

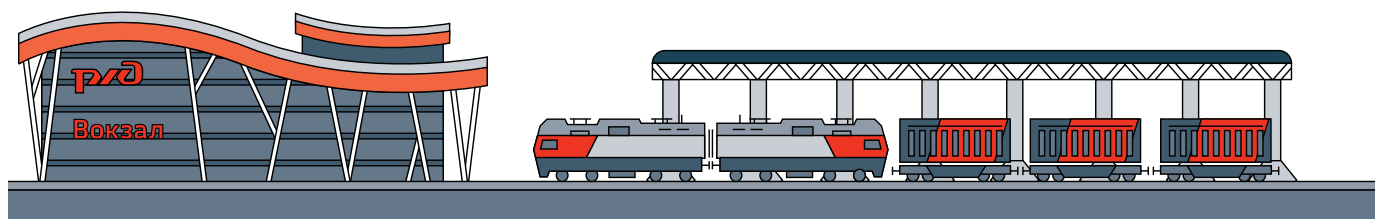
Годовой отчет 2015

На пути изменений

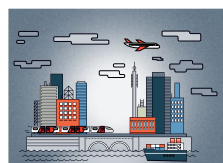
Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»



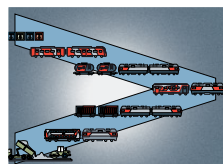
Содержание



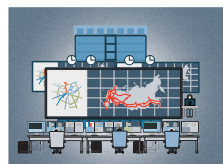
Обращение руководства ОАО «РЖД» к акционерам и инвесторам.....	2
Обращение председателя совета директоров ОАО «РЖД»	2
Обращение председателя правления, президента ОАО «РЖД»	4
Краткие итоги года по основным направлениям деятельности	8
Основные достижения ОАО «РЖД»	9



Обзор рынка	18
Обзор и основные тенденции российской транспортной отрасли	20
Положение ОАО «РЖД» в железнодорожной отрасли	26
Тарифная политика.....	28



Стратегия развития холдинга «РЖД»	32
Краткое описание Стратегии развития холдинга «РЖД» до 2030 года.....	34
Долгосрочная программа развития холдинга «РЖД» до 2020 года.....	38
Статус реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года	39
Организационная модель.....	40
Информация о наличии в обществе системы ключевых показателей эффективности	47



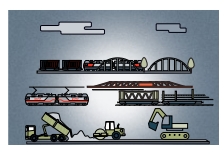
Управление рисками.....	48
Система риск-менеджмента.....	50
Карта рисков холдинга «РЖД»	52
Карта рисков по бизнес-блокам ОАО «РЖД»	56
Управление финансовыми рисками.....	60
Страхование	61



Безопасность движения.....	62
Политика ОАО «РЖД» в сфере безопасности движения	64
Итоги 2015 года в сфере обеспечения безопасности движения.....	64
Проект «Транспортная безопасность»	65



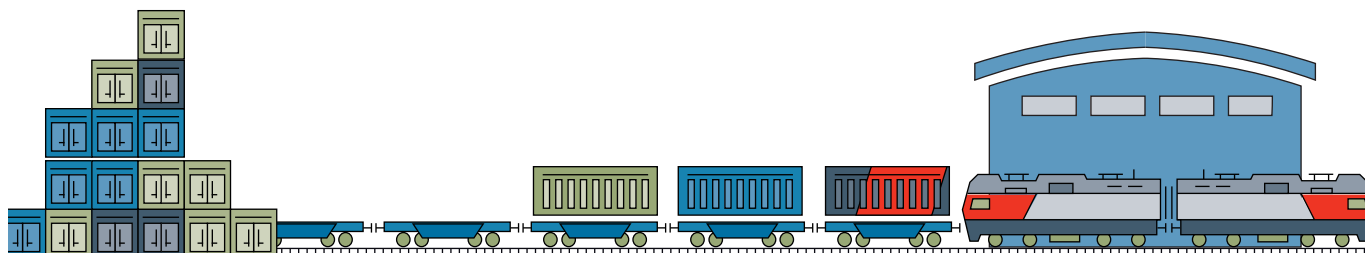
Анализ операционных результатов Компании по бизнес-блокам	66
Транспортно-логистический бизнес-блок... ..	68
Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»	80
Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»	92
Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство».....	100
Социальный блок.....	106



Управление инвестиционной деятельностью	114
Подходы к планированию инвестиционной деятельности	116
Аудит инвестиционных проектов	118
Реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» за 2015 год.....	119
Проекты по модернизации и инновационному развитию	128
Энергоэффективность	130

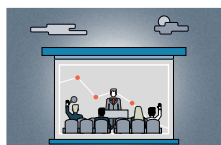


Анализ финансовых результатов.....	132
Итоги финансово-экономической деятельности	134
Анализ доходов по перевозочным видам деятельности.....	140
Анализ расходов по перевозочным видам деятельности.....	143
Прочие виды деятельности.....	147
Прочие доходы и расходы	148
Управление оборотным капиталом	151
Факторный анализ рентабельности.....	155
Государственная поддержка ОАО «РЖД» ..	156
Уплата налогов и страховых взносов.....	158
Акционерный капитал и дивиденды	160

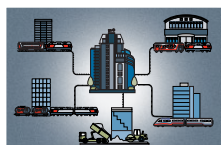


Долговая политика и взаимодействие с инвесторами и аналитиками..... 162

Структура долгового портфеля 164
 Знаковые сделки года 166
 Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками..... 167
 Лизинг 168
 Политика раскрытия информации и отчетности 169



Закупочная деятельность 170



Корпоративное управление 174

Система корпоративного управления 175
 Общее собрание акционеров 177
 Совет директоров ОАО «РЖД» 177
 Комитеты совета директоров ОАО «РЖД» .. 188
 Корпоративный секретарь 192
 Правление ОАО «РЖД» 192
 Органы контроля и аудита ОАО «РЖД» 206
 Перспективы развития ОАО «РЖД» в 2016 году..... 212

Приложения 214

Финансовая отчетность по РСБУ и аудиторское заключение за 2015 год..... 215
 Информация о мерах по противодействию коррупции..... 215
 Сведения о соответствии системы корпоративного управления ОАО «РЖД» Кодексу корпоративного управления 215
 Сведения о крупных сделках 247
 Сведения о сделках с заинтересованностью..... 247
 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..... 248
 Глоссарий 250
 Ограничение ответственности 252
 Контакты 252

Обращение руководства ОАО «РЖД» к акционерам и инвесторам

Обращение председателя совета директоров ОАО «РЖД»



Уважаемые коллеги!

В 2015 году, несмотря на непростые экономические условия, «Российские железные дороги» достигли хороших результатов, которые мы видим и в показателях отчетности, и в конкретных действиях менеджмента. Корпоративная система управления продемонстрировала четкое понимание тех проблем и задач, которые стоят сегодня перед обществом в целом и непосредственно перед Компанией.

Правительство Российской Федерации поддерживает Компанию в ее основных ориентирах и планах. Выработаны меры господдержки, прежде всего налоговые преференции, которые будут представлены в 2016 году и последующей перспективе. Речь идет об установлении ставки НДС 10 % по пассажирским перевозкам и льготы по налогам на имущество: сохранение нынешней ставки на уровне 1 % без повышения и освобождение от налога на имущество на трехлетнюю перспективу вновь построенных объектов. Такая стратегия выбрана не случайно, она позволит создать условия для увеличения бизнеса и получения дополнительных доходов.

Приоритетными видами деятельности Компании являются пассажирские, в том числе дальние, перевозки. Правительство Российской Федерации сохраняет их финансовую поддержку общим объемом

порядка 60 млрд рублей в год без учета налоговых преференций. Это позволяет не допускать избыточного роста тарифов для населения. За счет гибкой тарифной политики возможно и снижение цен на билеты для отдельных категорий граждан, в разные периоды года и по отдельным маршрутам.

В вопросе развития пассажирских перевозок по пригородным маршрутам Компанией была проведена большая работа с регионами Российской Федерации. В большинстве регионов проблемы урегулированы, тем не менее эта тема остается в повестке дня. Наша цель – выстроить долгосрочные стабильные механизмы взаимодействия с субъектами Российской Федерации, и эту работу необходимо продолжить в 2016 году.

Высокоскоростное движение является одним из приоритетов развития железнодорожной отрасли. Пилотным проектом здесь является высокоскоростная магистраль Москва – Нижний Новгород – Казань, составная часть международного скоростного коридора Москва – Пекин. Такие проекты важны не только для пассажиров, но и для увеличения скоростей грузового движения, поскольку они дают возможность освободить существующие пути именно для перемещения грузов. В 2016 году мы ждем завершения проектирования магистрали.

Если говорить о грузовых перевозках, то и здесь рынок постоянно совершенствуется. Принимаемые тарифные решения должны быть направлены на привлечение дополнительной клиентской базы и повышение доходности деятельности Компании. Эта работа требует взаимодействия со всеми

участниками рынка, формирования соответствующего пакета услуг и возможностей, которые позволят доставлять грузы от места производства до места потребления точно в срок.

В результате проведенной в 2015 году работы по оптимизации операционной деятельности менеджментом Компании приняты решения, позволившие найти внутренние ресурсы развития. Совет директоров ОАО «РЖД» поддерживает данные решения и уверен, что в 2016 году данная работа продолжится.

Инвестиционная программа Компании в настоящий момент является одной из наиболее емких в стране. Инвестиции в развитие инфраструктуры территориально охватывают большую часть Российской Федерации от Северо-Запада до Юга и Дальнего Востока. Правительство поддерживает

инвестиционные планы компании и выделяет на них финансирование, в том числе за счет Фонда национального благосостояния.

Важное место в итогах уходящего года занимают и результаты международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта. Активно развивается международная транспортная деятельность в рамках Евразийского экономического союза, ведется работа на площадке Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Сотрудничество в этих направлениях будет развиваться и далее, что позволит решать возникающие системные вопросы, а также вопросы обеспечения транспортной безопасности на всем пространстве железных дорог стандарта колеи 1520 мм.

Реализация указанной стратегии позволит ОАО «РЖД» оставаться мощной и способной на многое компанией, имеющей существенные ресурсы и внутренние резервы, сохраняющей устойчивое финансовое положение и поддержку государства.

А. В. Дворкович

Председатель совета директоров
ОАО «РЖД»

Обращение председателя правления, президента ОАО «РЖД»



Уважаемые партнеры и коллеги!

В 2015 году «Российские железные дороги» сохранили свои лидирующие позиции в инфраструктурном обеспечении социально-экономического развития России.

На железные дороги приходится 45,3 % совокупного грузооборота с учетом трубопроводного транспорта. Уплаченные налоговые платежи Компании стали надежным источником пополнения государственного бюджета: в 2015 году их общий объем составил 281 млрд руб. В Компании трудоустроены более 800 тыс. человек, свыше 1 % от всех работающих в стране. В целом за 12 лет работы ОАО «РЖД» практически вдвое снижена нагрузка железнодорожного транспорта на экономику: наша доля в ВВП страны снизилась с 3 % в 2004 году до 1,5 %.

Эти показатели, безусловно, важны для понимания роли железных дорог в жизни страны, но значение ОАО «РЖД» для большинства населения

определяется, в первую очередь, качеством работы пассажирского комплекса. Приятно отметить, что в 2015 году мы смогли предложить своим клиентам новые востребованные услуги: мультимодальные перевозки, двухэтажные поезда и дневные экспрессы с удобным расписанием. В сообщении между Москвой и Санкт-Петербургом, Брянском, Ярославлем и другими городами, где мы предложили новое качество услуг, произошло увеличение пассажиропотока, причем на некоторых направлениях до 1,5 раз. А это значит, что клиенты оценили нашу работу.

Финансовые показатели пригородного комплекса впервые приблизились к практически безубыточному результату. Отдельную благодарность за это следует

выразить Правительству Российской Федерации, руководству Министерства транспорта Российской Федерации и других профильных министерств, а также губернаторам за продуктивный диалог и поддержку.

Наконец, была актуализирована Программа развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России, и в качестве приоритетного выделен пилотный проект высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань как части международного скоростного коридора Москва – Пекин. В 2016 году в полном объеме завершится проектирование этой линии.

В 2015 году Компания активно внедряла современные перевозочные технологии, информационные и телекоммуникационные системы, спутниковые технологии, приобретала новый подвижной состав. Инновационные технологии ведут за собой и полноценное импортозамещение, которое мы реализуем, в первую очередь, за счет совместных проектов с регионами и предприятиями отечественной промышленности.

Мы рассчитываем, что наши партнеры по-прежнему с полной отдачей будут выполнять заказы Холдинга, поставляя качественные материалы и комплектующие, современную технику, инновационный подвижной состав по взаимовыгодной цене. Мы всегда открыты для конструктивного и честного сотрудничества.

Несмотря на непростые экономические условия, в 2015 году в Компании была обеспечена социальная стабильность. Выполнены все наши социальные обязательства перед трудовыми коллективами, ветеранами и пенсионерами в соответствии с Коллективным договором. При этом правление ОАО «РЖД» реализовало программу по оптимизации

расходов на 39,7 млрд руб., в первую очередь за счет оптимизации норм потребления материальных ресурсов и ограничения цены на закупаемую продукцию. Снижена стоимость использования ресурсов, а фактические объемы капитального ремонта не только сохранены, но и увеличены к первоначальному плану.

Эти меры позволили сдержать рост себестоимости по перевозочным видам деятельности на уровне 7,1 %, что ниже среднегодового роста потребительских цен и цен в промышленности. Обеспечен рост производительности труда в 4,8 %, в то время как в экономике страны в целом показатель снижен на 3,4 %.

Планы и задачи «Российских железных дорог» в 2016 году напрямую увязаны с перспективами экономического развития Российской Федерации. Приняты решения по индексации грузовых тарифов на уровне 9 % и частичному установлению льготы по налогу на имущество на объекты железнодорожной инфраструктуры. Впервые за последние два года Компания обеспечит сбалансированность деятельности без предоставления государственной субсидии на осуществление работ по капитальному ремонту объектов железнодорожной инфраструктуры.

Для этого нам предстоит найти источники дополнительных доходов на базе стратегии клиентоориентированности и повышения качества услуг, совершенствования тарифной системы, технологического и инновационного развития. Продолжится работа по повышению эффективности управления в соответствии с директивами Правительства Российской Федерации: для этого в Компании разработаны положения о системе управления качеством и внутреннем аудите.

Во главу угла мы ставим внимательное и уважительное отношение к нашему самому главному и непредвзятому клиенту – пассажиру. Холдинг «РЖД» уже объявил 2016 год Годом Пассажира, что отражает наше стремление снизить стоимость билетов, увеличить скорость поездов, повысить комфорт и качество сервиса, особенно для маломобильных категорий граждан. Рассчитываю, что скоро наши клиенты уже почувствуют первые результаты этой работы, а услуги нашей компании станут более комплексными и доступными.

О. В. Белозёров

Председатель правления,
президент ОАО «РЖД»

НА ПУТИ ИЗМЕНЕНИЙ

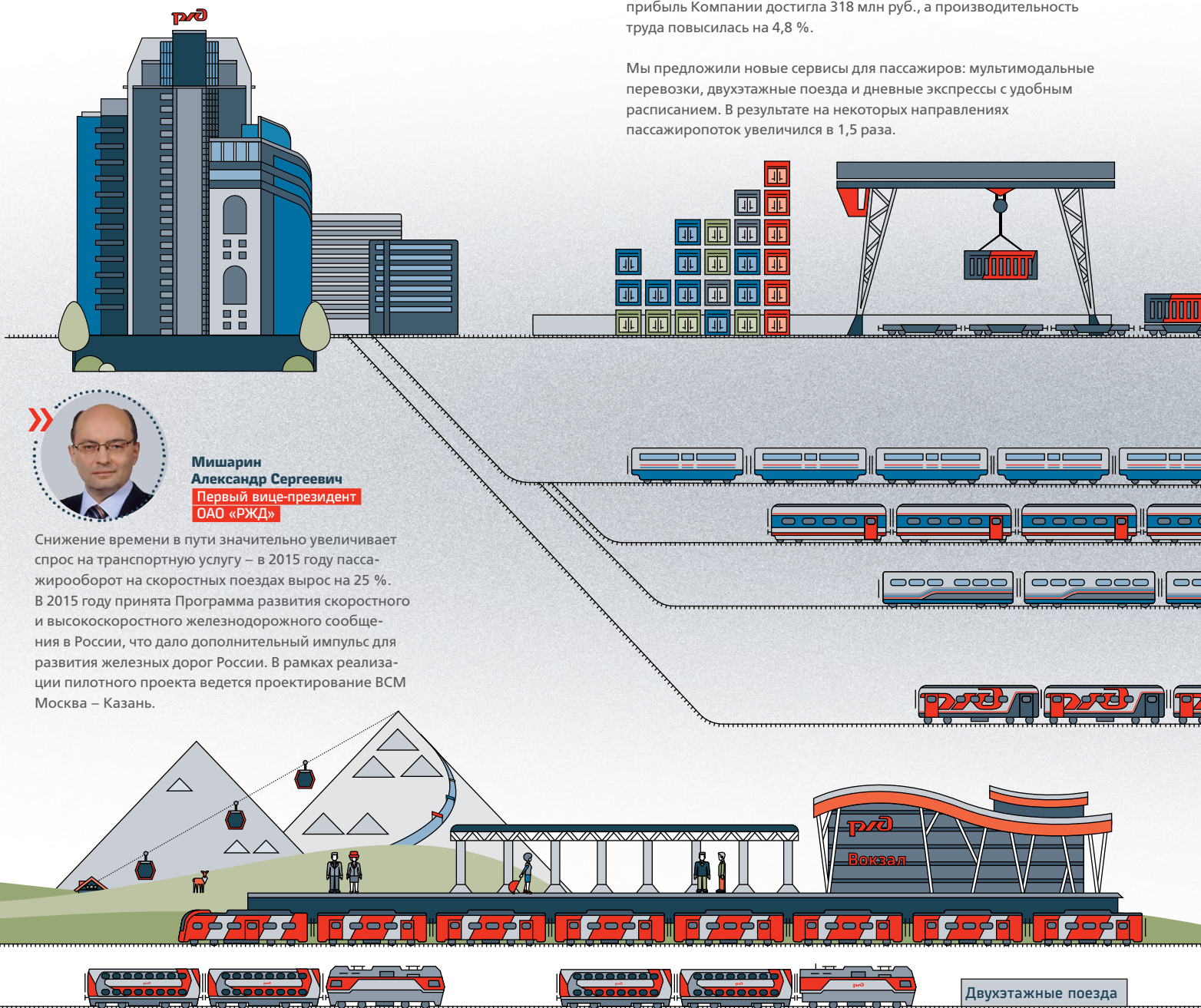


**Белозёров
Олег Валентинович**
Президент ОАО «РЖД»,
председатель правления

Вектор развития Компании направлен на повышение внутренней эффективности, усиление клиентоориентированности, работу с издержками по всем направлениям и рациональное использование имеющихся ресурсов.

В текущих экономических условиях нам удалось сдержать рост себестоимости по перевозочным видам деятельности на уровне 7,1 %, что ниже среднегодового роста потребительских цен в 2,2 раза. Чистая прибыль Компании достигла 318 млн руб., а производительность труда повысилась на 4,8 %.

Мы предложили новые сервисы для пассажиров: мультимодальные перевозки, двухэтажные поезда и дневные экспрессы с удобным расписанием. В результате на некоторых направлениях пассажиропоток увеличился в 1,5 раза.



**Мишарин
Александр Сергеевич**
Первый вице-президент
ОАО «РЖД»

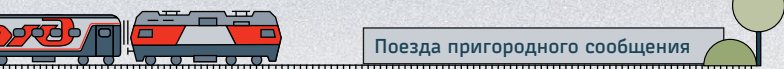
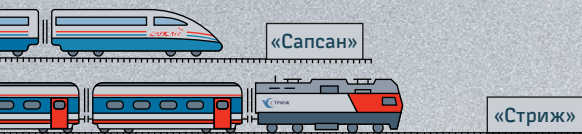
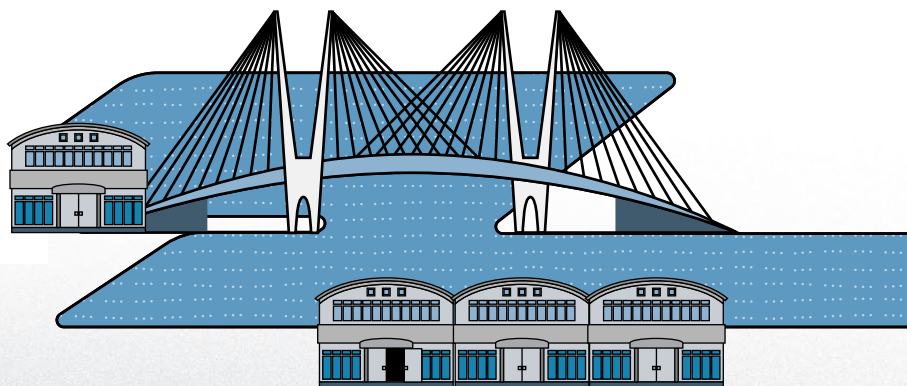
Снижение времени в пути значительно увеличивает спрос на транспортную услугу – в 2015 году пассажирооборот на скоростных поездах вырос на 25 %. В 2015 году принята Программа развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России, что дало дополнительный импульс для развития железных дорог России. В рамках реализации пилотного проекта ведется проектирование ВСМ Москва – Казань.



**Краснощек
Анатолий Анисимович**
Первый вице-президент
ОАО «РЖД»

В непростых макроэкономических условиях, спада промышленного производства более чем на 3 % Компании удалось выполнить погрузку со снижением только на 1 % и сохранить грузооборот на уровне 2014 года. А за счет гибкого и эффективного использования тарифного коридора по ряду грузов произошло увеличение объемов погрузки, выросли доходы Холдинга. Выросла доля прибыли от реализации комплексных транспортно-логистических услуг.

На основе повышения внутренней эффективности подразделений производственного блока, совершенствования модели управления перевозочным процессом достигнут рост показателей внешней клиентоориентированности, обеспечен рост средней скорости доставки грузевых отправок на 13,5 %, до 371,5 км/сутки, маршрутной скорости контейнерных поездов на 1,1 % до 896 км/сутки.



**Тони
Олег Вильямсович**
Вице-президент ОАО «РЖД»

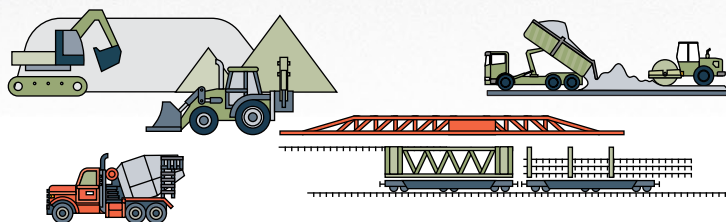
Стратегический приоритет – обеспечение сбалансированного развития железнодорожной инфраструктуры в целях увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок, обеспечения транспортной безопасности, внедрения новых транспортных продуктов и услуг, развития транзитного потенциала железных дорог, а также повышение качества и эффективности инвестиций в строительство.



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

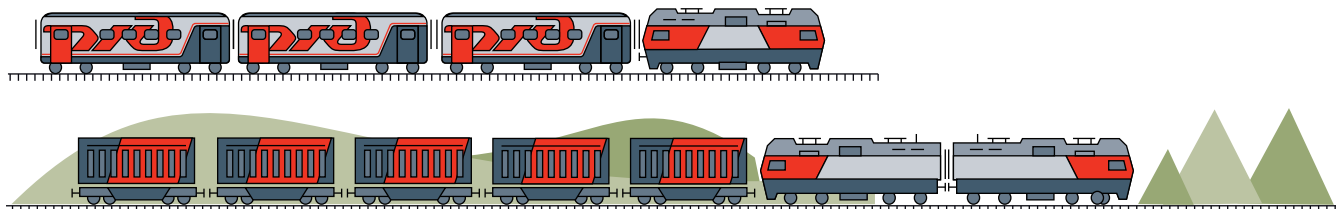
В 2015 году мы реализовали инвестиционную программу в объеме 365 млрд руб., при этом часть инвестиционной программы была профинансирована за счет заемных средств.

В частности, компания впервые разместила инфраструктурные облигации за счет средств ФНБ, в результате чего средний срок кредитного портфеля вырос с 9 до 10 лет, а доля коротких заимствований на конец года составила всего 7%. Ввели специальный учет операций хеджирования и уменьшили негативный эффект курсовых разниц в финансовом результате компании. Операционная прибыль от продаж увеличилась по сравнению с 2014 годом на 43%.



