы по определению физического износа объектов инфраструктуры. Показатели УРРАН уже применяются при подготовке требований к закупке продукции для ОАО «РЖД».

Энергоэффективность

ОАО «РЖД» остается в числе лидеров среди железнодорожных компаний мира по энергоэффективности и экологичности грузовых и пассажирских перевозок.

В сложных экономических условиях уходящего года действенным инструментом по снижению издержек стала Программа энергосбережения ОАО «РЖД».

В результате реализации Программы энергосбережения ОАО «РЖД» в 2014 году в подразделениях Компании достигнута экономия 411,7 тыс. т у.т. на сумму 4,1 млрд руб., снижены выбросы парниковых газов в объеме 742,6 тыс. тонн CO₂ –эквивалента.

Общее потребление топливно-энергетических ресурсов ОАО «РЖД» в сравнении с 2013 годом снижено на 135 тыс. т у.т. (0,6 %) при увеличении объема перевозочной работы во всех видах движения на 3,6 %.

Удельное потребление электроэнергии на тягу поездов снижено за год на 1,5 %, а дизельного топлива на 2,2 %.

При целевых показателях по снижению энергоемкости производственной деятельности, установленных ФСТ России для ОАО «РЖД», в объеме 1,3 % снижение энергоемкости производственной деятельности ОАО «РЖД» составило 1,7 %.

Наибольший эффект достигнут от реализации следующих основных мероприятий, направленных на повышение энергетической эффективности Компании:

- совершенствование методов управления движением поездов (экономия 951,8 млн руб., или 78 498,9 т у.т.);

- улучшение показателей использования локомотивов (экономия 604,4 млн руб., или 41 232,9 т у.т.);

- улучшение технического состояния локомотивов (экономия 479,0 млн руб., или 42 840,0 т у.т.);

- улучшение технического состояния путевого хозяйства (экономия 26,5 млн руб., или 2 160,5 т у.т.);

- улучшение показателей системы тягового электроснабжения (экономия 61,6 млн руб., или 7 296,5 т у.т.);

- повышение уровня возврата энергии рекуперации (экономия 383,1 млн руб., или 49 480,5 т у.т.);

- оптимизация режимов работы и модернизация систем отопления (экономия 393,9 млн руб., или 73 633 т у.т.);

- применение энергоэкономичных светильников, оптимизация режимов работы систем освещения (экономия 331,2 млн руб., или 37 757,6 т у.т.);

- повышение энергетической эффективности технологических процессов и объектов инфраструктуры (экономия 562,9 млн руб., или 44 072,6 т у.т.).

Всего за 2014 год в более чем 2 300 структурных подразделениях Компании реализовано 19 тысяч мероприятий программ энергосбережения, что позволило сэкономить 4,1 млрд руб., в т. ч. за счет экономии:

- 687,9 млн Квт-ч электроэнергии на 1 865,7 млн руб.;
- 53,8 тыс. тонн дизельного топлива на 1 582,5 млн руб.;
- 136,7 тыс. Гкал тепловой энергии на 232,8 млн руб.;
- 19,5 млн куб. м природного газа на 82,9 млн руб.;
- 13,0 тыс. тонн топочного мазута на 128,3 млн руб.;
- 6,2 тыс. тонн бензина на сумму 190,6 млн руб.;
- 41,2 тыс. тонн угля на сумму 49,9 млн руб.

В результате реализации программы энергосбережения ОАО «РЖД» в 2014 году достигнута экономия на сумму

4,1 млрд руб.

В 2013 году экономический эффект от ресурсосберегающих мероприятий составил 610, 6 млн руб.

Анализ финансовых результатов

127 Основные финансовые результаты

131 Анализ доходов по перевозочным видам деятельности

134 Анализ расходов по перевозочным видам деятельности

137 Оптимизация расходов

138 Закупочная деятельность

139 Прочие виды деятельности

141 Прочие доходы и расходы

144 Управление оборотным капиталом

148 Государственная поддержка ОАО «РЖД»

150 Уплата налогов и взносов

154 Акционерный капитал и дивиденды



Россия живет достижениями

Строительство и модернизация железных дорог

Основные проекты по снятию инфраструктурных ограничений в 2014 году:

- Реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово;
- Организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская (2 этап);
- Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская;
- Развитие участка Тобольск–Сургут–Коротчаево.

Объем инвестиций в проекты по снятию инфраструктурных ограничений в 2014 году составил

31,3 млрд руб.



Подробнее смотрите в части «Основные итоги инвестиционной деятельности» на стр. 116

■ По итогам 2014 году введено в действие новых:

Вторых путей

67,3 км

Электрификации

2,5 км

Станционных путей

98,3 км

■ По итогам 2014 году реконструировано:

Железнодорожных путей

3 950 км

Контактной сети

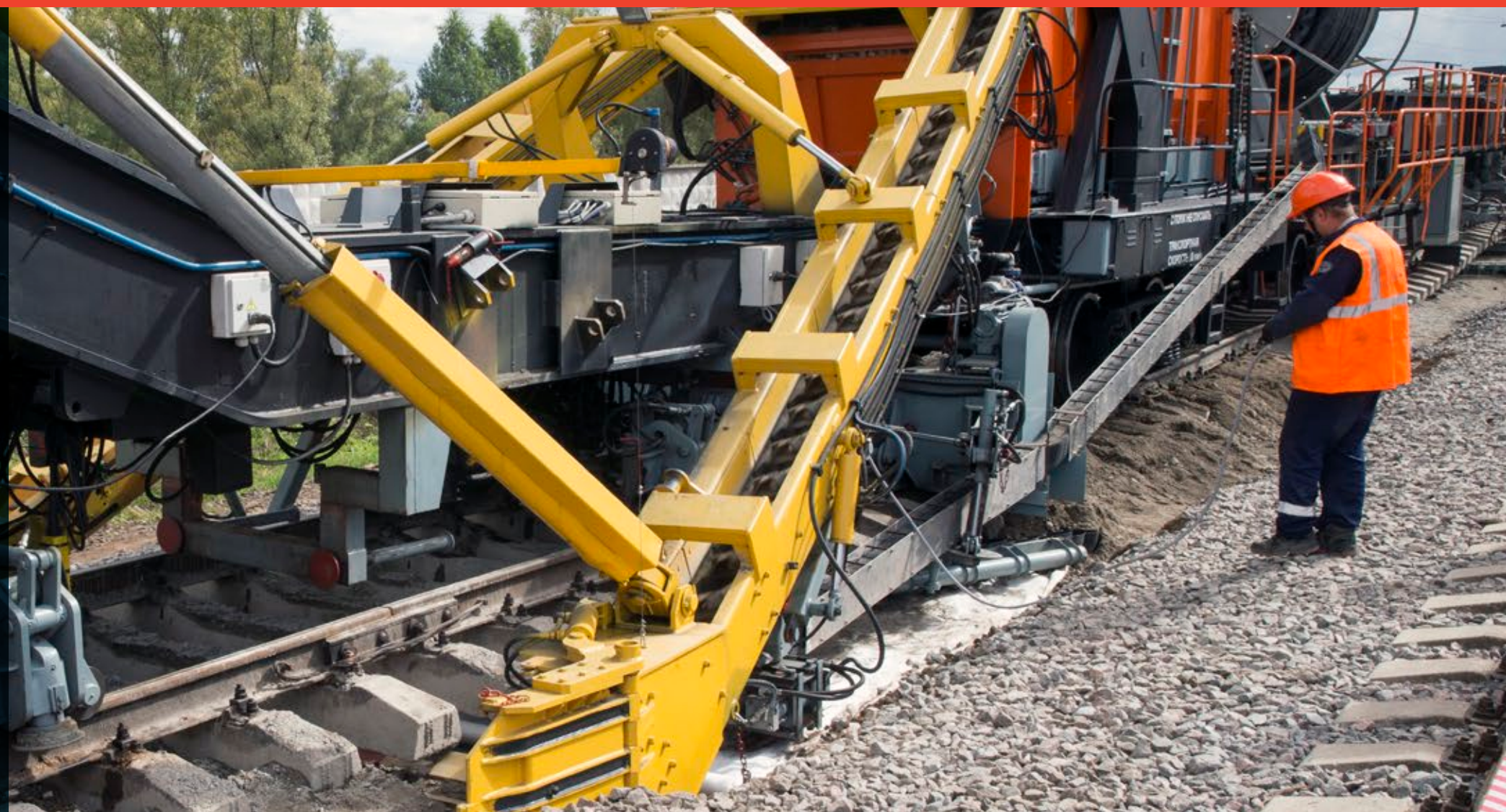
249,5 км

Тяговых подстанций

31

Междугородных кабельных
линий связи

562,9 км



Основные финансовые результаты

В 2014 году ОАО «Российские железные дороги» осуществляло свою деятельность в условиях принятого государством решения о нулевой индексации тарифов на железнодорожные перевозки и ухудшения макроэкономической обстановки.

В 2014 году Компания осуществляла свою деятельность в сложных макроэкономических условиях, связанных с отсутствием индексации тарифов, объявлением санкций в отношении России, волатильностью сырьевых рынков, девальвацией рубля, что не могло не сказаться на транспортной отрасли. При этом только замораживание тарифов на грузовые железнодорожные перевозки привело к недополучению доходов Компании в размере 67 млрд руб. Помимо неоперационных факторов, негативное влияние на финансовые результаты Компании в 2014 году оказало продолжающееся снижение темпов экономического роста в стране, что привело к снижению объемов погрузки по сравнению с 2013 годом на 0,8 %.

В этой связи в первом полугодии 2014 года ОАО «РЖД» совместно с причастными органами исполнительной власти был проведен ряд совещаний по обеспечению финансовой устойчивости Компании в 2014 году. В июне 2014 года состоялось совещание под председательством Президента Российской Федерации В. В. Путина с членами Правительства Российской Федерации. По результатам встречи Правительством Российской Федерации был утвержден план действий по недопущению прогнозируемых в 2014–2015 годах убытков ОАО «РЖД».

Данный план действий явился базой для формирования целевых параметров развития ОАО «РЖД» не только на 2014 год, но и следующий год и стал

качественно новым примером взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и Компании.

В результате, несмотря на сложную ситуацию, вызванную существенным ослаблением национальной валюты, Компания смогла сбалансировать бюджет и частично компенсировать негативное влияние конъюнктурных изменений, в т. ч. за счет проделанной работы по повышению внутренней эффективности деятельности ОАО «РЖД», проведению антикризисных мероприятий, направленных на сокращение расходов (себестоимость перевозок снижена к уровню 2013 года на 2,7 %), а также повышению результативности операционной деятельности, в частности за счет увеличения доли более маржинальных грузов в структуре перевозок. Также за счет структурных преобразований был обеспечен рост прочих доходов, который был подкреплён эффективным управлением денежной ликвидностью, получением процентных доходов и эффективным управлением рисками Компании.

Все это позволило получить по итогам 2014 года прибыль от продаж в размере 58,5 млрд руб., сохранив ее практически на уровне 2013 года.

Кроме того, впервые в результате взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти были урегулированы вопросы погашения задолженности прошлых лет пригородных пассажирских компаний и федерального

Доходы по всем видам деятельности
по итогам 2014 года составили

1 401,7 млрд руб.

+1,8 % к 2013 году

Расходы по всем видам деятельности
по итогам 2014 года составили

1 343,2 млрд руб.

+1,9 % к 2013 году

Доходы от реализации акций
ДЗО ОАО «РЖД» в 2014 году составили

11,3 млрд руб.

Дивиденды от ДЗО ОАО «РЖД»
в 2014 году

16,7 млрд руб.

Прибыль от продаж
по итогам 2014 года составила

58,5 млрд руб.

агентства железнодорожного транспорта за оказанные услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава при осуществлении пригородных пассажирских перевозок.

Также положительное влияние на формирование финансового результата Компании оказало проведение сделок по внесению в уставной капитал созданного АО «ОТЛК» акций 50 % +2 АО «ТрансКонтейнер», 100 % – 1 РЖД Логистика, дополнительная эмиссия акций ОАО «ВРК-1», ОАО «РЖД-Здоровье», конвертация пакета акций КИТ Финанс Инвестиционный Банк в акции АКБ «Абсолют Банк», что позволило увеличить положительный финансовый результат к уровню прошлого года на

18,7 млрд руб. Прибыль от таких сделок в 2014 году составила 31,4 млрд руб. Кроме того, в 2014 году поступление дивидендов от дочерних и зависимых обществ составило 16,7 млрд руб., а прибыль от реализации акций дочерних и зависимых обществ Компании получена в размере 1,4 млрд руб.

В результате чистая прибыль без учета влияния курсовых разниц составила 69,9 млрд руб. с ростом к уровню 2013 года на 54,5 млрд руб.

Вместе с тем, в связи с отражением переоценки валютных обязательств вследствие ослабления курса национальной валюты (отрицательные курсовые

разницы составили 142,5 млрд руб.) убыток Компании по итогам 2014 года составил 44,1 млрд руб.

При этом, с учетом сложных экономических условий, в которых Компания осуществляла свою деятельность, инвестиционная программа ОАО «РЖД» реализована в объеме 396,0 млрд руб. (на уровне плана на 2014 года).

Динамика финансовых результатов за 2010–2014 годы

Показатель	Единица измерения	2010	2011	2012	2013	2014		Изменения факт к плану 2014		Изменение 2014/2013	
						План	Факт	+/-	%	+/-	%
Всего доходов	млрд руб.	1 195,1	1 288,3	1 366,0	1 376,6	1 378,7	1 401,7	23	101,7	25,1	101,8
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	1 079,3	1 109,1	1 206,5	1 209,5	1 213,3	1 225	11,7	101,0	15,5	101,3
— грузовые перевозки	млрд руб.	936,23	1 003,1	1 089,3	1 088,2	1 095,6	1 105,7	10,1	100,9	17,5	101,6
— предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	88,4	87,2	96,7	101,7	98,5	99	0,5	100,5	-2,7	97,3
— предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	11,8	11,4	12,4	11	9,9	10,3	0,4	104,0	-0,7	93,6
— пассажирские перевозки	млрд руб.	42,9	7,4	8,1	8,6	9,3	10	0,7	107,5	1,4	116,3
Доходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	115,8	179,2	159,5	167	165,3	176,7	11,4	106,9	9,7	105,8
Всего расходов	млрд руб.	1 084,2	1 215,6	1 298,6	1 317,8	1 354,1	1 343,2	-10,9	99,2	25,4	101,9
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	986,4	1 050,8	1 151,5	1 165,9	1 202	1 185,6	-16,4	98,6	19,7	101,7
— грузовые перевозки	млрд руб.	796,1	933,3	1 017,4	1 027,6	1 064,2	1 048,1	-16,1	98,5	20,5	102,0
— предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	86,2	102,2	118,8	122,3	120,5	119,4	-1,1	99,1	-2,9	97,6
— предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	8,8	8,4	9,2	8,2	7,4	7,6	0,2	102,7	-0,6	92,7
— пассажирские перевозки	млрд руб.	95,3	7,0	6,2	7,8	10	10,6	0,6	106,0	2,8	135,9

Показатель	Единица измерения	2010	2011	2012	2013	2014		Изменения факт к плану 2014		Изменение 2014/2013	
						План	Факт	+/-	%	+/-	%
Расходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	97,9	164,7	147,1	151,9	152	157,6	5,6	103,7	5,7	103,8
Всего прибыль от продаж	млрд руб.	110,9	72,8	67,4	58,8	24,6	58,5	33,9	237,8	-0,3	99,5
Прибыль по перевозкам, услугам инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	92,9	58,3	54,9	43,6	11,3	39,4	28,1	348,7	-4,2	90,4
— грузовые перевозки	млрд руб.	140,1	69,9	71,9	60,6	31,4	57,6	26,2	183,4	-3	95,0
— предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	2,2	-15,0	-22,1	-20,6	-22	-20,3	1,7	108,4	0,3	101,5
— предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	3,0	3,0	3,2	2,9	2,6	2,7	0,1	103,8	-0,2	93,1
— пассажирские перевозки	млрд руб.	-52,4	0,4	1,9	0,8	-0,6	-0,5	0,1	120	-1,3	-
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд руб.	18,0	14,5	12,5	15,1	13,3	19,1	5,8	143,6	4	126,5
Результат от прочих доходов и расходов	млрд руб.	14,9	3,8	-1,3	-39,4	3,6	-97,7	-101,3	-	-58,3	40,3
Результат от продажи акций дочерних и зависимых обществ	млрд руб.	6,9	66,3	33,9	1,4	1,4	1,4	0	100	0	100
Бюджетные ассигнования	млрд руб.	52,2	1,8	23,2	0,9	26,7	27,6	0,9	103,4	26,7	-
Курсовые разницы	млрд руб.	0,9	-6,4	4,5	-18,4	-37,3	-142,5	-105,2	26,2	-124,1	12,9
Изменения резервов и иных оценочных обязательств	млрд руб.	-17,3	-51,8	-18,2	-1,7	37,2	38,7	1,5	104,0	40,4	-
Доходы от участия в других организациях, включая дивиденды	млрд руб.	2,1	21,3	9,8	23	15,9	16,7	0,8	105,0	-6,3	72,6
Затраты по кредитам и займам	млрд руб.	-20,6	-19,6	-19,3	-26,8	-35	-35,5	-0,5	98,6	-8,7	75,5
Прибыль до налогообложения	млрд руб.	125,9	76,6	66,2	19,4	28,2	-39,2	-67,4	-139,0	-58,6	-202,1
Налог на прибыль и иные аналогичные обязательства	млрд руб.	51,1	59,8	52,0	18,7	-28	-4,9	23,1	-	-23,6	-
Чистая прибыль	млрд руб.	74,8	16,8	14,1	0,7	0,2	-44,1	-44,3	-	-44,8	-
Расходы по инвестиционной деятельности без капитализируемых процентов (без НДС)	млрд руб.	317,4	395,4	480,1	467,2	396,8	396	-0,8	99,8	-71,2	84,8

Показатель	Единица измерения	2010	2011	2012	2013	2014		Изменения факт к плану 2014		Изменение 2014/2013	
						План	Факт	+/-	%	+/-	%
Государственная поддержка, в т. ч.	млрд руб.	163,2	119,7	152,7	87,1	160,7	112,2	-48,5	69,8	25,1	128,8
Субсидии и прочие компенсации из федерального бюджета и региональных бюджетов и внебюджетных фондов	млрд руб.	59,6	31,2	51,7	27,6	80,9	82,4	1,5	101,9	54,8	298,6
Взносы в уставный капитал	млрд руб.	103,6	88,6	101,0	59,5	79,8	29,8	-50	37,3	-29,7	50,1
Себестоимость перевозок	коп/ 10 прив. т·км	372,2	369,4	393,4	395	392,3	384,5	-7,8	98,0	-10,5	97,3
EBITDA*	млрд руб.	343,7	295,3	279,8	268	320	356	36	111,3	88	132,8
Финансовый долг (Долг по кредитам+лизинг)	млрд руб.	332,5	390,1	429,2	643,2	798,7	898,5	99,8	112,5	255,3	139,7
Финансовый долг / EBITDA	x	1,0	1,3	1,5	2,4	2,5	2,5	0	100,0	0,1	104,2
Чистый долг (Финансовый долг-остаток ден.ср-в) / EBITDA	x	0,8	0,7	1,1	2,1	2,2	2,3	0,1	104,5	0,2	109,5
Изменение кредитов и займов полученных (тело долга)	млрд руб.	-23,7	74,7	38,3	175,4	98	96,8	-1,2	98,8	-78,6	55,2
Чистое изменение кредитного портфеля с учетом курсовых разниц и процентов по кредитам	млрд руб.	-23,3	79,8	35,7	196,5	138,7	240,1	101,4	173,1	43,6	122,2
Долг по кредитам, с учетом начисленных процентов	млрд руб.	304,1	383,9	419,6	616,1	754,8	856,2	101,4	113,4	240,1	139,0

Собственные средства, активы и обязательства (по данным бухгалтерского учета ОАО «РЖД» по РСБУ)

	Единица измерения	2013	2014	2014/2013, %
Валюта баланса	млрд руб.	4 587,2	4 846,7	5,7
Внеоборотные активы	млрд руб.	4 332,6	4 457,3	2,9
Оборотные активы	млрд руб.	254,6	389,5	53,0
Капитал и резервы	млрд руб.	3 540,3	3 516,2	-0,7
Долгосрочные обязательства	млрд руб.	666,4	805,7	20,9
Краткосрочные обязательства	млрд руб.	380,5	524,8	37,9
Стоимость чистых активов	млрд руб.	3 547,60	3 553,4	0,2

* Показатель EBITDA сформирован с учетом исключения затрат, связанных с обслуживанием финансового долга (затраты по процентам к уплате, лизинговые платежи и результат от переоценки валютных обязательств (курсовые разницы)).

Анализ доходов по перевозочным видам деятельности

Доходы по перевозочным видам деятельности по итогам 2014 года составили 1 225,0 млрд руб., что выше плана на 11,7 млрд руб. или на 1 %, к уровню 2013 года, доходы увеличены на 1,3 %.

Доходы от грузовых перевозок

В 2014 году доходы составили 1 105,7 млрд руб., что на 10,1 млрд руб. выше плана или на 0,9 %, к уровню 2013 года доходы увеличены на 17,5 млрд руб. или на 1,6 %.

Изменение доходов к уровню прошлого года обусловлено следующими факторами:

- рост грузеного грузооборота к уровню прошлого года на 4,7 % повлиял на увеличение доходов на +50,7 млрд руб.;
- снижение средней доходной ставки на 10 т-км на 2,5 % привело к потерям в доходах на 33,2 млрд руб., что вызвано следующими основными причинами:
 - ухудшение структуры грузооборота (–37,5 млрд руб.):
 - по номенклатуре грузов (–8,3 млрд руб.) за счет роста доли перевозок грузов 1 класса на фоне снижения доли грузооборота грузов 2 и 3 классов;
 - по видам сообщения (–12,0 млрд руб.) за счет снижения доли грузооборота по транзиту, международным перевозкам через погранпереходы при одновременном увеличении доли менее доходных перевозок грузов, следующих через порты Российской Федерации со значительным ростом дальности вследствие переориентации грузопотоков в сторону портов Дальнего Востока;
 - по категориям отправок рост доли перевозок маршрутными отправлениями с применением понижающего коэффициента к Прейскуранту 10-01 до 15 % позволил увеличить эффективность организации грузевых вагонопотоков и сократить затраты на сортировку и переработку грузов не менее одной технической станции, однако повлиял на снижение доходов в размере 17,2 млрд руб.;

Доля доходов от грузовых перевозок в общем объеме доходов ОАО «РЖД» в 2014 году

78,9 %

- применение повышающих коэффициентов к тарифам на перевозки нефти и нефтепродуктов в рамках ценовых пределов (с 9 августа 2014 года) позволило получить дополнительно 7,1 млрд руб.;
- рост курса швейцарского франка к рублю. повлиял на увеличение доходов от транзитных перевозок на 2,3 млрд руб.;
- отмена эксплуатации парка ВСП* (–5,1 млрд руб.). (С июля 2013 года осуществлен окончательный возврат вагонов парка ВСП в управление АО «ФГК»).

Факторный анализ роста доходов от грузовых перевозок за 2014 год к уровню 2013 года

2013 год	1 088,2 млрд руб.
Рост грузеного грузооборота	+50,7
Ухудшение структуры грузооборота за счет изменений в структуре номенклатуры грузов	–8,3
Ухудшение структуры грузооборота за счет изменений в структуре по видам сообщения	–12,0
Ухудшение структуры грузооборота за счет изменения долей перевозок по категориям отправок	–17,2
Увеличение доходов от повышения уровня тарифов в границах ценовых пределов на нефтепродукты	+7,1
Увеличение доходов от транзита в связи с ростом курса швейцарского франка	+2,3
Снижение доходов от перевозок в парке ВСП	–5,1
2014 год	1 105,7 млрд руб.
* на 4,7 %, с 2 196,2 млрд т-км в 2013 году до 2 298,6 млрд т-км в 2014 году.	
	+1,6%, +17,5 млрд руб. к 2013 году

Доходы от услуг локомотивной тяги



Доходы от услуг локомотивной тяги составили 10,3 млрд руб., +0,4 млрд руб. к плану (+4 %).

К уровню прошлого года доходы снижены на 0,7 млрд руб. или -6,4 %, в основном, за счет сокращения объемов предоставления услуг по подаче и уборке вагонов на железнодорожные пути

необщего пользования при погрузке (выгрузке) грузов в вагоны средствами грузоотправителя (грузополучателя).

Доходы от пассажирских перевозок в дальнем следовании

ОАО «РЖД» осуществляет перевозки пассажиров в дальнем следовании скоростными поездами «Сапсан», «Ласточка» и «Аллегро». Доходы составили 9,1 млрд руб., +0,6 млрд руб. к плану (+6,7 %).

Прирост доходов к уровню прошлого года составил 0,5 млрд руб. или 5,8 %.

Основной причиной увеличения доходов от пассажирских перевозок в дальнем следовании скоростными поездами «Сапсан» «Ласточка» и «Аллегро» стал рост объема отправленных пассажиров – за 12 месяцев было отправлено 3,9 млн чел., что на 2,5 % выше уровня аналогичного периода 2013 года.

Рост количества отправленных пассажиров связан с назначением с августа 2014 года в эксплуатацию двух сдвоенных составов поезда «Сапсан» и организацией регулярного курсирования поездов «Ласточка» по маршруту Москва – Курск с июня 2014 года, а с июля — по маршруту Москва – Смоленск.

Доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении

Доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении составили 0,9 млрд руб.

ОАО «РЖД» осуществляет перевозки пассажиров в пригородном сообщении в качестве перевозчика на территории

Краснодарского края электропоездами «Ласточка» на участке Туапсе – Аэропорт, Туапсе – Олимпийский парк, Туапсе – Красная Поляна и по Олимпийским объектам. В целом за 2014 год перевезено в пригородном сообщении 13,1 млн чел., что

на 12,1 млн чел. больше уровня прошлого года в основном за счет увеличения перевозок в период Олимпийских и Паралимпийских игр.

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры



Доходы составили 99,0 млрд руб. выше плана на 0,5 млрд руб. (+0,5 %) и со снижением к уровню прошлого года на 2,7 млрд руб. или на 2,7 %.

Изменение доходов к уровню прошлого года произошло по следующим причинам:

- сокращение объемов вагонокилометровой работы при пассажирских перевозках на инфраструктуре ОАО «РЖД» на 5 % к уровню 2013 года в результате оптимизации размеров движения перевозчиками привело к снижению доходов в сумме 4,5 млрд руб., в т. ч. в дальнем следовании снижение ваг-км составило 5,6 %, доходы сократились на 3 млрд руб., в пригородном сообщении – снижение ваг-км составило 3,2 %, доходы сократились на 1,5 млрд руб.;
- рост объема предоставления услуг инфраструктуры для отстоя собственного подвижного состава, незадействованного в перевозочном процессе (в связи со снижением объемов погрузки к уровню прошлого года на 0,8 %) позволил получить дополнительно доходы в сумме 1,8 млрд руб.

Факторный анализ снижения доходов от предоставления услуг инфраструктуры в 2013 году к уровню 2014 года

2013, факт	101,7
Снижение объема услуг предоставления инфраструктуры*	-4,5
Увеличение платы за отстой вагонов иных собственников на путях общего пользования и необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД»	+1,8
2014, факт	99,0 -2,7 млрд руб., -2,7 %
*при пассажирских перевозках с 5 365,3 млн ваг-км до 5 097 млн ваг-км на 5 %	

Анализ расходов по перевозочным видам деятельности

Расходы по перевозочным видам деятельности по итогам 2014 года составили 1 185,6 млрд руб., что выше уровня 2013 года на 1,7 %.