«Ласточка»

Краткие итоги года по основным направлениям деятельности



Основные показатели деятельности

Показатель	Единицы измерения	2014	2015	Изменения	
				+/-	%
Погрузка	млн тонн	1 226,9	1 214,5	-12,5	99,0 %
Грузооборот, в том числе	млрд ткм	2 954,5	2 954,9	0,4	100,0 %
без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии ¹	млрд ткм	2 298,6	2 304,8	6,2	100,3 %
вагонов иных собственников в порожнем состоянии ²	млрд ткм	655,9	650,1	-5,8	99,1 %
Пассажиροоборот, в том числе	млрд пасс-км	128,8	120,4	-8,4	93,5 %
в дальнем следовании	млрд пасс-км	96,3	89,5	-6,7	93,0 %
в пригородном сообщении	млрд пасс-км	32,6	30,9	-1,7	94,8 %
Отправлено пассажиров, в том числе	млн чел.	1 070,3	1 020,4	-49,9	95,3 %
в дальнем следовании	млн чел.	103,1	97,9	-5,2	95,0 %
в пригородном сообщении	млн чел.	967,2	922,5	-44,7	95,4 %
Участковая скорость движения грузового поезда	км/ч	37,7	39,1	1,4	103,7 %
Техническая скорость движения грузового поезда	км/ч	45,6	46,4	0,8	101,8 %
Оборот грузового вагона	сут.	17,0	16,5	0,5	103,2 %
Средний вес грузового поезда	тонн	3 929	3 966	37	100,9 %
Средняя скорость доставки груженых отправок	км/сут.	327,4	371,5	44,1	113,5 %
Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок	%	87,1	92,9	5,8 п. п.	X
Рост производительности труда на перевозочных видах деятельности	%	10,6	4,8	X	X

¹ Далее по тексту годового отчета «Груженный грузооборот»

² Далее по тексту годового отчета «Порожний грузооборот»

Основные достижения ОАО «РЖД»

Обеспечение финансовой устойчивости Компании

В связи с макроэкономической ситуацией, оказывающей непосредственное влияние на производственные показатели, ценовое давление, волатильность национальной валюты, Компанией были своевременно оценены риски финансово-хозяйственной деятельности в 2015 году. Потери Компании от падения доходов от перевозок, роста процентов к уплате по кредитным обязательствам, привязанным к инфляции, увеличения отрицательных курсовых разниц и прочих операционно-финансовых рисков прогнозировались в сумме более 130 млрд руб.

В этих условиях в сжатые сроки была реализована соответствующая программа мероприятий по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «РЖД»:

- Потери доходов от перевозок компенсированы сокращением расходов на 39,7 млрд руб. (к первоначальному

плану) и реализовано дополнительное задание по прибыли от прочих видов деятельности на 10,1 млрд руб. В результате прибыль от продаж составила 83,6 млрд руб. с приростом на 17 млрд руб. (+25,5 %) к первоначальному плану и +43 % к 2014 году.

- Проведена оптимизация социальных расходов — 1 млрд руб.
- Внедрен учет хеджирования в соответствии с политикой управления валютными рисками, что позволило снизить убытки от падения курса рубля на 69,7 млрд руб.
- Реализованы меры по недопущению обесценения стоимости дочерних и зависимых обществ — 18,8 млрд руб.
- По итогам взаимодействия с ФОИВ восстановлена из резерва задолженность Минздравсоцразвития — 10,9 млрд руб.

- Обеспечено поступление средств от реализации пакетов акций ДЗО в объеме 19,3 млрд руб. с прибылью 5,7 млрд руб.

В результате чистая прибыль составила 0,3 млрд руб. (при убытке в 2014 году 44 млрд руб.).

Более детально об обеспечении финансовой устойчивости Компании см. раздел «Итоги финансово-экономической деятельности».

1 020,4
млн человек

Отправлено пассажиров

2 954,9
млрд ткм

Общий грузооборот

0,3 млрд руб.

Чистая прибыль
(при убытке 44 млрд руб. в 2014 году)

4,8 %

Рост производительности труда на перевозочных видах деятельности

7,1 %

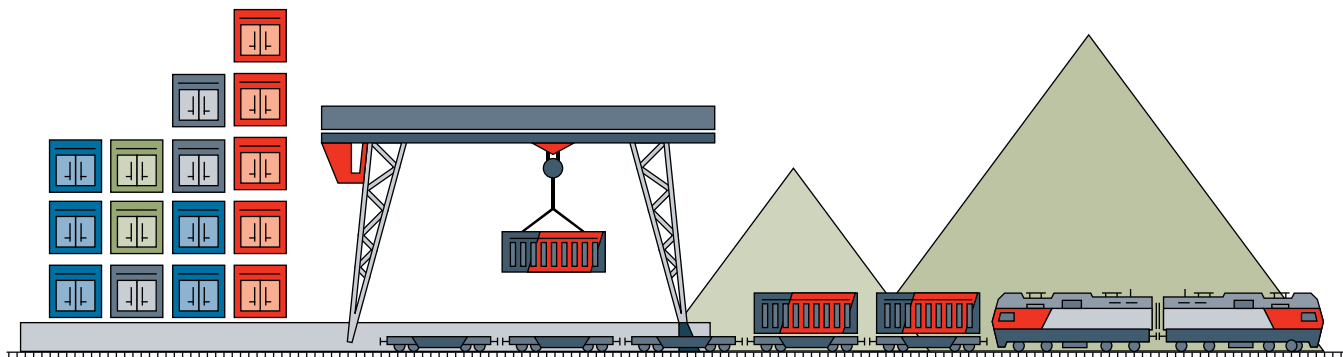
Рост себестоимости на перевозочных видах деятельности к уровню 2014 года, при среднегодовой инфляции 15,5 %

365,5
млрд руб.

Объем выполнения инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2015 году

Ключевые результаты по бизнес-блокам в рамках реализации Стратегии Холдинга

Транспортно-логистический бизнес-блок



- В условиях сложившейся экономической ситуации объем погрузки грузов сократился на 1 % относительно 2014 года и составил 1214,5 млн тонн. Основной причиной снижения погрузки послужило падение внутрисоссийских перевозок.
- Грузооборот (с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) практически остался на уровне 2014 года (+0,01 %) и составил 2 954,9 млрд. ткм.
- Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны сохранилась на уровне прошлого года и составила 45,3 %.
- Увеличена доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, на 5,8 п. п., из них в груженных вагонах на 5,2 п. п. к уровню 2014 года. Обеспечен рост средней скорости доставки грузовых отправок на 14 %.
- В 2015 году проследовало более 100 тыс. поездов по расписанию, из них около 22 тыс. по заключенным договорам. Отправлено около 9 тыс. контейнерных поездов, 214 поездов «Грузовой экспресс».

45,3 %

доля железнодорожного транспорта
в структуре грузооборота
транспортной системы

↑ +0,01 % к 2014 году

2 954,9

млрд. ткм

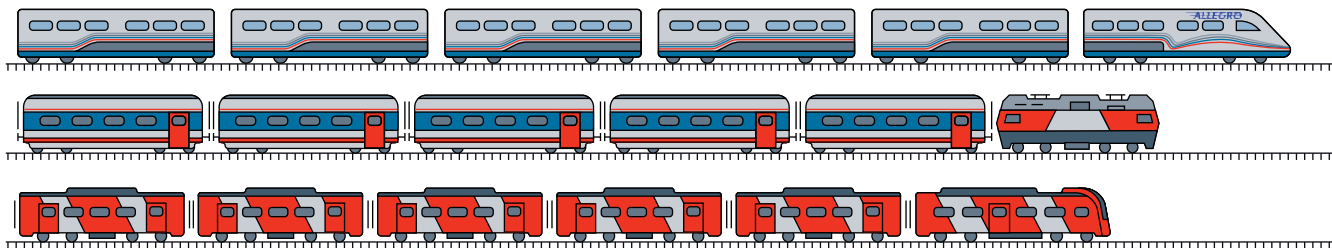
грузооборот

более 100 тыс.

грузовых поездов

проследовало по расписанию
в 2015 году

Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»



- В 2015 году пассажирооборот по скоростным поездам вырос на 25 % до 2,5 млрд пасс.–км. Пассажирооборот по скоростным поездам дальнего следования во внутреннем сообщении увеличился на 26 % и составил 2 440,2 млн пасс.–км.
- В 2015 году пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» снизился на 6,5 % к уровню 2014 года, в том числе в дальнем следовании на 7,0 % и пригородном сообщении на 5,2 %.
- В целом по итогам 2015 года удалось обеспечить безубыточную деятельность пригородного пассажирского комплекса, в том числе за счет принятых Правительством Российской Федерации мерах по поддержке пригородных перевозок.
- Отправлено 1 020,4 млн пассажиров (–4,7 % к уровню 2014 года), в том числе в дальнем следовании – 97,9 млн пассажиров (–5 %), пригородном сообщении – 922,5 млн пассажиров (–4,6 %).
- В рамках программы «Дневной экспресс» по сети железных дорог в действующем графике курсируют 39 пар поездов на 21 направлении, перевезено 8,2 млн пассажиров, что на 50 % выше уровня прошлого года.
- Расширена география курсирования двухэтажного подвижного состава по 4 новым маршрутам, по итогам года двухэтажным подвижным составом отправлено около 1,5 млн пассажиров.
- В июне 2015 года из Москвы в Нижний Новгород запущен новый скоростной поезд «Стриж», минимальное время в пути которого составляет 3 ч. 35 мин. По итогам года перевезено порядка 700 тыс. пассажиров.

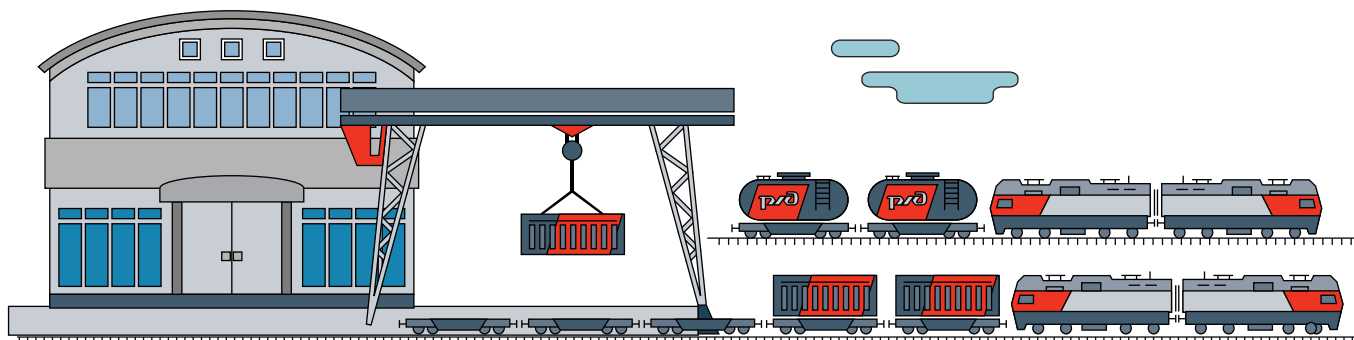
4 новых маршрута

курсирования двухэтажного подвижного состава

Реализация проектов высокоскоростного движения

- Подписан договор на выполнение работ по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и межевания территорий и разработке проектной документации для строительства участка Москва – Казань – Екатеринбург в 2015–2016 годах между ОАО «Скоростные магистрали» и консорциумом проектировщиков в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и ООО Китайская Инженерная Железнодорожная Корпорация «Эр Юань».
- Разработана и утверждена Программа организации скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации на перспективу до 2030 года, в которой основные акценты делаются на выборе направлений для модернизации существующих линий и строительстве новых скоростных и высокоскоростных магистралей с обеспечением максимальных экономических и социальных эффектов – за счет расширения границ существующих агломераций и формирования урбанизированных районов.
- Подписан Меморандум между Министерством транспорта Российской Федерации, государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе, ОАО «РЖД» и «Китайскими железными дорогами» о формах сотрудничества, модели финансирования и инвестирования в проект ВСМ Москва – Казань, приоритетный проект Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин.

Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»

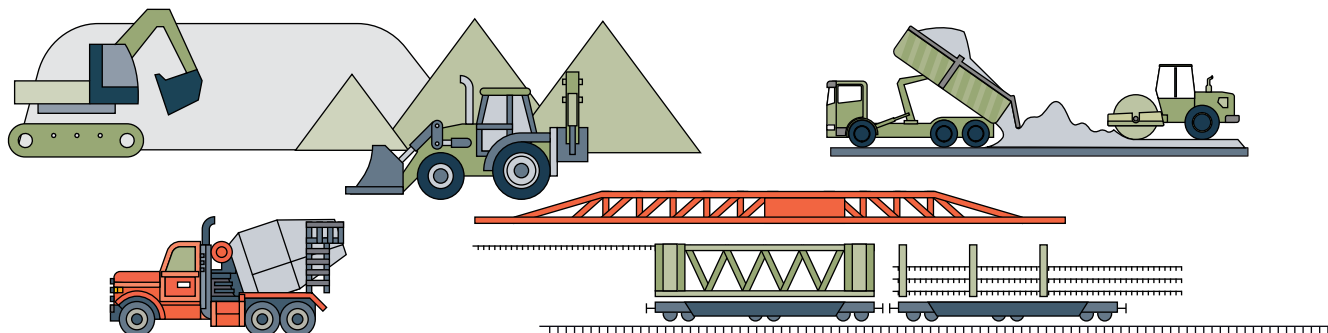


- В 2015 году продолжились работы по проектам модернизации БАМа и Транссиба, комплексной реконструкции участка Междуреченск – Тайшет, развитию Московского транспортного узла, проектам развития и обновления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, строительству железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка – Миллерово).
 - В 2015 году также продолжалась реализация проектов по развитию пропускной способности, в том числе: по реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород, развитию участка Тобольск – Сургут – Коротчаево, реконструкции и строительству искусственных сооружений, строительству вторых путей, развитию сортировочных станций.
 - Обеспечен рост внутренней эффективности подразделений
- производственного блока, что позволило выполнить основные бюджетные параметры использования подвижного состава, в том числе по среднему весу грузового поезда (+0,9 % к уровню 2014 года), среднесуточной производительности локомотива (+3,7 %), участковой скорости (+3,7 %).
- На сети завершено создание Центров управления тяговыми ресурсами, что позволит перейти к целевой модели управления перевозочным процессом на основе полигонной технологии работы. Для автоматизации работы Центров разработана Автоматизированная система центров управления тяговыми ресурсами.
 - Неотъемлемой частью повышения эффективности перевозочного процесса стала проводимая работа по применению информационно-управляющих технологий, в том числе организации движения грузовых поездов по расписанию, расширен полигон внедрения системы «Эльбрус», обеспечивающий
- организацию вождения грузовых поездов по энергооптимальным расписаниям.
- Маршрутная скорость контейнерных поездов составила 892 км/сутки с увеличением на 10 км/сутки (+1,1 %), а в рамках проекта «Транссиб за 7 суток» достигла 1 139 км/сутки с увеличением на 66 км/сутки (+6,1 %) к уровню 2014 года.
 - В 2015 году:
 - закуплено 500 единиц тягового подвижного состава;
 - введены в эксплуатацию 163,5 км новых и вторых путей; 157,7 км станционных путей; электрифицировано 45,8 км; реконструировано 2 814,0 км железнодорожных путей.

892 км/сутки

**Маршрутная скорость
контейнерных поездов
(с увеличением на 10 км/сутки)**

Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»



Республика Сербия

Холдинг «РЖД» выполнял свои контрактные обязательства по реконструкции ряда железнодорожных участков трансъевропейского транспортного Коридора X, проходящего по территории Сербии, и поставке дизельных поездов. В сентябре состоялось торжественное открытие движения по второму главному пути на участке Голубинцы – Рума и новому участку Сопот Космайский – Ковачевац (Сербия). Кроме того, ООО «РЖД Интернешнл» подписано дополнительное соглашение о реконструкции трех южных участков трансъевропейского транспортного Коридора X и Меморандум о стратегическом партнерстве с АО «Инфраструктура железных дорог Сербии», который является основой дальнейшего развития российско-сербского сотрудничества в железнодорожной отрасли.

Иран

Между Иранскими железными дорогами и ООО «РЖД Интернешнл» заключено контрактное соглашение на проектирование, поставку материалов, оборудования и строительство по проекту электрификации железнодорожного участка Гармсар – Инче Бурун.

Индия

ОАО «РЖД» и Министерство железных дорог Республики Индия подписали Меморандум о взаимопонимании в отношении технического сотрудничества в железнодорожной сфере, целью которого является совместный поиск проектов для взаимовыгодной реализации на территории Индии.

КНДР и Республика Корея

В части повышения транзитного потенциала российских железных дорог в 2015 году проведены перевозки угля транзитом через порт Раджин в Китай и Республику Корея в объеме 1,170 млн тонн.

Вьетнам

ОАО «РЖД» и государственная компания «Вьетнамские железные дороги» подписали соглашение о сотрудничестве, предусматривающее развитие взаимодействия по нескольким направлениям: логистика, реализация инфраструктурных проектов, взаимодействие в рамках международных организаций, обмен опытом и научно-технической информацией.

Социальный блок



- В 2015 году в условиях макроэкономической нестабильности и снижения доходов ОАО «РЖД» сохранило статус социально ответственного работодателя. Обязательства Компании по Коллективному договору ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы за отчетный период выполнены. Так, заработная плата работников была проиндексирована в марте на 3,7 %.
- Конкурентоспособность заработной платы работников ОАО «РЖД» возросла к уровню 2014 года: соотношение заработной платы работников Компании с общероссийским уровнем составило 1,31 против 1,27 в 2014 году.
- Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, в 2015 году составила почти 45 тыс. руб., что на 8,2 % выше уровня 2014 года, при этом реальная заработная плата снижена на

6,3 % (по стране снижение составило 9,5 %). Рост производительности труда обеспечен на уровне 4,8 %, в то время как в экономике страны в целом показатель снизился на 3,4 %.

- Укомплектованность персонала составила 99,2 % (на 1,0 п. п. выше уровня 2014 года), текучесть – 7,4 % (снижение на 1,0 п. п.).
- В 2015 году обеспечена профессиональная подготовка более 50 тыс. человек и повышена квалификация более 150 тыс. рабочих и более 103,6 тыс. руководителей и специалистов, что соответствует установленным плановым заданиям.

1,31

соотношение заработной
платы работников Компании
с общероссийским уровнем

◆ +1,0 п. п. к 2014 году

99,2 %

укомплектованность
персонала

Инвестиционное развитие

За счет реализации программы инвестиционного развития ОАО «РЖД» в 2015 году были улучшены следующие показатели:

- за счет выполненных работ по реконструкции (модернизации) железнодорожного пути в 2015 году увеличен полигон движения пассажирских поездов со скоростью 120–140 км/ч на 1 176 км или на 4,6 % по отношению к показателям 2014 года, грузовых поездов со скоростью более 80 км/ч – на 580,6 км (+1,0 %);
- общая протяженность главного пути на железобетонных шпалах составила 97 794,517 км, увеличилась на 1 756,4 км (+1,8 %), общее протяжение бесстыкового пути составило 90 695,168 км, увеличение на 1 701,778 км (+1,87 %);
- при проведении работ по обновлению и модернизации технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики в 2015 году на определяющих участках железных дорог преобладал комплексный подход с одновременной модернизацией устройств электрической централизации, автоматической блокировки, диспетчерского контроля и интеграции их в комплексные системы управления перевозочным процессом. Проведенная

модернизация технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики, находящихся в эксплуатации с двойным сроком полезного использования, позволила повысить безопасность движения и надежность работы устройств; оснащение центров технического диагностирования и мониторинга системами диагностики и удаленного мониторинга на железных дорогах обеспечило максимальное выявление предотказных состояний технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики. В результате выполнения указанных мероприятий количество отказов 1 и 2 категории (система КАСАНТ) снизилось в хозяйстве с 6920 в 2014 году до 6363 в 2015 году или на 8,1 %;

- за счет выполнения объемов по обновлению основных фондов вагонного хозяйства в 2015 году снижено количество отказов технических средств на 11 % по отношению к показателям 2014 года, а также увеличена на 16 км протяженность гарантийных участков безостановочного движения поездов к 2014 году;
- за счет выполнения объемов по обновлению основных фондов хозяйства электрификации и электроснабжения в 2015 году снижено количество отказов технических средств на 9,4 %

по отношению к показателям 2014 года, а также под скоростной режим движения поездов 160 км/ч реконструировано 111,5 км развернутой длины контактной сети, для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения обновлено под скорость 200 – 250 км/ч – 21,6 км контактной сети, сняты ограничения по пропуску поездов весом 6300 тонн на 3 межподстанционных зонах протяженностью 71 км.

В целом по ОАО «РЖД» в 2015 году введено в действие:

- 163,5 км новых и вторых путей,
- 45,8 км электрификации,
- 157,7 км станционных путей;

реконструировано:

- 129 единиц электрической централизации стрелок,
- 50,8 км автоблокировки,
- 280,5 км диспетчерской централизации,
- 640,4 км междугородных кабельных линии связи,
- 288,1 км контактной сети,
- 2814 км железнодорожного пути.

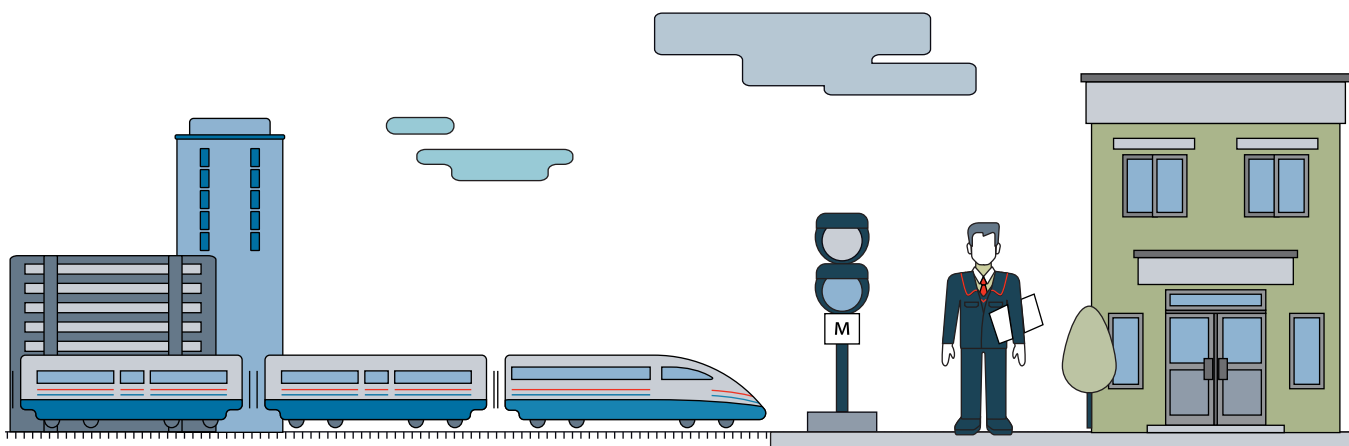
Энергоэффективность

Всего за 2015 год в более чем 2 290 структурных подразделениях Компании реализовано 11,8 тыс. мероприятий Программы энергосбережения, что позволило сэкономить 4,9 млрд руб., в том числе:

- 848,2 млн кВт/ч электроэнергии на 2 412,9 млн руб.,
- 53,9 тыс. тонн дизельного топлива на 1 663,9 млн руб.,
- 5,3 тыс. тонн бензина на 178,0 млн руб.,
- 152,5 тыс. Гкал тепловой энергии на 251,4 млн руб.,

- 25,8 млн куб. м природного газа на 114,9 млн руб.,
- 64,5 тыс. тонн угля на 93,0 млн руб.,
- 21,9 тыс. тонн топочного мазута на 216,6 млн руб.

Обеспечение безопасности движения



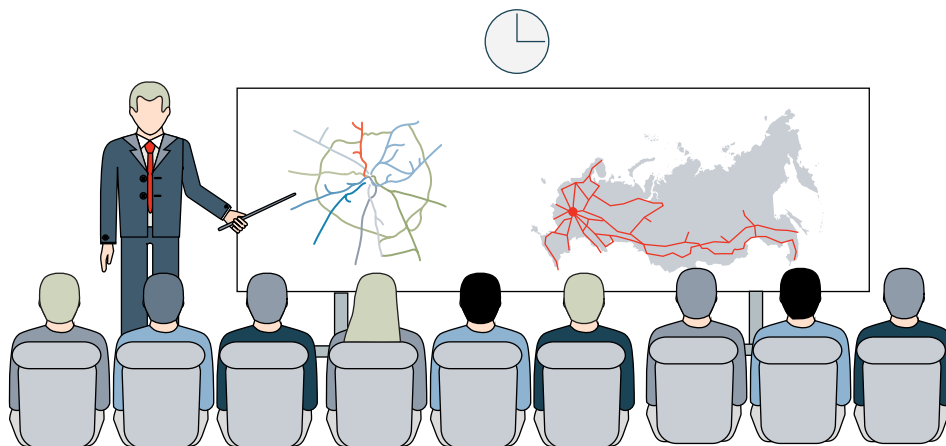
В 2015 году затраты на реализацию Программы безопасности движения холдинга «РЖД» составили 2,1 млрд руб.

- Значение целевого показателя безопасности движения по холдингу «РЖД» выполнено на уровне 1,17 событий на 1 млн поездо-км при плановом значении 1,58 событий (снижение на 26 %).
- Количество объектов, оснащенных системами технических средств обеспечения транспортной безопасности, доведено до 1 627, что на 1,3 % превышает аналогичный показатель 2014 года.
- Количество нарушений безопасности движения, допущенных на инфраструктуре ОАО «РЖД», увеличилось по сравнению с 2014 годом на 64,2 % (7 704 к 4 693). Однако основная доля нарушений (68 %) относится к ответственности сторонних организаций, осуществляющих свою деятельность на инфраструктуре ОАО «РЖД».

1,17

Значение целевого показателя безопасности движения по холдингу «РЖД»

Итоги мероприятий по расширению применения процессного подхода






К концу 2015 года в соответствии с Программой мероприятий по расширению применения процессного подхода:

- сформирована схема процессной модели ОАО «РЖД»;
- разработаны и утверждены нормативно-методические документы в области процессного управления;
- около 800 руководителей и специалистов прошли подготовку в области процессного управления;
- проведен конкурс на лучшее подразделение по применению процессного подхода в управлении и повышении эффективности деятельности в ОАО «РЖД»;
- через советы директоров дочерних обществ ОАО «РЖД» проведены решения по внедрению процессного подхода, в соответствии с которыми дочерние общества разрабатывают свои программы мероприятий.

около 800
руководителей
и специалистов прошли подготовку
в области процессного управления

ОБЗОР РЫНКА

 Обзор и основные тенденции российской транспортной отрасли 20
 Положение ОАО «РЖД» в железнодорожной отрасли 26
 Тарифная политика 28

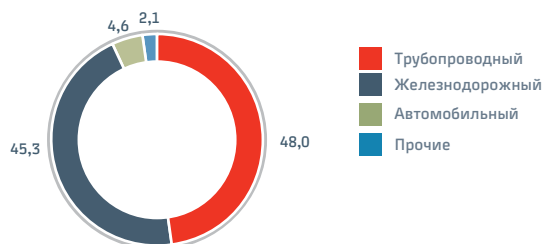
В 2015 году ОАО «РЖД» продолжило активную работу по переходу от чисто перевозочной деятельности к транспортно-логистической за счет развития комплексных услуг, организации перевозок по расписанию, расширения спектра оказываемых 2PL, 3PL, 4PL услуг, формирования глобальных логистических цепочек.



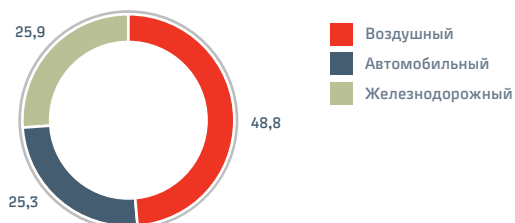


Инфраструктура стабильной экономики

Структура грузооборота по основным видам транспорта, %



Структура пассажирооборота по основным видам транспорта, %



5 088,9

млрд ткм

грузооборот транспорта



465,3

млрд пасс.-км

пассажирооборот транспорта общего пользования



Обзор и основные тенденции российской транспортной отрасли

Важной особенностью 2015 года была нестабильность на мировых финансовых и товарных рынках в условиях повышенной неопределенности относительно перспектив мировой экономики.

Основные тенденции и изменения в мировой и российской экономиках

В 2015 году конъюнктура мировой экономики несколько снизилась. Рост глобального ВВП, по оценке Международного валютного фонда, замедлился до 3,1 % с 3,4 % в 2014 году. Темпы роста международной торговли замедлились до 2,6 % по сравнению с 3,4 % в 2014 году.

Замедление мировой экономики в 2015 году было обусловлено существенным снижением активности в развивающихся странах, экономический рост которых замедлился до 4 % с 4,6 % в 2014 году. Значительное влияние на мировую экономику оказало замедление экономического роста в Китае, являющемся ключевым участником мировой торговли. При этом в других

странах БРИКС (за исключением Индии) также произошло ухудшение экономической динамики.

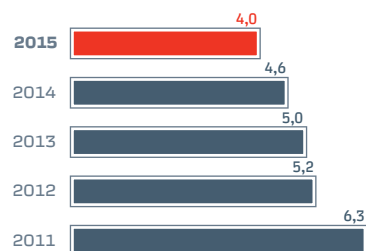
Относительно позитивной в 2015 году была экономическая ситуация в развитых странах, где экономический рост ускорился до 1,9 % с 1,8 %. В США экономический рост сохранился на уровне 2014 года (2,4 %). При этом, удорожание доллара негативно сказалось на финансовой стабильности отдельных развивающихся стран, где происходил отток капитала.

Важной негативной особенностью 2015 года была нестабильность на мировых финансовых и товарных рынках в условиях повышенной

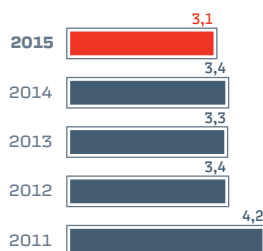
неопределенности относительно перспектив мировой экономики. Снижение мировых цен на нефть ухудшило ситуацию в странах-экспортерах нефти, доходы которых резко сократились, но оказало положительное воздействие на страны-импортеры нефти, где экономическая активность возросла. Однако снижение ценовой конъюнктуры на мировом рынке нефти было слишком масштабным, и его влияние на мировую экономику в целом было отрицательным.

Темпы роста ВВП мира в целом, развитых и развивающихся стран в 2011–2015 годах (по данным МВФ), % к предыдущему году

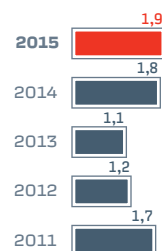
Развивающиеся страны



Мир в целом



Развитые страны



Ситуация в российской экономике в 2015 году характеризовалась кризисными тенденциями. ВВП России перешел к спаду (снижение на 3,7 % к 2014 году) после роста, хотя и замедлявшегося, в течение 2010–2014 годов. Промышленное производство к уровню 2014 года сократилось на 3,4 %.

Ухудшились почти все факторы поддержки экономического роста. Резко снизился потребительский спрос – сокращение оборота розничной торговли к уровню 2014 года составило 10 %. Такая динамика была связана с существенным снижением доходов и реальной заработной платы населения, ускорением инфляции и ухудшением потребительских настроений.

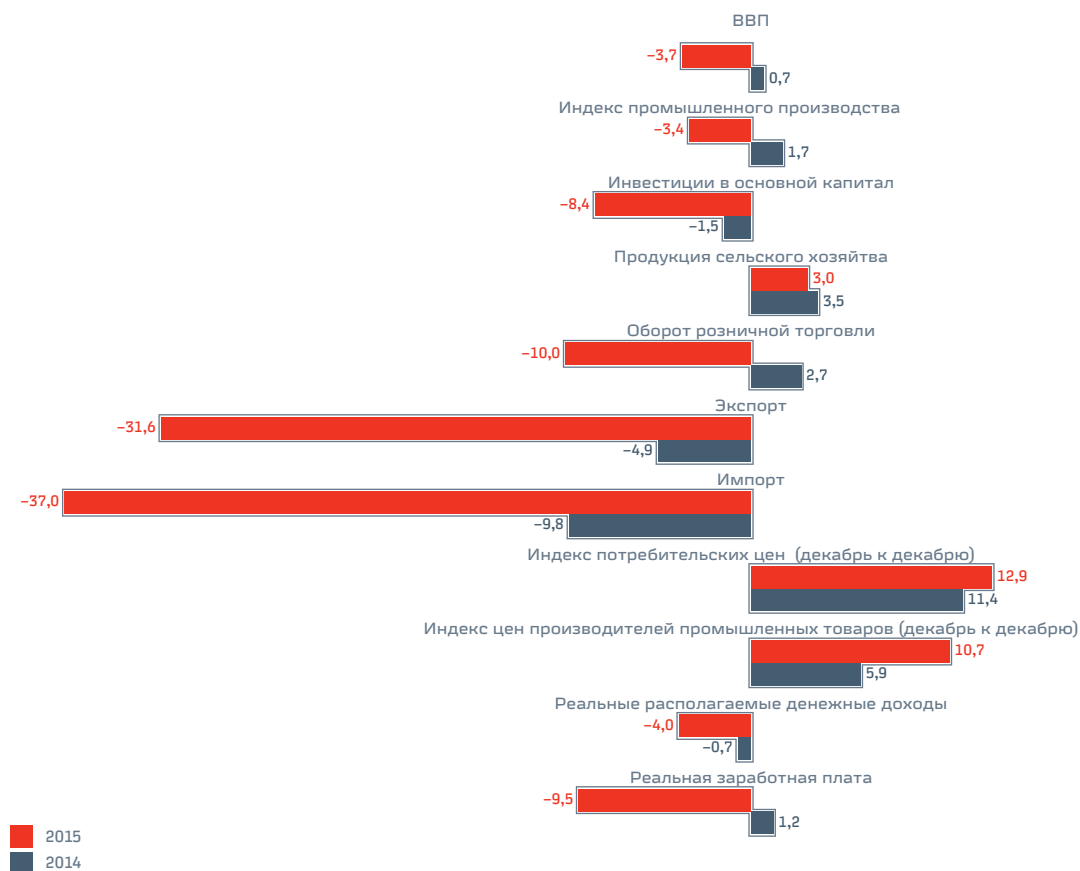
Продолжилось затухание инвестиционной активности. Глубина спада инвестиций в основной капитал в 2015 году возросла до 8,4 % с 1,5 % в 2014 году. Инвестиции сокращались в условиях снижения спроса, удорожания инвестиционного импорта, повышения привлекательности вложений на финансовых рынках, высоких кредитных ставок и снижения ожиданий в отношении перспектив российской экономики.

Определяющее негативное влияние на макроэкономическую конъюнктуру России в 2015 году оказывала динамика мировых цен на нефть. Сокращение цен на нефть привело не только к снижению доходов бюджета и сырьевых компаний, но и через ослабление мультиплициру-

щего эффекта – к сокращению доходов корпоративного сектора в целом.

Уменьшение валютной выручки экспортеров, наряду с продолжавшимся оттоком капитала, закрытыми в результате санкций международными рынками капитала, отсутствием поддержки национальной валюты привело к ослаблению рубля на валютном рынке и высокой волатильности его курса. Таким образом, в экономике сложились условия, в которых неопределенность будущего резко возросла, что обусловило в совокупности с другими негативными факторами снижение экономической активности в России.

Изменение макроэкономических показателей России в 2014–2015 годах, % к предыдущему году



Грузооборот транспорта

В 2015 году грузооборот транспорта в России вырос на +0,2 % относительно 2014 года и составил 5 088,9 млрд ткм.

Рост грузооборота транспортной системы обусловлен повышением грузооборота на всех видах транспорта, кроме внутреннего водного и автомобильного.

Грузооборот железнодорожного транспорта вырос на +0,3 %¹.

Значительное увеличение грузооборота на морском (+24,1 %) и воздушном (+5,6 %) транспорте.

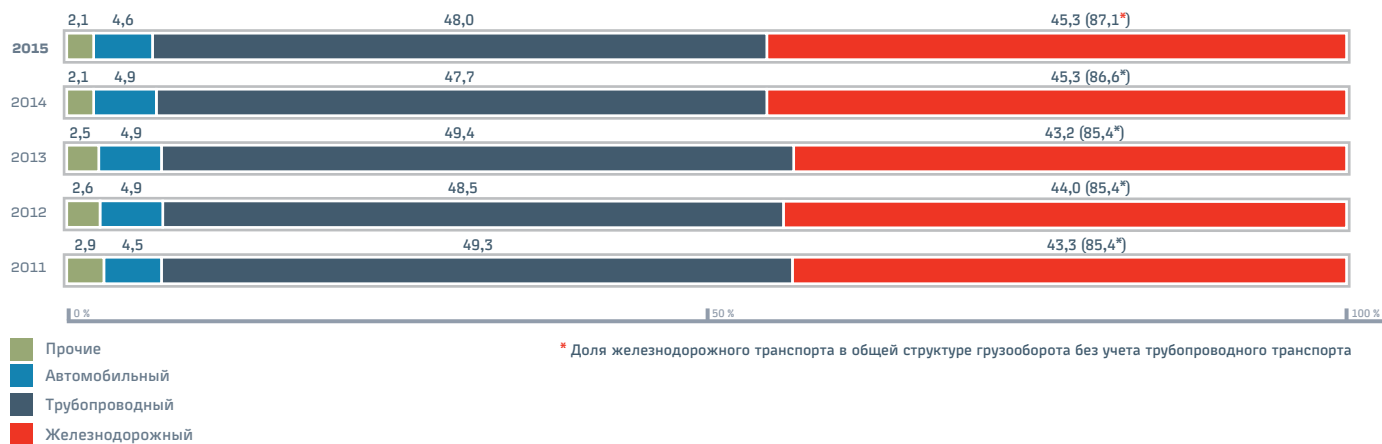
Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны составила 45,3 % (к уровню 2014 года не изменилась).

Доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного составила 87,1 %.

Грузооборот по видам транспорта в 2015 году³

Вид транспорта	Млрд ткм	2015 +/- % 2014	Доля видов транспорта в общем грузообороте, %	
			2014	2015
Грузооборот транспорта	5 088,9	+0,2	100,0	100,0
в том числе				
железнодорожного	2 304,8	+0,3	45,3	45,3
автомобильного	232,1	-5,9	4,9	4,6
морского	39,8	+24,1	0,6	0,8
внутреннего водного ²	62,6	-13,5	1,4	1,2
воздушного (транспортная авиация)	5,4	+5,6	0,1	0,1
трубопроводного	2 444,2	+0,9	47,7	48,0
Справочно: доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного			86,6	87,1

Структура грузооборота по видам транспорта, %



¹ Грузооборот железнодорожного транспорта без учета пробега собственных вагонов в порожнем состоянии по отчетным данным ОАО «РЖД».

² Справочно: в перевозках грузов морским и внутренним водным транспортом учитываются перевозки, выполненные по договору перевозки груза собственными и (или) арендованными (зафрахтованными) судами (в том числе сданными в аренду иностранным компаниям (фрахтователям) на условиях тайм-чартера), плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, оформленные соответствующими перевозочными документами.

³ По данным Росстат за исключением железнодорожного транспорта.

Пассажирооборот транспорта

Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2015 году составил 465,3 млрд пасс.-км, в том числе:

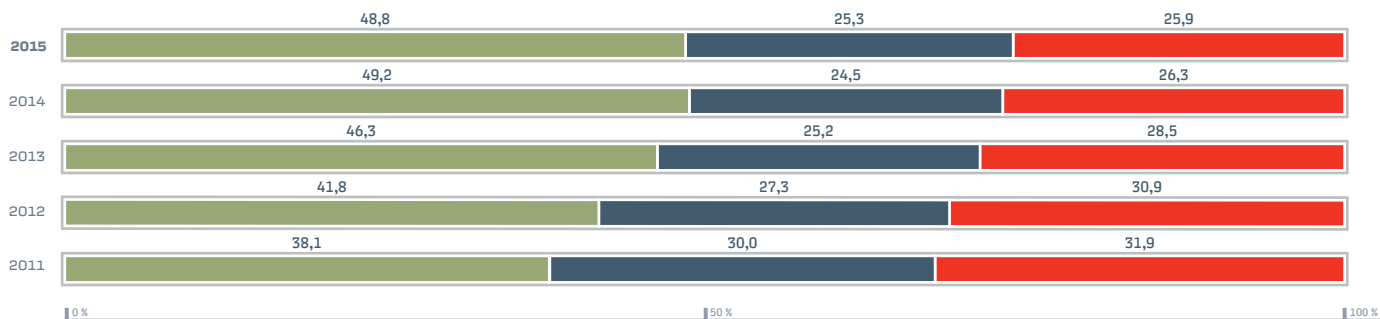
- железнодорожного – 120,4 млрд пасс.-км,
- автомобильного – 118,0 млрд пасс.-км,
- воздушного – 226,9 млрд пасс.-км.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 25,3 % (+0,8 п. п. к уровню 2014 года). В структуре пассажирооборота транспорта общего пользования воздушный транспорт занимает 48,8 % (–0,4 п. п. к уровню 2014 года), железнодорожный транспорт – 25,9 % (–0,4 п. п. к уровню 2014 года).

Пассажирооборот по видам транспорта в 2015 году

Вид транспорта	2015		Доля видов транспорта в общем пассажирообороте, %	
	Млрд пасс.-км	+/- % 2014	2014	2015
Пассажирооборот транспорта общего пользования	465,3	–5,4	100,0	100,0
в том числе				
железнодорожного	120,4	–6,5	26,3	25,9
автомобильного (автобусы)	118,0	–2,0	24,5	25,3
воздушного (транспортная авиация)	226,9	–6,0	49,2	48,8

Структура пассажирооборота по основным видам транспорта*, %



* Без учета городского и водных видов транспорта

- Воздушный
- Автомобильный
- Железнодорожный

Межвидовая конкуренция

Межвидовая конкуренция на рынке грузовых перевозок

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

В сегменте грузовых перевозок основными конкурентами являются трубопроводный, автомобильный, а также водный транспорт (морской водный транспорт в основном в сегменте транзитных контейнерных перевозок).

ОАО «РЖД» испытывает максимальное конкурентное давление со стороны трубопроводного транспорта в сегментах перевозок сырой нефти и светлых нефтепродуктов. Это создает существенные риски сокращения потенциальной грузовой базы железнодорожных перевозок в указанных сегментах.

Помимо трубопроводного транспорта, конкурентное давление на железнодорожные перевозки нефтяных грузов оказывает и внутренний водный транспорт.

Автомобильный транспорт перевозит грузы на небольшие, по сравнению с другими видами транспорта, расстояния, а его удельный вес в грузообороте транспорта составляет порядка 4,6 %. Вместе с этим, автомобильный транспорт все более активно начинает принимать участие в доставке на дальние расстояния мелких партий высокодоходных и скоропортящихся грузов, и конкурентное давление со стороны автомобильного транспорта на железнодорожный усиливается.

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 железнодорожного транспорта может поспорить 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

В 2015 году железнодорожный транспорт продолжал испытывать конкурентное давление со стороны воздушного транспорта на внутрироссийских направлениях в дерегулируемом сегменте.

В условиях конкуренции со стороны авиатранспорта, наблюдавшийся в 2015 году устойчивый спрос на проезд в поездах «Сапсан» и «Аллегро» (обеспечивающих для пассажира высокую скорость и комфорт, оптимальный уровень тарифа, поездки с удобным расписанием), в двухэтажных поездах и поездах «Стриж», а также на использование мультимодальных

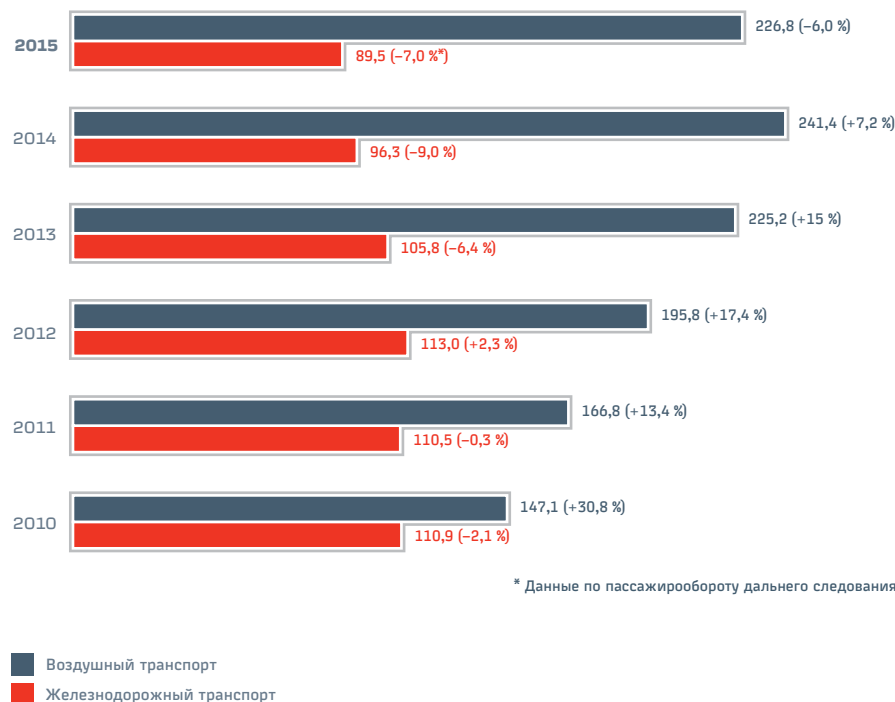
перевозок и новых транспортных продуктов в рамках программы «Дневной экспресс» в электропоездах «Ласточка» свидетельствует о положительной тенденции привлечения дополнительного пассажиропотока с альтернативных видов транспорта, подтверждает необходимость дальнейшего развития скоростного пассажирского сообщения.

Вследствие ухудшения макроэкономической ситуации, снижения курса рубля и сохранения геополитической напряженности впервые снижен пассажирооборот основного конкурента – воздушного транспорта (на –6 %).

Структура пассажирооборота железнодорожного и воздушного транспорта по видам сообщения в 2015 году, %



Пассажирооборот железнодорожного и воздушного транспорта в 2010–2015 годах, млрд пасс. – км



Положение ОАО «РЖД» в железнодорожной отрасли

Грузовые перевозки

В 2015 году продолжилось развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Доля холдинга «РЖД» в объемах перевозок сократилась с 71,3 % в 2003 году до 13,8 % в 2015 году.

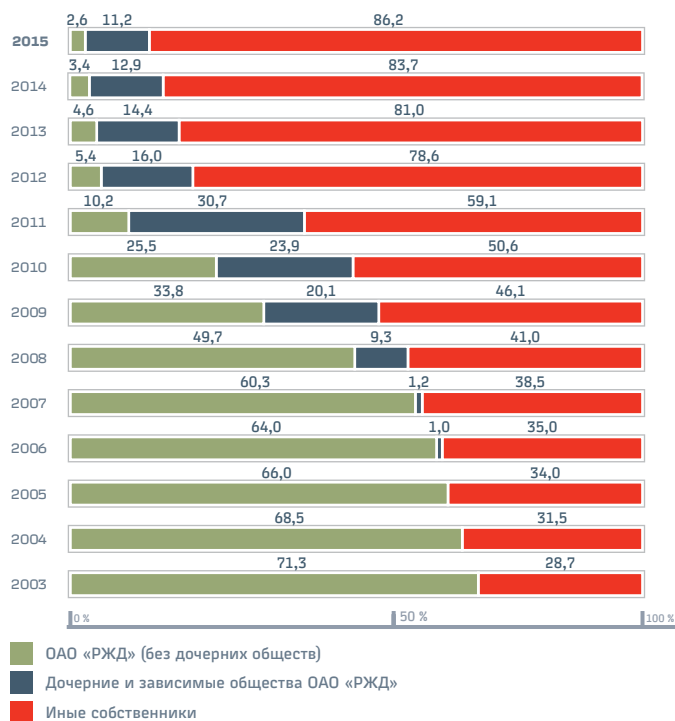
В 2015 году по сравнению с 2014 годом доля ОАО «РЖД» (без учета дочерних и зависимых обществ) на рынке

оперирования грузовыми вагонами по объемам грузовых железнодорожных перевозок снижена с 3,4 % до 2,6 %. Доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в объемах перевозок в 2015 году составила 11,2 %.

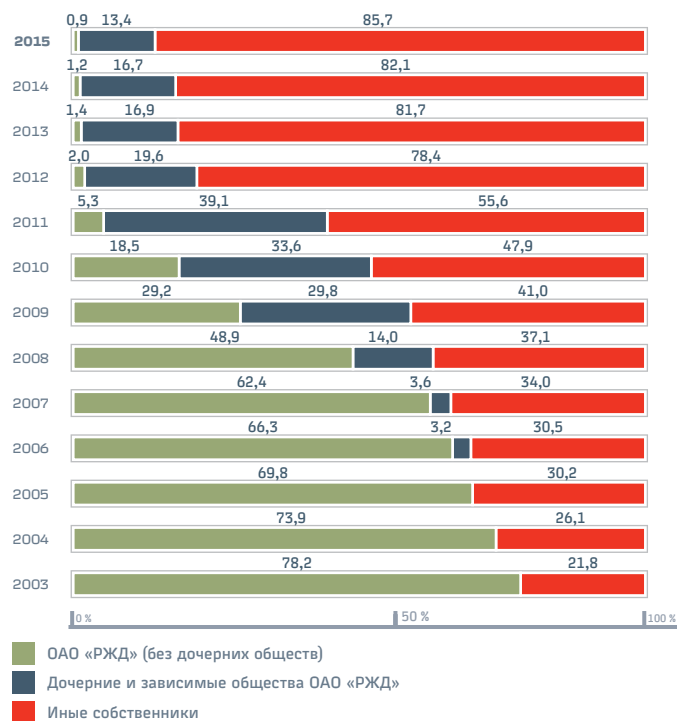
Доля ОАО «РЖД» (без учета дочерних и зависимых обществ) на рынке оперирования грузовыми вагонами

по объемам грузооборота сокращена с 78,2 % в 2003 году до 0,9 % в 2015 году, а доля грузооборота, приходящегося на вагоны частных собственников, увеличилась с 21,8 % в 2003 году до 85,7 % в 2015 году.

Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам перевозок в 2003–2015 годах, %



Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота в 2003–2015 годах, %

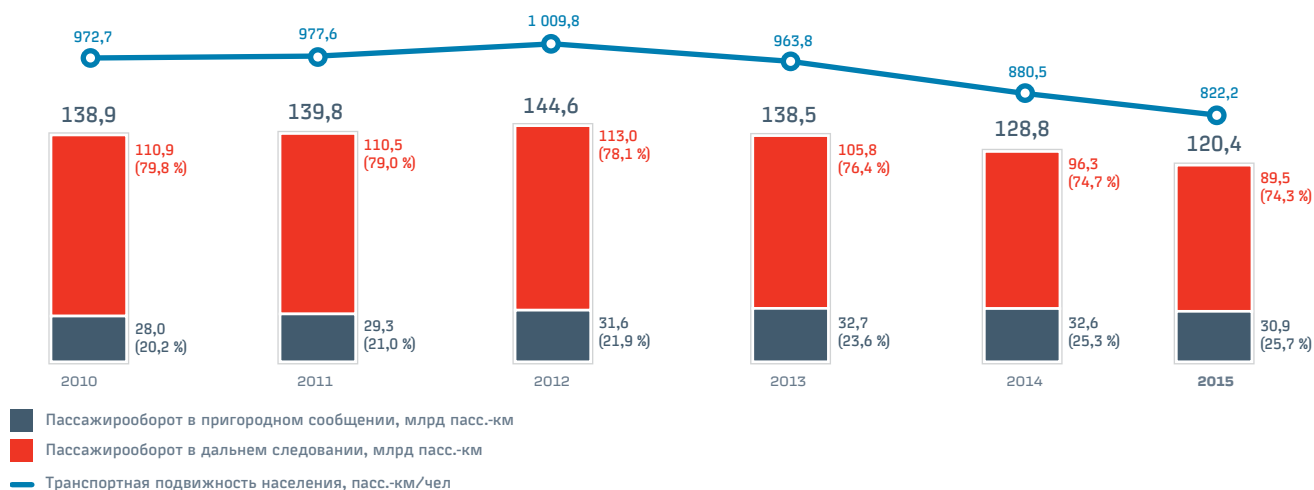


Пассажирские перевозки

По итогам 2015 года доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в структуре пассажирооборота в дальнем следовании снизилась к уровню 2014 года на 1,2 п. п. и составила 95,7 %. Увеличились доли: частных перевозчиков – на 0,5 п. п. до 1,4 %, пассажирооборота, осуществляемого высокоскоростными поездами (Дирекция скоростного сообщения – филиал ОАО «РЖД») – на 0,7 п. п. до 2,9 %.

В пригородном сообщении на ОАО «РЖД» приходится всего лишь 0,8 % от общего пассажирооборота в пригородном сообщении, а на дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД» – 99,1 %. Доля частных перевозчиков составляет 0,1 %. В течение последних нескольких лет данное соотношение долей на рынке пригородных пассажирских перевозок остается без изменений.

Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта и транспортной подвижности населения



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



Тарифная политика

В 2015 году индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки составила 10 %.

Принципы тарифной политики грузовых перевозок

Основы государственной политики в отношении естественных монополий, включая принципы государственного регулирования и формирования тарифной политики в области грузовых перевозок, определены законодательно. На основе федеральных законов приняты решения Правительства Российской Федерации и ведомственные нормативные акты федеральных органов исполнительной власти по регулированию естественных монополий, в которых сформированы принципы государственного регулирования тарифов.

В регуляторной модели в отношении железнодорожного транспорта с 2014 года на основании решений Правительства

Российской Федерации осуществлен переход к установлению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта общего пользования на долгосрочный период.

Приняты соответствующие Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках.

На 2014–2018 годы темпы роста грузовых железнодорожных тарифов установлены с ограничением 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.

Таким образом, в 2014 году тарифы на грузовые железнодорожные перевозки не индексировались, а в 2015 году осуществлена индексация тарифов в размере 10 %.

Тарифное регулирование пассажирских перевозок

Пригородное сообщение

В соответствии с п. 23 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 декабря 2013 года № 473, установлены 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 (устанавливается сумма фиксированной ставки за 1 поездку на определенное тарифное расстояние и при проезде свыше данного тарифного расстояния взимается плата по фиксированной ставке за каждый км).
- По итогам 2015 года величина тарифа по сети составила 23,24 руб./10 пасс.-км, что выше уровня тарифа за соответствующий период 2014 года на 10,0 % или на 2,11 руб./10 пасс.-км.

Дальнее следование

С 1 января 2015 года действующие тарифы в регулируемом секторе были проиндексированы Приказом ФСТ России от 05.12.2014 № 280–т/1:

- ставки тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах на 10 %;
- ставки тарифов на перевозки пассажиров с использованием мотор-вагонного подвижного состава 1 класса на 10 %;

- ставки тарифов на пробег собственных (арендованных) вагонов в составе дальних поездов на 10 %;
- ставки тарифов на перевозку багажа, грузобагажа и ставки сборов и платы за дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой багажа и грузобагажа на 10 %;

- ставки сборов и платы за дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров на 10 %.

В дерегулируемом секторе проиндексированы тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании при проезде в вагонах СВ и купейных вагонах на 5 %.

23,24
руб./10 пасс.-км

величина тарифа в пригородном сообщении по сети в 2015 году

Индексация тарифов

Год	Регулируемый	Дерегулированный	
	Плацкарт и общий вагон	Купе	СВ
2010	1,1		1,08
2011	1,1		1,05
2012	1,1		1,05
2013	1,2	1,05	—
2014	1,042	—	—
2015	1,1	1,05	1,05

Реализация тарифной политики с учетом международных договоренностей Российской Федерации

Тарификация транзитных перевозок грузов по железным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии и стран Балтии осуществляется по ставкам Тарифной политики СНГ, действующей в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств – участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года.

В рамках реализации Тарифной политики СНГ с 1 февраля 2015 года базовые ставки Тарифной политики СНГ на перевозки по российским железным дорогам проиндексированы на 3,7 %.

В связи со вступлением с 1 января 2015 года в действие Договора о Евразийском экономическом союзе, подписанным 29 мая 2014 года в Астане главами Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, транзитные перевозки грузов

по российским железным дорогам из Казахстана в Беларусь и в обратном направлении, а также в сообщении Казахстана и Беларуси с третьими странами через российские порты с 1 января 2015 года осуществляются по установленному в национальной валюте унифицированному тарифу раздела 2 Прейскуранта № 10–01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».

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 ОАО «РЖД», с 2014 года содержит только базовые ставки транзитных тарифов и не включает понижающие индексы и специальные ставки.

Специальные тарифные условия на транзитные перевозки грузов по российским железным дорогам устанавливаются решениями правления ОАО «РЖД», информация о них размещается на официальном сайте Компании.

Решения правления ОАО «РЖД» в 2015 году формировали уровень транзитных тарифов по российским железным дорогам на уровне ставок 2014 года.

Реализация гибкой тарифной политики в рамках Тарифного коридора

Право ОАО «РЖД» по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов предусмотрено реализацией международных соглашений, формирующих договорную базу Единого экономического пространства, а впоследствии – Евразийского экономического союза.

Возможность самостоятельного изменения тарифов Компанией показала высокую эффективность в части привлечения грузовой базы. Только в 2015 году за счет решений по применению Тарифного коридора привлечено на железнодорожный транспорт 6,2 млн тонн различных грузов (что соответствует почти двум суткам грузовой работы компании).

Вместе с тем, практика использования тарифного коридора свидетельствует о необходимости дальнейшего совершенствования условий его применения.

ОАО «РЖД» подготовлены предложения по изменению правил применения тарифного коридора, направленные на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта для обеспечения привлечения дополнительных объемов перевозок, а также на создание условий для более гибкого учета экономической конъюнктуры при принятии компанией тарифных решений.

Данные предложения рассматриваются причастными федеральными органами исполнительной власти и заинтересованными пользователями услуг железнодорожного транспорта.

6,2

МЛН ТОНН

**дополнительный объем перевозок,
привлеченный за счет решений
в рамках тарифного коридора**

Реализации предложений ОАО «РЖД» по тарифной политике

Вступившим в силу с 1 апреля 2015 года Федеральным законом Российской Федерации от 31 декабря 2014 года № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» предусмотрено право взимания платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования в перевозочном процессе и вне перевозочного процесса (статья 39 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации).

В целях реализации требований изменения законодательства совместно с причастными подразделениями ОАО «РЖД» Федеральная служба по тарифам Российской Федерации разработала Тарифное руководство (приказ ФСТ России от 29 апреля 2015 года № 127-Т/1) «Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (Тарифное руководство), а также о внесении изменений и дополнений в Правила применения ставок за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного






транспорта (Тарифное руководство № 2), утвержденные постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19 июня 2002 года № 35/12» (зарегистрирован Минюстом России 26 мая 2015 года, регистрационный номер № 37379).

Данное Тарифное руководство вступило в силу с 7 июня 2015 года.

В условиях спада перевозок и наличия вагонного парка, не востребованного в перевозочном процессе, Тарифное руководство позволит в полном объеме взыскивать плату за нахождение данных вагонов на путях общего пользования вне перевозочного процесса, а также в перевозочном процессе при задержке вагонов по вине клиента.

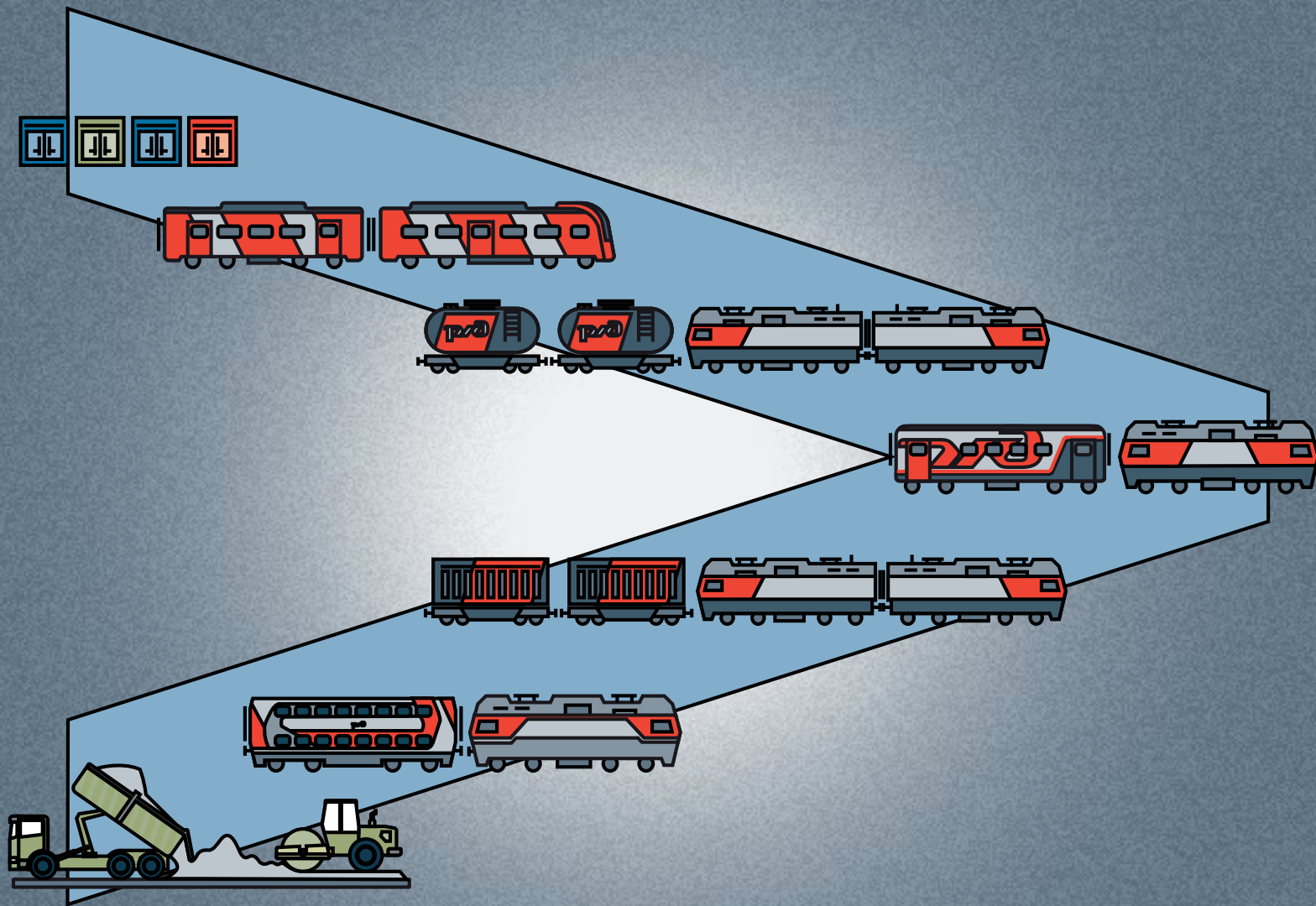
Введение Тарифным руководством платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования позволит усилить ответственность собственников вагонов и пользователей услугами железнодорожного транспорта, а также стимулировать участников перевозочного процесса более эффективно использовать потенциал инфраструктуры и подвижной состав.

СТРАТЕГИЯ ХОЛДИНГА «РЖД»

	Краткое описание Стратегии развития холдинга «РЖД» до 2030 года.....	34
	Долгосрочная программа развития холдинга «РЖД» до 2020 года	38
	Статус реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.....	39
	Организационная модель	40
	Информация о наличии в обществе системы ключевых показателей эффективности ...	47

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.





Стратегия в масштабе огромной страны

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

Краткое описание Стратегии развития холдинга «РЖД» до 2030 года

Стратегические цели

Миссия холдинга «РЖД» реализуется
через достижение к 2030 году следующих
стратегических целей:

1 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

4 Обеспечить эффективное обслуживание глобальных цепочек поставок крупнейших российских и международных клиентов, расширить перевозочный и логистический бизнес на Евроазиатском пространстве

2 Повысить уровень удовлетворенности клиентов за счет повышения качества услуг при сохранении конкурентоспособной стоимости перевозок

5 Обеспечить сохранение существующей доли в пассажирообороте транспортной системы России, увеличить к 2030 году пассажирооборот в пригородном сообщении в 1,8–2,2 раза, в дальнем и межрегиональном сообщении в 1,3–1,7 раза

3 Войти в ТОП-5 компаний Европы по объему логистического бизнеса, увеличить долю транспортно-логистических услуг в портфеле бизнеса Холдинга до 25 %

6 Реализовать проекты развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечить перевозку с новым уровнем скоростей до 20 % (в структуре пассажирооборота) к 2030 году

7

Войти в ТОП-10 мировых компаний по инфраструктурному строительству, обеспечить формирование долгосрочного портфеля заказов и высочайший уровень реализации проектов

10

Отдавать приоритет «зеленым» технологиям, обеспечить снижение нагрузки на окружающую среду в 2 раза

8

Сохранить лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры

11

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

9

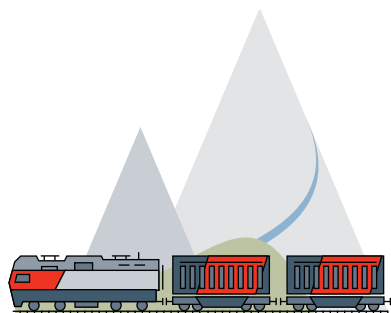
Обеспечить планомерное обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов

12

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

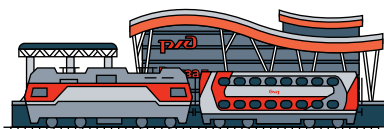
Целевая бизнес-модель Холдинга

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



Транспортно-логистический бизнес-блок

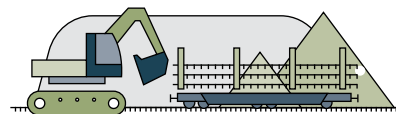
Стратегическим приоритетом развития данного бизнес-блока является формирование диверсифицированной продуктовой корзины холдинга «РЖД» с переходом от оказания преимущественно услуг по перевозкам к предоставлению грузовладельцам комплексных интегрированных услуг по принципу «от двери до двери», последовательным расширением спектра с 2PL до 3PL, 4PL услуг, формированию глобальных логистических цепочек.



Пассажирские перевозки

Стратегическим приоритетом развития данного бизнес-блока является 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.

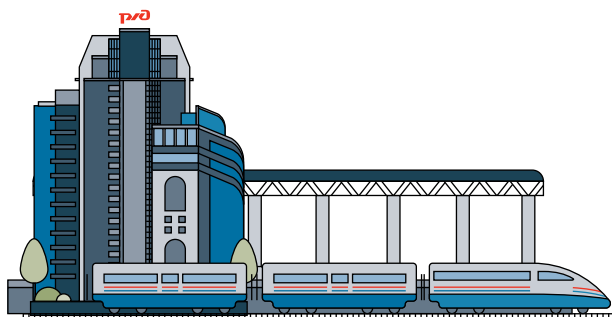


Международный инжиниринг и транспортное строительство

Стратегическим приоритетом развития данного блока является 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.

Планируется активное развитие данного блока на основе уникальных компетенций, которыми Холдинг обладает в сферах проектирования и строительства объектов железнодорожного транспорта, создания сложных систем управления инфраструктурой и перевозками, организации движения, управления экономикой и финансами железных дорог.

Стратегия развития холдинга «РЖД»

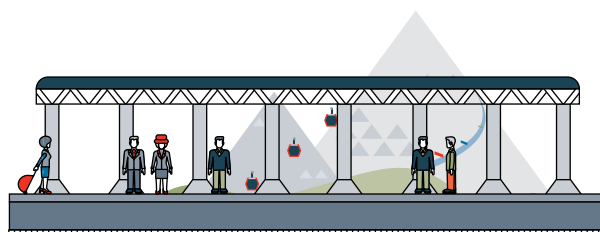


Железнодорожные перевозки и инфраструктура

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

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

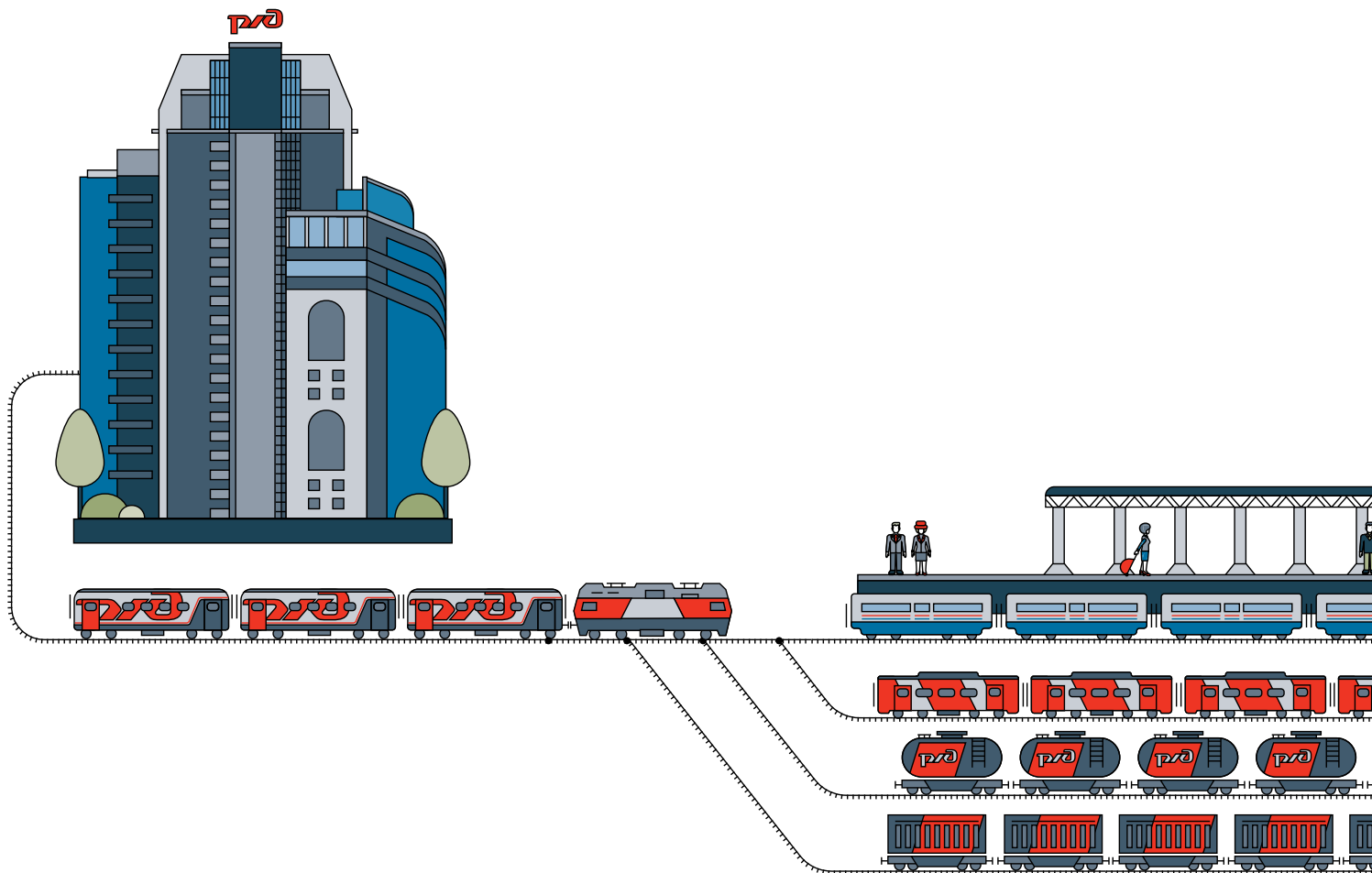
В инфраструктурный блок включены не только непосредственно инфраструктура, но и комплексы управления движением, эксплуатации и ремонта тяги.



Социальный блок

Стратегия развития холдинга «РЖД» исходит из понимания значимости коллектива Холдинга как ключевого актива, способного обеспечить достижение долгосрочных целей развития, и восприятия социальной сферы Холдинга в качестве значимого конкурентного преимущества.

В этой связи 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 этого блока является социальная и общественная политика Холдинга, проводимая вне трудового коллектива.