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

Показатели	Факт 2013	Факт 2014	Изменение факт 2014/ факт 2013	
			млрд руб.	%
Расходы по перевозочным видам деятельности	1 165,9	1 185,6	19,7	101,7
Расходы на оплату труда	385,6	380,0	-5,6	98,5
Отчисления на социальные нужды	102,9	104,8	1,8	101,8
Материальные затраты	381,7	393,0	11,2	102,9
— Материалы	77,7	55,0	-22,7	70,8
— Топливо	81,3	84,3	3,0	103,7
— в т. ч. на тягу поездов	66,2	69,6	3,5	105,3
— Электроэнергия	111,9	121,6	9,6	108,6
— в т. ч. на тягу поездов	97,3	106,4	9,1	109,4
Прочие материальные затраты	110,9	132,2	21,3	119,2
Амортизация	180,9	188,3	7,4	104,1
Прочие расходы	114,8	119,6	4,9	104,2

Расходы на оплату труда составили 380,0 млрд руб., что ниже уровня 2013 года на 1,5 %, или на 5,6 млрд руб. Изменение расходов обусловлено следующими факторами:

- ростом расходов, зависящих от объемов перевозок (+5,2 млрд руб.);
- ростом расходов в связи с проведением частичной индексации заработной платы в соответствии с локальным нормативным актом Компании, разработанным на основе п. 4.1.5. коллективного договора ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы (индексация заработной платы в среднем за 2014 год составила 3,8 % при инфляции – 7,8 %) (+10,1 млрд руб.);
- переходом на полное сервисное обслуживание локомотивного парка ОАО «РЖД» (–11,1 млрд руб.);
- снижением сумм отчислений в НПФ «Благосостояние» (–4,0 млрд руб.);
- снижением расходов за счет оптимизационных мероприятий, таких как снижение объемов капитального ремонта пути, высвобождение численности, а также применение режимов неполного рабочего времени (–5,8 млрд руб.)

Вместе с тем, «отложенные» расходы, в связи с переносом индексации на более поздний срок, составили 15,4 млрд руб.

Отчисления на социальные нужды составили 104,8 млрд руб., что выше уровня 2013 года на 1,8 %, или 1,8 млрд руб. Изменение расходов обусловлено следующими факторами:

- увеличением с 1 января 2014 года размеров дополнительных тарифов страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации для отдельных категорий работников (+3,6 млрд руб.);
- снижением расходов за счет оптимизационных мероприятий, передачи локомотивов на полное сервисное обслуживание и др. (–1,8 млрд руб.)

Затраты на топливо составили 84,3 млрд руб., что выше уровня 2013 года на 3,7 %, или 3,0 млрд руб., в т. ч.:

- Затраты на топливо на тягу поездов возросли на 5,3 % (+3,5 млрд руб.), изменение расходов за счет:
 - роста объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в теплотяге на 0,6 %, (+0,4 млрд руб.);

- роста цены на дизельное топливо с учетом роста акцизов на дизельное топливо в соответствии с Федеральным законом № 306-ФЗ от 27 ноября 2010 «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (+4,7 млрд руб.);
- реализации оптимизационных мер, направленных на снижение потребления топлива за счет снижения удельных норм расхода топлива на тягу поездов в теплотяге на 2,2 % (–1,6 млрд руб.)
- Затраты на прочие производственные нужды снижены на 3,4 % (–0,5 млрд руб.), изменение расходов за счет:
 - роста цены на дизельное топливо с учетом роста акцизов на дизельное топливо в соответствии с Федеральным законом № 306-ФЗ от 27 ноября 2010 «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (+ 1,1 млрд руб.);
 - сокращения потребления топлива в рамках оптимизационных мероприятий, передачи локомотивов на полное сервисное обслуживание (–1,6 млрд руб.)

Факторный анализ изменения расходов в 2014 году к уровню 2013 года на 19,7 млрд руб.

2013 год	1 165,9 млрд руб.
Рост расходов в связи с ростом объемов перевозок	17,0
Рост затрат на оплату труда в связи с индексацией заработной платы (с отчислениями)	32,3
Рост затрат на топливно-энергетические ресурсы в связи с ростом цен и тарифов	13,5
Оценка роста остальных затрат в связи с ростом цен	18,3
Рост затрат на амортизацию и налог на имущество в связи с реализацией инвестиционной программы	8,4
Рост затрат на лизинг путевой техники	7,2
Рост затрат в связи с отменой льгот по страховым взносам и налогу на имущество	7,0
Рост затрат на содержание и обеспечение безопасности перевозок, в т. ч. при подготовке к олимпийским играм в г. Сочи	1,5
Оптимизация затрат в целях обеспечения финансовой сбалансированности	-85,5
2014 год	1 185,6 млрд руб.

Затраты на электроэнергию составили 121,6 млрд руб., что выше уровня 2013 года на 8,6 %, или 9,6 млрд руб., в т. ч.:

- Затраты на электроэнергию на тягу поездов возросли на 9,4 % (+9,1 млрд руб.), изменение расходов за счет:
 - роста объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в электротяге на 4,1 %, (+4,0 млрд руб.);
 - роста среднего уровня тарифов на электроэнергию на тягу поездов на 7,0 % (+6,9 млрд руб.);
 - реализации оптимизационных мер, направленных на снижение потребления электроэнергии за счет снижения удельных норм на тягу поездов в электротяге на 1,5 % (–1,8 млрд руб.)
- Затраты на прочие нужды возросли на 3,4 % (+0,5 млрд руб.), изменение расходов за счет:
 - роста среднего уровня тарифов на электроэнергию на 7,5 % (+1,4 млрд руб.);
 - сокращения потребления электроэнергии в рамках оптимизационных мероприятий, передачи локомотивов на полное сервисное обслуживание (–0,9 млрд руб.).

Остальные материальные затраты (материалы и прочие материальные затраты) составили 187,1 млрд руб., что ниже уровня 2013 года на 0,7 %, или на 1,4 млрд руб. Изменение расходов обусловлено следующими факторами:

- ростом расходов, зависящих от роста объемов перевозок (+3,7 млрд руб.);
- ростом расходов за счет роста цен на потребляемую продукцию (+11,9 млрд руб.)

- вместе с тем проводимая работа по ограничению роста цен на потребляемую продукцию позволила получить положительный экономический эффект (–7,0 млрд руб.);
- ростом расходов в связи с переходом на полное сервисное обслуживание локомотивного парка ОАО «РЖД» (за счет перераспределения других элементов затрат) (+16,3 млрд руб.);
- сокращением программы капитального ремонта объектов инфраструктуры (–26,3 млрд руб.) (с учетом других элементов затрат сокращение расходов составило 32,7 млрд руб.).

Амортизация составила 188,3 млрд руб., что выше уровня 2013 года на 4,1 % (+7,4 млрд руб.).

Изменение затрат обусловлено как вводом в действие новых объектов основных фондов в рамках реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД», так и выбытием ряда объектов и проводимой работой по консервации основных фондов, не задействованных в перевозочном процессе.

Прочие расходы составили 119,6 млрд руб., что выше уровня 2013 года на 4,2 %, или 4,9 млрд руб. Основными факторами, оказавшими влияние на величину изменения прочих расходов, стали:

- рост расходов, зависящих от объемов перевозок (+1,9 млрд руб.);
- рост расходов на налог на имущество (+4,4 млрд руб.), (в т. ч. 3,4 млрд руб. в связи с изменением законодательства по отмене льгот в отношении железнодорожной инфраструктуры);

- рост расходов на финансирование программы лизинга современной путевой техники, предназначенной для широкого комплекса работ по ремонту пути с целью обеспечения эффективного функционирования железнодорожной инфраструктуры (+7,2 млрд руб.);

- рост затрат на содержание и обеспечение безопасности перевозок при подготовке к олимпийским играм в Сочи (расходы на содержание досмотровых зон и оборудования на объектах транспортной инфраструктуры, железнодорожных вокзалах) (+1,5 млрд руб.);

- снижение расходов на 10,1 млрд руб., в т. ч. за счет вывода из аренды привлеченных вагонов, передачи локомотивов на полное сервисное обслуживание, сокращения программы капитального ремонта, проведения работы по ограничению роста цен на потребляемую продукцию, а также сокращения административно-управленческих расходов (общехозяйственные договоры, командировочные расходы, расходы на услуги связи и коммуникационную и выставочную деятельность и другие).

По итогам 2014 года себестоимость железнодорожных перевозок составила 384,5 коп/10 прив. т-км, что на 2,7 % ниже уровня 2013 года при среднегодовой инфляции в стране 7,8 %.

Капитальный ремонт основных средств. Всего в 2014 году за счет эксплуатационных расходов на выполнение работ по капитальному ремонту основных фондов ОАО «РЖД» было израсходовано почти 51,5 млрд руб. В указанную сумму входят выделенная ОАО «РЖД» субсидия из федерального бюджета на капитальный ремонт объектов инфраструктуры в размере 26,0 млрд руб.

Оптимизация расходов

Общий объем оптимизации расходов ОАО «РЖД» в 2014 году оценивается в размере 85,5 млрд руб.

ОАО «РЖД» реализовало все необходимые меры по сокращению затрат, в т. ч. проведено ужесточение удельных норм расхода топливно-энергетических ресурсов, совершенствование технологии работы, оптимизация численности, перенос индексации заработной платы на более поздний период, снижение объемов капитального ремонта.

Общий объем оптимизации расходов ОАО «РЖД» в 2014 году оценивается в размере 85,5 млрд руб., в т. ч. за счет:

- оптимизации численности персонала на 3 %, переноса индексации заработной платы на более поздний период, снижения сумм отчислений в НПФ, а также применения режимов неполного рабочего времени (27,9 млрд руб.);
- продолжения работы по дальнейшему росту внутренней эффективности, в т. ч. за счет проведения жесткой ценовой политики, рационального использования материалов, а также снижения административных расходов (общехозяйственные договоры, командировочные расходы, расходы на услуги связи, коммуникационную и выставочную деятельность и др.) (20,8 млрд руб.);
- формирования «отложенных» расходов по капитальному ремонту основных фондов (32,7 млрд руб.);
- совершенствования технологии работы, ужесточения удельных норм расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов, снижения потребления топливно-энергетических ресурсов на производственные нужды (4,1 млрд руб.).

В ОАО «РЖД» был задействован режим неполной занятости (52,8 тыс. человек в ноябре против 122,5 тыс. человек в среднем в течение года).

Компания продолжает вести непрерывную работу по минимизации материальных затрат при соблюдении заданных уровня качества продукции и сроков выполнения поставок и гарантирования устойчивости объемов их производства.

На постоянной основе осуществляется анализ текущих цен, регулярно осуществляется мониторинг конъюнктуры отраслевых рынков, организуются переговоры с действующими и потенциальными поставщиками продукции на предмет возможности снижения уровня цен, проводится поиск альтернативных источников поставок, прорабатываются вопросы получения дополнительных скидок на продукцию, поставляемую по долгосрочным контрактам, по которым ОАО «РЖД» предоставляет контрагентам гарантированные объемы поставки на длительный период времени и т. д.

Так, ОАО «РЖД» обеспечивается закупка топливно-энергетических ресурсов по сниженным ценам. В сравнении с

уровнем декабря 2010 года приняты меры по сдерживанию цен на дизельное топливо (основной вид потребляемых ТЭР) в сравнении с темпами изменения рыночных цен. Средний уровень снижения цен на данный вид ТЭР относительно официальных индексных показателей, публикуемых Росстатом, за период 2011–2014 года оценивается в размере 11 %.

Необходимо также отметить, что снижение мировых цен на нефть и нефтепродукты не приводит к соответствующему снижению цен на внутреннем рынке. Это объясняется стабильностью экспортного паритета за счет роста курса доллара к рублю и ежегодной индексацией акцизов. Также в зимний период для нужд ОАО «РЖД» осуществляются закупки соответствующих (сезонных) марок дизельного топлива, реализуемых нефтяными компаниями по премиальным ценам.

Вместе с тем, несмотря на сложную геополитическую обстановку, высокую волатильность мировых цен на нефть, Компанией осуществляется приобретение нефтепродуктов по ценам ниже рыночных, и среднее снижение цен на ТЭР от рыночного уровня за 2014 год оценивается на 2,5 %.

Закупочная деятельность

Доля закупок, осуществленных по итогам конкурсных процедур в 2014 году, составила 567,9 млрд руб., или 62,8 % от общего объема закупок.

Закупочная деятельность ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с Положением о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД», разработанного на основании требований законодательства Российской Федерации:

- Федерального закона от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;
- Постановлений Правительства Российской Федерации, иных документов, принятых во исполнение требований Федерального закона № 223-ФЗ от 18 июля 2011 года.

За отчетный год общий объем закупок ОАО «РЖД» составил 904,9 млрд руб. Доля закупок, осуществленных по итогам конкурсных процедур, составляет 567,9 млрд руб., или 62,8 %, на основании распорядительных документов ОАО «РЖД» – 167,3 млрд руб., или 18,5 %, по другим легитимным основаниям – 169,7 млрд руб., или 18,8 % (приобретение электроэнергии, коммунальных услуг, медицинских услуг и т. п.).

Изменилась структура закупок, произошедших в период за 2013–2014 год. Так, если в 2013 году соотношение конкурентных закупок и закупок у единственного поставщика составило 46/54, то в 2014 году данное соотношение составляет 63/37.

Положительную динамику показали процедуры размещения заказов в электронной форме. По сравнению с 2013 годом произошел рост доли закупок, осуществляемых в электронной форме. Если в 2013 году доля таких закупок составляла 21 %, то в 2014 году она выросла до 28 %.

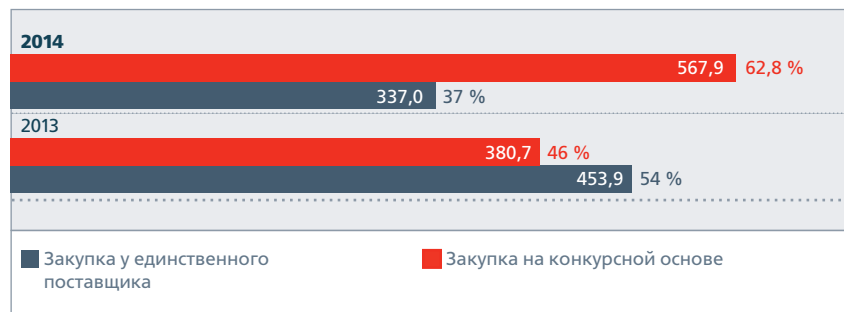
В 2014 году проведена масштабная работа по ее совершенствованию эффективности закупочной деятельности.

Разработано и утверждено новое Положение о закупках ОАО «РЖД», которое учитывает отдельные требования Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (44-ФЗ от 5 апреля 2013 года), а также современные требования к закупочной деятельности, в т. ч. механизмы, использующиеся в лучших практиках в этой сфере.

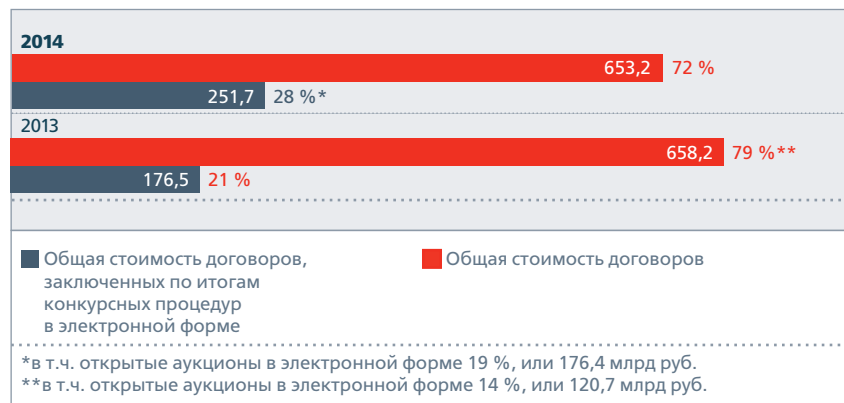
В соответствии с новым Положением расширен перечень способов закупки, а также предусмотрен ряд инструментов, применение которых позволит повысить конкуренцию и экономическую эффективность закупок, в т. ч.:

- возможность представления участниками закупок альтернативных предложений;
- возможность проведения переторжки;
- возможность применения антидемпинговых мер.

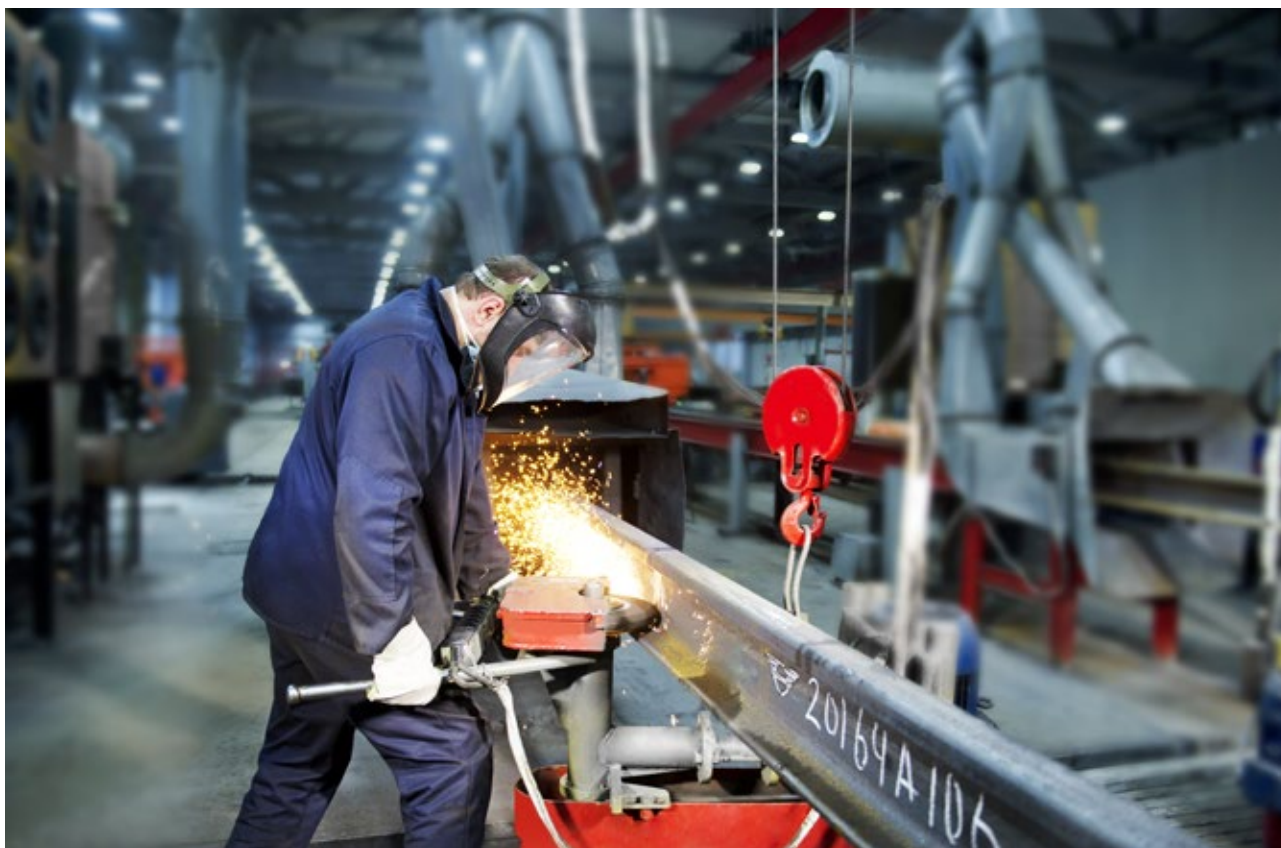
Структура закупок в 2013–2014 годах, млрд руб.



Динамика изменения доли договоров, заключенных по итогам проведения электронных процедур за 2013–2014 годы.



Прочие виды деятельности



В 2014 году доходы Компании от прочих видов деятельности составили 176,7 млрд руб., что на 9,7 млрд руб. или 5,8 %, выше аналогичного уровня прошлого года. Прибыль от прочих видов деятельности составила 19,1 млрд руб. с ростом к уровню прошлого года на 4 млрд руб. или 26,5 %.

Структура доходов прочих продаж в 2014 году существенно не изменилась по сравнению с 2013 годом, большая часть доходов приходится на низко-маржинальный сегмент услуг с ограниченными возможностями роста прибыли (аренда подвижного состава

пригородным компаниям и АО «ФПК», услуги объектов социальной сферы) и услуги, находящиеся в сегментах регулируемых исполнительными региональными органами власти (передача электроэнергии сторонним потребителям, услуги ЖКХ, услуги связи).

Удельный вес прибыли прочих видов деятельности активно увеличивается в общем объеме прибыли Компании от продаж и достиг 33% в 2014 году.

Ключевыми факторами положительной динамики прибыли от прочих видов деятельности стали предпринятые в Компании мероприятия, направленные на повышение эффективности прочих продаж, за счет развития и совершенствования клиентоориентированности, укрепления позиции на рынках, эффективности работы по утверждению тарифов на регулируемые услуги, непрерывной работы по снижению себестоимости оказываемых услуг.

Эта положительная тенденция достигнута, несмотря на:

- консолидацию услуг по комплексному транспортно-логистическому обслуживанию клиентов в портах в ОАО «РЖД-Логистика»;
- прекращение аренды грузовых вагонов в связи с передачей вагонов в уставный капитал АО «ФГК»;

- сокращение объемов аренды подвижного состава, работающего в пассажирском движении дальнего следования и пригородного сообщения (4 % и 5 % соответственно).

Для обеспечения сбалансированности финансово-хозяйственной деятельности Компании проводилась активная политика по мониторингу конъюнктуры и расширению спектра оказываемых услуг, применению гибкого тарифообразования. Указанная работа проводилась по всем видам активов, занятых на прочих видах деятельности.

Последовательно проводимая менеджментом Компании политика по ускоренному развитию прочих продаж и повышению маржинальности позволила сгладить возникшие во втором полугодии 2014 года негативные тенденции экономики в условиях спада потребительской активности.

Структура доходов по прочим видам деятельности в 2014 году, млрд руб.



Услуги аренды для АО «ФПК»	39,4	22,3 %
Услуги аренды для ППК	34,9	19,7 %
Передача электроэнергии	9,3	5,3 %
Реализация металлолома	7,5	4,2 %
Ремонт подвижного состава	20,7	11,7 %
Услуги социальной сферы	10,2	5,8 %
Аренда имущества	11,3	6,4 %
Доп. услуги клиентам	12,1	6,8 %
Прочие услуги	31,3	17,8 %

Динамика финансового результата по прочим видам деятельности, млрд руб.

2014	19,1
2013	15,1

Прочие доходы и расходы

В 2014 году прочие доходы составили 252,5 млрд руб., прочие расходы 350,2 млрд руб., финансовый результат от прочих доходов и расходов составил (–97,7) млрд руб.

Динамика изменения прочих доходов и расходов за период 2013–2014 годов, млрд руб.

Статья	Факт 2013	Факт 2014	Отклонение факт 2014/факт 2013	
			+/-	%
Результат от прочих доходов и расходов, в т. ч. по основным статьям:	–39,4	–97,7	–58,3	248
Продажа активов	5,0	2,9	–2,1	58
Продажа акций	1,4	1,4		
Дивиденды	23,0	16,7	–6,3	73
Взнос имущества в УК	12,7	31,4	18,7	247
Проценты к получению	3,7	2,9	–0,8	78
Курсовые разницы	–18,4	–142,5	–124,1	–
Изменение резервов и иных оценочных обязательств	–1,7	38,7	40,4	–
Бюджетное финансирование	0,9	27,6	26,7	–
Проценты к уплате без учета капитализируемых	–25,2	–34,7	–9,5	138
Реализация гарантий по Коллективному договору работникам Компании и членам их семей, неработающим пенсионерам	–27,8	–26,8	1,0	96

1. Прибыль от продаж пакетов акций дочерних обществ

Доход от реализации акций в 2014 году составил 11,3 млрд руб., прибыль Компании от продажи акций составила 1,4 млрд руб.

В 2014 году были реализованы следующие пакеты акций:

- ОАО «БэТэлТранс» — 50 % минус 2 акции;
- ОАО «ПНК» — 75 % минус 2 акции;
- ОАО «Вагонреммаш» — 75 % минус 2 акции;
- ООО «Аэроэкспресс» — 25 %;
- ОАО «НИИТКД» — 100 % минус 1 акция;
- ОАО «Алатырский механический завод» — 100 % минус 1 акция;
- ОАО «ВРП «Грязи» — 50 % минус 1 акция.

При этом в 2014 году увеличение доходов от продажи пакетов акций дочерних обществ к уровню 2013 года составило 7,0 млрд руб., что определено ростом объема реализованных пакетов акций ДЗО (2013 год – 3 пакета акций ДЗО, 2014 год – 7 пакетов акций ДЗО), прибыль от продажи в 2014 году на уровне 2013 года.

Прибыль от продажи акций ДЗО,
млрд руб.

2014	1,4
2013	1,4

2. Положительный результат от внесения имущества в уставный капитал созданных дочерних обществ

- В отчетном году получен положительный финансовый результат, не подкрепленный денежным потоком в размере 31,4 млрд руб., от проведенных сделок:
- создание АО «ОТЛК» путем внесения в УК акций 50 % +2 ОАО «ТрансКонтейнер», 100 %-1 «РЖД Логистика», прибыль – 23,1 млрд руб.;
- внесение имущества в УК АО «ФПК», прибыль – 6,1 млрд руб.;
- доп. эмиссия акций ОАО «ВРК-1», ОАО «РЖД-Здоровье», прибыль – 1,3 млрд руб.;
- конвертация пакета акций КИТ Финанс Инвестиционный Банк в акции АКБ «Абсолют Банк», прибыль – 0,9 млрд руб.
- в 2013 году результат от проведенной сделки по внесению в уставной капитал АО «ФГК» грузовых вагонов составил 12,7 млрд руб.

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

2014	31,4
2013	12,7

3. Дивидендные поступления от дочерних обществ ОАО «РЖД»

По итогам 2014 года дивидендные поступления от обществ, акциями и долями которых владеет ОАО «РЖД», в целом составили 16,7 млрд руб., при этом основной объем дивидендных выплат (10,9 млрд руб.)

был определен докапитализацией АО «ФГК», АО «ФПК» в счет получения соразмерной суммы дивидендов от указанных ДЗО за счет нераспределенной прибыли прошлых лет.

В 2013 году дивиденды составили 23 млрд руб., основной объем дивидендных поступлений был обеспечен АО «ФГК» (16,9 млрд руб.).

4. Курсовые разницы

В отчетном году в результате переоценки валютных обязательств Компании убыток от курсовых разниц составил 142,5 млрд руб.

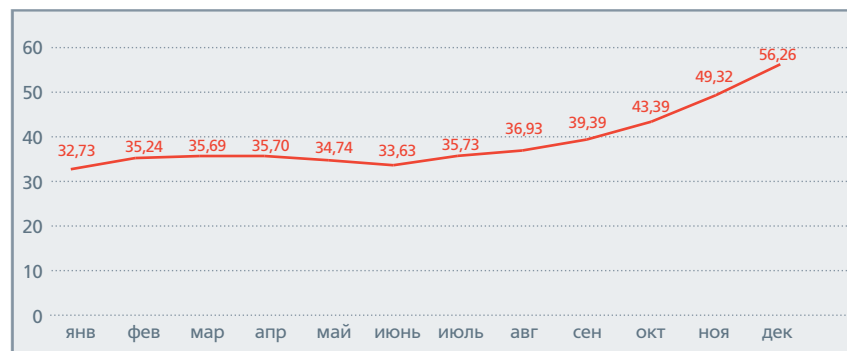
Так, за 2014 год обесценение руб. к доллару США составило 72,27 %, к евро 52 %, к фунту стерлингов — 62 %, к швейцарскому франку — 55 %.