Долгосрочная программа развития холдинга «РЖД» до 2020 года

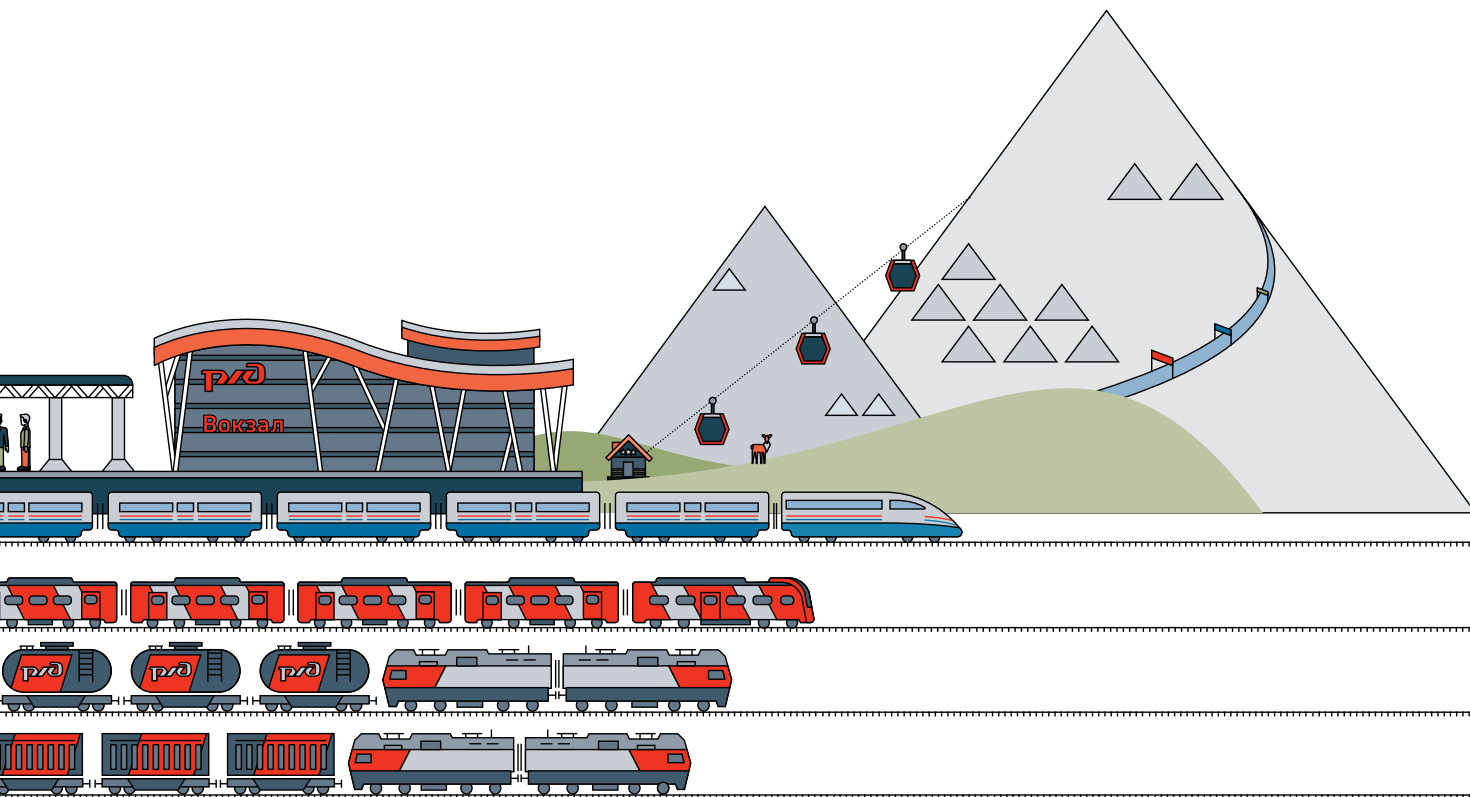
В соответствии с Директивами Правительства Российской Федерации представителям интересов Российской Федерации для участия в заседаниях советов директоров (наблюдательных советов) акционерных обществ, включенных в специальный Перечень, утвержденный распоряжением Представительства Российской Федерации разработана долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года (далее – ДПР) как первый этап реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» (предварительно одобрена советом директоров ОАО «РЖД» в октябре 2014 года). При этом цели и задачи ДПР полностью синхронизированы со Стратегией развития холдинга «РЖД».

Кроме того, советом директоров ОАО «РЖД» утверждены Стандарт проведения аудиторской проверки реализации ДПР, регламентирующий порядок проведения такого аудита, а также Техническое

задание для проведения аудита реализации ДПР за 2014 год. В связи с отсутствием утвержденной в установленном порядке ДПР аудит ее реализации в 2015 году не проводился.

В настоящее время в рамках Плана взаимодействия Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации и ОАО «РЖД» осуществляется доработка ДПР. В соответствии с подпунктом «б» пункта 2 Перечня поручений Президента Российской Федерации от 01.07.2014, а также поручениями и директивами Правительства Российской Федерации в ДПР включены основные параметры потребности в трудовых ресурсах, в том числе по инженерно–техническим специальностям, и комплекс мер, направленных на плановое и поэтапное замещение закупки иностранной продукции (работ, услуг) закупкой эквивалентной по техническим характеристикам и потребительским свойствам российской продукции (работ,

услуг), используемой при осуществлении инвестиционных проектов и текущей деятельности, исходя из принципов экономической целесообразности и технологической обоснованности. По результатам этой работы и при согласовании ДПР заинтересованными федеральными органами исполнительной власти в установленном порядке ДПР будет представлена для утверждения советом директоров ОАО «РЖД».



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

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

В целях реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» утвержден План мероприятий по реализации Стратегии Холдинга, который укрупненно состоит из общекорпоративных и региональных мероприятий и мероприятий по бизнес-блокам

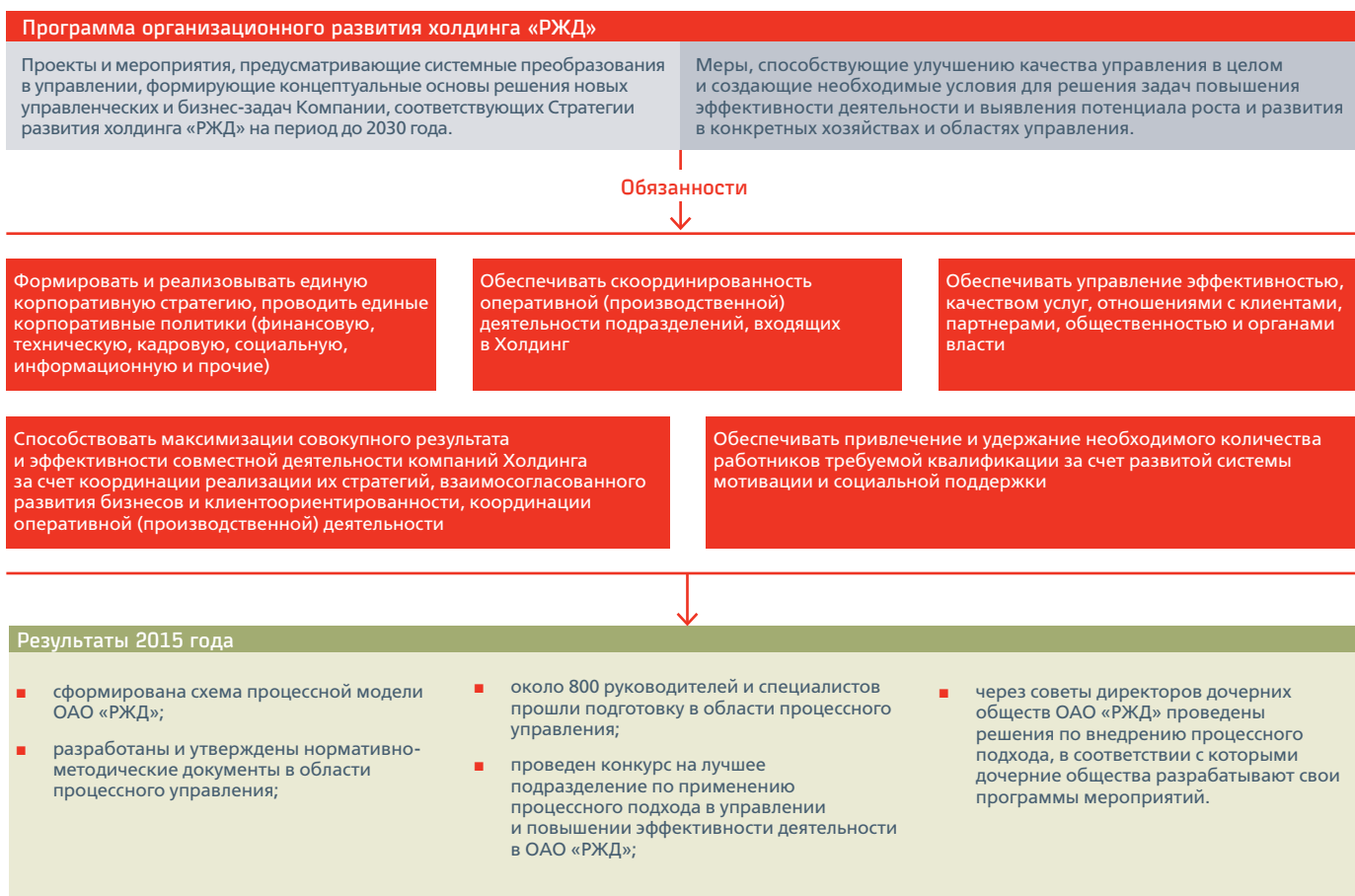
и сформирован на основе разработанных стратегических инициатив и проектов, детализированных до конкретных мероприятий.

Реализация Стратегии развития холдинга «РЖД» в 2015 году осуществлялась в соответствии с указанным Планом мероприятий. Основные результаты этой работы в разрезе бизнес-блоков представлены в разделе «Анализ операционных результатов Компании по бизнес-блокам».

Организационная модель

Организационное развитие холдинга «РЖД»

Для обеспечения единого направленного развития всех элементов системы управления реализуется Программа организационного развития холдинга «РЖД» на период до 2015 года.



Существующая система управления и организационная структура холдинга «РЖД» сформировалась под влиянием реализованной бизнес-модели и целевых рынков, а также состава и структуры его активов.

Система управления холдинга «РЖД» состоит из процессов управления хозяйственным комплексом, участвующих в них сотрудников, организационной структуры и инструментария, обеспечивающего принятие эффективных решений. Она предназначена для обеспечения долгосрочной экономической эффективности, финансовой стабильности и конкурентоспособности Холдинга за счет оптимальной увязки его экономических целей, возможностей (производственных, финансовых, интеллектуальных и

материальных) его внутренней среды с внешней средой. Для этого система должна эффективно и оперативно реагировать на происходящие изменения, преодолевать противоречия, конфликты и кризисные ситуации, динамично развивать внутреннюю среду Холдинга и влиять на внешнюю с учетом возможной синергии.

В соответствии с обозначенными целями развития бизнеса Холдинга и характеристиками внешней среды совершенствование системы управления в период до 2020 года будет направлено на внедрение инструментария и налаживание процессов, позволяющих обеспечивать непрерывное повышение эффективности деятельности, качества услуг и удовлетворенности клиентов, в том числе за счет:

- формирования и реализации взаимосогласованных планов и программ развития ОАО «РЖД» и его ДЗО;
- координации операционной деятельности бизнес-единиц Холдинга;
- оптимизации производственных и управленческих процессов;
- реализации единых корпоративных политик (финансовой, технической, кадровой, социальной, информационной и прочих);
- привлечения и удержания необходимого числа работников с требуемой квалификацией.

Вклад процессного подхода в повышение эффективности деятельности Холдинга

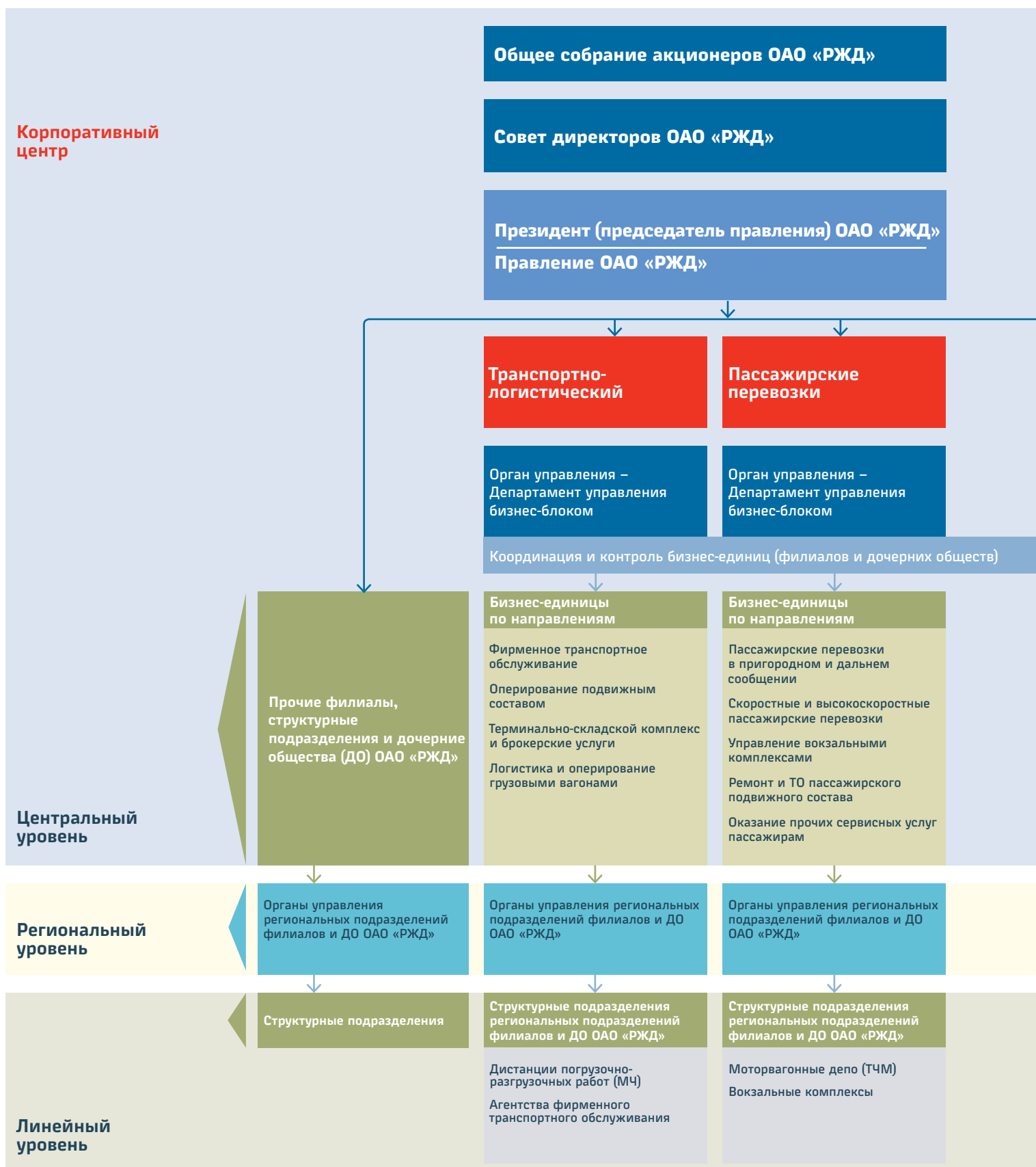
В 2016 году поставлена задача описать процессы до уровня, позволяющего проводить оптимизацию сквозных процессов для повышения удовлетворенности клиентов.



Повышение эффективности деятельности, оптимизация расходов и наращивание доходов за счет разработки мероприятий организационного и технико-технологического характера реализуется в рамках Программы мероприятий по повышению эффективности деятельности ОАО «РЖД» на период 2013–2015 годов.

Работа по повышению эффективности деятельности Компании организована на проектных принципах. Созданы и развиваются организационные механизмы повышения эффективности деятельности.

Схема организационной модели



Совещательные и координационные органы

Комитеты	Рабочие группы
Комиссии	Штабы
Советы	

Железнодорожные перевозки и инфраструктура

Орган управления – Департамент управления бизнес-блоком

Бизнес-единицы по направлениям

Текущее обслуживание и ремонт инфраструктуры
Управление железнодорожными перевозками
Управление тяговым подвижным составом и локомотивными бригадами

Международный инжиниринг и транспортное строительство

Функции органов управления выполняют подразделения Корпоративного центра

Бизнес-единицы по направлениям

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

Социальный

Функции органов управления выполняют подразделения Корпоративного центра

Бизнес-единицы по направлениям

Обучение и развитие персонала
Социальная инфраструктура
Услуги здравоохранения

Департаменты, управления, структурные подразделения

Стратегическое развитие
Клиентоориентированность
Безопасность движения
Технологическая координация
Управление рисками
Техническая политика
Корпоративное управление
Инновации и инвестиции
Финансы и экономика
Управление персоналом и социальное развитие
Развитие системы управления
Внутрикорпоративный контроль и аудит
Информационные технологии
Взаимодействие с внешней средой
Безопасность и государственная тайна
Прочее

Органы управления региональных подразделений филиалов и ДО ОАО «РЖД»

Структурные подразделения региональных подразделений филиалов и ДО ОАО «РЖД»

Центры организации работы железнодорожных станций (ДЦС)
Эксплуатационные локомотивные депо (ТЧЭ)
Дистанции пути (ПЧ)
Дистанции сигнализации, централизации

и блокировки (ШЧ)
Железнодорожные станции (ДС)
Дистанции электроснабжения (ЭЧ)
Путевые машинные станции (ПМС)



Железные дороги (региональные центры корпоративного управления) – филиалы ОАО «РЖД», реализующие на региональном уровне делегированные им функции корпоративного центра

Описание организационной модели

Базовыми элементами организационной модели являются Корпоративный центр Холдинга и бизнес-единицы, сгруппированные в бизнес-блоки.

Корпоративный центр – комплекс подразделений ОАО «РЖД», специализирующихся на управлении Холдингом как набором бизнес-единиц. Корпоративный центр выполняет прежде всего функции стратегического целеполагания, контроля и координации деятельности бизнес-единиц.

Бизнес-единица – это часть Компании, осуществляющая специфические виды хозяйственной деятельности и обладающая необходимыми для осуществления этой деятельности имущественным комплексом, специализированными производственными и управленческими технологиями, персоналом и структурой управления.

Корпоративный центр

Корпоративный центр является центром принятия стратегических решений и формирования общих политик и стандартов в целевой структуре.

Основной областью ответственности Корпоративного центра является определение задач долгосрочного развития Холдинга, распределение ресурсов Холдинга, исходя из этих задач, а также координация взаимодействия бизнес-блоков и бизнес-единиц между собой и с внешней средой.

Корпоративный центр не осуществляет непосредственного управления хозяйственной деятельностью.

Бизнес-блок – структурное образование, включающее несколько бизнес-единиц и отвечающее за наиболее приоритетные бизнесы Компании.

В Корпоративный центр входят:

- на центральном уровне управления: правление ОАО «РЖД», совещательные органы, аппарат управления, состоящий из департаментов (в том числе департаментов управления бизнес-блоками), управлений и структурных подразделений ОАО «РЖД»;

- на региональном уровне управления: железные дороги – филиалы ОАО «РЖД», выполняющие функции региональных центров корпоративного управления (РЦКУ).

Для оптимизации работы Корпоративного центра бизнес-единицы сгруппированы в бизнес-блоки. Включение бизнес-единицы в бизнес-блок направляет ее деятельность на реализацию стратегических задач бизнес-блока и позволяет повысить эффективность реализации Корпоративным центром функций контроля и координации.

Железные дороги – филиалы ОАО «РЖД», выполняющие функции региональных центров корпоративного управления Холдинга (РЦКУ)

Хозяйственный комплекс холдинга «РЖД» охватывает всю территорию Российской Федерации и представляет собой значимый фактор социально-экономического развития страны. В силу географического масштаба хозяйственного комплекса полноценная реализация функций управления Холдингом на региональном уровне выполняется железными дорогами – филиалами ОАО «РЖД». Железные дороги являются уполномоченными представительствами аппарата управления ОАО «РЖД» в регионах. Это центры корпоративного контроля и организационной поддержки на местах.

Органы управления бизнес-блоками

Органы управления бизнес-блоками обеспечивают координацию деятельности бизнес-единиц на этапах планирования, операционной и инвестиционной деятельности на центральном, региональном и линейных уровнях управления.

Органы управления бизнес-блоками являются центрами ответственности за достижение контрольных параметров целевого состояния бизнес-блока.

Бизнес-единицы

В холдинге «РЖД» операционная деятельность обеспечивается бизнес-единицами. Каждая бизнес-единица организационно или юридически является отдельным элементом холдинга «РЖД» и становится центром ответственности за результаты и эффективность осуществляемого вида деятельности, а также за достижение контрольных параметров целевого состояния.

Деятельность бизнес-единиц осуществляется с безусловным соблюдением корпоративных политик, норм, стандартов и регламентов бизнес-

процессов, ответственности за решение задач и достижение показателей, устанавливаемых Корпоративным центром, органами управления бизнес-блоком.

Цели, задачи и КПЭ стратегий бизнес-единиц определяются путем декомпозиции целей, задач и контрольных параметров целевого состояния Стратегии развития Холдинга.

Бизнес-единицам предоставлены широкие полномочия по принятию решений по вопросам оперативной деятельности и определению способов

достижения установленных Стратегией развития Холдинга целей, финансовых и нефинансовых показателей.

Бизнес-единицам предоставлено право самостоятельно определять способы достижения целей своего стратегического развития, при условии обеспечения соответствия этих целей Стратегии развития Холдинга, программе развития бизнес-блока и общекорпоративным политикам.

Транспортно-логистический бизнес-блок

Функция:

- организация работы с грузоотправителями;
- формирование и развитие системы транспортного обслуживания;
- развитие операторской и логистической деятельности.

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

- компания АО «ФГК»;
- АО «ОТЛК»;
- компания GEFCO.

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», последовательным расширением спектра с 2PL до 3PL, 4PL услуг, формированию глобальных логистических цепочек.

Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»

Функции:

- оказание услуг в области перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа;
- обслуживание пассажиров, содержание пассажирского подвижного состава.

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».

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.

Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»

Функция:

- содержание инфраструктуры и локомотивного парка железнодорожного транспорта общего пользования.

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

- Центральная дирекция инфраструктуры;
- Дирекция тяги;
- Центральная дирекция управления движением.

Является крупнейшим в холдинге «РЖД» по величине активов (75 %), инвестиций, задействованного персонала (70 %). Деятельность бизнес-блока обеспечивает соответствие услуг холдинга «РЖД» требованиям рынка и экономики по качеству и доступности перевозок, заказ на технологические инновации, создание условия для развития других бизнес-блоков холдинга «РЖД». От деятельности этого бизнес-блока зависят 74 % доходов Холдинга.

Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»

Функция:

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

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

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

Социальный блок

Функция:

- проведение политики социальной ответственности перед работниками, обществом и государством.

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

- Департамент социального развития;
- Департамент управления персоналом;
- Департамент по организации, оплате и мотивации труда;
- АО «РЖД-Здоровье»
- ОАО «ЖТК»

Информация о наличии в обществе системы ключевых показателей эффективности






В соответствии с директивами Правительства Российской Федерации представителям интересов Российской Федерации для участия в заседаниях советов директоров (наблюдательных советов) акционерных обществ, включенных в специальный перечень, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 января 2003 г. советом директоров ОАО «РЖД» 30 июня 2014 года утверждено Положение о ключевых показателях эффективности деятельности ОАО «РЖД» (далее – Положение о КПЭ).

Положение о КПЭ включает две группы показателей: финансовые (размер дивидендов, EBITDA, рентабельность по EBITDA, выручка (взысканная)) и отраслевые (уровень безопасности движения, приведенная работа). КПЭ, установленные в Положении, лежат в основе мотивации членов правления ОАО «РЖД» (утверждена советом директоров ОАО «РЖД» 30 июня 2014 года).

В 2015 году ОАО «РЖД» утверждена методика расчета доходности на инвестированный капитал (ROIC) холдинга «РЖД» по нерегулируемым видам деятельности (в соответствии с Методическими указаниями по применению ключевых показателей эффективности государственными корпорациями, государственными компаниями, государственными унитарными предприятиями, а также хозяйственными обществами, в уставном капитале которых доля участия Россий-

ской Федерации в совокупности превышает пятьдесят процентов, разработанными совместно Минэкономразвития России и Росимуществом и одобренными Правительством Российской Федерации 27 марта 2014 года).

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

	Система риск-менеджмента	50
	Карта рисков холдинга «РЖД» ..	52
	Карта рисков по бизнес-блокам ОАО «РЖД»	60
	Управление финансовыми рисками	60
	Страхование.....	61

Система корпоративного риск-менеджмента холдинга «РЖД» функционирует в соответствии с основными направлениями, определенными функциональной стратегией в данной области. В декабре 2015 года советом директоров ОАО «РЖД» было утверждено отдельное «Положение о системе управления рисками ОАО «РЖД».





Система управления рисками

Цели системы управления рисками:

- Обеспечение непрерывности и стабильности производственной деятельности ОАО «РЖД» путем ограничения степени воздействия на нее внешних и внутренних негативных факторов.
- Обеспечение обоснованного уровня уверенности в достижении контрольных параметров целевого состояния, предусмотренных нормативными документами ОАО «РЖД», в условиях действия внешних и внутренних факторов.

Основные задачи системы управления рисками

1

Выявление потенциальных областей риска и оценка возможности предотвращения или минимизации возникновения рисков

5

Предупреждение возникновения рисков на основе их систематического прогнозирования и оценки

2

Сбалансированное распределение и нормативное закрепление полномочий и ответственности участников системы управления рисками ОАО «РЖД»

6

Создание управленческих инструментов и механизмов, обеспечивающих эффективное управление рисками

3

Разработка и оценка комплекса мероприятий по предотвращению рисков ситуаций и минимизации ущерба в случае их наступления

7

Определение стоимостного влияния всех значимых рисков на финансово-экономические показатели ОАО «РЖД» и построение системы реагирования на них на этапе формирования финансового плана холдинга «РЖД»

4

Определение ресурсов, необходимых для проведения работы по устранению или минимизации выявленных рисков, и их оптимальное распределение в соответствии с установленными регламентами

Принципы функционирования системы управления рисками

Комплексность

Управление рисками на основе единой методологии и единых принципов, учета системной взаимосвязи рисков, характера их взаимного влияния и возможных последствий.

Интеграция

Управление рисками, координируемое владельцами рисков, осуществляемое работниками в процессе выполнения должностных обязанностей.

Непрерывность

Проведение регулярного мониторинга и обновление информации, используемой в системе управления рисками ОАО «РЖД».

Охват всех видов деятельности

Внедрение процедур управления рисками во все функциональные области деятельности ОАО «РЖД», в том числе в рамках процессного подхода к управлению.

Сбалансированность

Объективный баланс критериев при принятии решения о способе реагирования на риск: выбор между возможными потерями и возможностями, между издержками по управлению риском и возможным ущербом по управлению рисками.

Развитие системы управления рисками

Развитие системы управления рисками в холдинге «РЖД» осуществляется, в том числе, в рамках внедрения положений Кодекса корпоративного управления, одобренного советом директоров Центрального банка Российской Федерации 21 марта 2014 года.

В 2015 году разработанное в соответствии с Методическими указаниями, одобренными Поручением Правительства Российской Федерации, Положение о системе управления рисками утверждено советом директоров ОАО «РЖД» в декабре 2015 года.

Документ определяет:

- цели и задачи системы управления рисками;
- принципы функционирования системы управления рисками;
- участников процесса управления рисками и их функции;
- взаимодействие в рамках системы управления рисками;
- предпочтительный риск;

- этапы процесса управления рисками;
- методику оценки эффективности системы управления рисками.

Согласно Положению, в 2016 году Компания создаст Проектный офис развития системы управления рисками.

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 том числе 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.

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.

Внешние риски

Категория рисков

Риски

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).

Внутренние риски

Категория рисков

Риски

Риски структурных преобразований



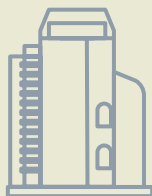
- угроза нарушения технологических процессов холдинга «РЖД» и, как следствие, значительные финансовые потери;
- угроза потери финансовой устойчивости и риск банкротства ДЗО;
- снижение рентабельности холдинга «РЖД» вследствие некомпенсируемого вывода высоко рентабельных ДЗО;
- снижение стоимости активов и капитализации холдинга «РЖД» в случае неэффективной работы ДЗО.

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».

Карта рисков по бизнес-блокам ОАО «РЖД»

Основные риски транспортно-логистического бизнес-блока

Матрица рисков

Вероятность возникновения рисков	Высокая		4		1
	Значительная			3	2
	Средняя		5	6 7	
	Незначительная				
	Последствия реализации риска	Незначительные	Средние	Значительные	Высокие

По результатам анализа деятельности транспортно-логистического бизнес-блока была составлена матрица рисков, в которую вошли следующие риски, оказывающие наибольшее влияние на доходную базу холдинга.

Основные риски и последствия их реализации для ОАО «РЖД»

Основные риски	Последствия реализации риска
1. Снижение объемов перевозок.	■ Потеря доходов от грузовых железнодорожных перевозок.
2. Повышение уровня конкуренции на рынке оперирования грузовыми вагонами.	■ Демпинг цен со стороны конкурентов. ■ Снижение доходной ставки.
3. Изменение структуры грузооборота, увеличение доли низкодоходных грузов в грузообороте, снижение экспортных перевозок.	■ Потеря доходов от грузовых железнодорожных перевозок.
4. Изменение курса национальной и иностранных валют	■ Увеличение расходов от курсовых разниц.
5. Изменение ставки рефинансирования.	■ Увеличение стоимости заемного капитала. ■ Сокращение инвестиционных программ.
6. Ограничение со стороны государства гибкой тарифной политики.	■ Снижение доходов от оказания базовой услуги.
7. Сохранение диспропорции в законодательном давлении на железнодорожный и автомобильный транспорт.	■ Снижение количества предъявляемых к перевозке грузов (уровень погрузки) на малые и средние расстояния. ■ Потеря доходов от перевозки грузов на малые и средние расстояния.

Для нивелирования наиболее вероятных и значительных рисков были определены ключевые рабочие области и меры по их оптимизации:

- Мероприятия по уменьшению негативного влияния снижения объемов грузоперевозок на результаты деятельности операторских компаний (АО «ФГК», ПАО «ТрансКонтейнер»):
 - привлечение клиентов на железнодорожный транспорт с других видов транспорта (автомобильный, трубопроводный, морской);
 - увеличение объема транзита грузов;
 - гибкое тарифное регулирование (тарифный коридор);
- полное задействование парка операторских компаний холдинга «РЖД» в объемах перевозок для нужд холдинга «РЖД».
- пересмотр подходов к ценообразованию на услугу по предоставлению вагонов для перевозки грузов в отношении ОАО «РЖД».
- В части возможного повышения уровня конкуренции на рынке оперирования грузовыми вагонами реализуются следующие мероприятия:
 - применение клиентоориентированного подхода в оказании услуг;
 - предложение более высокого уровня сервиса для привлечения грузоотправителей и оказание услуг с использованием подвижного состава Холдинга;
- В части возможного изменения структуры грузооборота реализуются следующие мероприятия:
 - привлечение грузоотправителей с высокодоходными грузами через предложение дополнительных сервисов, используя возможности логистических компаний Холдинга и Центра фирменного транспортного обслуживания.

Основные риски бизнес-блока «Пассажирские перевозки»

Матрица рисков

Вероятность возникновения рисков	Высокая		④ ⑤		① ②
	Значительная				
	Средняя				③
	Незначительная				
	Последствия реализации риска	Незначительные	Средние	Значительные	Высокие

Основные риски и последствия их реализации для ОАО «РЖД»

Основные риски	Последствия реализации риска
1. Инфраструктурные ограничения.	■ Снижение транспортной обеспеченности населения.
2. Возможное снижение объема перевозок вследствие роста тарифов и/или снижения реальных располагаемых доходов населения.	■ Снижение доходов перевозчиков.
3. Отсутствие потребного объема субсидирования, в том числе в части инвестиционной составляющей.	■ Сокращение размеров движения в субсидируемом сегменте, секвестирование программы обновления парка.
4. Усиление межотраслевой конкуренции, в том числе за счет государственного стимулирования развития других видов транспорта.	■ Потеря доли железнодорожного транспорта на рынке.
5. Опережающий рост цен поставщиков.	■ Увеличение ценовой нагрузки на пассажира.

Основными корректирующими мерами холдинга «РЖД» по минимизации наиболее значимых и вероятных рисков являются:

- Инфраструктурные ограничения:
 - дальнейшее развитие инфраструктуры в части реализации программы «Дневной экспресс» и развития Московского транспортного узла.
- Возможное снижение объема перевозок вследствие роста тарифов и/или снижения реальных располагаемых доходов населения:
 - реализация комплекса маркетинговых акций, программы лояльности, расширения полигона системы управления доходностью и возможного изменения цены с учетом эластичности спроса к цене и комфорту;
- развитие мультимодальных перевозок.
- Отсутствие потребного объема субсидирования:
 - проведение на уровне Правительственной комиссии на транспорте адресной работы с субъектами Российской Федерации по субсидированию пригородных перевозок.

Основные риски бизнес-блока «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»

Матрица рисков

Вероятность возникновения рисков	Высокая			1 2	
	Значительная				3
	Средняя				
	Незначительная				
	Последствия реализации риска	Незначительные	Средние	Значительные	Высокие

Основные риски и последствия их реализации для ОАО «РЖД»

Основные риски	Последствия реализации риска
1. Увеличение протяженности участков железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» со сверхнормативным пропущенным тоннажем в условиях ограниченных финансовых средств (на 31 декабря 2015 года составляет 25,2 тыс.км).	<ul style="list-style-type: none"> ■ Снижение уровня безопасности. ■ Нарушение договорных сроков доставки грузов (доля грузовых отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок; скорость доставки грузов грузовой отправкой).
2. Износ основных средств хозяйства электрификации и электроснабжения.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Снижение уровня безопасности. ■ Увеличение количества отказов технических средств хозяйства электрификации и электроснабжения. ■ Рост удельных затрат на содержание и обслуживание устройств.
3. Дефицит эксплуатируемого парка локомотивов на предъявляемый объем перевозок.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Нарушение безопасности движения вследствие эксплуатации локомотивов с ненормально изношенными узлами и деталями. ■ Рост количества отказов технических средств вследствие выхода перепробежных локомотивов за границу устойчивой эксплуатации. ■ Увеличение претензий по штрафам за нарушение сроков доставки грузов в связи с дефицитом эксплуатируемого парка.

Основными корректирующими мерами холдинга «РЖД» по минимизации наиболее значимых и вероятных рисков являются:

- Увеличение протяженности участков железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» со сверхнормативным пропущенным тоннажем:
 - пересмотр нормативной базы в части правил выполнения ремонтов основных средств инфраструктуры, в том числе изменение ремонтных схем;
 - увеличение объемов ремонтных работ, в том числе за счет выполнения сплошной смены рельсов в сопровождении со средним ремонтом;
 - снижение закупочной цены на материально-технические ресурсы и услуги, выполняемые сторонними организациями;
- внедрение ресурсосберегающих технологий.
- Износ основных средств хозяйства электрификации и электроснабжения:
 - дифференцированный подход к проведению ремонтных работ устройств электроснабжения железнодорожных линий в зависимости от их класса и специализации;
 - разработка (вновь) Правил содержания контактной сети, питающих линий, отсасывающих линий, шунтирующих линий и линий электропередачи;
 - переработка Правил содержания тяговых подстанций, трансформаторных подстанций и линейных устройств системы тягового электроснабжения.
- Дефицит эксплуатируемого парка локомотивов на предъявляемый объем перевозок:
 - пересмотр нормативной базы в части правил выполнения ремонтов тягового подвижного состава;
 - снижение потребности в локомотивах за счет повышения качества использования подвижного состава;
 - сокращение времени простоя локомотивов в ремонте;
 - увеличение объемов ремонта;
 - внедрение эффективных технологий, направленных на повышение надежности и безотказности тягового подвижного состава.

Основные риски бизнес-блока «Международный инжиниринг и транспортное строительство»

При реализации холдингом «РЖД» крупных проектов по развитию инфраструктуры за рубежом могут возникать риски в экономической и политической категориях, связанные с возможной нестабильностью политического режима и экономической ситуации в странах реализации зарубежных проектов.

Также в расчет принимается вероятность возникновения технологических рисков и рисков человеческого фактора, обусловленных возможной недостаточностью технологий или компетенций для работы в высоко конкурентных сегментах зарубежного рынка транспортного строительства.

Указанные виды риска были зафиксированы в Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.

Основные риски и последствия их реализации для ОАО «РЖД»

Основные риски	Последствия реализации риска
1. Риски экономического и политического характера в странах реализации зарубежных проектов.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Неблагоприятные изменения в политической и экономической обстановке в стране реализации проекта, результатом которых может стать невозможность своевременного выполнения иностранным заказчиком платежных обязательств, а также нарушение других условий контракта.
2. Возможность возникновения технологических рисков (недостаток производственных мощностей) и рисков человеческого фактора (недостаток компетенций).	<ul style="list-style-type: none"> ■ Повышение уровня конкуренции со стороны зарубежных инжиниринговых компаний, осуществляющих деятельность в целевых для холдинга «РЖД» регионах реализации международных железнодорожных проектов.
3. Риски конкуренции со стороны зарубежных компаний, готовых осуществлять самостоятельное финансирование проектов.	

Управление рисками в рамках бизнес-блока осуществляется в соответствии с требованиями, обеспечивающими выход компании в число мировых лидеров по инфраструктурному строительству, формирование долгосрочного портфеля заказов, а также высокий уровень реализации проектов.

Система управления рисками бизнес-блока базируется на следующих элементах:

- Детальный анализ политических, экономических, социальных и технологических составляющих перспективных проектов на предпроектном этапе реализации (PEST-анализ).
- Привлечение международно-признанных юридических и финансовых консультантов для подготовки проектной документации на предконтрактном этапе реализации.
- Использование методологии управления проектами на контрактном

этапе реализации.

В качестве основных механизмов минимизации рисков рассматриваются несколько направлений работы:

- Риски экономического и политического характера в странах реализации зарубежных проектов:
 - сотрудничество со страховыми агентствами, что помимо страхования позволяет получить дополнительные преимущества при оформлении кредита в виде возможного снижения процентной ставки для реализации контракта, предусматривающего страхование необходимых рисков;
 - оптимизация работы с заказчиками путем авансирования платежей по договору подряда;
 - реализация проектов в рамках предоставления Российской Федерацией экспортных кредитов.

- Возможность возникновения технологических рисков (недостаток производственных мощностей) и рисков человеческого фактора (недостаток компетенций):

- реализация программ повышения квалификации работников и программ по обмену опытом с мировыми лидерами в данной отрасли, изучение и анализ международного опыта реализации крупных строительных проектов.
- Риски конкуренции со стороны зарубежных компаний, готовых осуществлять самостоятельное финансирование проектов:
 - выстраивание стратегических альянсов и формирование консорциумов с компаниями-проектировщиками и компаниями строительной индустрии для совместной реализации крупных проектов.

Управление финансовыми рисками

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

Система управления финансовыми рисками Компании

Принципы управления рисками

Инструменты управления, в том числе хеджирование

Процесс управления:

- выявление,
- анализ и оценка,
- принятие решения (выбор стратегии управления риском),
- собственно управление риском, в том числе с применением инструментов хеджирования при необходимости,
- мониторинг результатов,
- оценка эффективности мероприятий по управлению финансовыми рисками (самодиагностика).

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. В 2015 году проведено 6 заседаний Комиссии.

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 том числе 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 том числе на гарантийный период для договоров поставки), возврата авансов, поручительства материнских компаний. Выбор финансовых институтов — эмитентов банковских гарантий и поручителей осуществляется с учетом кредитной истории, действующих кредитных лимитов.

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 (ОВП). 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.

Компания минимизирует валютные риски путем снижения открытой валютной позиции, в том числе применяя производные финансовые инструменты.

Кроме того, учитывая наличие у Компании валютных активов и обязательств, с 16 июля 2015 года ОАО «РЖД» применяет учет хеджирования к обязательствам, номинированным в валюте. В качестве объекта хеджирования назначена выручка от транзитных операций, номинированная в швейцарских франках, а также инвестиции в компанию GEFCO, номинированные в евро. В качестве инструментов

хеджирования выступают займы в швейцарских франках, долларах США (с учетом конвертации в швейцарские франки) и часть займа в евро, соответствующая величине чистой инвестиции в компанию GEFCO. Учет хеджирования позволяет отразить эффект от реализации политики управления валютными рисками и снизить волатильность финансового результата ОАО «РЖД» в условиях изменения валютных курсов. Так, курсовые разницы по займам, участвующим в хеджировании, признаются в капитале с последующим переносом в состав отчета о прибылях и убытках по мере получения валютной выручки и/или реализации валютного актива.

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, подвижного состава (локомотивов, электропоездов, скоростных и высокоскоростных поездов), личного страхования работников, ответственности владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозчика, а также ответственности директоров и руководителей Компании и 77 дочерних и зависимых обществ.

В 2015 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;
- личное страхование;
- обязательное страхование гражданской ответственности владельца транспортных средств;
- страхование транспортных средств (автомобилей).




В отчетном году было урегулировано 513 страховых случаев. Общий объем полученного страхового возмещения в 2015 году составил более 614 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 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

	Политика ОАО «РЖД» в сфере безопасности движения 64
	Итоги 2015 года в сфере обеспечения безопасности движения 64
	Проект «Транспортная безопасность» 65

Основным документом, отражающим цели, задачи и обязательства Компании в области безопасности движения в долгосрочной перспективе, является Политика холдинга «РЖД» в области безопасности движения, утвержденная в декабре 2014 года. 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 культуры безопасности.





Основной принцип, заложенный в основу Стратегии – обеспечение устойчивого функционирования перевозочного процесса с заданными показателями безопасности и надежности.

Главным результатом реализации Стратегии является достижение целевых показателей безопасности движения всеми производственными комплексами (хозяйствами) и, следовательно, холдингом «РЖД» в целом.

Политика ОАО «РЖД» в сфере безопасности движения

Стратегия определяет задачи, стоящие перед холдингом «РЖД», с учетом реализации целей гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса, а именно:

- повышение надежности и функциональной безопасности технических средств, входящих в состав объектов инфраструктуры и подвижного состава;
- снижение вероятности возникновения транспортных происшествий;
- предупреждение травматизма;
- снижение ущерба имуществу субъектов деятельности в сфере железнодорожного транспорта и других потерь;

- предотвращение неблагоприятного воздействия на окружающую среду.

За счет выполнения комплекса мероприятий должны быть достигнуты следующие цели:

- сохранены лидирующие позиции в мире в части безопасности предоставляемых услуг инфраструктуры, безопасности и надежности всех процессов;
- обеспечен уровень безопасности движения, соответствующий международным и национальным требованиям.

на **26 %**

улучшено значение целевого показателя безопасности движения

Итоги 2015 года в сфере обеспечения безопасности движения

В 2015 году по холдингу «РЖД» значение целевого показателя безопасности движения выполнено на уровне 1,17 событий на 1 млн поездо-км при плановом значении 1,58 событий (снижение на 26 %).

В 2015 году количество нарушений безопасности движения, допущенных на инфраструктуре ОАО «РЖД», увеличилось по сравнению с 2014 годом на 70,2 % (7 986 к 4 693). При этом основная доля нарушений (68 %) относится к ответственности сторонних организаций, осуществляющих свою деятельность на инфраструктуре ОАО «РЖД», в том числе российских вагоноремонтных и вагоностроительных предприятий (3 243 нарушения); предприятий СНГ и Балтии (1 060); предприятий, осуществляющих техническое обслуживание железнодорожного оборудования и систем (391); водителей автотранспортных средств (272).

В Центральной дирекции инфраструктуры количество нарушений безопасности движения увеличилось за счет их роста в управлениях вагонного хозяйства на 38,5 %, пути и сооружений – на 33 %, электрификации и электроснабжения – на 42,9 % и механизации в 2 раза.

В 2015 году затраты на реализацию Программы безопасности движения холдинга «РЖД» составили 2,1 млрд руб.

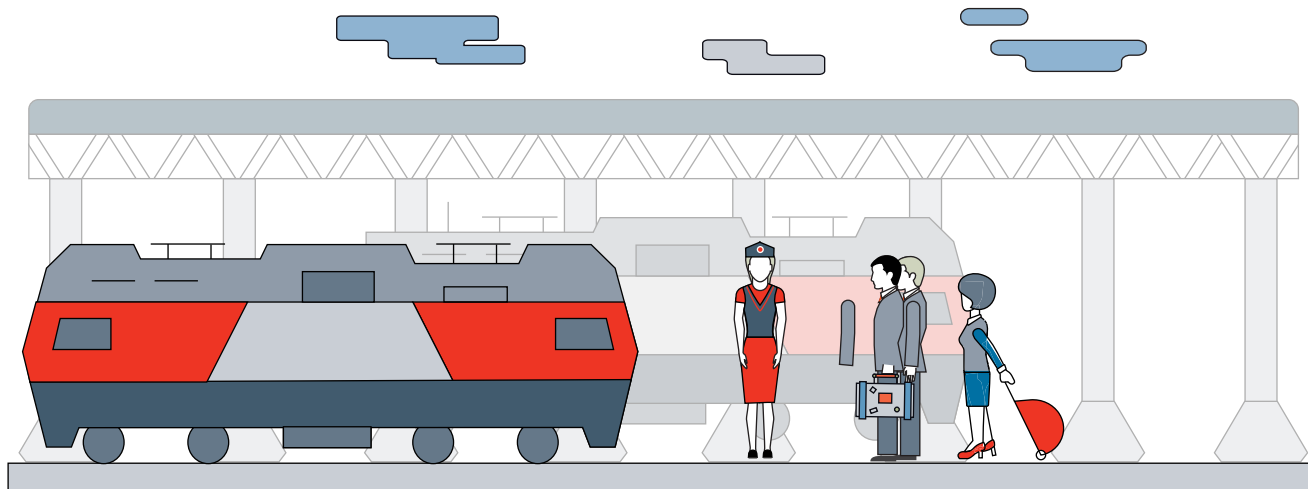
При реализации программы обеспечен рост внутренней эффективности инвестиционных вложений в безопасность движения поездов за счет приоритетной реализации мероприятий, имеющих наиболее значимый ключевой показатель.

Выполнение программы мероприятий по приведению инфраструктуры ОАО «РЖД» к требованиям Правил технической эксплуатации (ПТЭ) в 2015 году составило 128 %: при запланированном устранении

несоответствий требованиям ПТЭ на 26 386 объектах фактически работы были выполнены на 33 784 объектах. Затраты на реализацию этих мероприятий составили 141,8 млрд руб. при планируемых затратах в размере 146,2 млрд руб.

128 %

выполнение программы мероприятий по приведению инфраструктуры ОАО «РЖД» к требованиям Правил технической эксплуатации



Проект «Транспортная безопасность»

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

В 2015 году выполнен комплекс мероприятий, направленных на защиту объектов железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства. Основные усилия были направлены на повышение защищенности наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, в первую очередь участков высокоскоростного (скоростного) движения и железнодорожных вокзалов.

Под охрану было передано 6 582 объекта инфраструктуры ОАО «РЖД», что на 0,4 % больше, чем в 2014 году, в том числе 1 642 наиболее важных объекта железнодорожного транспорта общего пользования и 482 вокзальных комплекса. Для проведения мероприятий по предупреждению противоправных действий на участках

железных дорог была организована работа 400 специализированных групп ведомственной охраны железнодорожного транспорта общей численностью более 7,48 тыс. человек.

В отчетном году на сумму 558,8 млн руб., предусмотренных в бюджете ОАО «РЖД», были проведены следующие мероприятия:

- завершено оснащение техническими средствами обеспечения транспортной безопасности участков высокоскоростного движения Московское Море – Завидово (526–532 км) и Завидово – Подсолнечная (532–585 км) магистрали Санкт-Петербург – Москва;
- продолжалась работа по оборудованию техническими средствами обеспечения транспортной безопасности участка скоростного движения Санкт-Петербург – Рошино (0–58 км) направления Санкт-Петербург – Хельсинки;

- проведены монтаж и модернизация технических систем охраны на 14 объектах (железнодорожных станциях, мостах, ремонтных и эксплуатационных локомотивных депо, узлах связи).






Помимо этого, в рамках освоения субсидии на сумму 322,2 млн руб., предоставленной ОАО «РЖД» из федерального бюджета, на 16 железнодорожных вокзалах установлено оборудование для досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа.

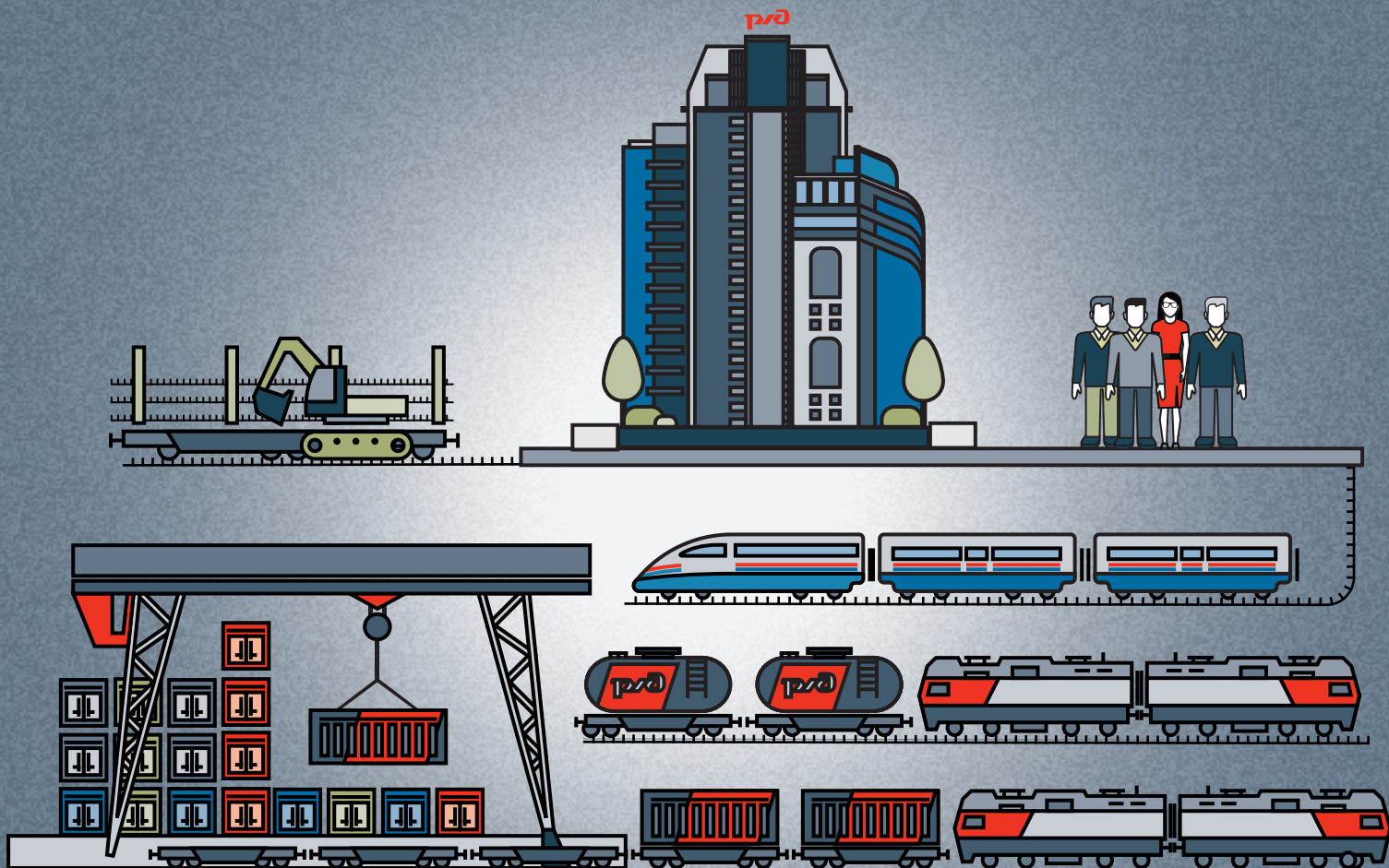
В ходе реализации инвестиционных проектов и выполнения мероприятий по созданию систем технических средств обеспечения транспортной безопасности, количество объектов, оснащенных этими средствами, доведено до 1 627, что на 1,3 % превышает аналогичный показатель 2014 года.