В 2013 году убыток от курсовых разниц составил 18,4 млрд руб.

Изменение курса доллара США и темп обесценения руб.

Статья	Факт 2013	Факт 2014
Динамика снижения руб. по отношению к доллару США за отчетный период	–7,60 %	–72,27 %
Курс руб. к доллару США на конец периода	32,73	56,26

Динамика курса доллара в 2014 году, руб. за долл.



5. Затраты по обслуживанию долга

В 2014 году проценты к уплате без учета капитализируемых процентов составили 34,7 млрд руб. (общие начисленные проценты за 2014 год – 45,7 млрд руб.).

В 2013 году проценты к уплате без учета капитализируемых процентов составили 25,2 млрд руб. (общие начисленные проценты за 2013 год – 35,7 млрд руб.).

Рост соответствующих затрат по отношению к уровню 2013 года определен изменением доли капитализируемых процентов и ростом кредитного портфеля Компании.

6. Социальные расходы

В 2014 году прочие расходы Компании, связанные с выполнением гарантий по Коллективному договору составили 26,9 млрд руб.

При этом за счет проводимой Компанией работы по эффективному управлению социальными издержками в части оптимизации системы социальной защиты посредством более эффективного использования направляемых на эти цели средств и последовательной

реализации принципов адресной социальной помощи удалось сократить затраты Компании к уровню 2013 года на 3,2 %.

В 2013 году прочие расходы Компании, связанные с исполнением гарантий по Коллективному договору, составили 27,8 млрд руб.

Коллективный договор ОАО «РЖД» принимается на трехлетний период. Действующий Коллективный договор, принятый и зарегистрированный Комитетом общественных связей города Москвы №4-1224 от 11 декабря 2013 на период 2014 – 2016 годов, является безусловным мотивационным инструментом привлечения и удержания персонала в регионах присутствия Компании.

7. Изменения в резервах

В отчетном году фактический положительный результат от изменения резервов и иных оценочных обязательств составил 38,7 млрд руб., в аналогичном периоде прошлого года отрицательный финансовый результат от изменения резервов и иных оценочных обязательств составил (–1,7) млрд руб.

В соответствии с подписанным с Федеральным агентством железнодорожного транспорта соглашением о возмещении потерь в доходах, возникших в результате государственного

регулирования тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок в пригородном сообщении в 2011–2014 годах, определяющим графики погашения задолженности, был восстановлен ранее созданный резерв по сомнительным долгам в объеме 24,5 млрд руб.

Кроме того, в отчетном году в результате проведенной работы Компанией подписаны графики реструктуризации задолженности пригородных пассажирских

компаний за оказанные услуги аренды подвижного состава, что позволило восстановить ранее созданный резерв по сомнительным долгам в объеме 16,6 млрд руб.

Управление оборотным капиталом



Согласно утвержденной финансовой стратегии 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.

Такая модель характеризуется наличием отрицательного чистого оборотного капитала и означает, что Компания использует текущие пассивы в качестве источника инвестиционной деятельности.

По итогам 2014 года отрицательный чистый оборотный капитал Компании составил (–125,4) млрд руб. В результате изменения чистого оборотного капитала в 2014 году сформирован положительный денежный поток в размере 18,9 млрд руб.

**Сформирован денежный поток
в размере**

18,9 млрд руб.

Управление запасами

По состоянию на 31 декабря 2014 года запасы Компании составили 69,0 млрд руб. со снижением на начало года на 14,1 млрд руб.

Обеспечено содержание запасов для производственного процесса со снижением к уровню 2013 года по материалам и запасным частям на 3 дня (с 54 дней до 51 дня), топливу – на 1,5 дней (с 27 дней до 25,5 дня).

Реализация металлолома в объеме 1 139 тыс. тонн и вовлечение в хозяйственный оборот излишних материально-технических ресурсов позволили получить дополнительные доходы в размере 7,4 млрд руб. и сэкономить

денежные средства на закупку новых материально-технических ресурсов в размере 8,0 млрд руб.

Наличие материально-производственных запасов, млрд руб.

Наименование статьи	Остаток на 31 декабря 2013 года	Остаток на 31 декабря 2014 года	Отклонение +/-
Всего запасы	83,1	69,0	-14,1
в том числе:			
Сырье и материалы, аналогичные ценности	81,5	67,0	-14,5
Затраты в незавершенном производстве	0,8	1,0	+0,2
Готовая продукция и товары для перепродажи	0,2	0,4	+0,2
Товары отгруженные	0,0	0,0	0,0
Расходы будущих периодов	0,6	0,6	0,0

Дебиторская задолженность

По состоянию на конец отчетного года общая величина дебиторской задолженности составила 157,2 млрд руб. (выше уровня начала 2014 года в 2 раза, или на 78,0 млрд руб.).

Структура и динамика дебиторской задолженности, млрд руб.

Наименование статьи	Факт 31 декабря 2013	Факт 31 декабря 2014	Отклонение, +/-	Отклонение, раз
Покупатели и заказчики всего (дебиторская задолженность по продажам), в т. ч.:	23,3	82,7	+59,4	в 3,5 раза
— за перевозку	2,3	34,8	+32,5	в 15,1 раза
— прочие покупатели и заказчики	20,9	47,9	+27,0	в 2,3 раза
Авансы выданные	10,3	8,7	-1,6	84 %
Социальное страхование и обеспечение	0,3	0,4	+0,1	в 1,3 раза
Налоги и сборы	9,2	14,4	+5,2	в 1,6 раза
— в т. ч. налог на прибыль	6,8	14,1	+7,3	в 2 раза
Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям с подотчетными лицами	0,3	0,3	0,0	—
Прочие дебиторы	13,9	16,2	+2,3	в 1,2 раза
Итого в оборотных активах (по балансу)	57,3	122,7	+65,4	в 2,1 раза
Авансы выданные в составе внеоборотных активов	21,9	20,9	-1,0	95%
Авансы выданные всего	32,2	29,6	-2,6	92 %
Задолженность по взносам в уставный капитал ДЗО	—	13,6	—	—
ВСЕГО	79,2	157,2	+78,0	в 2,0 раза

Период оборота дебиторской задолженности по продажам, дни

Наименование показателя	2013	2014	+/- к 2013 году, дни	+/- к 2013 году, %
Период оборота дебиторской задолженности по продажам, дни	5,3	18,7	+13,4	в 3,5 раза
— по перевозкам	0,6	9,1	+8,5	в 15,2 раз
— по прочим продажам	37	82,3	+45,3	в 2,2 раза

Основными причинами прироста являются:

- восстановление из резерва по сомнительным долгам дебиторской задолженности за оказанные услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава пригородным пассажирским компаниям (41,1 млрд руб.);
- прирост текущей дебиторской задолженности за оказанные услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава пригородным пассажирским компаниям (13,5 млрд руб.);
- перенос по налогам и сборам (+5,2 млрд руб.);
- внесение имущества в уставные капиталы АО «ФПК» и ОАО «РЖД-Здоровье» в счет дополнительной эмиссии акций (+13,6 млрд руб.). Возникновение указанной задолженности связано с передачей имущества в счет дополнительной эмиссии акций АО «ФПК» и ОАО «РЖД-Здоровье» до момента регистрации акций.

По состоянию на конец отчетного года дебиторская задолженность (в т. ч. в резерве по сомнительным долгам) от оказания услуг пригородным пассажирским компаниям (включая задолженность Федерального агентства

железнодорожного транспорта) составляет 66,1 млрд руб. (+13,5 млрд руб. к началу года), в т. ч.:

- задолженность Федерального агентства железнодорожного транспорта на конец года составила 27,2 млрд руб.;
- задолженность пригородных пассажирских компаний составляет 38,9 млрд руб.

В этой связи период оборота дебиторской задолженности по продажам (перевозкам и прочей реализации) составил 18,7 дня с увеличением к аналогичному уровню 2013 года на 13,4 дня (прирост был предусмотрен финансовым планом, утвержденным советом директоров ОАО «РЖД»).

В целях погашения просроченной задолженности ППК в соответствии с утвержденным Правительством РФ планом действий по недопущению прогнозируемых в 2014–2015 годах убытков ОАО «РЖД» предусмотрено урегулирование задолженности за услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава пригородных пассажирских компаний перед ОАО «РЖД» с ее реструктуризацией в течение десяти лет и подписанием соответствующих соглашений. Данная мера позволила восстановить числящуюся в резерве задолженность ППК и ФАЖТ (на общую сумму 41,1 млрд руб.)

с отражением соразмерного положительного финансового результата, а также увеличить ликвидные оборотные активы на балансе Компании.

Дебиторская задолженность
ОАО «РЖД» на 31 декабря 2014,
млрд руб.

Авансы поставщикам и подрядчикам	29,6
Перевозно по налогу на прибыль	14,1
Задолженность по взносам в уставный капитал ДЗО	13,6
Восстановленная из резерва задолженность ФАЖТ и ППК за услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава	41,1
Текущая задолженность ФАЖТ и ППК за услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава	24,9
Прочие покупатели и заказчики	17,2
Прочие дебиторы	16,7

Кредиторская задолженность

Кредиторская задолженность увеличилась на конец 2014 года на 7,1 млрд руб. (или + 2 %) и составила 305,6 млрд руб.

Структура и динамика кредиторской задолженности, млрд руб.

Наименование статьи	Факт на 31 декабря 2013	Факт на 31 декабря 2014	+/- к началу года	% к началу года
Задолженность перед поставщиками и подрядчиками	160,0	148,1	-11,9	93 %
по инвестиционной деятельности	91,0	78,9	-12,1	87 %
по операционной деятельности	69,0	69,2	0,2	100 %
Задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами	14,7	13,6	-1,1	93 %
Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	8,0	8,4	0,4	105 %
Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	10,8	24,6	13,8	в 2,3 раза
Авансы, полученные по прочим операциям	20,1	22,3	2,2	111 %
Предварительная оплата перевозок	71,7	78,1	6,4	109 %
Прочая задолженность	11,7	10,6	-1,1	90 %
ИТОГО краткосрочная задолженность	297,1	305,6	8,5	103 %
Кроме того, долгосрочная задолженность (НПФ «Благосостояние»)	1,4	0,0	-1,4	-
ВСЕГО	298,5	305,6	7,1	102 %

Период оборота кредиторской задолженности, дни

Наименование показателя	2013	2014	+/- к 2013 году	+/- к 2013 году, %
Период оборота	36,8	34,5	-2,3	94
по операционной деятельности	31,6	29,2	-2,4	92
по инвестиционной деятельности	43,0	42,1	-0,9	98

Величина кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками составила 148,1 млрд руб., в т. ч. по инвестиционной деятельности Компании 78,9 млрд руб. и по текущей деятельности – 69,2 млрд руб.

По итогам 2014 года период оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками в целом по Компании составил 34,5 дня, что соответствует типовым условиям расчетов по договорам ОАО «РЖД».

Доля просроченной кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками составляет менее 1 % в общем объеме задолженности.

Государственная поддержка ОАО «РЖД»

В 2014 году государственная поддержка ОАО «РЖД» из бюджетов различных уровней получена в объеме 112,2 млрд руб., в т. ч. размер субсидий из федерального бюджета составил 110,7 млрд руб.



В отчетном году продолжилась реализация государственных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, механизм финансирования которых осуществлялся через бюджет ОАО «РЖД» посредством вноса в уставный капитал. Сумма взносов в уставный капитал Компании в 2014 году составила 29,8 млрд руб., в т. ч.:

- на реализацию мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона – 18,4 млрд руб. (в т. ч. из бюджета Москвы – 12,1 млрд руб.);
- на развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Междуреченск – Тайшет – 8,5 млрд руб.;
- для создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Казань – 0,02 млрд руб.;

- на комплексную реконструкцию участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла – 2,9 млрд руб.

В 2014 году Правительством Российской Федерации продолжало осуществляться государственное регулирование тарифов на услуги ОАО «РЖД» по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Сумма субсидий, предусмотренная в федеральном бюджете на 2014 год, на компенсацию потерь ОАО «РЖД», связанных с предоставлением указанных услуг по регулируемому тарифу, составила 24,4 млрд руб. и получена Компанией в полном объеме.

Кроме этого, в условиях отсутствия индексации тарифов на грузовые перевозки по итогам 2014 года у Компании возник дефицит источников финансирования для проведения работ капитального ремонта объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. В качестве компенсации сложившегося дефицита средств ОАО «РЖД» в 2015 году из федерального бюджета были предоставлены субсидии в целях финансового обеспечения безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, обеспечиваемой посредством проведения работ по капитальному ремонту объектов указанной инфраструктуры в общей сумме 56 млрд руб. Из них 30 млрд руб. были предоставлены в декабре 2014 года в качестве компенсационной меры, связанной с индексацией тарифа на грузовые перевозки на 2015 год ниже экономически обоснованного уровня.

В 2014 году государством была оказана поддержка грузоотправителей и граждан через бюджет Компании в виде субсидии в размере 0,5 млрд руб. на компенсацию выпадающих доходов ОАО «РЖД», связанных с перевозкой грузов в пострадавшие от широкомащштабного наводнения районы Дальнего Востока без взимания провозной платы.

В 2014 году Компанией получена государственная поддержка из региональных бюджетов и внебюджетных фондов в размере 1,5 млрд руб., в т. ч.:

- 1,0 млрд руб. получены в рамках соглашения с городом Москва на возмещение затрат на проведение работ, связанных со строительством объектов Малого кольца Московской железной дороги;
- 0,09 млрд руб. – субсидии, предоставленные в связи с регулированием тарифов на электроэнергию и тепловодоснабжение;
- 0,09 млрд руб. – субсидии из бюджета Краснодарского края на возмещение недополученных доходов от государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;
- 0,003 млрд руб. – субсидии, полученные на обеспечение устойчивого функционирования коммунального хозяйства;
- 0,02 млрд руб. – субсидии, полученные на содержание малодеятельных участков железной дороги;
- 0,3 млрд руб. – финансирование, полученное из Фонда социального страхования на планово-предупредительные мероприятия по травматизму.

Сумма государственного
финансирования из бюджетов всех
уровней

80,9 млрд руб.

Объем инвестиций, направленных
на развитие транспортного комплекса
Московского региона

18,4 млрд руб.

Государственная поддержка из федерального бюджета в 2014 году

Показатель	млрд руб.
1. Прямая поддержка	80,9
Субсидии 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	24,4
Субсидии на капитальный ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта	56,0
Субсидии на компенсацию расходов, связанных с ликвидацией последствий крупномасштабного наводнения на территории Дальневосточного федерального округа	0,5
2. Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»	29,8
Развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Междуреченск–Тайшет	8,5
Развитие Московского транспортного узла	18,4
— в т. ч. из федерального бюджета	6,3
— в т. ч. из бюджета Москвы	12,1
Скоростное и высокоскоростное движение	0,02
Комплексная реконструкция участка М. Горький–Котельниково–Тихорецкая–Крымская с обходом Краснодарского узла	2,9
Итого государственная поддержка	110,7

Уплата налогов и взносов

Общая сумма начисленных к уплате налогов за 2014 год составила 270,5 млрд руб. или 112,9 % по отношению к 2013 году, в т. ч.:

- федеральный бюджет – 57,9 млрд руб., что в 2,1 раза больше по отношению к 2013 году;
- региональные и местные бюджеты – 89,7 млрд руб. или 99,3 % по отношению к 2013 году;
- внебюджетные фонды – 122,9 млрд руб., или 101,3 % по отношению к 2013 году.

Общая сумма начисленных в 2014 году налогов и взносов

270,5 млрд руб.

+12,9 % к 2013 году

Сумма уплаченных в 2014 году налогов и взносов

253,3 млрд руб.

Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджетную систему Российской Федерации в 2014 году

1,1 %

На уровне 2013 года

Суммы начисленных налоговых платежей по налогам и сборам ОАО «РЖД»

млрд руб.	2013	2014	+/-	%
Всего по налогам и сборам	239,6	270,6	+31,0	112,9
Федеральный бюджет	28,0	58,0	+30,0	в 2,1 раза
НДС	27,03	57,68	+30,65	в 2,1 раза
Налог на прибыль	0,80	0,16	-0,64	20,0
Прочие налоги в федеральный бюджет	0,14	0,11	-0,03	78,6
Региональные и местные бюджеты	90,3	89,7	-0,6	99,3
Налог на прибыль	5,60	0,00	-5,60	100
Налог на доходы физических лиц	54,32	54,24	-0,08	99,9
Налог на имущество	28,42	33,50	+5,08	117,9
Земельный налог	1,66	1,68	+0,02	101,2
Транспортный налог	0,19	0,19	0,00	100
Налог на добычу полезных ископаемых	0,009	0,009	0,00	100
Водный налог	0,03	0,03	0,00	100
Прочие налоги в региональные и местные бюджеты	0,13	0,07	-0,06	53,8
Внебюджетные фонды	121,3	122,9	+1,6	101,3
Пенсионный фонд	89,94	91,75	+1,81	102,0
Фонд социального страхования	10,68	10,69	+0,01	100
Фонд медицинского страхования	18,87	18,88	+0,01	100
Фонд страхования от несчастных случаев	1,76	1,59	-0,17	90,3

В 2014 году в счет оплаты текущих налогов (с учетом зачетов и возвратов) направлено 253,3 млрд руб., в т. ч.:

- в федеральный бюджет – 43,9 млрд руб.;
- в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований – 95,8 млрд руб.;
- во внебюджетные фонды – 113,6 млрд руб.

Суммы налогов, уплаченных в 2014 году, увеличилась по сравнению с размером налоговых платежей, уплаченных в 2013 году, на 17,2 млрд руб., или на 7,3 %.

Суммы налогов, уплаченных в федеральный бюджет в 2014 году, по сравнению с 2013 годом увеличились на 18,6 млрд руб. или на 73,6 %; в региональные и местные бюджеты — уменьшились на 2,9 млрд руб. или на 3,0%; во внебюджетные фонды — увеличились на 1,5 млрд руб. или на 1,3 %.

Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджетную систему Российской Федерации за 2014 году составила 1,1 %.

Показатель налоговой нагрузки в отчетном году был равен 17,8 %, что выше уровня 2013 года на 1,2 %.

Уплата налоговых платежей (с учетом зачетов и возвратов) ОАО «РЖД»

млрд руб.	2013	2014	+/-	%
Всего по налогам и сборам	236,1	253,3	+17,2	107,3
В т. ч.:				
Федеральный бюджет	25,3	43,9	+18,6	173,5
из них:				
Налог на добавленную стоимость	23,4	43,3	+19,9	185,0
Налог на прибыль	1,8	0,5	-1,3	27,8
Региональные и местные бюджеты	98,7	95,8	-2,9	97,1
из них:				
Налог на прибыль	15,5	7,5	-8,0	48,4
Налог на доходы физических лиц	53,9	54,5	+0,6	101,1
Налог на имущество	27,3	31,7	+4,4	116,1
Земельный налог	1,7	1,7	0,0	100
Внебюджетные фонды	112,1	113,6	+1,5	101,3
В т. ч.:				
Страховые взносы	110,5	112,2	+1,7	101,5
Фонд страхования от несчастных случаев	1,6	1,4	-0,2	87,5

НДС

В 2014 году в счет уплаты НДС ОАО «РЖД» направлено 43,3 млрд руб. Увеличение начислений по НДС на 30,7 млрд руб. (в 2,1 раза) обусловлено главным образом передачей в декабре 2014 года автомобильной

дороги проекта «Совмещенная дорога Адлер – «Альпика-Сервис» по договору мены с ФАЖТ (начислен НДС в размере 14,2 млрд руб.), а также уменьшением налоговых вычетов.



Налог на прибыль организаций

В связи с полученным убытком начисления по налогу на прибыль к уплате в федеральный бюджет и бюджеты субъектов Российской Федерации

отсутствовали. Сумма налога, начисленная с доходов от долевого участия в иностранных организациях в 2014 году составила 0,13 млрд руб. В счет уплаты

налога на прибыль организаций было направлено 8,0 млрд руб., что составляет 46,2 % от уровня прошлого года.

Региональные и местные налоги

В бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований было уплачено 95,8 млрд руб., что составляет 97,0 % к уровню 2013 года.

Уменьшение уплаченных налоговых платежей в региональные и местные бюджеты по сравнению с 2013 годом обусловлено снижением платежей по налогу на прибыль в бюджеты субъектов Российской Федерации на 8,0 млрд руб. или на 51,6 %.

При этом перечисления налога на доходы физических лиц возросли на 0,6 млрд руб., или на 1,1 %, по сравнению с 2013 годом, в связи с повышением уровня оплаты труда работников ОАО «РЖД».

Общая сумма начисленного налога на имущество в 2014 году составила 33,5 млрд руб., что на 5,1 млрд руб., или на 17,9 % больше, чем в 2013 году в связи с отменой льготы на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В счет уплаты налога на имущество в 2014 году направлено 31,7 млрд руб., что на 4,4 млрд руб., или на 16,2 % больше, по сравнению с предыдущим годом.

За 2014 год начислено и уплачено по земельному налогу 1,7 млрд руб. и 1,7 млрд руб. соответственно, аналогично показателям предыдущего года.

Страховые взносы

Общая сумма начисленных страховых взносов во внебюджетные фонды за 2014 год составила 122,9 млрд руб., что на 1,6 млрд руб. или 1,3 % больше, чем за 2013 год.

Тарифы страховых взносов для плательщиков, производящих выплаты физическим лицам, в 2014 году составили: в ПФР – 22 %, в ФСС – 2,9 %, в ФФОМС – 5,1 %.

Федеральным законом от 3 декабря 2013 года № 243-ФЗ с 1 января 2014 года были введены дополнительные тарифы страховых взносов в Пенсионный фонд РФ в отношении отдельных категорий работников ОАО «РЖД».

При этом Федеральным законом от 28 декабря 2013 № 421-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О специальной оценке условий труда"» для указанных категорий работников ОАО «РЖД» в зависимости от установленного по результатам специальной оценки условий труда, проводимой в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, класса условий труда взамен установленных дополнительных тарифов 4 и 6 % в 2014 году применялись дополнительные тарифы страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации от 0 до 8 % в зависимости от класса (подкласса) условий труда.

При отсутствии результатов аттестации рабочих мест по условиям труда в отношении рассматриваемых категорий работников ОАО «РЖД» применялся дополнительный тариф 4 и 6 % соответственно.

В результате установления дополнительных тарифов страховых взносов на финансирование страховой части трудовой пенсии ОАО «РЖД» за 2014 год дополнительно было начислено страховых взносов на сумму 5,2 млрд руб.

Эффективная ставка по страховым взносам (отношение суммы исчисленных страховых взносов к сумме выплат и иных вознаграждений в пользу физических лиц) за 2014 год составила 26,8 %, (26,0 % – за 2013 год).

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2013 № 1101 с 1 января 2014 года предельная база для начисления страховых взносов в отношении каждого физического лица с учетом индексации составила 624 тыс. руб. в год.

Увеличение предельной базы для начисления страховых взносов с 568 тыс. руб. в 2013 году до 624 тыс. руб. в 2014 году привело к росту начисленных сумм страховых взносов на 1,8 млрд руб.

Акционерный капитал и дивиденды

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 2014 года уставной капитал ОАО «РЖД» составлял 1 972,2 млрд руб. и был разделен на 1 972 233 365 обыкновенных именных акций в бездокументарной форме номинальной стоимостью каждой 1000 руб.

Кроме того, согласно распоряжению Правительства РФ от 29 декабря 2014 года № 2757-р, советом директоров Компании было принято решение о дополнительном выпуске 50 млн привилегированных именных бездокументарных акций номинальной стоимостью 1 000 руб. каждая на общую номинальную стоимость 50 млрд руб.

Каждая привилегированная акция после ее размещения предоставляет право акционеру на получение стоимости, выплачиваемой при ликвидации общества (ликвидационной стоимости), в размере 100 % номинальной стоимости привилегированной акции, а также право на получение ежегодных дивидендов в 2015–2019 годах в размере 0,01 % от номинальной стоимости привилегированной акции, с 2020 года – в размере 2,98 % от номинальной стоимости привилегированной акции.

Первый транш средств Фонда национального благосостояния в размере 50 млрд руб. размещен в привилегированные акции ОАО «РЖД» в марте 2015 года.

Уставный капитал ОАО «РЖД»,
по состоянию на конец 2014 года

1 972,2 млрд руб.

В Компании принято решение о создании специального фонда из нераспределенной прибыли прошлых лет для выплаты дивидендов по привилегированным акциям.

Отчет о распределении чистой прибыли, полученной по итогам 2013 года

По итогам 2013 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере 740 млн руб.

В соответствии с пунктом 42 раздела 6 Устава ОАО «РЖД» создается резервный фонд в размере 5 % от чистой прибыли отчетного периода (37 млн руб.)

По итогам 2013 года ОАО «РЖД»
получило чистую прибыль в размере

740 млн руб.

Распределение чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2013 год, млн руб.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	740	100
Направление прибыли всего, в т. ч.:		
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»	518	70

Прогноз уплаты дивидендов акционеру по итогам 2014 года

Дивидендная политика ОАО «РЖД» основывается на балансе интересов Компании и ее акционера при определении размеров дивидендных выплат, а именно:

- повышение инвестиционной привлекательности Компании;
- строгое соблюдение прав акционеров, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

По итогам 2014 года ОАО «РЖД» получило убыток в размере 44,1 млрд руб., который в первую очередь обусловлен отражением переоценки валютных обязательств вследствие ослабления курса национальной валюты (отрицательные курсовые разницы составили 142,5 млрд руб.).

Вместе с тем, утвержденным финансовым планом ОАО «РЖД» на 2014 год предусмотрено получение чистой прибыли в объеме 182 млн руб.

В соответствии с позицией Минэкономразвития России (от 29 апреля 2011 года № 8877-АЛ/Д08) обществу рекомендуется считать своим приоритетом обеспечение выплаты дивидендов на уровне не менее 25 % чистой прибыли.

В целях выполнения ранее запланированных параметров общество предполагает осуществить выплату дивидендов в размере 45 млн руб., что составляет 25 % от плановой прибыли ОАО «РЖД» на 2014 год.

Начисленные дивиденды ОАО «РЖД», млрд руб.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014
Начисленные дивиденды	4,0	4,2	0,0	0,185	0,045
Начисленные дивиденды, % от чистой прибыли	5,1	25,0	0	25	25*

*От плановой чистой прибыли.

Долговая политика и взаимодействие с инвесторами и аналитиками

157 Долговая политика

158 Структура долгового портфеля

160 Лизинг

161 Знаковые сделки года

163 Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками

165 Политика раскрытия информации и отчетности ОАО «РЖД»



Россия живет диалогом

Развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла

ОАО «РЖД» в 2012 году приступило к масштабной работе по модернизации и развитию железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла. Усиление железнодорожной инфраструктуры в московском регионе было запланировано Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. В настоящий момент ведется подготовка к реализации трех проектов:

- реконструкция Малого кольца Московской железной дороги;
- реконструкция участка Москва – Крюково со строительством четвертого главного пути;
- реконструкция участка Домодедово (Авиационная) – аэропорт Домодедово с укладкой дополнительных главных путей.

Планируемый суммарный объем финансирования и затрат на проект развития Московского железнодорожного узла в 2012–2025 годах

524,9 млрд руб.