на **16** вокзалах

установлено оборудование для досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа

АНАЛИЗ ОПЕРАЦИОННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ КОМПАНИИ ПО БИЗНЕС-БЛОКАМ

	Транспортно-логистический бизнес-блок.....	68
	Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»	80
	Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»	92
	Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»	100
	Социальный блок	106



Ключевые показатели деятельности

2 954,9 млрд ткм

Общий грузооборот

1 020,4 млн человек

Отправлено пассажиров

89,5 млрд пасс.-км

Пассажирооборот в дальнем следовании

30,9 млрд пасс.-км

Пассажирооборот в пригородном сообщении



Транспортно-логистический бизнес-блок

Благодаря реализуемым в бизнес-блоке мероприятиям, направленным на увеличение грузовой базы и повышение доходов, грузовой грузооборот в 2015 году вырос на 0,3 % до 2 304,8 млрд ткм.

Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

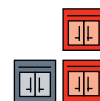
1

Грузовой грузооборот в условиях кризиса вырос на 0,3 % до 2 304,8 млрд т км, благодаря реализуемым в бизнес-блоке мероприятиям, направленным на увеличение грузовой базы и повышение доходов



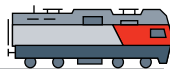
3

Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, увеличена на 5,8 п. п. до 92,9 %



2

В рамках проекта «Перевозка по расписанию с согласованным временем отправления и прибытия» перевезено 23 076 поездов (рост на 59 %)



4

Маршрутная скорость контейнерных поездов выросла на 1,1 % до 892 км/сутки, в рамках проекта «Транссиб за 7 суток» — на 6,1 % до 1 139 км/сутки



5

Выросла доля прибыли холдинга «РЖД» от реализации комплексных транспортно-логистических услуг



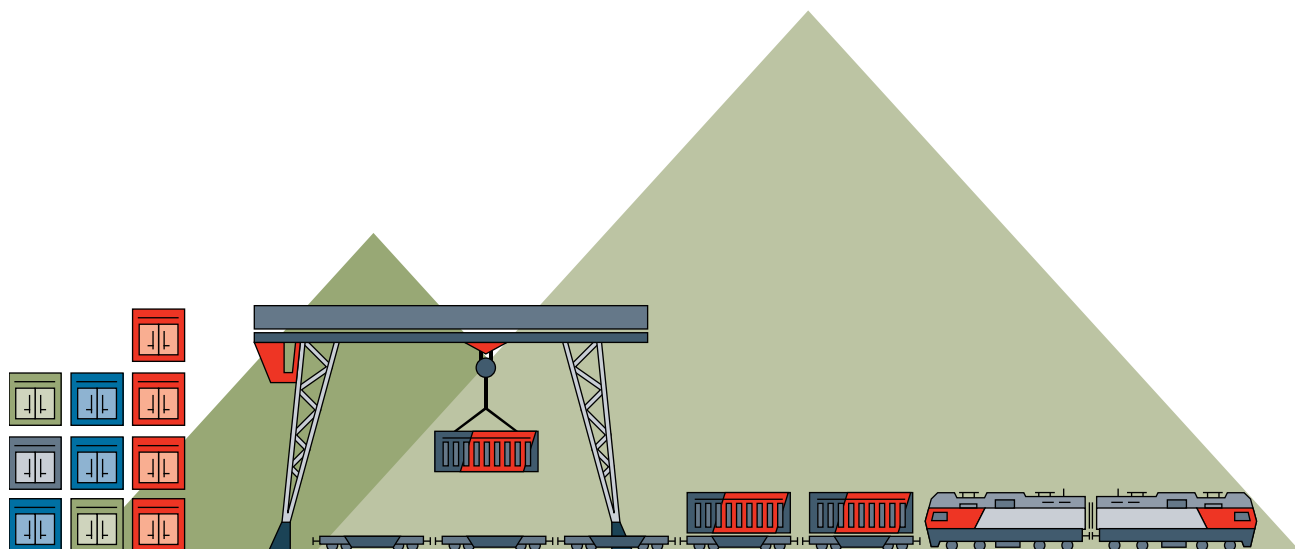


Бизнес-блок

Грузовые перевозки по инфраструктуре ОАО «РЖД»

Основные показатели грузовых перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД»

Показатель	Единица измерения	2011	2012	2013	2014	2015	
						значение	%
Погрузка	млн т	1 241,5	1 271,9	1 236,8	1 226,9	1 214,5	-1,0 %
в среднем в сутки	тыс. т	3 401,5	3 475,0	3 388,5	3 361,5	3 327,3	-1,0 %
Общий грузооборот, в т.ч.:	млрд ткм	2 704,8	2 782,6	2 813,1	2 954,5	2 954,9	0,01 %
груженный грузооборот	млрд ткм	2 127,8	2 222,4	2 196,2	2 298,6	2 304,8	0,3 %
порожний грузооборот	млрд ткм	576,9	560,2	616,9	655,9	650,1	-0,9 %
Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок	%	81,6	72,5	77,5	87,1	92,9	5,8 п. п.



Деятельность бизнес-блока

Транспортно-логистический бизнес-блок создан в целях объединения компетенции Холдинга в организации перевозочного процесса и в области логистической деятельности, включая организацию грузопотоков, комплекс услуг по обработке грузов и работу с клиентами.

Бизнес-блоком осуществляются следующие виды деятельности:

- предоставление услуги оперирования подвижным составом;
- выполнение работ и оказание услуг на объектах терминально-складского комплекса, в том числе погрузочно-разгрузочные работы, хранение и складская обработка грузов, подготовка вагонов к перевозке;
- развитие терминально-логистических центров;
- оказание комплексных транспортно-логистических услуг (3PL/4PL сегмент).
- организация железнодорожно-паромных перевозок;
- разработка и реализация мероприятий по привлечению и переключению грузов с других видов транспорта на железнодорожный, в том числе посредством применения тарифного коридора и внедрения новых услуг.

Погрузка

В условиях сложной макроэкономической ситуации и сокращения грузовой базы железнодорожного транспорта объем погрузки грузов по сети железных дорог ОАО «РЖД» в 2015 году снизился на 1 % по сравнению с 2014 годом.

Основной причиной этого стало уменьшение погрузки строительных материалов и нефтеналивных грузов. По итогам года объем погрузки грузов составил 1 214,5 млн тонн (3 327,3 тыс. тонн в ср. в сутки).

В течение года было отмечено сокращение погрузки как во внутрироссийском сообщении, так и на экспорт. Однако снижение объемов погрузки на экспорт было менее существенным — на 0,2 % (до 419,2 млн тонн) против 1,4 % (до 786,4 млн тонн) во внутреннем сообщении. В результате доля внутреннего сообщения в структуре погрузки в 2015 году сократилась с 65,0 % до 64,8 % при одновременном росте удельного веса экспорта с 34,2 % до 34,5 %. В общей структуре погрузки преобладали каменный уголь,

нефтеналивные и строительные грузы, руда. Их суммарная доля в общем объеме погрузки составила 67 %.

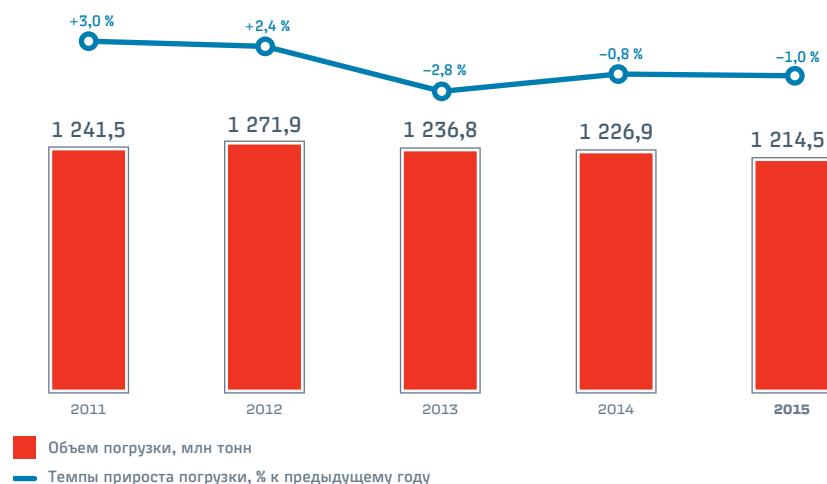
В 2015 году по всем классам грузов было зафиксировано снижение погрузки. Наибольшее сокращение по грузам I тарифного класса показали строительные грузы (на 7,4 % или 10,4 млн тонн); по грузам II класса — нефтеналивные грузы (на 2,1 % или 5,3 млн тонн); по грузам III класса — металлолом (на 10,1 % или 1,7 млн тонн). При этом необходимо отметить

увеличение погрузки каменного угля (на 2,5 % или 7,9 млн тонн), руды цветной (на 6,0 % или 1,2 млн тонн) и удобрений (на 4,4 % или 2,2 млн тонн).

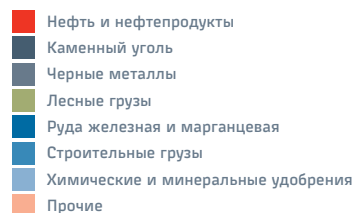
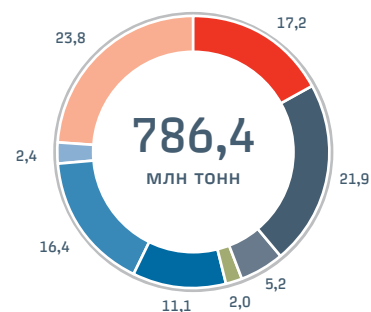
ходные грузы — 59,2 % от общего объема погрузки. Доля среднедоходных составляла 30,4 %, высокодоходных — 10,4 %.

В разрезе номенклатуры наибольший удельный вес в 2015 году пришелся на низкодо-

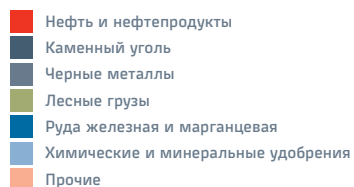
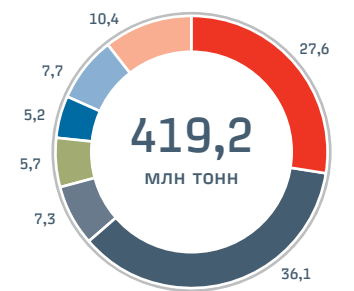
Динамика объемов погрузки



Структура погрузки грузов во внутреннем сообщении в 2015 году, %



Структура погрузки экспортных грузов в 2015 году, %



На пути изменений



Краснощек Анатолий Анисимович
первый вице-президент
ОАО «РЖД»

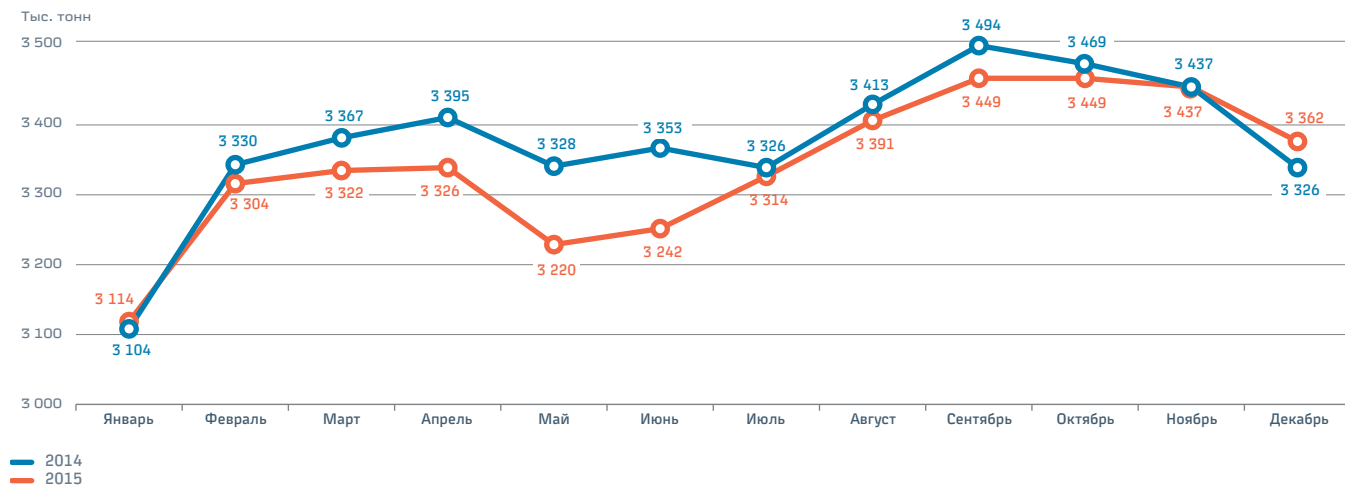
В ОАО «РЖД» ведется работа по улучшению качества услуг и повышению скорости грузовых перевозок. В 2015 году было проведено более 9 тысяч ускоренных контейнерных поездов, что говорит о востребованности данных услуг. Надежность доставки грузов увеличилась на 5,4 %. Более 23 тысяч грузовых поездов было перевезено с согласованным временем отправки и прибытия, что на 59 % больше, чем в 2014 году.

Усилия РЖД по совершенствованию технологий перевозочного процесса, а так же планы по расширению практики применения тарифных коридоров, направлены на привлечение дополнительного объема грузов с альтернативных видов транспорта на железнодорожный.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

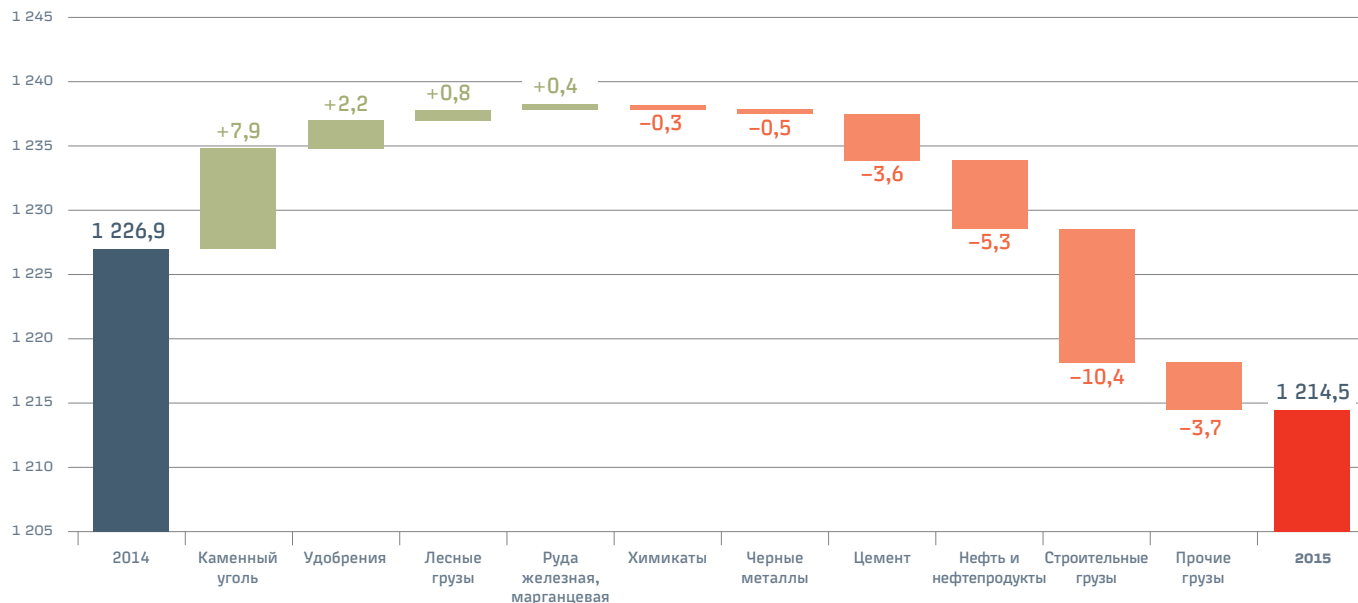
Динамика среднесуточной погрузки, тыс. тонн



Структура погрузки по видам сообщения

Показатель	2014		2015		Изменение объема, %
	млн тонн	доля, %	млн тонн	доля, %	
Погрузка	1 226,9	100,0	1 214,5	100,0	-1,0
Внутреннее сообщение	797,5	65,0	786,4	64,8	-1,4
Экспорт, в т.ч.	419,9	34,2	419,2	34,5	-0,2
через порты	250,3	20,4	260,0	21,4	3,9
через погранпереходы	169,6	13,8	159,2	13,1	-6,1
Импорт и транзит	9,5	0,8	8,8	0,7	-7,5

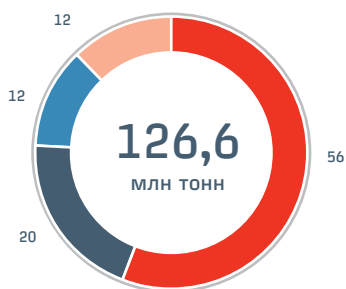
Изменение объемов погрузки грузов в 2015 году, млн тонн



Структура погрузки грузов в 2015 году, %

Высокодоходные грузы

Погрузка – 126,6 млн тонн (-2,6 %)
Доля в общей погрузке – 10,4 % (-0,2 п. п.)



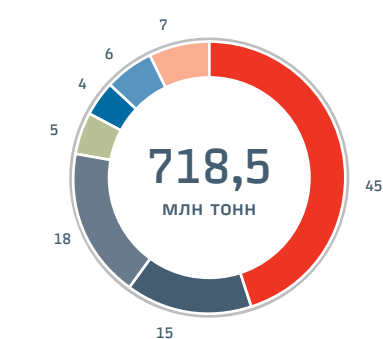
Среднедоходные грузы

Погрузка – 369,4 млн тонн (-1,1 %)
Доля в общей погрузке – 30,4 % (-0,0 п. п.)



Низкодоходные грузы

Погрузка – 718,5 млн тонн (-0,7 %)
Доля в общей погрузке – 59,2 % (+0,2 п. п.)



- Черные металлы
- Химикаты и сода
- Лом черных металлов
- Прочие

- Нефть и нефтепродукты
- Удобрения
- Зерно
- Грузы в контейнерах
- Прочие

- Каменный уголь
- Руда железная
- Строительные грузы
- Промышленность
- Цемент
- Лесные грузы
- Прочие

Грузооборот

Груженный грузооборот железнодорожных перевозок в 2015 году вырос на 0,3 % и составил 2 304,8 млрд т-км.

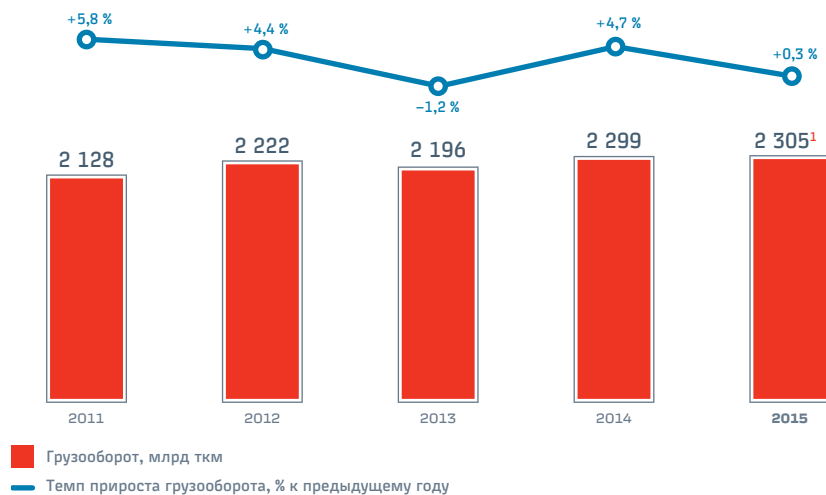
Общий грузооборот (с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) на инфраструктуре ОАО «РЖД» практически не изменился по сравнению с 2014 годом и составил 2 954,9 млрд т-км, при этом порожний грузооборот сократился на 0,9 % (до 650,1 млрд т-км).

Положительная динамика грузооборота при снижении объемов погрузки связана с ростом средней дальности перевозок грузов. Сокращение объемов короткопробежных внутрироссийских и импортных перевозок грузов было компенсировано в экспортном сообщении через припортовые станции (на 34,0 млрд т-км или 4,3 %).

В 2015 году средняя дальность перевозок составила 1 570 км, что на 3,1 % или 46 км, выше показателя 2014 года, в том числе в груженной отправке — 1 734 км (рост на 4 %), грузов на своих осях — 1 177 км (рост на 0,6 %).

Во внутреннем сообщении груженный грузооборот сократился на 0,3 % до 1 000,3 млрд т-км, также произошло снижение грузооборота импортных (на 14,8 % до 84,5 млрд т-км) и транзитных (на 7,7 % до 48,6 млрд т-км) перевозок. При этом экспорт по итогам года показал рост груженого грузооборота на 2,4 % до 1 171,4 млрд т-км.

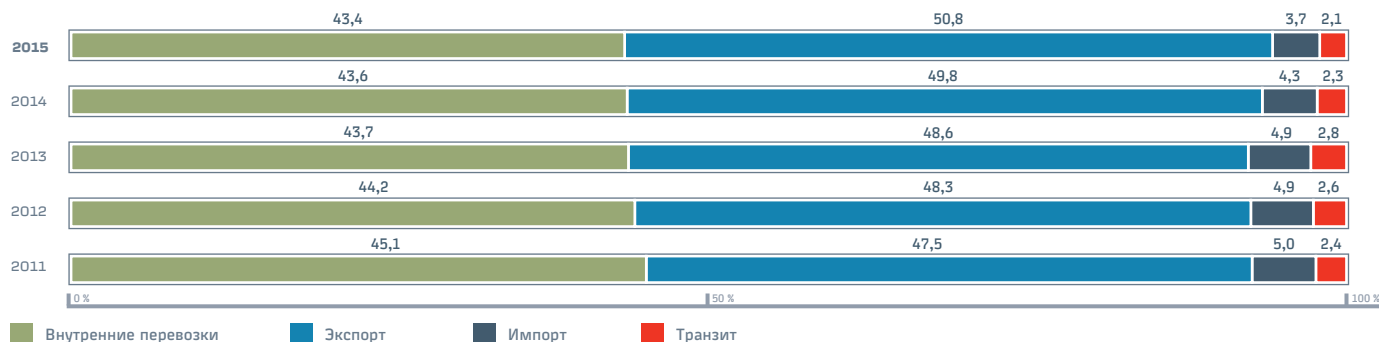
Динамика груженого грузооборота



Средняя дальность перевозки грузов, км

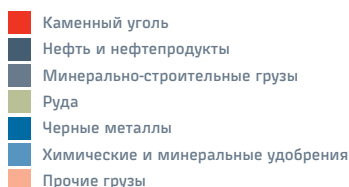
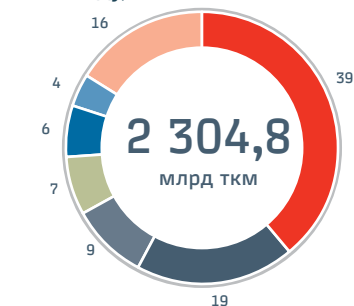
Показатель	2014	2015	Изменение, %
Груженная отправка	1 668	1 734	4,0
Порожняя отправка	1 170	1 177	0,6
Итого средняя по сети	1 524	1 570	3,1

Структура груженого грузооборота, %



¹ с учетом округления

Структура грузевого грузооборота в 2015 году, %



Произошедшие изменения привели к дальнейшему сокращению удельного веса внутрироссийских перевозок в структуре грузевого грузооборота и росту доли экспорта.