- В рамках развития железнодорожной инфраструктуры в Московском транспортном узле осуществляется реализация проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги. Организация пассажирского железнодорожного движения» обеспечит курсирование 100 пар электропоездов в сутки с интервалами движения в часы «пик» до 5 минут, что позволит ежегодно более 250 млн пассажирам пользоваться дополнительным транспортно-пересадочным контуром. ■



Долговая политика



По состоянию на конец 2014 года ОАО «РЖД» достигло следующих значений ключевых показателей кредитного портфеля:

Средний срок заимствований

около **9** лет

Компания проводит последовательную работу по увеличению и поддержанию среднего срока погашения обязательств в кредитном портфеле. Показатель 2014 года сохранен на уровне 2013 года.

В целом, долгосрочная политика заимствований Компании осуществляется в соответствии со следующими целевыми параметрами:

- соотношение чистый долг / EBITDA – не более 2,5х на долгосрочном горизонте;
- объем заимствований в иностранной валюте в кредитном портфеле — не выше 40 % (без учета инструментов хеджирования);

Доля краткосрочной задолженности

около **15** %

ОАО «РЖД» поддерживает уровень краткосрочных заимствований в портфеле на уровне менее 15%, что минимизирует риски, связанные с необходимостью рефинансирования.

- доля краткосрочной задолженности не более 20 % от общего объема кредитного портфеля.

Первый показатель является одной из ключевых метрик долговой устойчивости компаний, а также отражает консервативный подход менеджмента с точки зрения предельного объема долговой нагрузки для Компании. Второй критерий отражает структуру выручки и расходов ОАО «РЖД», третий критерий отражает долгосрочный характер

Доля рыночных инструментов

более **90** %

Основным инструментом заимствований для ОАО «РЖД» являются инструменты рынка капитала: облигации, еврооблигации и инфраструктурные облигации, предлагающие оптимальное соотношение по показателю цена/срочность.

инвестиционных проектов, реализуемых Компанией, а также сбалансированный подход к риск-менеджменту, реализуемый руководством финансового блока.

Структура долгового портфеля

ОАО «РЖД» на протяжении ряда лет проводит последовательную работу по поддержанию структуры кредитного портфеля в пределах целевых параметров.

В целом за 2014 год ОАО «РЖД» осуществило привлечение кредитных средств на общую сумму 200,6 млрд руб., из которых:

- 50 млрд руб. было представлено инфраструктурными облигациями,
- 24,8 млрд руб. – еврооблигациями (по курсу на дату размещения)
- 125,8 млрд руб. – двусторонними банковскими кредитами (в т. ч. 70,8 млрд руб. краткосрочных кредитов, погашенных в том же году).

При этом в отчетном году ОАО «РЖД» погасило 103,8 млрд руб. кредитных обязательств, включая краткосрочные заимствования, привлекаемые внутри года.

Объем долгового портфеля (основная часть долга с учетом курсовых изменений, но без накопленных процентов) по состоянию на конец года превысил аналогичный показатель 2013 года на 236,9 млрд руб. и составил 842,7 млрд руб.

По состоянию на конец 2014 года объем долгосрочной части кредитного портфеля (со сроком погашения более 3 лет) поддерживался на уровне 66 %, доля заимствований со сроками погашения менее одного года составила 15 %. Незначительное снижение (на 5 %) доли долгосрочной части обязательств в кредитном портфеле по сравнению с концом 2013 года связано с привлечением в декабре 2014 года краткосрочных кредитных средств на сумму 55 млрд руб.,

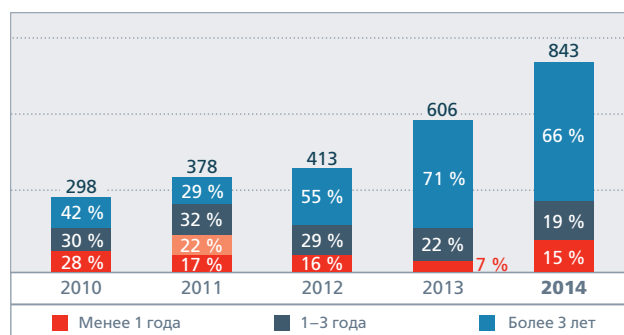
реализованным в целях оперативного управления ликвидностью и проведения расчетов с поставщиками в первом квартале 2015 года.

Средний срок погашения обязательств по состоянию на конец 2014 года составил около 9 лет, а сформированный по результатам работы за 2014 год и предшествующие годы график погашения обязательств обеспечивает равномерное распределение выплат

на долгосрочном горизонте и минимизирует риски, связанные с рефинансированием. Первое крупное погашение обязательств, номинированных в иностранной валюте, планируется осуществить в начале второго квартала 2017 года.

Посредством реализованных в 2014 году сделок ОАО «РЖД» продолжило поддерживать диверсифицированную структуру кредитного портфеля. Вместе

Динамика структуры долгового портфеля ОАО «РЖД» по срочности по состоянию на 31 декабря 2014 года,
млрд руб.

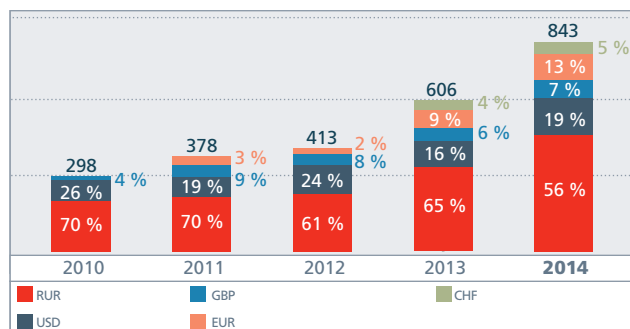


с тем, с учетом курсовой переоценки, доля еврооблигаций, представленных в основном валютными заимствованиями, выросла до 47 % объема кредитного портфеля в рублевом выражении, что объясняется ослаблением курса руб. в четвертом квартале 2014 года.

По итогам 2014 года доля рублевых заимствований в кредитном портфеле ОАО «РЖД» сократилась вследствие значительного влияния переоценки валютных заимствований и по состоянию на конец 2014 года составила порядка 56 %, что на 4 % ниже установленного Компанией целевого ориентира. Однако данное снижение является техническим

и обусловлено ослаблением руб. Долгосрочная политика управления кредитным портфелем с точки зрения поддержания рублевой части портфеля на уровне около 60 % остается без изменений.

Динамика структуры долгового портфеля ОАО «РЖД» по валюте по состоянию на 31 декабря 2014 года, млрд руб.



Динамика структуры долгового портфеля ОАО «РЖД» по видам инструментов по состоянию на 31 декабря 2014 года

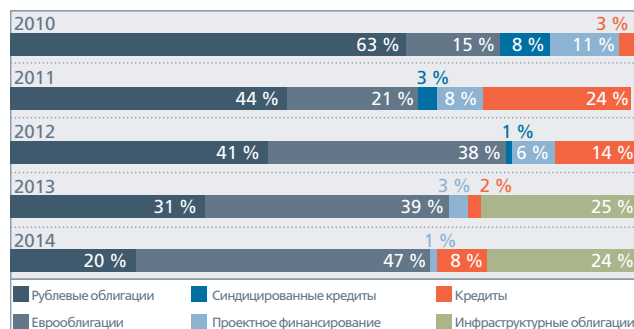
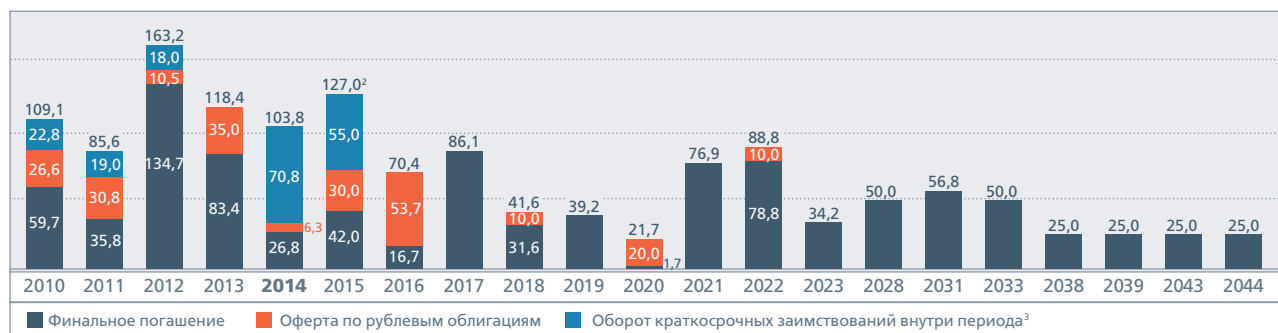


График погашения обязательств ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2014 года, млрд руб.¹



1. Плановые погашения валютных заимствований приведены по курсу на 31 декабря 2014.
2. Краткосрочные заимствования, привлекаемые из возобновляемых кредитных линий, открытых в российских банках. Используются в целях краткосрочного управления ликвидностью, как правило, на срок до 30 дней.
3. Погашения 2015 года включают в себя кредитные средства на сумму 55 млрд руб., привлеченные в декабре 2014 года в целях оперативного управления ликвидностью. Вместе с тем объем денежных средств на расчетных и депозитных счетах ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2014 составил порядка 86 млрд руб.

Лизинг

Решения о привлечении лизингового финансирования формируются Компанией исходя из общих принципов долговой политики с учетом подходов МСФО по оценке уровня финансового долга.



В настоящее время с использованием механизма лизинга Компанией реализуется Программа «Обновление путевой техники путевого комплекса в 2012–2016 годах».

По итогам открытого конкурса в 2012 году заключен долгосрочный договор лизинга с ОАО «ВЭБ-лизинг» на поставку в 2012–2016 годах путевой техники производства АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» на общую сумму 90,6 млрд руб. с НДС.

Поставляемая по договору лизинга путевая техника используется при проведении работ по текущему содержанию железнодорожной инфраструктуры.

За 2012–2014 годы в лизинг поставлено путевой техники на общую сумму 48,8 млрд руб. с НДС, что составляет 54 % от всего объема по договору, в т. ч.

в течение 2014 года поставлено путевой техники на общую сумму 22,8 млрд руб. с НДС.

По состоянию на 1 января 2014 года объем лизинговых обязательств ОАО «РЖД» составил 27,3 млрд руб. с НДС.

На уплату лизинговых платежей в отчетном году направлено 14,3 млрд руб. с НДС.

По состоянию на 31 декабря 2014 года объем лизинговых обязательств со сроком погашения до 2024 года составил 42,3 млрд руб. с НДС.

Лизинговые платежи в 2014 году

14,3 млрд руб.

В 2014 году получено в лизинг путевой техники на

22,8 млрд руб.

Объем лизинговых обязательств на конец 2014 года

42,3 млрд руб.

Обязательства ОАО «РЖД» по финансовому лизингу 2013–2014 годов, млрд руб. с НДС

Наименование показателя	2013	2014
Сальдо на начало года	9,6	27,3
Возникновение обязательств	24,2	29,2
Погашение обязательств	6,5	14,3
Сальдо на конец года	27,3	42,3

Знаковые сделки года



ОАО «РЖД» на регулярной основе проводит оценку рыночной конъюнктуры, что позволяет выбирать оптимальный момент и форму инструмента для осуществления сделок на российском и международном рынках капитала. При этом потребность ОАО «РЖД» в заемных средствах в значительной мере определяется объемом инвестиционных затрат по проектам Компании, финансируемым за счет привлеченных источников.

Международный рынок

В первом квартале 2014 года ОАО «РЖД» провело размещение еврооблигаций, номинированных в евро.

27 февраля была закрыта книга заявок, а 6 марта состоялось поступление средств в рамках размещения еврооблигаций ОАО «РЖД», деноминированных в евро. Объем размещения составил 500 млн евро со ставкой купонного дохода в размере 4,6 % годовых и сроком обращения 9 лет.

Книга заявок была сформирована по итогам встреч с инвесторами, проведенных ранее в рамках 4-дневного роад-шоу по ключевым финансовым центрам Европы – Германии (Мюнхен), Швейцарии

(Цюрих) и Великобритании (Лондон), а также с учетом состоявшегося в декабре 2013 года ежегодного «Дня инвестора» в Лондоне.

В течение февраля банки-организаторы размещения и менеджмент ОАО «РЖД» проводили регулярный мониторинг рыночной конъюнктуры для поиска оптимального окна размещения на фоне наблюдавшейся в течение месяца высокой волатильности. В конце февраля было зафиксировано улучшение рынка, и с учетом общего тренда ухудшения экономики и растущей геополитической напряженности было принято решение об открытии книги заявок.

Итоговая книга собрала заявки от более чем 130 инвесторов, в т. ч. 18 % из Германии и Австрии, 14 % из Швейцарии, 56 % из других стран континентальной Европы, включая Россию, и 9 % из Великобритании.

Эта сделка стала последним рыночным размещением российских корпораций до фактического закрытия рынков и самым долгосрочным заимствованием квазисуверенных эмитентов из России в 2014 году.

Российский рынок



В 2014 году ОАО «РЖД» продолжило реализовывать одобренную Правительством Российской Федерации программу инфраструктурных облигаций, начало которой было положено в 2013 году.

Инфраструктурные облигации, впервые размещенные ОАО «РЖД» в 2013 году, 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.

В июне и октябре 2014 года ОАО «РЖД» разместило 7-й и 8-й транши инфраструктурных облигаций объемом 25 млрд руб. каждый на сроки 25 и 30 лет соответственно. Инвестором в инфраструктурные

облигации 2014 года, как и в 2013 году, стал ГУК Внешэкономбанк, являющийся уполномоченным управляющим средствами Пенсионного Фонда России. Таким образом, общая сумма размещенных инфраструктурных облигаций на конец 2014 года была доведена до 200 млрд руб.

Средства от размещения инфраструктурных облигаций направляются ОАО «РЖД» на реализацию инвестиционных проектов со сроками окупаемости от 15 до 30 лет, в т. ч. на закупку новых локомотивов, увеличение пропускной способности сети на ряде направлений, а также на частичное финансирование проектов реконструкции Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

Ключевым источником финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2015 году были определены средства Фонда национального благосостояния.

Размещено инфраструктурных
облигаций в 2014 году на сумму

50 млрд руб.

При этом с учетом правительственных решений Компания планирует получить данные средства как в форме долгового капитала (облигаций), так и акционерного капитала – привилегированных акций. В декабре 2014 года проекты Компании на сумму 100 млрд руб. были утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации для финансирования из средств Фонда национального благосостояния в форме облигаций. Поступление средств ожидается в 2015 году.

Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками



В течение 2014 года, несмотря на сложившуюся волатильность на рынках капитала и усиление геополитической напряженности, ОАО «РЖД» продолжило активную работу по взаимодействию с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками.

В начале года, по результатам ранее проведенных ежегодных встреч, рейтинговые агентства Standard&Poor's, Moody's и Fitch подтвердили кредитные рейтинги ОАО «РЖД» на суверенном уровне – BVB/Baa1/BVB. В своих отчетах агентства вновь подчеркнули высокое качество работы ОАО «РЖД» по управлению структурой кредитного портфеля, увеличение среднего срока погашения обязательств и поддержание устойчивых показателей ликвидности.

Вместе с тем в течение года по мере усиления геополитической напряженности, введения международных санкций и ухудшения прогнозов макроэкономической ситуации в России агентствами было осуществлено поэтапное снижение суверенного рейтинга и прогноза по нему, что автоматически определило аналогичные решения в части рейтинга ряда квази-суверенных российских эмитентов с наивысшим кредитным рейтингом, в т. ч. ОАО «РЖД». В результате данных

рейтинговых действий по итогам года рейтинг Российской Федерации, а также квазисуверенных эмитентов включая ОАО «РЖД» был установлен на уровне BVB-/Baa2/BVB от агентств Standard&Poor's, Moody's и Fitch соответственно.

В 2014 году ОАО «РЖД» продолжило работу по взаимодействию с российскими и зарубежными финансовыми институтами.

В условиях нестабильности на финансовых рынках, сохранявшейся в течение 2014 года, прямой контакт и постоянный диалог с существующими и потенциальными инвесторами в ценные бумаги Компании подчеркивают статус ОАО «РЖД» как эмитента первого эшелона, имеющего имидж открытой и надежной компании, и являются необходимым условием эффективной работы на финансовых рынках.

Участие в инвестиционных встречах и конференциях

Месяц	Организатор	Мероприятие
Январь	Standard&Poor's	Implementation of Corporate Rating Criteria (Москва)
Февраль	J.P. Morgan	Global Emerging Markets Conference (Майами)
Март	Global Financial Conferences	Bonds & Loans Russia & CIS (Москва)
Март	Московская Биржа	Биржевой Форум 2014 (Москва)
Май	Минэкономразвития России	ПМЭФ 2014 (Санкт-Петербург)
Июнь	UniCredit Bank	Russian Corporate Conference (Лондон)
Сентябрь	Правительство Сингапура	Российско-Сингапурский деловой форум (Сингапур)
Сентябрь	J.P. Morgan	Asia & CEEMEA Emerging Markets Corporate Credit Conference (Лондон)
Октябрь	ВТБ Капитал	Ежегодный инвестиционный форум «Россия зовет!» (Москва)
Октябрь–Ноябрь	Рейтинговые агентства Standard&Poor's, Moody's, Fitch	Конференции в формате панельных дискуссий и круглых столов (Москва)
Ноябрь	Газета «Ведомости»	Финансовый Форум (Москва)
Декабрь	ОАО «РЖД»	День инвестора (Лондон, Цюрих)

Суверенные кредитные рейтинги Российской Федерации и ОАО «РЖД» по состоянию на конец 2014 года

Эмитент	Агентство	Рейтинг	Прогноз
РФ 	Standard & Poor's	BBB-	на пересмотре в сторону понижения
	Fitch	BBB	негативный
	Moody's	Baa2	на пересмотре в сторону понижения
ОАО «РЖД» 	Standard & Poor's	BBB-	на пересмотре в сторону понижения
	Fitch	BBB	негативный
	Moody's	Baa2	на пересмотре в сторону понижения
ОАО «РЖД» – самостоятельный («standalone») рейтинг 	Standard & Poor's	bbb-	не применяется
	Fitch	BBB	не применяется
	Moody's	baa3	не применяется

Политика раскрытия информации и отчетности ОАО «РЖД»



Советом директоров ОАО «РЖД» утверждено Положение об информационной политике Компании. На интернет-сайте ОАО «РЖД» www.rzd.ru и уполномоченного распространителя информации ЗАО «Интерфакс» www.e-disclosure.ru доступны внутренние и отчетные документы Компании.

ОАО «РЖД» является эмитентом ценных бумаг, обращающихся на фондовой бирже ЗАО ФБ «ММВБ», и осуществляет раскрытие информации в интернете в соответствии с требованиями

законодательства Российской Федерации в сфере рынка ценных бумаг. Часть существенной информации о деятельности ОАО «РЖД» раскрывается на английском языке.

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

Подготовка отчетности по МСФО

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 2014 года срок подготовки и аудита консолидированной отчетности за год не превышает 120 дней после отчетной даты.

Корпоративное управление

167 Система корпоративного управления

169 Общее собрание акционеров

170 Совет директоров ОАО «РЖД»

179 Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»

181 Корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

181 Правление ОАО «РЖД»

192 Органы контроля и аудита ОАО «РЖД»



Россия живет дальновидностью

Система корпоративного управления

В ОАО «РЖД» поэтапно проводится организационная реформа, в рамках которой реализуется задача по построению системы корпоративного управления холдинга «РЖД». ОАО «РЖД» стремится к переходу от оперативного управления деятельностью дочерних и зависимых обществ к стратегическому и осуществляет внедрение лучших корпоративных практик.

Созданная в холдинге «РЖД» система корпоративного управления позволяет:

- реализовывать политику ОАО «РЖД», в т. ч. дивидендную, в отношении дочерних обществ,
- формировать органы управления и контроля дочерних обществ,
- осуществлять контроль за процессом бизнес-планирования и за финансово-хозяйственной деятельностью ДЗО,
- осуществлять взаимодействие с акционерами и инвесторами с соблюдением прав миноритарных акционеров, в т. ч. при организации сделок, связанных с куплей-продажей акций ДЗО,
- обеспечивать сбалансированность целей холдинга «РЖД» и стратегических направлений деятельности компаний Холдинга.

В рамках созданной в холдинге «РЖД» системы корпоративного управления используются следующие наилучшие практики:

1. Привлечение к работе совета директоров ОАО «РЖД» и советов директоров дочерних обществ независимых директоров. В состав совета директоров ОАО «РЖД» входят пять независимых директоров. По итогам годовых общих собраний акционеров, проведенных в 2014 году, обеспечено участие независимых директоров в работе советов директоров 20 наиболее крупных дочерних компаний;

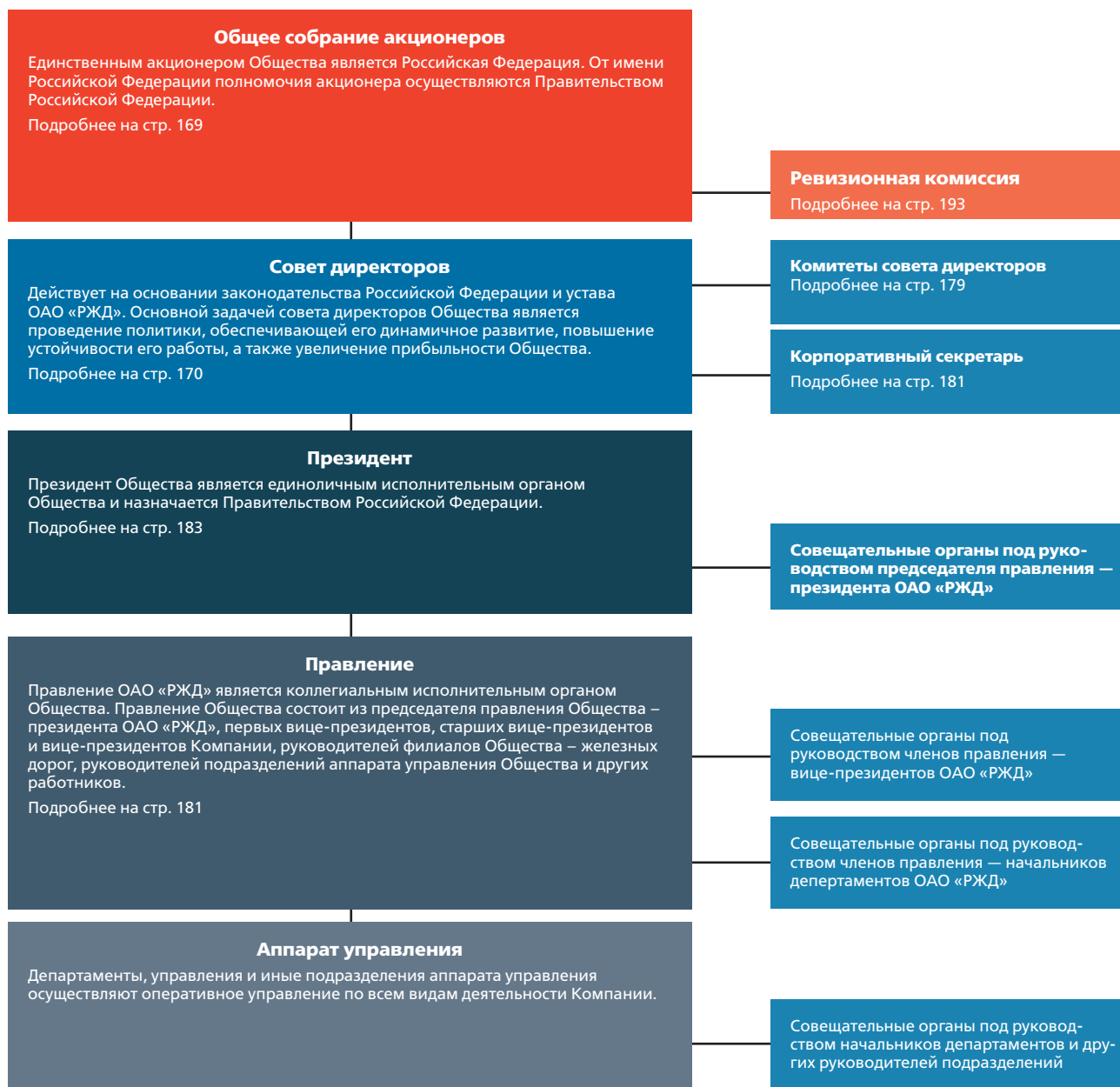
2. Осуществляется предварительное рассмотрение вопросов повесток дня Комитетами при советах директоров. При совете директоров ОАО «РЖД» в 2014 году функционировали три комитета: Комитет по аудиту и рискам, Комитет по кадрам и вознаграждениям, Комитет по стратегическому

планированию. Комитеты при советах директоров дочерних обществ функционировали в 33 крупных компаниях, входящих в холдинг «РЖД»;

3. В ОАО «РЖД» функционирует коллегиальный исполнительный орган – правление. Правления также созданы в ряде крупнейших дочерних обществах ОАО «РЖД»;

4. Создана система казначейского контроля в отношении наиболее крупных дочерних обществ Холдинга. В 2015 году планируется распространить систему казначейского контроля на все дочерние общества ОАО «РЖД».

Структура управления ОАО «РЖД»



Складывающуюся десятилетиями систему управления ОАО «РЖД», унаследованную от Министерства путей сообщения Российской Федерации, можно было охарактеризовать как многоуровневую, территориально-функциональную, предусматривающую управление крупными территориальными хозяйственными единицами — железными дорогами и производственными предприятиями.

За время с момента создания ОАО «РЖД» трансформировалось в вертикально интегрированную структуру, состоящую из бизнес-единиц, специализирующихся на определенных видах деятельности.

Сформировавшиеся в процессе реформирования ОАО «РЖД» бизнес-единицы стали центрами ответственности за результаты профильной для них

хозяйственной деятельности. Им предоставлены широкие полномочия в принятии решений по вопросам оперативной деятельности.

Новая структура управления на практике доказала свою способность работать в рыночных и неблагоприятных макроэкономических условиях, а также повышать свою конкурентоспособность и привлекательность для клиентов.

Общее собрание акционеров

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 2014 году оформлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 июля 2014 года № 1232-р.

ВОПРОСЫ ПОВЕСТКИ ДНЯ:

- Утверждение годового отчета за 2013 год, бухгалтерского баланса за 2013 год, отчета о прибылях и убытках за 2013 год, а также утверждение распределения прибыли общества по результатам финансового года;
- Направление денежных средств на выплату дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» по итогам 2013 года;
- Направление денежных средств на выплату вознаграждения членам совета директоров общества;

- Направление денежных средств на выплату вознаграждения членам ревизионной комиссии Общества;
- Определение численности совета директоров Общества;
- Назначение членов совета директоров Общества;
- Определение численности ревизионной комиссии Общества;
- Назначение членов ревизионной комиссии Общества;
- Утверждение аудитора Общества на 2014 год.

Помимо годового общего собрания акционеров в отчетном году состоялось двенадцать внеочередных общих собраний акционеров по вопросам увеличения уставного капитала общества и внесения изменений в устав, решения которых оформлены распоряжениями Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 600-р, от 24 июля 2014 года № 1383-р, от 6 сентября 2014 года № 1746-р, от 25 декабря 2014 года № 2697-р, от 29 декабря 2014 года № 2757-р и постановлениями Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2014 года № 279, от 15 апреля 2014 года № 332, от 19 июня 2014 года № 567, от 24 июля 2014 года № 700, от 24 декабря 2014 года № 1469, от 25 декабря 2014 года № 1490, от 27 декабря 2014 года № 1591.

Совет директоров ОАО «РЖД»

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 года № 585, и Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 года № 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.

В 2014 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 совета директоров: Белозеров Олег Валентинович – заместитель Министра транспорта Российской Федерации, Иванов Андрей Юрьевич – заместитель Министра финансов Российской Федерации, Песков Дмитрий Николаевич – директор направления «Молодые профессионалы» автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», Степашин Сергей Вадимович – Председатель наблюдательного совета государственной корпорации – Фонда содействия реформированию ЖКХ.

Прекращены полномочия
Аветисяна А. Д., Гусакова В. А.,
Ложевского И. А., Шохина А. Н.

Действующий состав совета директоров ОАО «РЖД» избран на годовом общем собрании акционеров ОАО «РЖД» в 2014 году в количестве одиннадцати членов, пять из которых являются независимыми директорами.

С 2008 года в состав совета директоров ОАО «РЖД» в соответствии с международной практикой корпоративного управления избираются независимые директора.

Состав Совета директоров в 2014 году

ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

- Андросов Кирилл Геннадьевич
- Белозеров Олег Валентинович
- Иванов Андрей Юрьевич
- Комиссаров Дмитрий Георгиевич
- Песков Дмитрий Николаевич
- Якунин Владимир Иванович

НЕЗАВИСИМЫЕ ДИРЕКТОРА

- Березкин Григорий Викторович
- Медорн Ханс Хартмут
- Рязанов Александр Николаевич
- Сидоров Василий Васильевич
- Степашин Сергей Вадимович

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

Краткие биографические сведения о членах совета директоров

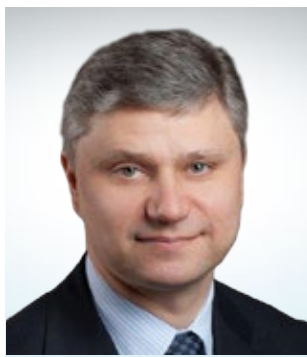


Андросов Кирилл Геннадьевич
Председатель совета директоров
ОАО «РЖД»

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 годы – Школа Бизнеса Университета Чикаго, Executive MBA.

Трудовая деятельность:

- 2005 год – заместитель Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.
- 2008 год – заместитель Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации.
- 2010 год – управляющий партнер инвестиционной Компании Altera Capital. Является также председателем совета директоров ОАО «Аэрофлот», членом совета директоров ОАО «Первый канал», Ruspectro plc., ОАО «Русские машины» и инвестиционного фонда Altera.
- С 2011 года – член Общественного совета при Федеральной налоговой службе.
- С 2012 года – 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 П. А. Столыпина II Степени.
- С 2011 года – член совета директоров ОАО «РЖД», с сентября 2011 года является председателем совета директоров ОАО «РЖД».



Белозеров Олег Валентинович

Родился в 1969 году.
В 1992 году окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов. Специальность: экономика, планирование промышленности. Имеет ученую степень кандидата экономических наук.

Трудовая деятельность:

- 1998–2000 годы – ОАО «Ленэнерго», заместитель коммерческого директора, коммерческий директор, начальник департамента по материально-техническому снабжению и транспорту.
- 2000–2000 годы – ОАО «Грузовое автотранспортное предприятие №21», заместитель директора.
- 2000–2001 годы – Аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе, начальник финансово-экономического отдела.
- 2001–2002 годы – ОАО «ЛОМО», заместитель директора по управлению корпоративным имуществом.
- 2002–2004 годы – ОАО «Российская топливная компания», генеральный директор.
- Июль 2004 года – ноябрь 2004 года – заместитель руководителя Федерального дорожного агентства.
- 2004–2009 годы – руководитель Федерального дорожного агентства.
- Март 2009 года – назначен заместителем Министра транспорта Российской Федерации.
- Август 2011 года – присвоен классный чин – действительный государственный советник Российской Федерации 1 класса.
- Государственные и отраслевые награды: медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга», знак «Почетный работник топливно-энергетического комплекса», медаль «В память 1000-летия Казани», благодарность Президента Российской Федерации, медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени, юбилейный нагрудный знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями», орден Почета, нагрудный знак «Почетный дорожник России», орден «За заслуги перед Отечеством IV степени», почетная грамота Президента Российской Федерации.

**Иванов Андрей Юрьевич**

Родился в 1975 году.
В 1997 году окончил Красноярский государственный университет.
Специальность: юриспруденция. Повышение квалификации:
2009 год – Российская академия государственной службы при Президенте Российской Федерации (Москва).
Направление: управленческое
2010 год – Российская академия государственной службы при Президенте Российской Федерации (Москва).
Направление:
организационно-экономическое

Трудовая деятельность:

- 1997–1998 годы – стажер-исследователь Красноярского государственного университета.
- 1998–2004 годы – ведущий специалист, главный специалист Администрации Красноярского края, советник Губернатора края по правовым вопросам, советник Губернатора края по правовым вопросам и местному самоуправлению, с 29 декабря 2001 года Совет администрации Красноярского края, советник Губернатора края по правовым вопросам и местному самоуправлению, начальник Управления.
- 2004–2008 годы – вице-президент Общества с ограниченной ответственностью «Сибирский машиностроительный холдинг», с 14 августа 2006 года первый вице-президент Сибирского машиностроительного холдинга.
- 2008 год – председатель совета директоров «Инвестиционной компании «СМ. арт».
- 2008–2012 годы – заместитель директора департамента, директор Департамента бюджетной политики в сфере инноваций, промышленности гражданского назначения, энергетики, связи и частно-государственного партнерства Министерства финансов Российской Федерации.
- С 2012 года по настоящее время – заместитель Министра финансов Российской Федерации.
- С 2011 года является Членом коллегии Министерства Финансов Российской Федерации.
- Награды и благодарности: благодарность Министерства сельского хозяйства Российской Федерации; Прократуры Российской Федерации «290 лет прокуратуре России»; благодарность Министра связи и массовых коммуникаций Российской Федерации; медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени; серебряная медаль «За вклад в развитие агропромышленного комплекса России» Министерства сельского хозяйства Российской Федерации.

**Комиссаров Дмитрий Георгиевич**

Родился в 1970 году.
В 1992 году окончил Московский финансовый институт.
Специальность: международные валютные и кредитные отношения.

Трудовая деятельность:

- 2003–2008 годы – председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг».
- С 2006 года – член правления Российского Союза Промышленников и Предпринимателей (РСПП).
- С 2007 года – член Бюро Правления Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Союз машиностроителей России».
- С июня 2008 года – председатель совета директоров ОАО «Технологическая Компания».
- С 2008 года – член совета директоров ОАО «РЖД».

**Песков Дмитрий Николаевич**

Родился в 1975 году.
В 1998 году окончил Воронежский государственный университет.
В 1999 году закончил магистратуру факультета политических наук Московской школы социальных и экономических наук и UM-Манчестер (University of Manchester).

Трудовая деятельность:

- С 2000 года руководил разработкой стратегии развития, Центром интернет-политики, созданием Российской ассоциации международных исследований в МГИМО (У) МИД России. Последняя должность – заместитель проректора по научной работе, директор по инновациям.
- С 2009 года – начальник управления стратегических разработок ГАО «ВВЦ».
- С 2011 года – директор направления «Молодые профессионалы» Агентства стратегических инициатив.
- С 2012 года – член Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации, член Рабочей группы Экономического совета при Президенте Российской Федерации по направлению «Социальная политика и развитие человеческого потенциала», член наблюдательного совета движения World Skills Russia.
- С 2013 года – член Межведомственной комиссии по технологическому развитию президиума Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России.
- 2013–2014 годы – член Совета директоров ОАО «ОАК», ГАО «ВВЦ», ИПК «Машприбор».
- С 2014 года – член Национального совета при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям, член наблюдательного совета программы социальной поддержки граждан Российской Федерации, самостоятельно поступивших в ведущие иностранные образовательные организации и обучающихся в них по специальностям и направлениям, качество обучения по которым соответствует лучшим мировым стандартам, и обеспечения их трудоустройства в организациях, зарегистрированных на территории Российской Федерации, в соответствии с полученной квалификацией, член Правления благотворительного фонда «Фонд поддержки слепоглухих».
- С 2014 года – член совета директоров ОАО «РЖД», ОАО «Аэрофлот».

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

Родился в 1948 году.
В 1972 году окончил Ленинградский механический институт. Имеет ученую степень доктора политических наук.

Трудовая деятельность:

- С октября 2000 года – заместитель Министра транспорта Российской Федерации.
- С февраля 2002 года – первый заместитель Министра путей сообщения.
- С октября 2003 года – первый вице-президент ОАО «РЖД».
- 14 июня 2005 года назначен президентом ОАО «РЖД».

**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 годы – генеральный директор ООО «ЕЧН Энерго», управляющей компании ОАО «Колэнерго», член совета директоров ОАО «Колэнерго».
- 2004–2007 годы – член совета директоров РАО «ЕЭС России».
- 2007–2010 годы – член совета директоров ОАО «Первая грузовая компания».
- 2008–2011 годы – член совета директоров ОАО «СГ-транс».
- С 2006 года – 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 года – член совета директоров ОАО «РЖД».

**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 года по январь 2013 года – председатель правления, член совета директоров компании Air Berlin.
- С марта 2013 года – 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 года – член совета директоров ОАО «РЖД».

**Рязанов Александр Николаевич**

Родился в 1953 году.
В 1979 году окончил Московский институт
нефти и газа им. И. М. Губкина, в 1993 году –
Всесоюзный заочный
финансово-экономический институт.

Трудовая деятельность:

- 2001-2006 годы – заместитель председателя правления, член правления ОАО «Газпром».
- С 2007 года – председатель совета директоров ЗАО «Русская холдинговая компания» (г. Москва).
- С марта 2009 года по февраль 2010 года – председатель правления ОАО «Стройтрансгаз».
- С 2008 года – член совета директоров ОАО «РЖД».
- С 2007 года – председатель совета директоров ЗАО «БИОтехнологии».
- С 2010 года – член попечительского совета МГИМО (У) МИД России (общественная деятельность).
- С 2011 года – генеральный директор ООО «УК «Плющиха».
- С 2012 года – член Правления, член Комитета по ведению Национального реестра независимых директоров при Российском союзе промышленников и предпринимателей (общественная деятельность).
- С 2013 года – 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 годы – первый вице-президент ЗАО «Система-Телеком».
- 2003–2006 годы – президент ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС).
- 2006–2010 годы – совладелец группы компаний «Телеком-Экспресс».
- С 2010 года – управляющий партнер Euroatlantic Investments Ltd.
- С 2012 года – генеральный директор ООО «АРИДА».
- С 2012 года – член совета директоров ОАО «РЖД».
- С 2013 года – член совета директоров ОАО «Аэрофлот».
- Член Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации, член Консультационного совета акционеров ОАО Банк ВТБ.

**Степашин Сергей Вадимович**

Родился в 1952 году. В 1973 году окончил Высшее политическое училище Министерства внутренних дел СССР. В 1981 году – Военно-политическую академию, в 2002 году – Финансовую академию при Правительстве Российской Федерации. Кандидат исторических наук. Доктор юридических наук, профессор, Государственный советник юстиции Российской Федерации, почетный доктор Дипломатической академии МИД.

Трудовая деятельность:

- 1990–1993 годы – народный депутат РСФСР, Председатель Комитета Верховного Совета Российской Федерации по вопросам обороны и безопасности.
- 1993–1999 годы – первый заместитель Министра безопасности, директор Федеральной службы контрразведки, директор Федеральной службы безопасности, Министр юстиции, Министр внутренних дел России.
- В 1999 году – Первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации – Министр внутренних дел, Председатель Правительства Российской Федерации.
- После избрания в декабре 1999 года депутатом Государственной Думы возглавлял Комиссию по борьбе с коррупцией.
- 2000–2013 годы – Возглавлял Счетную палату Российской Федерации. Награды: орден «За заслуги перед Отечеством» III степени, «За заслуги перед Отечеством» II степени, «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орден Мужества, медали «За отличие в воинской службе» I и II степени, «За отличную службу по охране общественного порядка».

Отчет совета директоров о деятельности в 2014 году

Совет директоров определяет приоритетные направления деятельности общества, утверждает перспективные планы и основные программы деятельности общества, в т. ч. бюджеты и инвестиционную программу.

В целях реализации указанных функций в 2014 году совет директоров ОАО «РЖД» предварительно одобрил актуализированную долгосрочную программу развития холдинга «РЖД» на период до 2020 года (как первый этап реализации стратегии развития холдинга «РЖД» на период до

2030 года), установил контрольные параметры целевого состояния холдинга ОАО «РЖД» на период до 2030 года, утвердил корректировку инвестиционной программы и финансового плана на 2014 год, финансовый план общества и его основных дочерних и зависимых обществ и инвестиционную программу на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов, актуализированную Программу инновационного развития на период до 2015 года и отчет о ее реализации в 2013 году, которая утверждена советом директоров ОАО «РЖД» (протокол от 24 апреля 2014 года № 7).

Цель актуализированной Программы инновационного развития на период до 2015 года согласуется со стратегией развития ОАО «РЖД» и заключается в повышении эффективности деятельности при постоянном росте качества предоставляемых услуг, высоком уровне инноваций и безопасности перевозок. Работа по актуализации проведена с учетом требований, предъявляемых Минэкономразвития России к подготовке программ инновационного развития компаний с государственным участием и к отчетности об их реализации. Результаты реализации конкретных

проектов Программы инновационного развития раскрыты в разделе «Проекты по модернизации и инновационному развитию» настоящего Отчета.

Кроме того, совет директоров утвердил положение о ключевых показателях эффективности деятельности ОАО «РЖД» и ключевые показатели эффективности для оценки работы членов правления, которые должны учитываться при принятии решений об оплате труда и кадровых решениях.

Совет директоров осуществляет контроль реализации проекта по реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей. В частности, советом директоров приняты решения о создании Дирекции развития железных дорог Восточного полигона – филиала ОАО «РЖД», рассмотрены результаты конкурса по отбору независимого финансового консультанта и основные положения технического задания на разработку бизнес-плана и финансовой модели проекта, рассмотрен и принят к сведению отчет независимого финансового консультанта и технологического аудитора об итогах разработки бизнес-плана и финансовой модели проекта.

Совет директоров определяет политику общества по вознаграждению членов совета директоров, исполнительных органов, а также иных ключевых руководящих работников общества.

В рамках осуществления данных функций совет директоров ОАО «РЖД» подготовил рекомендации годовому общему собранию акционеров общества по вопросам выплаты вознаграждения членам совета директоров и членам

ревизионной комиссии, принял решения о предварительном одобрении проекта положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД», и об одобрении проекта положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД». В отношении вознаграждения исполнительных органов совет директоров ОАО «РЖД» в 2014 году принял решения о премировании президента общества по итогам работы за IV квартал 2013 года – III квартал 2014 года, о годовом премировании членов правления ОАО «РЖД» и утвердил новое Положение о системе вознаграждения членов правления ОАО «РЖД».

В соответствии с уставом общества совет директоров играет ключевую роль в принятии решений в отношении дочерних и зависимых обществ.

В 2014 году решением совета директоров одобрены распределение ДЗО холдинга «РЖД» по стратегическим бизнес-блокам и по группам, исходя из целей участия ОАО «РЖД» как акционера в уставных (складочных) капиталах ДЗО и мероприятия по повышению эффективности системы управления ДЗО, утвержден прогнозный план продажи акций и прекращения участия в дочерних и зависимых обществах ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы, рассмотрен и принят к сведению отчет о результатах продаж на конкурсных торгах пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД» за 2011–2014 годы и о выполнении приобретателями пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД» конкурсных условий.

Советом директоров принято решение о создании акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания», рассмотрен отчет исполнительных органов о результатах интеграции компании «ЖЕФКО» (GEFCO S.A.) в состав холдинга «РЖД», даны поручения по подготовке предложений по вариантам и срокам монетизации принадлежащих ОАО «РЖД» акций ЗАО «Компания ТрансТелеКом».

Совет директоров ОАО «РЖД» осуществляет контроль за практикой корпоративного управления в обществе.

В 2014 году советом директоров утверждены в новой редакции положение о Комитете по стратегическому планированию, положение о Комитете по аудиту и рискам и положение о Комитете по кадрам и вознаграждениям, учитывающие рекомендации Кодекса корпоративного управления, одобренного 21 марта 2014 года Советом директоров Банка России, рассмотрен и принят к сведению доклад о результатах проведенного анализа соответствия стандартов корпоративного управления ОАО «РЖД» положениям кодекса и рискам, связанным с внедрением положений кодекса в ОАО «РЖД».

Заседания совета директоров, качественная подготовка к ним и активное участие в них всех членов совета директоров обеспечивают эффективную деятельность совета директоров.

Вознаграждение членов совета директоров

В 2014 году годовым общим собранием акционеров было принято решение о выплате вознаграждения совету директоров за период работы с 8 ноября 2013 года по 30 июня 2014 года, в размере и порядке, определенном положением о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД» (одобрено решением совета директоров ОАО «РЖД» от 19 апреля 2011 года).

В соответствии с положением, разработанным в соответствии с рекомендациями Росимущества, для расчета вознаграждения используется формула на основе базовой части вознаграждения, равной 1 000 000 руб. и зависящей от участия членов совета директоров в заседаниях совета директоров, и переменной части, размер которой зависит от выполнения общекорпоративных ключевых показателей эффективности деятельности Компании (показателей чистой прибыли и приведенной работы) по итогам отчетного финансового года.

Дополнительно к базовой части вознаграждения устанавливаются надбавки:

30 % – председателю совета директоров

20 % – председателю комитета совета директоров

10 % – за членство в комитетах совета директоров.

Действие Положения не распространяется на членов совета директоров, являющихся членами исполнительных органов ОАО «РЖД» или в отношении которых законодательством Российской Федерации предусмотрено ограничение или запрет на получение каких-либо выплат от коммерческих организаций.

Согласно решению годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» в отчетном году на выплату вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД» было направлено 40,33 млн руб. (5,45 % годовой чистой прибыли).

В целях обеспечения высокой степени участия в достижении стратегических целей общества, вовлеченности членов совета директоров в процесс принятия управленческих решений и создания мотивации членов совета директоров к достижению максимально возможных производственных и финансовых результатов в 2014 году проведена работа по актуализации политики общества в области вознаграждения членов совета директоров, по итогам которой советом директоров рассмотрен и предварительно одобрен проект положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД» (в новой редакции). Совет директоров планирует утвердить проект во втором квартале 2015 года.

Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»

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».

Комитет по стратегическому планированию

В отчетном году Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» провел 15 заседаний. Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в т. ч. по следующим вопросам:

- О проектах консолидированного финансового плана ОАО «РЖД» и его основных дочерних обществ и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;
- О сравнительном анализе стандартов корпоративного управления, действующих в ОАО «РЖД», и ключевых положений Кодекса корпоративного управления, одобренного Советом директоров Банка России 21 марта 2014;
- О ходе реализации проекта ВСМ Москва–Казань;
- О проведении анализа дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» на предмет их дальнейшего развития или включения в план продаж. Повышение эффективности системы управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД»;
- О реализации ОАО «РЖД» в 2013 году мероприятий структурной реформы и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года;
- Анализ системы тарифного регулирования деятельности железнодорожного транспорта и предложения по ее совершенствованию;
- О ходе реализации проекта реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей;
- О ходе реализации проекта создания АО «ОТЛК».

Состав Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2014

Комиссаров Д. Г.	Председатель комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Березкин Г. В.	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»
Песков Д. Н.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Сидоров В. В.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Старков А. К.	Корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

Комитет по аудиту и рискам

Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» в отчетном году провел 4 заседания. Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в т. ч. по следующим вопросам:

- Об изменении доли ОАО «РЖД» в ДЗО ОАО «РЖД»;
- Об определении цены (денежной оценки) имущества, вносимого в счет оплаты доли в уставном капитале 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 т. ч. отчета о финансовых результатах, а также о распределении чистой прибыли общества по итогам года и выплате дивидендов).

В работе Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» в качестве постоянно приглашенного лица с правом совещательного голоса по вопросам повестки дня принимает участие начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» О. Э. Гнедкова.

Состав Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2014 года

Степашин С. В.	Председатель комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Иванов О. Б.	Директор ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту
Комиссаров Д. Г.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Крафт Г. В.	Главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Сидоров В. В.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Старков А. К.	Корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

Комитет по кадрам и вознаграждениям

Комитет по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» в отчетном году провел 5 заседаний. Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в т. ч. по следующим вопросам:

- О проекте положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД»;
- О проекте положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД»;
- Об утверждении актуализированной системы мотивации труда членов правления ОАО «РЖД» и основных руководителей Компании;
- О рекомендациях годовому общему собранию акционеров ОАО «РЖД» по выплате вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД» по итогам 2013 года;
- Об организации исполнения директив Правительства Российской Федерации «О повышении производительности труда в обществе» и «О внесении изменений в долгосрочную программу развития общества».

Состав Комитета по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2014 года

Песков Д. Н.	Председатель комитета, член совета директоров ОАО «РЖД»
Комиссаров Д. Г.	Член совета директоров ОАО «РЖД»
Сидоров В. В.	Член совета директоров ОАО «РЖД»

В работе Комитета по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» в качестве постоянно приглашенных лиц с правом совещательного голоса по вопросам повестки дня принимают участие вице-президент ОАО «РЖД» Шаханов Д.С., корпоративный секретарь ОАО «РЖД» Старков А.К. и начальник Департамента экономики ОАО «РЖД» Костенец И.А.

Корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

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.

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.

Правление ОАО «РЖД»

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

Персональный состав правления Общества определяется решением совета директоров Общества, за исключением должности председателя правления Общества – президента ОАО «РЖД», назначаемого Правительством Российской Федерации.

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.

К компетенции правления Общества относятся следующие вопросы:

- разработка и представление совету директоров Общества приоритетных направлений деятельности Общества и перспективных планов их реализации, в т. ч. 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;
- выдача 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.

Система вознаграждения Правления и информация о сумме вознаграждения Правления за отчетный год.

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, в состав которой входят общекорпоративные и функциональные показатели, утверждена советом директоров ОАО «РЖД».

Размер совокупного дохода, полученного членами правления ОАО «РЖД» в отчетном году, составил 1 398,3 млн руб.

Состав правления ОАО «РЖД»

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
Кацыв П. Д.	Вице-президент – начальник Центра по развитию Московского транспортного узла (с 27 октября 2014 года)
Салтанов А. В.	Вице-президент
Степов В. В.	Вице-президент (с 23 октября 2014 года)
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
Лепидус Б. М.	Старший советник президента ОАО «РЖД»

Краткие биографические сведения о членах правления ОАО «РЖД»



Якунин Владимир Иванович
Президент ОАО «РЖД»

Родился в 1948 году

В 1972 году окончил Ленинградский механический институт. Доктор политических наук. Трудовую деятельность начал младшим научным сотрудником Государственного института прикладной химии. После службы в Советской Армии работал инженером, старшим инженером Управления Государственного комитета Совета Министров СССР по внешним экономическим связям, начальником отдела Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе АН СССР.

Трудовая деятельность:

- В 1985–1991 годах 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 года — заместитель Министра транспорта Российской Федерации.
- С февраля 2002 года — первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.
- С октября 2003 года — первый вице-президент ОАО «РЖД».
- 14 июня 2005 года назначен президентом ОАО «РЖД».
- Якунин В. И. является председателем Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного, президентом-основателем Мирового общественного Форума «Диалог цивилизаций», сопresidentом Ассоциации «Франко-российский диалог», научным руководителем и председателем Попечительского совета Центра изучения кризисного общества, 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 и членом Попечительского совета Дипломатической академии 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), сопредседателем Совета делового сотрудничества Россия — Франция, членом Президиума Совета Российского общества политологов, действительным членом Российской академии социальных наук.
- За заслуги перед государством, 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.



Морозов Вадим Николаевич
Первый вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1954 году. В 1977 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», в 2009 году прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Современные тенденции управления железнодорожным транспортом». Доктор технических наук.



Мишарин Александр Сергеевич
Первый вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1959 году. В 1981 году окончил Уральский государственный университет путей сообщения по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 1997 году – по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)». Кандидат экономических наук, доктор технических наук.



Гапанович Валентин Александрович
Старший вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1955 году. В 1992 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», в 1998 году прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Государственное управление железнодорожным транспортом». Кандидат технических наук.

Трудовая деятельность:

- В 1998 году был избран заместителем председателя Законодательного собрания Ленинградской области.
- С 1998 по 1999 год и с 2000 по 2002 год – первый заместитель начальника Юго-Восточной и Московской железных дорог соответственно.
- С мая 1999 года по май 2000 года – заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации, с февраля 2002 года – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации, с октября 2003 года – Министр путей сообщения Российской Федерации.
- С июля 2004 года – исполнительный директор НПФ «Благосостояние».
- С августа 2005 года – первый вице-президент ОАО «РЖД».
- 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.

Трудовая деятельность:

- Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1981 году на Свердловской железной дороге.
- 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 года – губернатор Свердловской области.
- С декабря 2012 года – первый вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С января 1998 года – заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.
- С ноября 2000 года – главный инженер Октябрьской железной дороги.
- С ноября 2003 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С июня 2008 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».



Михайлов Вадим Валерьевич
Старший вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1969 году.
В 1992 году окончил Государственную финансовую академию по специальности «Финансы и кредит».
Трудовую деятельность начал после окончания финансовой академии в аудиторской компании «Артур Андерсен».



Решетников Валерий Ильич
Старший вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1952 году.
В 1975 году окончил Ленинградский электротехнический институт по специальности «Автоматизированные системы управления».



Красношек Анатолий Анисимович
Старший вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1959 году.
В 1988 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность:

- С апреля 2003 года – директор ООО «Эрнст энд Янг – бизнес консультирование».
- С ноября 2003 года – генеральный директор ООО «Эрнст энд Янг – бизнес консультирование».
- С сентября 2009 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- 1985–1987 годы – работал в торгпредстве СССР в Норвегии.
- 1987–1998 годы – в коммерческих организациях Санкт-Петербурга.
- 1998–2001 годы – на руководящих должностях ОАО (КБ) «Балтонэксим Банк».
- С февраля 2002 года – начальник ГУ «Управление экономической защиты МПС России».
- С октября 2003 года – начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД».
- С августа 2004 года – советник генерального директора ОАО «Северстальтранс».
- С сентября 2005 года – советник президента ОАО «РЖД», с марта 2007 года – вице-президент ОАО «РЖД», с марта 2010 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С сентября 2002 года – заместитель начальника Октябрьской железной дороги по перевозкам.
- С июня 2004 года – первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов.
- С марта 2005 года – первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги.
- С июля 2008 года – начальник Восточно-Сибирской железной дороги.
- С декабря 2011 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С марта 2013 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».



Крафт Галина Васильевна
Главный бухгалтер ОАО «РЖД»

Родилась в 1950 году.
В 1973 году окончила Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», в 1983 году – по специальности «Экономика и организация железнодорожного транспорта». Доктор экономических наук.



Мещеряков Анатолий Анатольевич
Статс-секретарь –
вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1966 году.
В 1988 году окончил Киевское высшее военное авиационное инженерное училище по специальности «Авиационное радиоэлектронное оборудование», в 1998 году – Институт современного бизнеса по специальности «Финансы и кредит». Кандидат технических наук.



Акулов Михаил Павлович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1960 году.
В 1982 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 1998 и 2000 годах прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программам «Государственное управление железнодорожным транспортом» и «Государственное и корпоративное управление железнодорожным транспортом в современных условиях».

Трудовая деятельность:

- С июля 2000 года – профессор кафедры «Бухгалтерский учет и аудит» Петербургского государственного университета путей сообщения.
- С мая 2002 года – заместитель руководителя Департамента финансов Министерства путей сообщения Российской Федерации.
- С августа 2002 года – начальник Инвестиционного управления ФГУП «Дирекция железных дорог Министерства путей сообщения Российской Федерации».
- С октября 2003 года – начальник Департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД».
- С ноября 2003 года – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Департамента инвестиционной деятельности.
- С августа 2005 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С декабря 2005 года – 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 года – старший советник президента ОАО «РЖД».
- С февраля 2012 года – статс-секретарь – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С мая 1999 года – первый заместитель начальника Юго-Восточной железной дороги.
- С декабря 2000 года – начальник Юго-Восточной железной дороги.
- С мая 2002 года – заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.
- С декабря 2003 года – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.
- С марта 2004 года – руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.
- С декабря 2005 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С июля 2009 года – вице-президент ОАО «РЖД» – генеральный директор Федеральной пассажирской дирекции.
- С марта 2013 года – вице-президент ОАО «РЖД».



Атков Олег Юрьевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1949 году.
В 1973 году окончил 1-й Московский
медицинский институт им. И.М. Сеченова
по специальности «Лечебное дело».
Доктор медицинских наук, профессор,
герой Советского Союза.



Бабаев Салман Магомедрасулович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1955 году.
В 1978 году окончил Хабаровский институт
инженеров железнодорожного транспорта
по специальности «Эксплуатация железных
дорог».



Бобрешов Александр Сергеевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1965 году.
В 1988 году окончил Ленинградский кора-
блестроительный институт по специаль-
ности «Приборостроение».

Трудовая деятельность:

- С марта 1984 года по май 1997 года – космонавт–исследователь.
- С мая 2002 года – руководитель Департамента здравоохранения МПС России.
- С октября 2003 года – начальник Департамента медицинского обеспечения ОАО «РЖД».
- С августа 2005 года – 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 года – первый заместитель начальника Дальневосточной железной дороги.
- С июня 1998 года – заместитель начальника Северо-Кавказской железной дороги.
- С июня 1999 года – заместитель начальника Московской железной дороги.
- С февраля 2002 года – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания.
- С ноября 2002 года – начальник Приволжской железной дороги.
- С ноября 2003 года – вице-президент ОАО «РЖД» – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания.
- С августа 2005 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С октября 2007 года – генеральный директор ОАО «Первая грузовая компания», советник президента ОАО «РЖД» по совместительству.
- С марта 2011 года – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С 1990 по 1995 год – 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 года – заместитель начальника Департамента безопасности ОАО «РЖД».
- С июля 2004 года – начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД».
- С августа 2005 года – вице-президент ОАО «РЖД».



Воротилкин Алексей Валерьевич
Вице-президент ОАО «РЖД» –
начальник Дирекции тяги

Родился в 1961 году.
В 1988 году окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 2001 и 2009 годах прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программам «Государственное управление железнодорожным транспортом» и «Современные тенденции управления железнодорожным транспортом», доктор технических наук.

Трудовая деятельность:

- С июля 2001 года – заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги.
- С сентября 2005 года – начальник Восточно-Сибирской железной дороги.
- С июня 2008 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С февраля 2011 года – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги.



Илларионов Алексей Викторович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1966 году.
В 1989 году окончил Ленинградский политехнический институт по специальности «Прикладная информатика».

Трудовая деятельность:

- С ноября 2005 года – начальник Департамента корпоративной информатизации.
- С марта 2007 года – начальник Департамента информатизации и корпоративных процессов управления.
- С ноября 2012 года – вице-президент ОАО «РЖД».



Кацыв Петр Дмитриевич
Вице-президент ОАО «РЖД» –
начальник Центра по развитию
Московского транспортного узла

Родился в 1953 году.
В 1975 году окончил Московский автомобильно-дорожный институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». Доктор технических наук.

Трудовая деятельность:

- С февраля 2001 года – министр транспорта Правительства Московской области.
- С декабря 2003 года – заместитель председателя Правительства Московской области, министр транспорта Правительства Московской области.
- С июня 2012 года – руководитель Главного управления Московской области по взаимодействию с федеральными органами государственной власти.
- С сентября 2013 года – советник губернатора Московской области.
- С октября 2014 года – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Центра по развитию Московского транспортного узла.



Салтанов Александр Владимирович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1946 году.
В 1970 году окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международные отношения», специалист по международным отношениям, референт по странам Востока.



Степов Виктор Васильевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1957 году.
В 1986 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 1994 году – Петербургский государственный университет путей сообщения по специальности «Экономика и организация железнодорожного транспорта», в 2009 году – Стокгольмскую школу экономики по программе «Мастер делового администрирования». Кандидат экономических наук.



Тони Олег Вильямсович
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1964 году.
В 1986 году окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «Промышленное и гражданское строительство» и в 2003 году – Северо-Западную академию государственной службы по специальности «Государственное и муниципальное управление». Кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность:

- С 1970 года – на дипломатической работе.
- С декабря 1992 года – чрезвычайный и полномочный посол Российской Федерации в Иорданском Хашимитском Королевстве.
- С февраля 1999 года – директор Департамента Ближнего Востока и Северной Африки Министерства иностранных дел России.
- С октября 2001 года – заместитель Министра иностранных дел Российской Федерации.
- С мая 2011 года – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С сентября 1999 года – главный экономист – заместитель начальника Октябрьской железной дороги.
- С февраля 2004 года – начальник Октябрьской железной дороги.
- С октября 2014 года – вице-президент ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С января 1997 года – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания №24», Санкт-Петербург.
- С марта 2000 года – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания (БСК)», Москва.
- С февраля 2001 года – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания (М)», Москва.
- С марта 2004 года – первый заместитель начальника, начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД».
- С апреля 2006 года – вице-президент ОАО «РЖД».



Целько Александр Витальевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1956 году.
В 1978 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», в 2000 году прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Государственное управление железнодорожным транспортом».

Трудовая деятельность:

- С июня 1999 года – начальник Западно-Сибирской железной дороги.
- С ноября 1999 года – начальник Южно-Уральской железной дороги.
- С мая 2000 года – заместитель, первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.
- С февраля 2002 года – начальник Западно-Сибирской железной дороги.
- С ноября 2012 года – вице-президент ОАО «РЖД».



Шайдуллин Шевкет Нургалиевич
Вице-президент ОАО «РЖД» –
начальник Департамента
безопасности движения

Родился в 1961 году.
В 1990 году окончил Куйбышевский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление технической эксплуатацией локомотивов», в 2000 году прошел профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программе «Государственное управление железнодорожным транспортом», кандидат технических наук.

Трудовая деятельность:

- С марта 2001 года – первый заместитель начальника Горьковской железной дороги.
- С сентября 2002 года – начальник Горьковской железной дороги.
- С мая 2004 года – начальник Свердловской железной дороги, с апреля 2007 года – советник президента ОАО «РЖД».
- С декабря 2008 года – генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога».
- С февраля 2012 года – начальник Куйбышевской железной дороги.
- С декабря 2012 года – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Департамента безопасности движения.



Шаханов Дмитрий Сергеевич
Вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1961 году.
В 1988 году окончил Академию МВД СССР по специальности «Правоведение».

Трудовая деятельность:

- С 1979 по 1998 год – служба в органах внутренних дел. Затем работал в различных государственных и коммерческих организациях.
- С ноября 1999 года – заместитель генерального директора ОАО «Ленэнерго».
- С октября 2005 года – заместитель генерального директора ОАО «Территориальная генерирующая компания №1».
- С октября 2006 года – заместитель директора Росжелдорснаба.
- С ноября 2006 года – директор Росжелдорснаба.
- С апреля 2009 года – вице-президент ОАО «РЖД».



Бынков Вадим Иванович
Начальник Правового департамента
ОАО «РЖД»

Родился в 1962 году.
В 1985 году окончил Калининский государственный университет по специальности «Правоведение».



Лапидус Борис Моисеевич
Старший советник президента ОАО «РЖД»

Родился в 1947 году.
В 1973 и 1984 году 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.



Гнедкова Ольга Эдуардовна
Начальник Департамента
корпоративных финансов ОАО «РЖД»

Родилась в 1960 году.
В 1981 году окончила Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Бухгалтерский учет», кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность:

- С 1989 по 1993 год работал в органах прокуратуры Твери. Затем работал на руководящих должностях в коммерческих организациях.
- С июня 2002 года – начальник юридического департамента ОАО «Инвестиционная группа «АЛРОСА».
- С апреля 2004 года – адвокат Адвокатского кабинета Бынкова В.И. Адвокатской палаты Тверской области.
- С октября 2005 года – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».
- С декабря 2007 года – статс-секретарь – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».
- С апреля 2009 года – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».

Трудовая деятельность:

- С января 1994 года – начальник Управления экономики и развития МПС России.
- С июня 1996 года – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания при МПС России.
- С марта 1997 года – начальник, руководитель Департамента экономики МПС России.
- С октября 2003 года – начальник Департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО «РЖД».
- С ноября 2003 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С августа 2005 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».
- С марта 2010 года – генеральный директор ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта», старший советник президента ОАО «РЖД» по совместительству.

Трудовая деятельность:

- С мая 2002 года – заместитель начальника Московской железной дороги – начальник финансовой службы.
- С сентября 2004 года – заместитель начальника Московской железной дороги по экономике и финансам.
- С ноября 2004 года – начальник Департамента управления финансами ОАО «РЖД».
- С сентября 2005 года – начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД».

Органы контроля и аудита ОАО «РЖД»

Ревизионная комиссия

Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 июня 2014 года № 1232-р, утвержден в количестве семи человек.

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 года № 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.

Варварин Александр Викторович Председатель

Образование: Институт международного права и экономики им. А.С.Грибоедова, правоведение, юрист.

Трудовая деятельность:

- 2005–2009 годы – руководитель правового департамента, директор департамента корпоративных отношений Российского союза промышленников и предпринимателей.
- С 2006 года – генеральный директор НП «Центр развития корпоративных отношений и разрешения экономических споров».
- С 2009 года – 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

Образование: Московский государственный технический университет им. Баумана; Академия Народного Хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

Трудовая деятельность:

- 2010–2013 годы – референт отдела реформирования транспорта и связи департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития России.
- С февраля 2013 года – советник генерального директора ОАО «ЦППК».
- С 2012 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Семерикова Виктория Владимировна

Образование: Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова.

Трудовая деятельность:

- 2006–2013 годы – ведущий менеджер, главный менеджер, директор отделов банков России Управления дочерних банков Департамента корпоративного развития и финансовых активов ОАО Банк ВТБ.
- С 2013 года – советник руководителя Росимущества, начальник управления корпоративных технологий Росимущества.
- С 2013 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Столяров Евгений Михайлович

Образование: экономический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова.

Трудовая деятельность:

- 2009–2010 годы – специалист отдела торговли акциями ЗАО «ИК «Тройка Диалог».
- 2010–2012 годы – специалист отдела продаж акций ООО «Ренессанс Брокер».
- С 2012 года – начальник отдела Росимущества.
- С 2013 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Горбатьих Светлана Николаевна

Образование: Московский государственный социальный университет.

Трудовая деятельность:

- С 2008 года – ведущий специалист-эксперт, главный специалист-эксперт, советник отдела Управления инфраструктурных отраслей и организаций военно-промышленного комплекса, заместитель начальника отдела, начальник отдела Управления имущественных отношений и приватизации крупнейших организаций Федерального агентства по управлению государственным имуществом.
- С 2014 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Еронин Максим Александрович

Образование: Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС». Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА).

Трудовая деятельность:

- С 2009 года – главный специалист-эксперт, консультант, заместитель начальника отдела корпоративного управления Департамента имущественных отношений и территориального планирования Минтранса России.
- С 2014 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Шипилов Василий Петрович

Образование: Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ).

Трудовая деятельность:

- 2008–2010 годы – специалист Минэкономразвития России.
- 2010–2013 годы – заместитель начальника отдела ОАО «РЖД».
- С 2013 года – начальник отдела Минэкономразвития России.
- С 2014 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 4 июля 2014 года №1232-р на выплату вознаграждения членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД» за работу, проведенную в 2013 году, в 2014 году было направлено 1,68 млн руб. (0,23 % годовой чистой прибыли).

Внутренний контроль и аудит

Работа по совершенствованию и развитию внутреннего аудита и контроля в ОАО «РЖД» проводится в соответствии с Программой организационного развития холдинга «РЖД» до 2015 года, актуализированной и утвержденной в апреле 2014 года, и Планом мероприятий по реализации функциональной стратегии построения единой системы внутреннего аудита и контроля в холдинге «РЖД» на период до 2015 года.

На ежегодной конференции Национального объединения внутренних аудиторов и контролеров ОАО «РЖД» отмечено национальной премией «Лучшая компания по эффективности системы внутреннего контроля и аудита – 2014».

Реализация мероприятий осуществляется по трем стратегическим направлениям:

- формирование контрольной вертикали в условиях перехода к целевой системе управления холдинга «РЖД»;
- построение на условиях централизации и укрепления контрольной вертикали риск-ориентированной функционально-структурированной системы внутреннего контроля и аудита;
- создание механизма контроля по предупреждению и пресечению злоупотреблений в финансово-хозяйственной сфере деятельности.

Функция внутреннего контроля и аудита в ОАО «РЖД» основана на современной организационно-методологической базе, разработанной в соответствии с лучшей мировой и отечественной профессиональной практикой, отвечает этическим нормам в области внутреннего аудита и контроля, принятым в современном российском и мировом деловых сообществах. Утвержден ряд документов корпоративного и функционального уровня, в т. ч.:

- Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД», которое устанавливает статус внутреннего аудита в Компании, определяет его цели, полномочия, ответственность и принципы работы, а также права доступа к документации, персоналу и активам в рамках подготовки и проведения аудиторских проверок.

В соответствии с Положением целями внутреннего аудита являются системное обеспечение проведения проверок, анализ информации и мониторинг надежности процедур в системах внутреннего контроля и управления рисками для сохранения финансовой устойчивости, повышения результативности финансово-хозяйственной деятельности и эффективности бизнес-процессов холдинга «РЖД».

Организация внутреннего аудита осуществляется с учетом следующих принципов: независимость и объективность, соблюдение конфиденциальности, профессионализм и ответственное отношение к работе, контроль качества.

Контроль качества проведения внутреннего аудита предусматривает осуществление периодических оценок качества работы подразделений внутреннего аудита.

- Положение о системе внутреннего контроля в холдинге «РЖД», разработанное с учетом рекомендаций Минфина России и применением положений концепции «Внутренний контроль. Интегрированная модель» модель COSO (Committee of Sponsoring Organizations). Документ определяет цели, задачи и функции, основные требования, функциональную структуру и распределение ответственности субъектов внутреннего контроля.

Создание системы внутреннего контроля направлено на обеспечение разумной уверенности в достижении поставленных перед ОАО «РЖД» целей.

Основными задачами системы внутреннего контроля в ОАО «РЖД» являются:

- обеспечение эффективности и результативности финансово-хозяйственной деятельности;
- обеспечение сохранности активов и экономического использования ресурсов;
- выявление рисков и управление ими;

- обеспечение достоверности и полноты бухгалтерской (финансовой) и иных видов отчетности;
- соблюдение законодательства и нормативных правовых актов Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД».

Система внутреннего контроля в ОАО «РЖД» определяется совокупностью объектов и субъектов. Объектами системы внутреннего контроля являются финансово-хозяйственная деятельность подразделений ОАО «РЖД» и его бизнес-процессы. Состав субъектов системы внутреннего контроля определяется организационной структурой ОАО «РЖД».

Руководители подразделений ОАО «РЖД» в соответствии со своими функциональными обязанностями несут ответственность за формирование, внедрение, мониторинг и совершенствование системы внутреннего контроля.

Система внутрикорпоративных стандартов внутреннего аудита, которая является концептуальной методологической базой внутреннего аудита и контроля, и продолжает постоянно развиваться в соответствии с требованиями нормативных документов Российской Федерации и лучшей профессиональной практикой.

Для поддержания заданного высокого уровня эффективности, придания статуса и полномочий, выработки стратегии и координации мероприятий в сфере контроля финансово-хозяйственной деятельности, в структуру аппарата управления введена должность директора ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту в непосредственном ведении которого находятся Центр внутреннего контроля

«Желдорконтроль» и Центр внутреннего аудита «Желдораудит» – структурные подразделения ОАО «РЖД». В состав Центра «Желдорконтроль» входят региональные управления, которые расположены на полигонах железных дорог и имеют отделы внутреннего аудита.

Штатная численность работников центров «Желдорконтроль» и «Желдораудит» составляет 727 единиц.

Основными задачами проведения внутреннего аудита и внутреннего контроля 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»;
- организация и проведение внутреннего контроля, направленного на достижение экономической стабильности, финансовой прозрачности, в подразделениях аппарата управления, структурных подразделениях, филиалах, негосударственных учреждениях 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 в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке ДЗО для принятия управленческих решений;

- оценка эффективности систем внутреннего контроля, управления рисками в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке в его дочерних и зависимых обществах;
- оценка эффективности бизнес-процессов в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке в его дочерних и зависимых обществах.

Проводимая в ОАО «РЖД» системная и последовательная работа по совершенствованию функции внутреннего контроля и аудита способствует повышению эффективности бизнес-процессов, сокращению издержек и снижению потерь доходов Компании.

По оценкам отечественных и зарубежных экспертов в ОАО «РЖД» создана и функционирует одна из наиболее стройных, эффективных и компетентных служб внутреннего контроля и аудита в России, соответствующая требованиям международных профессиональных стандартов внутреннего аудита, базирующаяся на лучших мировых практиках и общепризнанной модели COSO.

ОАО «РЖД» в 2014 году присуждена ежегодная международная премия Института сертифицированных финансовых менеджеров (Великобритания) в номинации «Лучшая компания по эффективности системы внутреннего контроля и аудита».

Краткие биографические сведения о руководителях внутреннего контроля и аудита

Иванов Олег Борисович директор ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту

Год рождения: 1955.
Образование: высшее, Новосибирский институт народного хозяйства, Академия народного хозяйства при правительстве Российской Федерации, доктор экономических наук, профессор.

Трудовая деятельность в ОАО «РЖД»

- 2003–2012 годы — начальник Центра контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль» ОАО «РЖД».
- С 2012 года — директор ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту.

Новоселов Сергей Владимирович начальник Центра «Желдорконтроль»

Год рождения: 1957.
Образование: высшее, Ярославское высшее военное финансовое училище им. А.В. Хрулева, военный финансово-экономический факультет при Московском финансовом институте.

Трудовая деятельность в ОАО «РЖД»

- 2003–2012 годы — первый заместитель начальника Центра контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль» ОАО «РЖД».
- С 2013 года — начальник Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» ОАО «РЖД».

Подкопаев Юрий Борисович начальник Центра «Желдораудит»

Год рождения: 1963.
Образование: высшее, Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, имеет аттестат дополнительного профессионального образования «Мастер делового администрирования» (МВА) по специализации «Корпоративный аудит» с углубленным изучением иностранного языка.

Трудовая деятельность в ОАО «РЖД»

- 2003–2012 годы — заместитель начальника Центра контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль» ОАО «РЖД» — начальник регионального управления Центра в Москве.
- С 2013 года — начальник Центра внутреннего аудита «Желдораудит» ОАО «РЖД».

Аудитор отчетности по международным стандартам

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 акционерное общество «БДО Юникон». 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 4 июля 2014 года № 1232-р аудитором ОАО «РЖД» на 2014 год утверждено акционерное общество «БДО Юникон» (Москва). Размер оплаты услуг аудитора определяется советом директоров ОАО «РЖД». За 2013 год он составил 37 347 000 руб., в т. ч. НДС — 5 697 000 руб.

Цели и задачи ОАО «РЖД» в 2015 году

Негативные тенденции развития мировой и российской экономики потребуют от Холдинга повышения эффективности управления финансовыми и операционными рисками и подготовки комплекса мер для противодействия их последствиям.

Учитывая сложность ситуации и высокую степень неопределенности в развитии внешней среды, деятельность ОАО «РЖД» в 2015 году будет сфокусирована на выполнении поручений Президента России В.В. Путина, сформулированных в послании Федеральному Собранию Российской Федерации, а также обеспечении реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года и Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года как механизма реализации первого этапа Стратегии.

Приоритетные задачи Холдинга на 2015 год:

- Обеспечение финансово-экономической стабильности холдинга «РЖД» на основе повышения доходности, эффективности, оптимизации издержек и роста производительности труда в условиях макроэкономической нестабильности.
- Реализация утвержденной советом директоров ОАО «РЖД» Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года и достижение контрольных параметров целевого состояния холдинга «РЖД» на 2015 год, установленных Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года.
- Завершение формирования современной системы корпоративного управления холдинга «РЖД» на основе показателей эффективности с четким определением места региональных центров корпоративного управления и повышения ими уровня координации деятельности региональных подразделений.
- Обеспечение реализации планов по основным инвестиционным проектам государственной значимости, в т. ч. модернизация БАМа и Транссиба в рамках «Транс-евроазиатского пояса Razvitie» (ТЕПР), Московского транспортного узла, развитие подходов к портам Юга и Северо-Запада.
- Продолжение работы по стратегически важным проектам Северный широтный ход и ВСМ Москва – Казань.
- Реализация начатых инфраструктурных проектов (Сербия, Индонезия, Армения) и расширение портфеля зарубежных проектов холдинга «РЖД».
- Обеспечение взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти по принятию федерального закона об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и компенсации выпадающих доходов.
- Обеспечение технологической безопасности железнодорожного транспорта.
- Обеспечение эффективного и динамичного развития холдинга «РЖД» в рамках четвертого этапа реформы с повышением конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе клиентоориентированности.
- Обеспечение социальной стабильности в трудовых коллективах в условиях неблагоприятной экономической ситуации и снижения доходов Компании на основе проведения сбалансированной социально-кадровой политики и системной информационно-разъяснительной работы.

Приложения

199 Финансовая отчетность по РСБУ и аудиторское заключение за 2014 год

199 Сведения о соответствии системы корпоративного управления ОАО «РЖД» Кодексу корпоративного управления

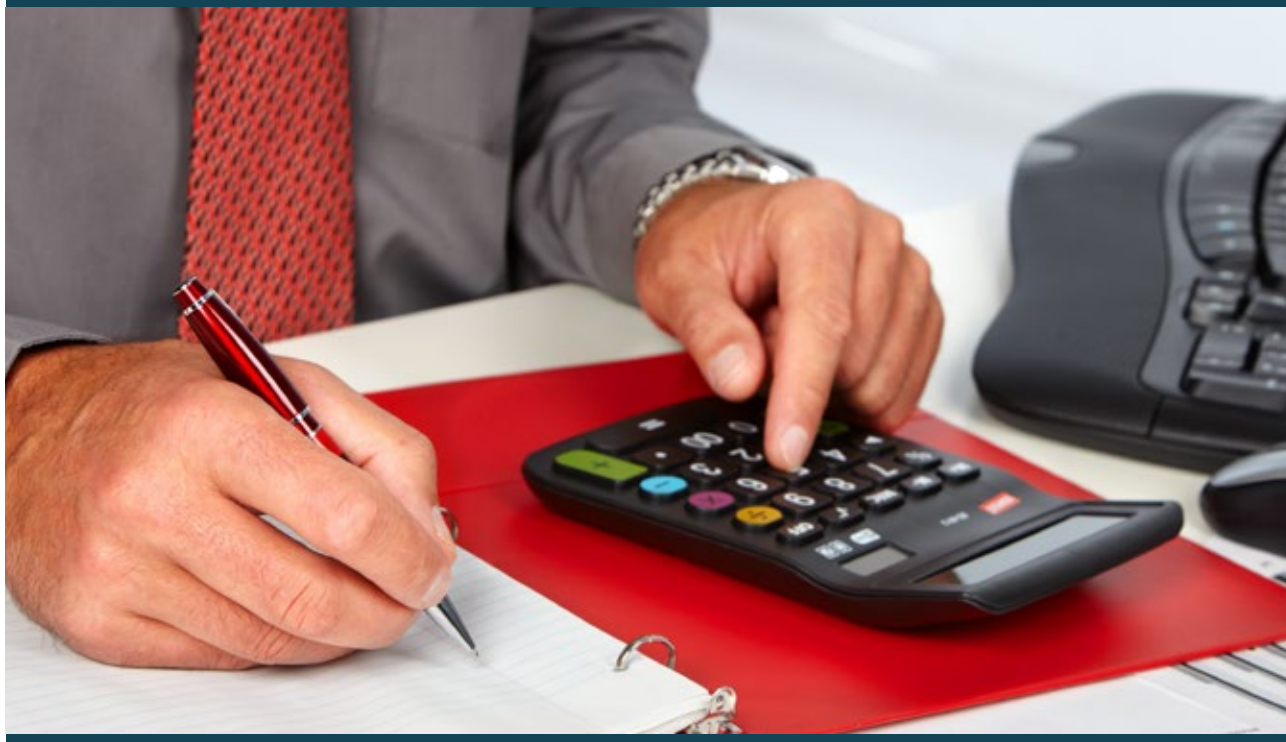
216 Сведения о крупных сделках

216 Сведения о сделках с заинтересованностью

218 Отчет об использовании энергетических ресурсов

220 Глоссарий

222 Ограничение ответственности



Финансовая отчетность по РСБУ и аудиторское заключение за 2014 год

Годовой отчет ОАО «РЖД» подготовлен на основании аудированной финансовой отчетности по РСБУ за 2013 и 2014 годы, размещенной совместно с аудиторскими заключениями на сайте ОАО «РЖД» по ссылке: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3



Сведения о соответствии системы корпоративного управления ОАО «РЖД» Кодексу корпоративного управления*

Краткое описание наиболее существенных аспектов модели и практики корпоративного управления

В рамках созданной в холдинге «РЖД» системы корпоративного управления используются следующие наилучшие практики:

1. Привлечение к работе совета директоров ОАО «РЖД» и советов директоров дочерних обществ независимых директоров. В состав совета директоров ОАО «РЖД» входят пять независимых директоров. По итогам годовых общих собраний акционеров, проведенных в 2014 году, обеспечено участие независимых директоров в работе советов директоров 20 наиболее крупных дочерних компаний.
2. Осуществление предварительного рассмотрения вопросов повесток дня Комитетами при советах директоров. При совете директоров ОАО «РЖД» в 2014 году функционировали три комитета: Комитет по аудиту и рискам, Комитет по кадрам и вознаграждениям, Комитет по стратегическому планированию. Комитеты при советах директоров дочерних обществ функционировали в 33 крупных компаниях, входящих в холдинг «РЖД».
3. В ОАО «РЖД» функционирует коллегиальный исполнительный орган – правление. Правления также созданы в ряде крупнейших дочерних обществ ОАО «РЖД».
4. Создана система казначейского контроля в отношении наиболее крупных дочерних обществ холдинга. В 2015 году планируется распространить систему казначейского контроля на все дочерние общества ОАО «РЖД».
5. Функционирует сайт в сети Интернет, акционеру предоставляются все необходимые материалы, в т. ч. через «МВ Портал».
6. К компетенции совета директоров относятся ключевые и стратегические вопросы деятельности ОАО «РЖД», советом директоров ОАО «РЖД» осуществляется контроль за деятельностью подконтрольных организаций.
7. Совет директоров ОАО «РЖД» на ежегодной основе проводит оценку эффективности исполнительного руководства, утверждена система КПЭ.
8. Действует информационная политика Общества, утвержденная советом директоров ОАО «РЖД».
9. Действует отдельное структурное подразделение внутреннего аудита, осуществляющее, в т. ч. оценку эффективности системы внутреннего контроля и управления рисками.

* Утвержден Советом директоров Банка России
21 марта 2014 года

10. Проводится систематическая работа по выявлению и оценке рисков по направлениям деятельности.
11. Принята единая для всех структурных подразделений и дочерних обществ политика в области корпоративной социальной ответственности, а именно отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта на 2014–2016 годы.
12. Принят Кодекс деловой этики.

Кроме того, следует отметить, что основными направлениями совершенствования системы корпоративного управления дочерними и зависимыми обществами холдинга ОАО «РЖД» являются переход от оперативного управления деятельностью дочерних обществ к стратегическому; формирование действенных институтов профессиональных корпоративных директоров; проведение системной работы с кадрами, входящими в органы корпоративного управления.

Описание методологии, по которым ОАО «РЖД» проводилась оценка соблюдения принципов корпоративного управления, закрепленных Кодексом корпоративного управления

Анализ проводился на основании Методики самооценки качества корпоративного управления в компаниях с государственным участием, утвержденной приказом Росимущества от 22 августа 2014 года, по следующим аспектам корпоративного управления в ОАО «РЖД»:

1. Права акционеров;
2. Совет директоров;
3. Исполнительное руководство;
4. Прозрачность и раскрытие информации;
5. Управление рисками, внутренний контроль и внутренний аудит;
6. Корпоративная социальная ответственность, деловая этика, комплаенс.

Заявление совета директоров ОАО «РЖД» о соблюдении принципов корпоративного управления

В 2014 году на основании Методики самооценки качества корпоративного управления в компаниях с государственным участием, утвержденной приказом Росимущества от 22 августа 2014 года, был проведен сравнительный анализ соответствия действующих стандартов корпоративного управления в обществе и ключевых положений Кодекса.

В соответствии с проведенным анализом, качество действующего корпоративного управления ОАО «РЖД» соответствует уровню 68 %, при рекомендуемом Росимуществом минимально допустимом значении качества корпоративного управления не ниже 65 %.

Описания несоблюдающихся пунктов представлены в таблице «Отчет о соблюдении принципов и рекомендаций Кодекса корпоративного управления».

Планируемые действия и мероприятия ОАО «РЖД» по совершенствованию модели и практики корпоративного управления

По итогам проведенного сравнительного анализа ОАО «РЖД» был разработан план мероприятий по внедрению в Компании ключевых положений Кодекса корпоративного управления, который 26 декабря 2014 года был предварительно одобрен советом директоров ОАО «РЖД».

После проведения мероприятий, обозначенных в плане (2015–2016 годы), уровень качества корпоративного управления в ОАО «РЖД» превысит 80 %.

Отчет о соблюдении принципов и рекомендаций Кодекса корпоративного управления

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4

I. Права акционеров и равенство условий для акционеров при осуществлении ими своих прав.

1.1.	Общество должно обеспечивать равное и справедливое отношение ко всем акционерам при реализации ими права на участие в управлении Обществом. Система и практика корпоративного управления должны обеспечивать равенство условий для всех акционеров – владельцев акций одной категории (типа), включая миноритарных (мелких) акционеров и иностранных акционеров, и равное отношение к ним со стороны общества		
1.1.1.	В Обществе утвержден внутренний документ, определяющий основные процедуры подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, соответствующий рекомендациям Кодекса корпоративного управления.	Положение о собрании акционеров не утверждено.	В соответствии со статьями 5 и 7 ФЗ № 29-ФЗ от 27 февраля 2003 года все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности РФ, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство РФ. В соответствии с п. 3 ст. 477 ФЗ от 26 декабря 1995 года № 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.
1.1.2.	Обществом приняты на себя обязанности по предоставлению акционерам в ходе подготовки и проведения общего собрания акционеров возможности задавать вопросы о деятельности Общества членам органов управления и контроля, членам Комитета по аудиту, главному бухгалтеру, аудиторам Общества, а также кандидатам в органы управления и контроля. Указанные обязанности закреплены в уставе или во внутренних документах Общества.	Рекомендация выполняется.	В рамках подготовки и проведения общих собраний акционеров ОАО «РЖД» предоставляет единственному акционеру в лице Правительства РФ информацию по запросам Росимущества. Передача информации акционеру – Правительству РФ осуществляется по электронному каналу связи «МВ Портал», администрируемому Росимуществом, объем передаваемой информации соответствует требованиям Росимущества.
1.1.3.	Обществом приняты на себя обязанности придерживаться принципа недопустимости совершения действий, приводящих к искусственному перераспределению корпоративного контроля. Указанные обязанности закреплены в уставе или во внутренних документах Общества.	Рекомендация не применима.	В соответствии со статьями 5 и 7 ФЗ № 29-ФЗ от 27 февраля 2003 года, все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство РФ.
1.2.	Акционерам должна быть предоставлена равная и справедливая возможность участвовать в прибыли Общества посредством получения дивидендов.		

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или используются альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
1.2.1.	В Обществе утвержден внутренний документ, определяющий дивидендную политику Общества, соответствующую рекомендациям Кодекса корпоративного управления и устанавливающий в том числе: порядок определения части чистой прибыли (для обществ, составляющих консолидированную финансовую отчетность, минимальной части (доли) консолидированной чистой прибыли), направляемой на выплату дивидендов, условия, при соблюдении которых объявляются дивиденды; минимальный размер дивидендов по акциям Общества разных категорий (типов); обязанность раскрытия документа, определяющего дивидендную политику Общества, на сайте Общества в сети Интернет.	Проект дивидендной политики ОАО «РЖД» разработан и в 2012 году одобрен Росимуществом.	Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено утверждение дивидендной политики советом директоров ОАО «РЖД» в 2015 году.
II. Совет директоров Общества.			
2.1.	Совет директоров определяет основные стратегические ориентиры деятельности Общества на долгосрочную перспективу, ключевые показатели деятельности Общества, осуществляет стратегическое управление Обществом, определяет основные принципы и подходы к организации в Обществе системы управления рисками и внутреннего контроля, контролирует деятельность исполнительных органов Общества, определяет политику Общества по вознаграждению членов совета директоров и исполнительных органов, а также реализует иные ключевые функции.		
2.1.1.	В Обществе сформирован совет директоров, который: ■ определяет основные стратегические ориентиры деятельности Общества на долгосрочную перспективу, ключевые показатели деятельности Общества; ■ контролирует деятельность исполнительных органов Общества; ■ определяет принципы и подходы к организации управления рисками и внутреннего контроля в Обществе; ■ определяет политику Общества по вознаграждению членов совета директоров, исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников Общества.	Рекомендация частично выполняется.	В соответствии с Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления в 2015 году в устав ОАО «РЖД», и в положение о совете директоров ОАО «РЖД» будут внесены изменения, предусматривающие включение в компетенцию совета директоров ОАО «РЖД» рассмотрение следующих вопросов: ■ определение принципов и подходов к организации системы управления рисками и внутреннего контроля в ОАО «РЖД»; ■ установление приемлемой величины рисков для ОАО «РЖД» (риск-аппетита).
2.1.2.	Иные ключевые, по мнению Общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
2.1.2.1.	Совет директоров ежегодно утверждает финансово-хозяйственный план (бюджет) Общества, разрабатываемый и представляемый исполнительными органами Общества.	Рекомендация выполняется.	В соответствии с подпунктом 1 пункта 71 устава ОАО «РЖД» к компетенции совета директоров общества относится утверждение годового бюджета и инвестиционной программы общества.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
2.1.2.2.	Определены полномочия совета директоров контролирующего общества в отношении выдвижения кандидатур для образования исполнительных органов и кандидатов в состав советов директоров подконтрольных организаций.	Рекомендация выполняется.	Совет директоров ОАО «РЖД» определяет позицию представителей ОАО «РЖД» по перечисленным вопросам, входящим в повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров ДЗО.
2.2.	Совет директоров должен являться эффективным и профессиональным органом управления Общества, способным выносить объективные независимые суждения и принимать решения, отвечающие интересам Общества и его акционеров. Председатель совета директоров должен способствовать наиболее эффективному осуществлению функций, возложенных на совет директоров. Заседания совета директоров, подготовка к ним и участие в них членов совета директоров должны обеспечивать эффективную деятельность совета директоров.		
2.2.1.	Председателем совета директоров является независимый директор или среди избранных независимых директоров определен старший независимый директор, координирующий работу независимых директоров и осуществляющий взаимодействие с председателем совета директоров.	Председатель совета директоров не является независимым. Среди независимых директоров не определен старший независимый директор.	Состав совета директоров и председатель совета директоров ОАО «РЖД» определен распоряжением Правительства РФ от 04 июля 2014 года № 1232-р на 2014–2015 корпоративный год.
2.2.2.	Внутренними документами Общества закреплён порядок подготовки и проведения заседаний совета директоров, обеспечивающий членам совета директоров возможность надлежащим образом подготовиться к их проведению и предусматривающий, в частности: ■ сроки уведомления членов совета директоров о предстоящем заседании; ■ сроки направления документов (бюллетеней) для голосования и получения заполненных документов (бюллетеней) при проведении заседаний в заочной форме; ■ возможность направления и учета письменного мнения по вопросам повестки дня для членов совета директоров, отсутствующих на очном заседании; ■ возможность обсуждения и голосования посредством конференц-связи и видео-конференц-связи.	Рекомендация выполняется.	1. Уведомление о проведении заседания рассылается не позднее чем за 20 дней до даты его проведения. 2. Уведомление о проведении заседания направляется членам совета директоров не позднее чем за 10 календарных дней до установленной даты представления заполненного опросного листа в совет директоров. 3. Определен порядок учета письменного мнения отсутствующего на заседании члена совета директоров. 4. Отсутствующим в месте проведения заседания членам совета директоров предоставлена возможность участия в обсуждении вопросов повестки дня и голосовании дистанционно – посредством конференц- и видео-конференц-связи.
2.2.3.	Наиболее важные вопросы решаются на заседаниях совета директоров, проводимых в очной форме. Перечень таких вопросов соответствует рекомендациям Кодекса корпоративного управления ¹ .	В положении о совете директоров ОАО «РЖД» не предусмотрен перечень вопросов, который должен рассматриваться в очной форме.	Фактически ключевые вопросы деятельности ОАО «РЖД» рассматриваются на очных заседаниях. Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено внесение изменений в Положение о совете директоров ОАО «РЖД» в части определения перечня вопросов, которые должны рассматриваться на совете директоров в очной форме.

¹ Указан в пункте 168 части Б Кодекса корпоративного управления

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или используются альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
2.3.	В состав совета директоров должно входить достаточное количество независимых директоров.		
2.3.1.	Независимые директора составляют не менее одной трети избранного состава совета директоров.	Рекомендация выполняется.	В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 04 июля 2014 года №1232-р из 11 членов СД ОАО «РЖД» пять являются независимыми.
2.3.2.	Независимые директора в полном объеме соответствуют критериям независимости, рекомендованным Кодексом корпоративного управления.	Требование не применимо.	При отборе кандидатур для избрания в совет директоров ОАО «РЖД» оценку соответствия кандидатов критериям независимости, установленным Кодексом корпоративного управления, осуществляет Росимущество. Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено, что в 2015 году на Комитет по кадрам и вознаграждениям будут возложены функции Комитета по номинациям, в т. ч. по проведению оценки независимости кандидатов в члены совета директоров.
2.3.3.	Совет директоров (комитет по номинациям (кадрам, назначениям)) проводит оценку соответствия кандидатов в члены совета директоров критериям независимости.		
2.4.	Совет директоров должен создавать комитеты для предварительного рассмотрения наиболее важных вопросов деятельности Общества.		
2.4.1.	Советом директоров Общества создан Комитет по аудиту, состоящий из независимых директоров, функции которого закреплены во внутренних документах и соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления ² .	Рекомендация частично выполняется.	Решением СД ОАО «РЖД» от 22 ноября 2013 года создан Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД». Положение о комитете в новой редакции утверждено решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 сентября 2014 года (протокол № 18). Действующий в настоящее время состав Комитета, включающий зависимых и независимых директоров ОАО «РЖД», признан советом директоров Компании сбалансированным, поскольку обеспечивает эффективную проработку вопросов и формирование качественных рекомендаций совету директоров ОАО «РЖД», что подтверждается соответствующими решениями.
2.4.2.	Советом директоров Общества создан Комитет по вознаграждениям (может быть совмещен с Комитетом по номинациям (кадрам, назначениям)), состоящий из независимых директоров, функции которого соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления ³ .	Рекомендация частично выполняется.	Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 22 ноября 2013 года создан Комитет по кадрам и вознаграждениям СД ОАО «РЖД». Один из трех членов Комитета по кадрам и вознаграждениям является независимым директором. Действующий в настоящее время состав Комитета ранее детально обсуждался на заседании совета директоров ОАО «РЖД» и является сбалансированным, поскольку обеспечивает эффективную проработку вопросов и формирование качественных рекомендаций совету директоров ОАО «РЖД», что подтверждается соответствующими решениями.

² Указаны в пункте 172 части Б Кодекса корпоративного управления.³ Указаны в пункте 180 части Б Кодекса корпоративного управления.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
2.4.3.	Советом директоров Общества создан Комитет по номинациям (кадрам, назначениям) (может быть совмещен с комитетом по вознаграждениям), большинство членов которого являются независимыми директорами, функции которого соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления ⁴ .	Комитет по номинациям не создан.	Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено, что в 2015 году на Комитет по кадрам и вознаграждениям будут возложены функции Комитета по номинациям, в т. ч. рекомендованные Кодексом корпоративного управления.
2.4.4.	Иные ключевые, по мнению Общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
2.4.4.1.	С учетом масштабов деятельности и уровня риска Обществу рекомендуется создавать иные комитеты совета директоров.	Рекомендация выполняется.	Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 02 сентября 2008 года создан Комитет по стратегическому планированию.
2.5.	Совет директоров должен обеспечивать проведение оценки качества работы совета директоров, его комитетов и членов совета директоров.		
2.5.1.	Оценка качества работы совета директоров проводится на регулярной основе не реже одного раза в год, при этом не реже одного раза в три года такая оценка проводится с привлечением внешней организации (консультанта).	Рекомендация не выполняется.	В соответствии с Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления в 2015 году запланировано разработать Положение об оценке деятельности совета директоров ОАО «РЖД»; во II квартале 2016 года предусмотрено проведение оценки качества работы совета директоров ОАО «РЖД».
III. Корпоративный секретарь Общества.			
3.1.	Эффективное текущее взаимодействие с акционерами, координация действий Общества по защите прав и интересов акционеров, поддержка эффективной работы совета директоров обеспечиваются корпоративным секретарем (специальным структурным подразделением, возглавляемым корпоративным секретарем).		
3.1.1.	Корпоративный секретарь подотчетен совету директоров, назначается и снимается с должности по решению или с согласия совета директоров.	Рекомендация выполняется.	В соответствии с п. 94.1. устава ОАО «РЖД» корпоративный секретарь ОАО «РЖД» назначается решением совета директоров ОАО «РЖД».
3.1.2.	В обществе утвержден внутренний документ, определяющий права и обязанности корпоративного секретаря (Положение о корпоративном секретаре), содержание которого соответствует рекомендациям Кодекса корпоративного управления ⁵ .	Рекомендация выполняется.	Положение о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря утверждены на заседании совета директоров ОАО «РЖД» 23 июня 2011 года (протокол № 12).
3.1.3.	Корпоративный секретарь занимает позицию, не совмещаемую с выполнением иных функций в Обществе. Корпоративный секретарь наделен функциями в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления ⁶ . Корпоративный секретарь располагает достаточными ресурсами для осуществления своих функций.	Рекомендация выполняется.	Аппарат корпоративного секретаря является самостоятельным структурным подразделением аппарата управления ОАО «РЖД». Корпоративный секретарь ОАО «РЖД» выполняет функции, рекомендованные Кодексом корпоративного управления.

⁴ Указаны в пункте 186 части Б Кодекса корпоративного управления.⁵ Указаны в пункте 217 части Б Кодекса корпоративного управления.⁶ Указаны в пункте 218 части Б Кодекса корпоративного управления.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4

IV. Система вознаграждения членов совета директоров, исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников Общества.

4.1.	Уровень выплачиваемого Обществом вознаграждения должен быть достаточным для привлечения, мотивации и удержания лиц, обладающих необходимой для Общества компетенцией и квалификацией. Выплата вознаграждения членам совета директоров, исполнительным органам и иным ключевым руководящим работникам Общества должна осуществляться в соответствии с принятой в Обществе политикой по вознаграждению.		
4.1.1.	В Обществе регламентированы все выплаты, льготы и привилегии, предоставляемые членам совета директоров, исполнительных органов и иным ключевым руководящим работникам Общества.	Рекомендация выполняется.	Положение о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД», одобрены решением совета директоров ОАО «РЖД». В Обществе утверждены Положения о вознаграждении членов правления ОАО «РЖД», положения о премировании начальников департаментов, начальников филиалов ОАО «РЖД».
4.1.2.	Иные ключевые, по мнению Общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
4.1.2.1.	Действуя от лица акционеров и в соответствии с их долгосрочными интересами, совет директоров при поддержке Комитета по вознаграждениям обеспечил контроль за внедрением в обществе системы вознаграждения, в т. ч. краткосрочной и долгосрочной мотивации, членов исполнительных органов Общества и иных ключевых руководящих работников.	Рекомендация выполняется.	В соответствии с Положением о Комитете по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» Комитет осуществляет функцию по разработке и периодическому пересмотру параметров программ краткосрочной и долгосрочной мотивации.
4.2.	Система вознаграждения членов совета директоров должна обеспечивать сближение финансовых интересов директоров с долгосрочными финансовыми интересами акционеров.		
4.2.1.	Общество не применяет других форм денежного вознаграждения членов совета директоров, кроме фиксированного годового вознаграждения.	Рекомендация выполняется.	Положение о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД», одобрено решением совета директоров ОАО «РЖД».
4.2.2.	В Обществе членам совета директоров не предоставляется возможность участия в опционных программах, и право реализации принадлежащих им акций Общества не обуславливается достижением определенных показателей деятельности.	Рекомендация выполняется.	Выплаты членам совета директоров производятся на основании положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД», которое не предусматривает возможность участия членов совета директоров ОАО «РЖД» в опционных программах.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
4.2.3.	Иные ключевые, по мнению Общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
4.2.3.1.	Директорам (неисполнительным и независимым) не предоставляются пенсионные отчисления, программы страхования (помимо страхования ответственности директора и страхования, связанного с поездками в рамках работы совета директоров), инвестиционные программы и прочие льготы и привилегии.	Рекомендация выполняется.	Положением о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам СД ОАО «РЖД», не предусмотрено осуществление в отношении членов совета директоров ОАО «РЖД» пенсионного и иного страхования (кроме страхования ответственности), а также предоставление иных льгот и привилегий.
4.3.	Система вознаграждения исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников Общества должна предусматривать зависимость вознаграждения от результата работы Общества и их личного вклада в достижение этого результата.		
4.3.1.	В Обществе внедрена программа долгосрочной мотивации членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников Общества.	Рекомендация выполняется.	В Обществе утверждены Положения о вознаграждении членов правления ОАО «РЖД», положения о премировании начальников департаментов, начальников филиалов ОАО «РЖД».
4.3.2.	Иные ключевые, по мнению Общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
4.3.2.1.	Сумма компенсации (золотой парашют), выплачиваемая Обществом в случае досрочного прекращения полномочий членами исполнительных органов или ключевых руководящих работников по инициативе Общества и при отсутствии с их стороны недобросовестных действий, не должна превышать двукратного размера фиксированной части годового вознаграждения.	Рекомендация выполняется.	Размер выходного пособия («золотой парашют») ограничен в соответствии со ст. 349.3 ТК РФ трехкратным средним месячным заработком.
V. Система управления рисками и внутреннего контроля.			
5.1.	В Обществе должна быть создана эффективно функционирующая система управления рисками и внутреннего контроля, направленная на обеспечение разумной уверенности в достижении поставленных перед Обществом целей.		

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или используются альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
5.1.1.	Советом директоров определены принципы и подходы к организации системы управления рисками и внутреннего контроля в Обществе.	Рекомендация частично выполняется.	Принципы и подходы к организации системы управления рисками и внутреннего контроля в ОАО «РЖД» определяют следующие внутренние документы ОАО «РЖД»: 1. Функциональная стратегия построения единой системы внутреннего аудита и контроля в холдинге «РЖД» от 26 января 2009 года № 122р; 2. Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД» от 06 июля 2014 года № 286 З; 3. Система внутрикорпоративных стандартов аудиторской деятельности ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 года № 2570. Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено, что до конца 2016 года будет разработана и утверждена политика в области управления рисками и внутреннего контроля советом директоров ОАО «РЖД».
5.1.2.	В Обществе создано отдельное структурное подразделение по управлению рисками и внутреннему контролю.	Рекомендация частично выполняется.	В настоящее время функциональная стратегия управления рисками в холдинге ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением РЖД от 26 июля 2012 года № 1494р, реализуется в рамках отдельных департаментов и подразделений аппарата управления ОАО «РЖД». Единого центра по управлению рисками не существует. Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено создание в 2015 году проектного офиса по управлению рисками, основной задачей которого будет являться организация единой системы управления рисками в ОАО «РЖД».
5.1.3.	В Обществе разработана и внедрена антикоррупционная политика Общества, определяющая меры, направленные на формирование элементов корпоративной культуры, организационной структуры, правил и процедур, обеспечивающих недопущение коррупции.	Рекомендация выполняется.	В ОАО «РЖД» утверждена антикоррупционная политика, которая определяет меры, направленные на формирование элементов корпоративной культуры, организационной структуры, правил и процедур, обеспечивающих недопущение коррупции.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
5.1.4.	Иные ключевые, по мнению Общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
	В рамках системы управления рисками и внутреннего контроля Общества организован безопасный, конфиденциальный и доступный способ (горячая линия) информирования совета директоров (комитета совета директоров по аудиту) и подразделения внутреннего аудита о фактах нарушений законодательства, внутренних процедур, кодекса этики Общества любым его работником и (или) любым членом органа управления или органа контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Общества. По горячей линии в адрес совета директоров, подразделения внутреннего аудита могут поступать предложения по улучшению антикоррупционных процедур и иных процедур внутреннего контроля. Лицо, предоставившее соответствующую информацию, защищено от любых форм давления (в т. ч. от увольнения, преследования, любых форм дискриминации).	Рекомендация частично выполняется.	В ОАО «РЖД» функционируют: ■ личный блог президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина; ■ «горячие линии» при железнодорожных комплексах и предприятиях; ■ на официальном сайте ОАО «РЖД» в разделе «Общественная приемная» физические и юридические лица также могут сообщить о противоправных действиях, оставить жалобу на незаконные действия сотрудников Компании. Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрена организация «горячей линии» информирования совета директоров ОАО «РЖД» о фактах нарушения законодательства, внутренних процедур и Кодекса деловой этики ОАО «РЖД» в 2015 году.
5.2.	Для систематической независимой оценки надежности и эффективности системы управления рисками и внутреннего контроля и практики корпоративного управления Общество должно организовывать проведение внутреннего аудита.		
5.2.1.	В Обществе сформировано отдельное структурное подразделение, осуществляющее функции внутреннего аудита, функционально подчиненное совету директоров Общества. Функции указанного подразделения соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления, и к таким функциям, в частности, относятся: оценка эффективности системы внутреннего контроля; оценка эффективности системы управления рисками; оценка корпоративного управления (в случае отсутствия комитета по корпоративному управлению).	Рекомендация частично выполняется.	В Обществе создано подразделение внутреннего аудита и утверждено Положение о Центре «Желдораудит» от 20 февраля 2013 года № 75. Центр «Желдораудит» функционально подчиняется президенту ОАО «РЖД». В соответствии с п. 9–10 Положения Центр осуществляет свою работу во взаимодействии с Комитетом по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД». Центр имеет право проводить внутренний аудит подразделений ОАО «РЖД» по инициативе совета директоров, президента ОАО «РЖД», а также в рамках утвержденного плана. Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления в 2015 году предусмотрены разработка и утверждение советом директоров регламента взаимодействия совета директоров «РЖД» и Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» с Центром внутреннего аудита ОАО «РЖД».

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
5.2.2.	Руководитель подразделения внутреннего аудита подотчетен совету директоров Общества, назначается и снимается с должности по решению совета директоров Общества.	Рекомендация частично выполняется.	Руководитель Центра «Желдораудит» функционально подчиняется президенту ОАО «РЖД». Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрена в 2015 году разработка и утверждение советом директоров регламента взаимодействия совета директоров «РЖД» и Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» с Центром внутреннего аудита ОАО «РЖД».
5.2.3.	В Обществе утверждена политика в области внутреннего аудита (Положение о внутреннем аудите), определяющая цели, задачи и функции внутреннего аудита.	Рекомендация выполняется.	В Обществе приняты следующие регламентирующие документы, определяющие цели, задачи и функции внутреннего аудита: ■ Функциональная стратегия построения единой системы внутреннего аудита и контроля в холдинге «РЖД» от 26 января 2009 года № 122р; ■ Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД» от 06 июля 2014 года № 286; ■ Система внутрикорпоративных стандартов аудиторской деятельности ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 года № 2570.

VI. Раскрытие информации об Обществе, информационная политика Общества.

6.1.	Общество и его деятельность должны быть прозрачными для акционеров, инвесторов и иных заинтересованных лиц.		
6.1.1.	В Обществе утвержден внутренний документ, определяющий информационную политику Общества, соответствующую рекомендациям Кодекса корпоративного управления. Информационная политика Общества включает следующие способы взаимодействия с инвесторами и иными заинтересованными лицами: организация специальной страницы сайта Общества в сети Интернет, на которой размещаются ответы на типичные вопросы акционеров и инвесторов, регулярно обновляемый календарь корпоративных событий Общества, а также иная полезная для акционеров и инвесторов информация; регулярное проведение встреч членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников Общества с аналитиками; регулярное проведение презентаций (в т. ч. в форме телеконференций, веб-кастов) и встреч с участием членов органов управления и иных ключевых руководящих работников Общества, в т. ч. сопутствующих публикации бухгалтерской (финансовой) отчетности Общества, либо связанных с основными инвестиционными проектами и планами стратегического развития Общества.	Рекомендация выполняется.	В ОАО «РЖД» утверждены: ■ Положение об информационной политике ОАО «РЖД» утверждено СД ОАО «РЖД» 28 апреля 2009 года. ■ Регламент раскрытия информации ОАО «РЖД» в форме сообщений о существенных фактах, утвержденный приказом ОАО «РЖД» от 28 июня 2013 года № 60. Ответы на типичные вопросы инвесторов, регулярно обновляемый календарь корпоративных событий и иная полезная информация для инвесторов размещена на специальной странице сайта ОАО «РЖД» http://ir.rzd.ru . Регулярность встреч руководства Компании с аналитиками устанавливается финансовым календарем, размещенным на специальной странице сайта ОАО «РЖД» http://ir.rzd.ru . Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено в 2015 году проведение актуализации Положения об информационной политике ОАО «РЖД».

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
6.1.2.	Реализация Обществом информационной политики осуществляется исполнительными органами Общества. Контроль за надлежащим раскрытием информации и соблюдением информационной политики осуществляет совет директоров Общества.	Рекомендация частично выполняется.	В соответствии с пунктом 7.1 Положения об информационной политике ОАО «РЖД»: ■ организация соблюдения данного документа осуществляется президентом ОАО «РЖД»; ■ президент ОАО «РЖД» информирует совет директоров ОАО «РЖД» о практике соблюдения настоящего Положения об информационной политике ОАО «РЖД». Планом мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрена в 2015 году актуализация Положения об информационной политике ОАО «РЖД».
6.1.3.	В Обществе установлены процедуры, обеспечивающие координацию работы всех служб и структурных подразделений Общества, связанных с раскрытием информации или деятельность которых может привести к необходимости раскрытия информации.	Рекомендация выполняется.	Процедуры, обеспечивающие координацию работы всех служб и структурных подразделений Общества, связанных с раскрытием информации или деятельность которых может привести к необходимости раскрытия информации, регламентированы следующими документами: ■ Положением об информационной политике ОАО «РЖД» (утверждено СД ОАО «РЖД» 28 апреля 2009 года). ■ Регламентом раскрытия информации ОАО «РЖД» в форме сообщений о существенных фактах, утвержденным приказом ОАО «РЖД» от 28 июня 2013 года № 60.
6.2.	Общество должно своевременно раскрывать полную, актуальную и достоверную информацию об Обществе для обеспечения возможности принятия обоснованных решений акционерами Общества и инвесторами.		
6.2.1.	При наличии существенной доли иностранных инвесторов в Капитале в Обществе обеспечивается параллельно с раскрытием информации на русском языке раскрытие наиболее существенной информации об Обществе (в т. ч. сообщения о проведении общего собрания акционеров, годового отчета Общества) на иностранном языке, который является общепринятым на финансовом рынке.	Рекомендация неприменима, поскольку в соответствии со статьями 5 и 7 ФЗ №29-ФЗ от 27 февраля 2003 года все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.	Для инвесторов долговых ценных бумаг Компании вся существенная информация о деятельности ОАО «РЖД» раскрывается на официальном сайте ОАО «РЖД» www.rzd.ru на русском и английском языках. Информация на русском языке также публикуется на сайте уполномоченного распространителя по раскрытию информации – ЗАО «Интерфакс».

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или используются альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
6.2.2.	В Обществе обеспечивается раскрытие информации не только о нем самом, но и о подконтрольных ему юридических лицах, имеющих для него существенное значение.	Рекомендация выполняется.	Указанная информация раскрывается на сайтах ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «Инвесторам» и уполномоченного распространителя по раскрытию информации – ЗАО «Интерфакс» в составе ежеквартальных и годовых отчетов, списков аффилированных лиц и эмиссионной документации.
6.2.3.	Общество раскрывает годовую и промежуточную (полугодовую) консолидированную или индивидуальную финансовую отчетность, составленную в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (МСФО). Годовая консолидированная или индивидуальная финансовая отчетность раскрывается вместе с аудиторским заключением, а промежуточная (полугодовая) консолидированная или индивидуальная финансовая отчетность – вместе с отчетом о результатах обзорной аудиторской проверки или аудиторским заключением.	Рекомендация выполняется.	Указанная информация раскрывается на сайтах ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «Инвесторам» и уполномоченного распространителя по раскрытию информации ЗАО «Интерфакс».
6.2.4.	Обществом раскрыт специальный меморандум, содержащий планы в отношении Общества лица, контролирующего Общество. Указанный меморандум составлен в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления ⁷ .	Рекомендация не применима.	В соответствии со статьями 5 и 7 ФЗ № 29-ФЗ от 27 февраля 2003 года все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.
6.2.5.	В Обществе обеспечивается раскрытие подробной информации о биографических данных членов совета директоров, включая информацию о том, являются ли они независимыми директорами, а также оперативное раскрытие информации об утрате членом совета директоров статуса независимого директора.	Рекомендация выполняется.	Указанная информация раскрывается в составе ежеквартальных и годовых отчетов и эмиссионной документации, которые публикуются на сайтах ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «Инвесторам» и уполномоченного распространителя по раскрытию информации – ЗАО «Интерфакс».
6.2.6.	Общество раскрывает информацию о структуре капитала в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления.	Рекомендация выполняется.	Указанная информация раскрывается в составе финансовой отчетности, ежеквартальных и годовых отчетов, эмиссионной документации, которые публикуются на сайтах ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «Инвесторам» и уполномоченного распространителя по раскрытию информации – ЗАО «Интерфакс».

⁷ Указаны в пункте 279 части Б Кодекса корпоративного управления

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
6.2.7.	Годовой отчет Общества содержит дополнительную информацию, рекомендуемую Кодексом корпоративного управления.	Ежегодно Компания увеличивает объем исполнения раскрываемой информации по указанным пунктам и в целом соответствует рекомендации.	Указанная информация раскрывается в годовых отчетах, которые публикуются на сайтах ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «Инвесторам» и уполномоченного распространителя по раскрытию информации – ЗАО «Интерфакс».
6.2.8.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
6.2.8.1.	Общество раскрывает информацию о составе комитетов совета директоров с указанием председателя и независимых директоров в составе комитетов.	Рекомендация выполняется.	Указанная информация раскрывается в годовых отчетах, которые публикуются на сайтах ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «Инвесторам» и уполномоченного распространителя по раскрытию информации – ЗАО «Интерфакс».
6.2.8.2.	Общество раскрывает политику общества в социальной и экологической сфере.	Рекомендация выполняется.	Указанная информация раскрывается в годовых отчетах, которые публикуются на сайтах ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «Инвесторам» и уполномоченного распространителя по раскрытию информации – ЗАО «Интерфакс».
6.2.8.3.	Общество раскрывает отчет Общества об устойчивом развитии, составленный в соответствии с международно признанными стандартами (например, Глобальная инициатива по отчетности (GRI)).	Рекомендация выполняется.	ОАО «РЖД» раскрывает Корпоративные социальные отчеты с учетом основных требований руководства по отчетности в области устойчивого развития (GRI, версия G3). Социальные отчеты Компании за 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 годы размещены на официальном сайте ОАО «РЖД» (на странице http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5085).
6.3.	Предоставление Обществом информации и документов по запросам акционеров должно осуществляться в соответствии с принципами равнодоступности и необременительности.		
6.3.1.	В соответствии с информационной политикой Общества акционерам Общества, владеющим определенным количеством голосующих акций Общества, обеспечивается равный доступ к информации и документам общества.	Рекомендация не применима.	В соответствии со статьями 5 и 7 ФЗ № 29-ФЗ от 27 февраля 2003 все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или используются альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4

VII. Существенные корпоративные действия.

7.1.	Действия, которые в значительной степени влияют или могут повлиять на структуру акционерного капитала и финансовое состояние Общества и, соответственно, на положение акционеров (существенные корпоративные действия), должны осуществляться на справедливых условиях, обеспечивающих соблюдение прав и интересов акционеров, а также иных заинтересованных сторон.		
7.1.1.	Уставом Общества определен перечень (критерии) сделок или иных действий, являющихся существенными корпоративными действиями, рассмотрение которых отнесено к компетенции совета директоров Общества, включая: ■ реорганизацию Общества, приобретение 30 и более процентов голосующих акций Общества (поглощение), увеличение или уменьшение уставного капитала Общества, листинг и делистинг акций Общества; ■ сделки по продаже акций (долей) подконтрольных обществу юридических лиц, имеющих для него существенное значение, в результате совершения которых общество утрачивает контроль над такими юридическими лицами; ■ сделки, в т. ч. взаимосвязанные сделки, с имуществом Общества или подконтрольных ему юридических лиц, стоимость которого превышает указанную в уставе Общества сумму или которое имеет существенное значение для хозяйственной деятельности Общества; ■ создание подконтрольного обществу юридического лица, имеющего существенное значение для деятельности Общества; ■ отчуждение обществом казначейских и «квазиказначейских» акций.	Рекомендация выполняется.	В соответствии с п. 71. Устава ОАО «РЖД» к компетенции совета директоров Общества относятся следующие вопросы: ■ размещение обществом эмиссионных ценных бумаг; ■ определение цены (денежной оценки) имущества, цены размещения и выкупа эмиссионных ценных бумаг; ■ принятие решений об участии и о прекращении участия Общества в других организациях; ■ принятие решений об одобрении крупных сделок и сделок, в совершении которых имеется заинтересованность; ■ предварительное одобрение сделок с имуществом Общества, ограниченным в обороте; ■ согласование сделок, следствием которых является отчуждение акций дочерних и зависимых обществ; ■ определение позиции Общества (представителей Общества) при рассмотрении органами управления дочерних и зависимых обществ, включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров ОАО «РЖД» перечень вопросов повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров этих обществ, в т. ч. связанных с ликвидацией или реорганизацией дочерних и зависимых обществ; совершением крупных сделок дочерними и зависимыми обществами; принятием решений об участии дочерних и зависимых обществ в других организациях (о вступлении в действующую организацию или создании новой организации), в т. ч. о приобретении и об отчуждении долей участия дочерних и зависимых обществ в уставном капитале других организаций; совершением сделок залога недвижимого имущества дочерних и зависимых обществ.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдаются	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдаются или соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
7.1.2.	Иные ключевые, по мнению Общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления.		
7.1.2.1.	Уставом Общества отнесено к компетенции совета директоров Общества рассмотрение сделок, которые не отвечают установленным законодательством критериям крупных сделок, но имеют существенное значение для Общества, путем распространения на них установленного законодательством порядка совершения Обществом крупных сделок и (или) путем отнесения их к компетенции совета директоров с принятием решения по вопросу об их одобрении большинством – не менее чем в три четверти голосов – либо большинством голосов всех избранных (не являющихся выбывшими) членов совета директоров.	Рекомендация выполняется.	В соответствии с п. 15 п. 71 устава ОАО «РЖД», одобрению советом директоров подлежат сделки, связанные с приобретением, отчуждением или возможностью отчуждения Обществом прямо либо косвенно имущества, стоимость которого составляет более 3 млрд руб. Таким образом, сделки стоимостью которых превышает 3 млрд руб., не являясь крупными, фактически определены, как существенные и подлежат одобрению советом директоров ОАО «РЖД».
7.2.	Общество должно обеспечить такой порядок совершения существенных корпоративных действий, который позволяет акционерам своевременно получать полную информацию о таких действиях, обеспечивает им возможность влиять на совершение таких действий и гарантирует соблюдение и адекватный уровень защиты их прав при совершении таких действий.		
7.2.1.	Во внутренних документах Общества установлен принцип обеспечения равных условий для всех акционеров Общества при совершении существенных корпоративных действий, затрагивающих права и законные интересы акционеров, а также закреплены дополнительные меры, защищающие права и законные интересы акционеров Общества, предусмотренные Кодексом корпоративного управления.	Рекомендация не применима.	В соответствии с п.3 ст.47 ФЗ от 26 декабря 1995 года №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.

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 с заинтересованностью

	Содержание договора	Заинтересованные лица	Одобрено
1.	Договор между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» на оказание услуг работникам ОАО «РЖД», членам их семей и неработающим пенсионерам ОАО «РЖД». Цена сделки: не превышает 1 500 000 000 руб.	члены правления ОАО «РЖД» Атьков О. Ю. Гнедкова О. Э.	14 февраля 2014 года (протокол № 2)
2.	Договор мены имущества между ОАО «РЖД» и АО «ФПК». Цена сделки: 163 907 000 руб. с учетом НДС.	члены правления ОАО «РЖД» Акулов М. П. Решетников В. И. Гнедкова О. Э. Илларионов А. В.	14 февраля 2014 года (протокол № 2)
3.	Спонсорский договор с ЗАО «Футбольный клуб «Локомотив». Цена сделки: 4 826 200 000 руб. с НДС.	члены правления ОАО «РЖД» Морозов В. Н. Бабаев С. М. Бобрешов А. С.	28 февраля 2014 года (протокол № 4)
4.	Спонсорский договор с НП «Хоккейный клуб «Локомотив» Ярославль». Цена сделки: 733 558 000 руб. с НДС.	член правления ОАО «РЖД» Бабаев С. М.	28 февраля 2014 года (протокол № 4)
5.	Сделки, связанные с передачей в аренду негосударственному пенсионному фонду «Благосостояние» объектов недвижимого имущества ОАО «РЖД». Цена сделки: 300 198 руб. в год, кроме того НДС 54 035 руб. 64 коп.	председатель правления ОАО «РЖД» Якунин В. И. члены правления ОАО «РЖД» Михайлов В. В. Шаханов Д. С.	15 мая 2014 года протокол № 9)
6.	Договоры субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и АО «ФПК» как сделок. Цена сделки: 4 210,64 руб. в год (с учетом НДС).	члены правления ОАО «РЖД» Акулов М. П. Решетников В. И. Гнедкова О. Э. Илларионов А. В.	30 мая 2014 года (протокол № 12)
7.	Договор мены объектов автомобильной дороги Адлер – горно-климатический курорт «Альпика-Сервис» на объекты федерального имущества. Цена сделки: не ниже 92 700 000 000 руб. (с НДС).	Российская Федерация	30 июня 2014 года (протокол № 14)
8.	Договор на строительство, реконструкцию и ремонт объектов железнодорожного транспорта в 2014–2018 годах между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖДстрой». Цена сделки: 95 381 760 000 руб. с НДС.	член правления ОАО «РЖД» Тони О. В.	30 июня 2014 года (протокол № 15)

	Содержание договора	Заинтересованные лица	Одобрено
9.	Договор целевого денежного займа между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖДстрой» как сделки, в совершении которой имеется заинтересованность. Цена сделки: 5 842 500 000 руб.	член правления ОАО «РЖД» Тони О. В.	30 июня 2014 года (протокол № 15)
10.	Сделка между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали». Цена сделки: 515 796 000 руб., в т. ч. НДС (18 %) – 78 680 745 руб. 76 коп.	члены правления ОАО «РЖД» Мишарин А. С. Решетников В. И.	30 июня 2014 года (протокол № 15)
11.	Сделка, связанная с передачей имущества в аренду ЗАО «Компания ТрансТелеКом» объекта недвижимого имущества. Цена сделки: 25 781 рубль в год с учетом НДС.	члены правления ОАО «РЖД» Решетников В. И. Крафт Г. В. Гнедкова О. Э. Илларионов А. В.	29 сентября 2014 года (протокол № 19)
12.	Договор купли-продажи акций дополнительного выпуска АО «ФПК». Цена сделки: 12 825 192 406 руб.	Акулов М. П.	20 ноября 2014 года (протокол № 23)
13.	Сделка между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали». Цена сделки: 310 694 000 руб.	члены правления ОАО «РЖД» Мишарин А. С. Решетников В. И.	1 декабря 2014 года (протокол № 24)
14.	Договор мены имущества между ОАО «РЖД» и АО «ФПК». Цена сделки: 26 567 000 руб.	члены правления Акулов М. П. Решетников В. И. Гнедкова О. Э.	8 декабря 2014 года (протокол № 25)
15.	Договор между ОАО «РЖД» и АО «ФПК» на передачу в управление АО «ФПК» доменного имени третьего уровня pass.rzd.ru. Цена сделки: 450 руб.	члены правления Акулов М. П. Решетников В. И. Гнедкова О. Э. Илларионов А. В.	8 декабря 2014 года (протокол № 25)
16.	Договор купли-продажи товарно-материальных ценностей и проектно-сметной документации на установку газопровода, заключаемого между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ». Цена сделки: 3 948 839 руб.	член правления ОАО «РЖД» Атьков О. Ю.	30 декабря 2014 года (протокол № 27)

Отчет об использовании энергетических ресурсов

Информация об объеме каждого из использованных ОАО «РЖД» в отчетном году видов энергетических ресурсов (атомная энергия, тепловая энергия, электрическая энергия, электромагнитная энергия, нефть, бензин, дизельное топливо, топочный мазут, газ, естественный (природный) уголь, горючие сланцы, торф и др.) в натуральном и денежном выражении.

№	Вид энергоресурса, ед. измерения ТЭР в натуральном исчислении	Потреблено ТЭР						
		2013 год			2014 год			
		в натур. исчисления	тыс. т у.т.	% в общем объеме потреб. ТЭР	в натур. исчисления	тыс.т у.т.	% в общем объеме потреб. ТЭР	± % к 2013 г.
1.	Электрическая энергия всего, млн кВт•ч	46 409,0	15 540,8	69,6	46 601,9	15 611,6	71,1	0,5
1.1.	на тягу поездов	40 160,0	13 453,6	60,2	40 963,0	13 722,6	62,5	2,0
1.2.	на нетяговые нужды	6 249,0	2 087,2	13,9	5 638,9	1 889,0	8,6	−9,5
2.	Дизельное топливо всего, тыс. т	2 855,8	4 140,9	18,5	2 761,6	4 004,3	18,2	−3,3
2.1.	на тягу поездов	2 593,7	3 760,9	16,8	2 547,8	3 694,3	16,8	−1,8
2.2.	нетяговые нужды	262,1	380,0	1,7	213,8	310,0	1,4	−18,4
3.	Котельно-печное топливо всего, тыс. т у.т.		2 013,4	9,0		1 781,7	8,1	−11,5
3.1.	уголь, тыс. т	1 234,3	910,2	4,1	1 033,5	725,0	3,3	−20,3
3.2.	мазут, тыс. т	382,9	524,6	2,3	356,0	487,7	2,2	−7,0
3.3.	газ природный, млн м куб.	500,1	575,1	2,6	493,5	567,5	2,6	−1,3
3.4.	газ сжиженный, тыс. т	0,2	0,3	0,001	0,1	0,2	0,001	−15,5
3.5.	дрова топливные, тыс. м куб. пл.	11,1	2,9	0,01	4,3	1,1	0,01	−61,1
3.6.	прочие виды котельно-печного топлива, тыс.т у.т.		0,1	0,0003		0,1	0,0003	0,0
4.	Бензин автомобильный, тыс. т	108,1	161,1	0,7	97,7	145,6	0,7	−9,6
5.	Тепловая энергия со стороны, млн Гкал	2,7	470,1	2,1	2,4	420,9	1,9	−10,5
6.	Прочие виды топлива, тыс. т у.т.		6,4	0,03		1,0	0,004	−85,0
Всего ТЭР на тягу поездов, тыс. т у.т.			17 214,5	77,1		17 416,9	79,3	1,2
Всего ТЭР на нетяговые нужды, тыс. т у.т.			5 118,08	22,9		4 548,24	20,7	−11,1
Итого ТЭР по всем видам деятельности, тыс. т у.т.			22 332,5			21 965,2		−1,6

№	Вид энергоресурса, ед. измерения ТЭР в натуральном исчислении	Стоимость единицы ТЭР, руб.			Затраты на приобретение ТЭР, млн руб.			
		2013 г.	2014 г.	± % к 2013 г.	2013 г.	2014 год всего	% в общем объеме потреб. ТЭР	± % к 2013 г.
1.	Электрическая энергия всего, млн кВт·ч	2,43	2,64	8,6	112 836,4	123 006,9	55,6	9,0
1.1.	на тягу поездов	2,43	2,63	8,4	97 588,8	107 928,9	48,7	10,6
1.2.	на нетяговые нужды	2,44	2,67	9,6	15 247,6	15 078,0	6,8	−1,1
2.	Дизельное топливо всего, тыс. т	28 934,2	30 248,2	4,5	82 629,8	83 533,2	37,7	1,1
2.1.	на тягу поездов	28 934,2	30 248,2	4,5	75 046,6	77 066,5	34,8	2,7
2.2.	нетяговые нужды	28 934,2	30 248,2	4,5	7 583,2	6 466,7	2,9	−14,7
3.	Котельно–печное топливо всего, тыс. т у.т.	4 135,2	4 532,2	9,6	8 325,6	8 075,1	3,6	−3,0
3.1.	уголь, тыс. т	1 673,9	1 737,6	3,8	2 066,0	1 795,9	0,8	−13,1
3.2.	мазут, тыс. т	10 465,9	11 012,5	5,2	4 007,9	3 920,7	1,8	−2,2
3.3.	газ природный, млн м куб.	4,5	4,8	6,4	2 235,1	2 346,2	1,1	5,0
3.4.	газ сжиженный, тыс. т	23 594,3	35 883,0	52,1	3,9	5,1	0,002	28,5
3.5.	дрова топливные, тыс. м куб. пл.	1 024,8	1 449,0	41,4	11,4	6,2	0,003	−45,0
3.6.	прочие виды котельно–печного топлива, тыс.т у.т.	17 441,2	14 348,8	−17,7	1,3	1,1	0,0005	−17,7
4.	Бензин автомобильный, тыс. т	29 681,5	32 048,0	8,0	3 208,2	3 132,5	1,4	−2,4
5.	Тепловая энергия со стороны, млн Гкал	1 419,4	1 526,9	7,6	3 814,7	3 674,4	1,7	−3,7
6.	Прочие виды топлива, тыс. т у.т.	2 183,4	2 100,0	−3,8	13,9	2,0	0,001	−85,6
Всего ТЭР на тягу поездов, тыс. т у.т.		10,0	10,6	5,9	172 635,4	184 995,4	83,5	7,2
Всего ТЭР на нетяговые нужды, тыс. т у.т.		7,5	8,0	7,3	38 193,21	36 428,77	16,5	−4,6
Итого ТЭР по всем видам деятельности, тыс. т у.т.		9,4	10,1	6,8	210 828,6	221 424,1		5,0

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 150 000 км. 1520 мм называют «широкой» колеей. Пространство 1520 – территории, которые обслуживает «широкая» колея железных дорог.

АО «НК «Казахстан темир жолы» – Национальная компания «Казахстанские железные дороги».

ГО «Белорусская железная дорога» – Государственное объединение «Белорусская железная дорога».

АО «УБЖД» – Улан-Баторская железная дорога.

ВСМ – высокоскоростная железнодорожная магистраль.

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).

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.

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 (целым 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.

МВПС – моторвагонный подвижной состав.

МСФО – международные стандарты бухгалтерского учета.

НИОКР – научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки.

Объединенная транспортная логистическая компания (ОТЛК) – совместный проект ОАО «РЖД», Белорусской железной дороги и АО «НК «Казахстан 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 Евроазиатском 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. Используется для перевозок низкодходных и социально-значимых грузов, в частности, для нужд жилищно-коммунального хозяйства, обеспечения воинских и специальных железнодорожных перевозок грузов. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2011 года № 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» ОАО «РЖД» путем аренды вагонного парка АО «ФГК» был сформирован парк полувагонов

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.

ППК – пригородные пассажирские компании.

ПТЭ – Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

РСБУ – российские стандарты бухгалтерского учета.

РЦКУ – региональный центр корпоративного управления.

Технологический и ценовой аудит (ТЦА) — экспертная оценка обоснованности инвестиционного проекта, выбора проектируемых технологических и стоимостных решений по созданию объектов в рамках инвестиционного проекта, соответствия решений рыночной практике и международным аналогам, а также достоверности стоимости создания и эксплуатационных расходов на реализацию инвестпроекта в процессе его жизненного цикла.

Федеральная грузовая компания (АО «ФГК»)
(до 13 ноября 2012 года – **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 (АО «ФПК») – дочерняя компания ОАО «РЖД», предоставляющая услуги по перевозке пассажиров и грузобагажа железнодорожным транспортом в дальнем сообщении.

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.

СМГС – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. Накладная ЦИМ/СМГС – унифицированная железнодорожная накладная.

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Настоящий годовой отчет (далее – Годовой отчет) подготовлен с использованием информации, доступной Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД» или Компания) и его дочерним компаниям (далее – Группа или РЖД) на момент его составления.

Раскрытие информации в годовом отчете ОАО «РЖД» за 2014 год осуществлено в целях предоставления акционеру, в лице Правительства Российской Федерации, государственным органам, потенциальным и реальным инвесторам, грузоотправителям, пассажирам и прочим заинтересованным сторонам и пользователям информации наиболее полных и существенных данных о деятельности ОАО «Российские железные дороги» в 2014 году с отражением динамики происходящих в Компании процессов.

Настоящий отчет удовлетворяет требованиям следующих стандартов и нормативных документов:

- Федеральный закон «Об акционерных обществах»;
- Федеральный закон «О рынке ценных бумаг» от 22.04.1996 г. №39-ФЗ;
- Положение о раскрытии информации эмитентами эмиссионных ценных бумаг, от 30.12.2014 г. №454-П;
- Приказ Росимущества от 26.07.2005 г. № 228 «Об упорядочении деятельности Федерального агентства по управлению федеральным имуществом в сфере корпоративного управления» (с рекомендациями для формирования позиции Российской Федерации по вопросу утверждения годового отчета Открытого акционерного общества, акции которого находятся в собственности Российской Федерации);
- Постановление ФКЦБ от 31.05.2002 г. № 17/пс «Об утверждении положения о дополнительных требованиях к порядку подготовки, созыва и проведения Общего собрания акционеров»;

Кодекс корпоративного управления, утвержденный советом директоров Банка России от 21.03.2014 г.

Данный отчет представляет собой обзор состояния и результатов деятельности ОАО «РЖД» за год, закончившийся 31 декабря 2014 года, а также важнейших тенденций, которые могут влиять на будущие результаты его деятельности.

В контексте настоящего документа слова «Общество», «Компания», местоимение «мы» и его различные формы означают ОАО «РЖД».

Данный отчет содержит заявления прогноз-ного характера, которые отражают ожидания руководства Компании.

Прогнозные заявления не основываются на фактических обстоятельствах и включают все заявления в отношении намерений, мнений или текущих ожиданий Компании в отношении результатов своей деятельности, финансового положения, ликвидности, перспектив роста, стратегии и отрасли промышленности, в которой работает ОАО «РЖД». По своей природе для таких прогнозных заявлений характерно наличие рисков и факторов неопределенности, поскольку они относятся к событиям и зависят от обстоятельств, которые могут не произойти в будущем. Такие термины, как «предполагать», «считать», «ожидать», «прогнозировать», «намереваться», «планировать», «проект», «рассматривать», «могло бы», наряду с другими похожими или аналогичными выражениями, а также данные с отрицанием обычно указывают на прогнозный характер заявления. Данные предположения содержат риски и неопределенности, предвидимые либо не предвидимые Компанией. Таким образом, будущие результаты деятельности могут отличаться от текущих ожиданий и пользователи данной информации не должны основывать свои предположения исключительно на представленной в Годовом отчете информации. Помимо официальной информации о деятельности ОАО «РЖД», в настоящем Годовом отчете содержится информация, полученная от третьих лиц. Эта информация была получена из источников, которые, по мнению ОАО «РЖД», являются надежными. Тем не менее мы не гарантируем точности данной информации, которая может быть сокращенной или неполной. ОАО «РЖД» не дает никаких гарантий в отношении того, что фактические результаты, масштабы или показатели ее деятельности или отрасли, в которой Компания ведет свою деятельность, будут соответствовать результатам, масштабам или показателям деятельности, явно выраженным или подразумеваемым в любых заявлениях прогнозного характера, содержащихся в настоящем Годовом отчете или где-либо еще. ОАО «РЖД» не несет ответственности за любые убытки, которые могут возникнуть у какого-либо лица в связи с тем, что такое лицо полагалось на заявления прогнозного характера. За исключением случаев, прямо предусмотренных применимым законодательством, Компания не принимает на себя обязательств по распространению или публикации любых обновлений или изменений в заявлениях прогнозного характера, отражающих любые изменения в ожиданиях или новую информацию, а также последующие события, условия или обстоятельства.

Контактная информация

ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС

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

ПОЧТОВЫЙ АДРЕС

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

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

+7 (499) 262-99-01

ФАКС

+7 (499) 262-90-95

АДРЕС ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ

rzd@rzd.ru

Департамент корпоративных финансов ОАО «РЖД»

Отдел по работе на рынках капитала
и взаимоотношениям с инвесторами

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

+7 (499) 262-54-63
+7 (499) 262-71-61

ФАКС

+7 (499) 260-01-86

АДРЕС ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ

mozharovds@center.rzd.ru

Пресс-служба ОАО «РЖД»

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

+7 (499) 262-66-70 (только для СМИ)

АДРЕС ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ

pr@center.rzd.ru