За последние пять лет доля экспортных перевозок в грузообороте повысилась на 3,3 п. п. и в 2015 году достигла 50,8 %, тогда как доля внутрироссийских перевозок, напротив, снизилась до 43,4 %.

Основную долю в структуре грузевого грузооборота в 2015 году занимали каменный уголь (39,2 %, с ростом на 0,6 п. п. к 2014 году), нефтеналивные грузы (19,3 %, что соответствует уровню прошлого года) и минерально-строительные грузы (8,8 %, со снижением на 0,8 п. п.).

50,8 %

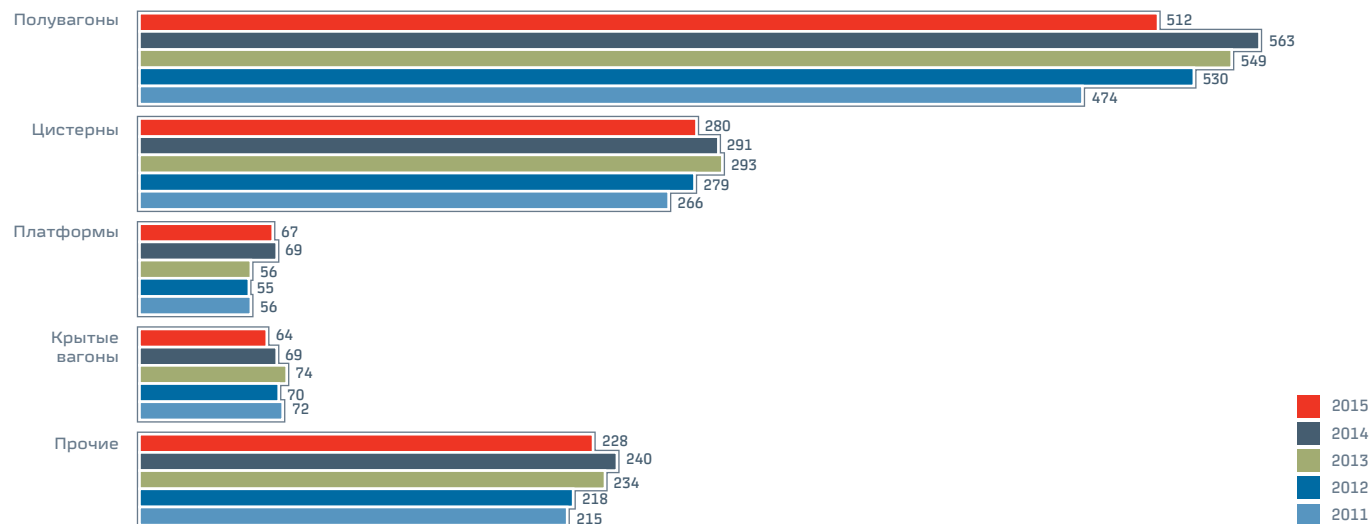
доля экспортных перевозок в грузообороте в 2015 году

Рынок оперирования грузовыми вагонами

Российский парк грузовых вагонов по состоянию на конец 2015 года составил 1 150 988 единиц, из них:

- 196,4 тыс., или 17 % являются вагонами парка холдинга «РЖД»;
- 954,7 тыс., или 83 % принадлежат другим собственникам.

Структура российского парка грузовых вагонов, тыс. единиц



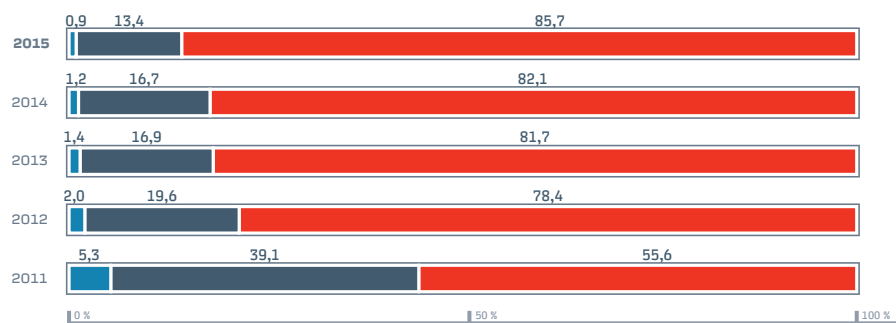
В целом за 2015 год российский парк сократился на 81,5 тыс. вагонов (на 6,6 % по сравнению с 2014 годом), в том числе парк частного подвижного состава прочих собственников — на 34,6 тыс. вагонов (на 3,5 %), парк холдинга «РЖД» — на 46,9 тыс. вагонов (на 19,3 %).

Влияние избыточного рабочего парка вагонов, находящихся на инфраструктуре ОАО «РЖД», по итогам 2015 год привело к потерям участковой скорости на 0,30 км/ч, снижению производительности локомотива на 30,8 тыс. ткм брутто/сутки и замедлению оборота вагона на 2,22 суток.

Структура парка вагонов Холдинга

Род вагона	На 31 декабря 2014 года		31 декабря 2015 года		Изменение	
	тыс. единиц	доля, %	тыс. единиц	доля, %	тыс. единиц	%
Полувагоны	113,7	46,8	74,3	37,8	-39,4	-34,7
Цистерны	4,7	1,9	5,2	2,6	0,5	10,6
Платформы	37,9	15,6	36,1	18,4	-1,8	-4,7
Крытые	25,2	10,4	20,6	10,5	-4,6	-18,3
Прочие	61,7	25,4	60,1	30,6	-1,6	-2,6
Всего	243,2	100,0	196,4	100,0	-46,9	-19,3

Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота, %



- ОАО «РЖД» (без дочерних обществ)
- Дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД»
- Иные собственники

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»

В 2015 году АО «ФГК», являясь одним из крупнейших игроков на рынке оперирования подвижным составом, осуществляло свою деятельность в соответствии с целями и задачами, определенными в Стратегии развития АО «ФГК» и долгосрочной программе развития холдинга «РЖД» и направленными на сохранение лидирующих позиций на рынке операторских услуг, обновление вагонного парка, увеличение доли в парке подвижного состава и технологическое лидерство в управлении вагонным парком.

В 2015 году доля АО «ФГК» в объеме перевозок грузов была увеличена на 0,7 п. п. до 12,4 % от общего объема перевозок по сети железных дорог. На рынке сетевого грузооборота ее удельный вес составил 14,2 % от общесетевого, в общем парке грузовых вагонов – 11,3 %.

Общий объем перевезенных АО «ФГК» грузов в 2015 году увеличился на 2 % по сравнению с 2014 годом и достиг 165,5 млн тонн, или 2,6 млн вагоноотправок. Наибольший рост отмечен в сегменте перевозок в полувагонах АО «ФГК»: в 2015 году перевезено 151,1 млн тонн (на 5,5 млн тонн больше, чем в 2014 году).

Вместе с тем, негативная макроэкономическая ситуация и ухудшение конъюнктуры рынка, а именно наличие дефицита грузовой базы на фоне значительного профицита подвижного состава, и, как следствие, падение среднерыночной доходности перевозок вследствие обострения конкуренции среди операторов, привела к снижению доходов компании и формированию отрицательного финансового результата.

Более подробную информацию о результатах деятельности АО «ФГК» смотрите на сайте компании: <http://ru.railfgk.ru/>



Основные финансово-экономические показатели деятельности АО «ФГК»

Показатель	Единица измерения	2014	2015
Выручка	млн руб.	49 791,9	46 484,7
Чистая прибыль/убыток	млн руб.	-3 630,0	-8 548,6

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 42 собственных представительства и 70 партнеров, в том числе 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 том числе транснациональные промышленные корпорации, многие из которых представлены на российском рынке (PSA Peugeot Citroen, General Motors, Renault, Ford, BMW, L'Oreal, Philips, Electrolux).

С мая 2015 года на пилотном полигоне Октябрьской железной дороги компания GEFCO получила первые транспортные задания от Росжелдорснаба и начала перевозить грузы по определенным номенклатурам МТР и оказывать инженеринговые услуги в рамках проекта по оптимизации системы снабжения ОАО «РЖД».

Также компанией проводится работа по реализации проекта “GEFCO Terminal” — проекта взаимодействия GEFCO и Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ЦМ). Среди направлений этой работы: привлечение грузопотоков GEFCO для обработки и хранения на грузовых дворах ЦМ, а также оказание GEFCO комплексной логистической услуги клиентам ЦМ, которые в настоящее время на базе ЦМ получают только услуги в формате 2PL.

Выручка компании GEFCO за 2015 год составила 4,173 млрд евро, что выше показателя 2014 года на 3 %.

Более подробную информацию о результатах деятельности группы GEFCO смотрите на сайте компании: <http://ru.gefco.net/>



Результаты деятельности АО «Объединенная транспортно-логистическая компания»

В целях развития транзитного потенциала холдинга «РЖД» продолжалась работа по созданию АО «ОТЛК».

Со стороны ОАО «РЖД» обязательства по наполнению уставного капитала полностью выполнены. Утверждена оперативная модель группы ОТЛК.

Кроме того, велась активная работа по наращиванию потенциальной клиентской базы и развитию транзитных перевозок. Первые результаты работы

компания привели к значительному росту перевозок в транзитном сообщении Китай – Европа – Китай на фоне негативной динамики рынка в целом.

В 2015 году в сообщении Китай – Европа – Китай перевезено почти 43 тыс. ДФЭ, что в 2,7 раза больше, чем в 2014 году. Транзитное время в пути составило 14 суток.

Более подробную информацию о результатах деятельности АО «ОТЛК» смотрите на сайте компании: <http://www.utlc.com>



Меры, направленные на повышение качества транспортного обслуживания грузоотправителей

Главным критерием оценки уровня клиентоориентированности ОАО «РЖД» является удовлетворение потребностей клиентов не только в качестве, но и в доступности предлагаемых услуг во всех видах деятельности.

Для отслеживания уровня удовлетворенности клиентов на полигоне Северной железной дороги в качестве пилотного

проекта внедрена система измерения лояльности клиентов по концепции NPS. Система позволяет клиенту оценить качество обслуживания, а ОАО «РЖД» отслеживать изменения мнений клиентов о качестве обслуживания для оперативно-го реагирования.

После запуска данной системы уровень удовлетворенности клиентов на полигоне Северной железной дороги вырос с 14,7 % в 2012 году до 51,3 % в 2015 году.

Результаты системной работы по совершенствованию технологии движения поездов по расписанию

В ОАО «РЖД» проводится системная работа по совершенствованию технологии движения поездов по расписанию, в том числе с целью повышения качества транспортного обслуживания клиентов. Неизменным критерием качества остается срок доставки грузов.

В последнее время со стороны клиентов растет спрос на услугу по перевозке грузов с согласованным временем отправления и прибытия, которая позволяет оптимизировать доставку сырья и сбыт продукции. За 2015 год с использованием услуги перевозки грузов с согласованным временем отправления и прибытия было перевезено 23 076 грузовых поездов, что на 59 % больше, чем в 2014 году. Доход от оказания услуги составил 1 502,4 млн руб. На текущий момент

действует 120 договоров на оказание данной услуги, из которых 71 договор был заключен в 2015 году. Основные клиенты: ОАО «СУЭК», ОАО «УК «Кузбассразрезуголь», ОАО «Мечел», ОАО «Сибур Холдинг», ОАО «Кузбасская Топливная Компания».

В рамках услуги «Грузовой экспресс» (продажа вагономест в поезде, следующим с согласованным временем отправления и прибытия) в 2015 году заключено 43 договора с клиентами. Доход от реализации данной услуги составил 16,6 млн руб., в том числе 5,5 млн руб. по поездам, состоящим из рефрижераторных вагонов (отправлено 44 поезда), 11,1 млн руб. по остальным поездам (отправлено 228 поездов).

По ускоренным рефрижераторным поездам за 2015 год отправлено 186 поездов. Количество отправленных вагонов выросло на 9 % до 8 436 единиц. Доход от данного вида перевозки составил более 26 млн руб.

В целом по сети железных дорог выполнение графика грузовых поездов по проследованию в 2015 году составило 60,5 %, что на 12,9 п. п. выше показателя 2014 года.

Планы бизнес-блока по повышению доходов

Планы бизнес-блока по повышению доходов включают в себя следующие мероприятия:

- расширение практики применения тарифных коридоров;
- привлечение дополнительных объемов грузов с альтернативных видов транспорта на железнодорожный;
- развитие контейнерных и рефрижераторных перевозок;
- организация перевозок грузов в составе грузовых поездов по графику с согласованным временем отправления и прибытия;
- развитие контрейлерных перевозок;
- организация и дальнейшее взаимодействие с транспортно-логистическими компаниями АТР.



Пассажирские перевозки

С целью стабилизация рыночной доли железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок в 2015 году бизнес-блоком проводилась работа, направленная на развитие и совершенствование организации пассажирских перевозок, повышение качества и расширение комплекса предоставляемых услуг.

Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

1

В 2015 году пассажирооборот по скоростным поездам вырос на 25% до 2,5 млрд. пасс.-км. Пассажирооборот по скоростным поездам дальнего следования во внутреннем сообщении увеличился на 26% и составил 2 440,2 млн пасс.-км.



3

Пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» составил 120,4 млрд п-км, в том числе 89,5 млрд п-км в дальнем следовании, 30,9 млрд п-км в пригородном сообщении.



2

Отправлено 1020,4 млн пассажиров, в том числе в дальнем следовании – 97,9 млн пассажиров, в пригородном сообщении – 923 млн пассажиров.



4

С июня организовано курсирование поездов «Стриж» по маршруту Москва – Нижний Новгород. По итогам года перевезено порядка 700 тыс. пассажиров.





Бизнес-блок

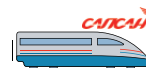
5

В рамках программы «Дневной экспресс» по сети железных дорог в действующем графике курсируют 39 пар поездов на 21 направлении. Перевезено 8,2 млн пассажиров, что на 50% выше уровня прошлого года.



7

Активные действия по концентрации скоростных поездов «Сапсан» на участке Москва-Санкт-Петербург позволили сохранить долю железнодорожного транспорта на данном направлении на уровне 64%.



6

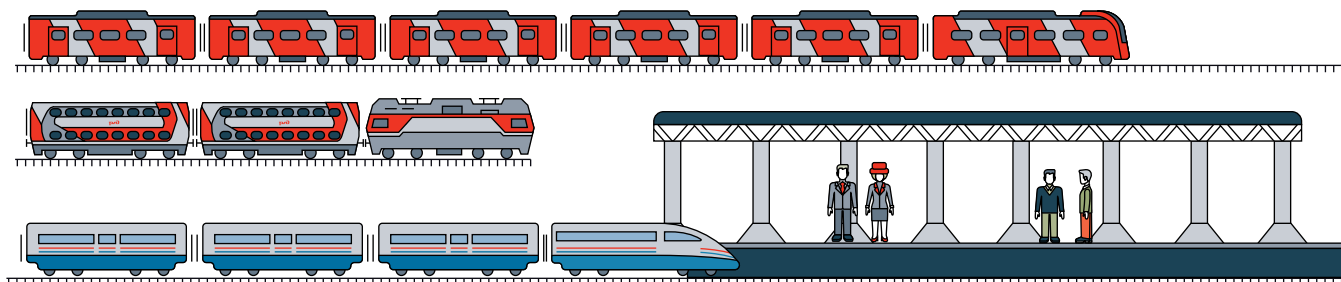
Расширена география курсирования двухэтажного подвижного состава по 4 новым маршрутам. По итогам года двухэтажным подвижным составом отправлено около 1,5 млн пассажиров.



8

Мультимодальные перевозки организованы на 8 направлениях.





Деятельность бизнес-блока

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

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

С целью роста мобильности населения между агломерациями Компанией реализуются проекты высокоскоростного и скоростного движения.

Показатели работы пассажирского комплекса

Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2015 году составил 465,3 млрд пасс.-км, в том числе железнодорожного – 120,4 млрд, автомобильного – 118,0 млрд, воздушного – 226,9 млрд пасс.-км.

Отрицательная динамика железнодорожных пассажирских перевозок на инфраструктуре ОАО «РЖД», наблюдаемая в

последние несколько лет, сохранилась и в 2015 году. По итогам года объем перевозок сократился на 6,5 % до 120,4 млрд пасс.-км.

Ухудшение макроэкономической ситуации в России и сокращение платежеспособного спроса привело в первую очередь к снижению мобильности наиболее социально незащищенных слоев населения –

потенциальных пассажиров социально значимого регулируемого сегмента перевозок.

В дальнем следовании наибольшее влияние на объем перевозок оказало ужесточение конкурентной борьбы на фоне агрессивной тарифной политики авиаперевозчиков, а также сокращение пассажиропотока в межгосударственном сообщении, в том числе со странами СНГ и Балтии,

Основные показатели пассажирских перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД»

Показатель	2014	2015	Изменение	
			млрд пасс.-км	%
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	128,8	120,4	-8,4	-6,5
Пригородное сообщение	32,6	30,9	-1,7	-5,2
Дальнее следование, в том числе:	96,2	89,5	-6,7	-7,0
Скоростное сообщение	2,0	2,5	+0,5	25,0
Отправлено пассажиров, млн человек	1 070,3	1 020,4	-50,0	-4,7
Пригородное сообщение	967,2	922,5	-44,7	-4,6
Дальнее следование, в том числе:	103,1	97,9	-5,2	-5,0
Скоростное сообщение	3,9	4,8	+0,9	22,2

в частности с Украиной из-за изменений геополитической ситуации в стране.

В то же время в сложившейся ситуации снижение количества отправленных пассажиров в 2015 году составило только 4,7 % (до 1 020,4 млн человек). Это стало возможным благодаря применению комплекса маркетинговых инструментов, поддерживающих ценовую доступность перевозок (гибкая тарифная политика, система динамического ценообразования, маркетинговые акции, программа лояльности). В 2015 году доля пассажиров, которые приобрели билеты в купе и СВ по тарифам ниже базовых, составила порядка 68 % от общего количества.

Около 2 млн пассажиров совершили поездки по сниженным тарифам в регулируемом сегменте, воспользовавшись предоставленным АО «ФПК» правом уменьшить стоимость проезда в плацкартных вагонах и вагонах с местами для сидения.

Особым спросом пользовались поездки в новых скоростных поездах с удобным расписанием. В сообщении между Москвой и Санкт-Петербургом, Брянском, Ярославлем, Белгородом, Смоленском, Курском, Воронежем, Нижним Новгородом (по тем направлениям, где холдинг «РЖД» предложил такие услуги) произошло увеличение пассажиропотока. При этом наиболее значительно пассажиропоток возрос на относительно недавно запущенных направлениях Москва – Смоленск – в 1,4 раза, и Москва – Белгород – почти в 1,5 раза. Во многом этому способствовало использование комфортабельных поездов с двухэтажными вагонами и поездов «Стриж», а также нового транспортного предложения – программы «Дневной экспресс».

На пути изменений



Акулов Михаил Павлович
вице-президент ОАО «РЖД»

Более одного миллиарда пассажиров пользуются услугами холдинга РЖД ежегодно. В конкурентной борьбе с другими видами транспорта мы применяем комплекс маркетинговых инструментов, поддерживающих ценовую доступность перевозок, включающих в себя гибкую тарифную политику, систему динамического ценообразования, маркетинговые акции и программы лояльности.

Около 2 млн пассажиров совершили поездки по сниженным тарифам в регулируемом сегменте, воспользовавшись предоставленным АО «ФПК» правом уменьшить стоимость проезда в плацкартных вагонах и вагонах с местами для сидения.

В 2015 году доля пассажиров, которые приобрели билеты в купе и СВ по тарифам ниже базовых, составила порядка 68 % от общего количества.

Пассажирооборот железнодорожного транспорта, млрд пасс-км



Количество отправленных пассажиров железнодорожным транспортом, млн человек



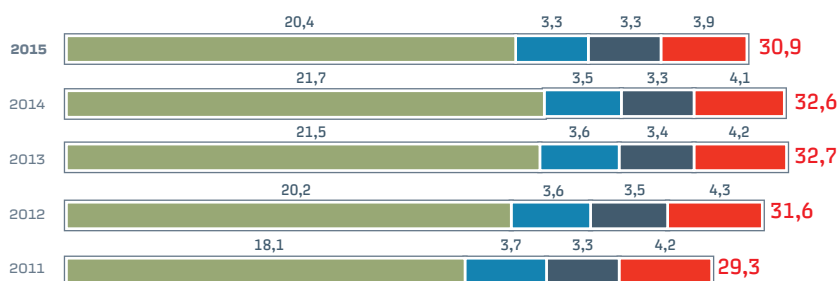
По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Пассажи́рские перевозки по инфраструктуре ОАО «РЖД» в пригородном сообщении

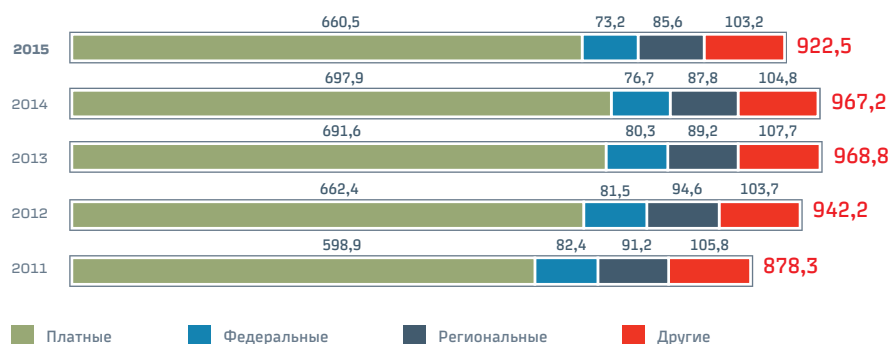
В 2015 году пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» в пригородном сообщении сократился на 5,2 % по сравнению с 2014 годом и составил 30,9 млрд пасс.-км.

В течение года в пригородном сообщении было перевезено 922,5 млн человек, что на 4,6 % меньше, чем в 2014 году. В структуре отправления пассажиров на платную категорию приходится 71,6 %, на федеральных льготников – 7,9 %, на региональных льготников – 9,3 %, на другие категории – 11,2 %. Снижение платных пассажиров к уровню 2014 года составило 5,4 %.

Пассажи́рооборот в пригородном сообщении, по категориям, млрд пасс.-км



Количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении, перевезенных по инфраструктуре ОАО «РЖД», по категориям, млн человек



Структура и итоги деятельности пригородного пассажирского комплекса

Перевозочную деятельность осуществляют 25 пассажирских пригородных компаний (ППК), учрежденных с участием ОАО «РЖД», органов исполнительной власти регионов, частных инвесторов, а также ООО «Аэроэкспресс», ООО «Межрегиональная пассажирская компания» и ОАО «РЖД» (ДОСС).

В уставном капитале 19 ППК доля ОАО «РЖД» составляет более 50 %.

В 2015 году пригородными пассажирскими компаниями было заключено 92 договора на организацию транспортного обслуживания населения с 72 субъектами Российской Федерации.

По итогам деятельности за 2015 год 22 компании достигли безубыточности – чистая прибыль данных компаний составила 4 840,0 млн рублей. По 3 ППК (ОАО «Северо-Кавказская ППК», ОАО «Забайкальская ППК», ОАО «Кубань Экспресс-пригород») сформирован убыток в размере 504,7 млн рублей.

Результаты деятельности ППК в 2015 году, млн рублей

№ п/п	Наименование ППК	Чистая прибыль за 2015 год	№ п/п	Наименование ППК	Чистая прибыль за 2015 год
1	ОАО «Северная ППК»	3,0	15	ОАО «Кубань Экспресс-пригород»	-44,0
2	АО «ППК «Черноземье»	412,8	16	АО «ПК «Сахалин»	9,6
3	ОАО «Северо-Кавказская ППК»	-186,7	17	ОАО «Пермская пригородная компания»	6,5
4	ОАО «Забайкальская ППК»	-273,9	18	ОАО «Волгоградтранспригород»	4,8
5	ОАО «Экспресс Приморья»	22,5	19	ОАО «Краспригород»	2,9
6	ОАО «Байкальская ППК»	46,3	20	ОАО «Алтай-пригород»	0,2
7	ОАО «Свердловская пригородная компания»	160,6	21	ОАО «Экспресс-пригород»	36,3
8	ОАО «Башкортостанская ППК»	210,4	22	ОАО «Омск-пригород»	1,6
9	ОАО «Калининградская ППК»	0,8	23	ОАО «Северо-Западная ППК»	845,6
10	ОАО «Волго-Вятская ППК»	69,2	24	ОАО «Московско-Тверская ППК»	441,0
11	ОАО «Саратовская ППК»	33,0	25	ОАО «Центральная ППК»	2 441,4
12	ОАО «Содружество»	0,5	Всего		4 435,4
13	ОАО «Кузбасс-пригород»	7,1	в т. ч. по прибыльным ППК		4 840,0
14	ОАО «Самарская ППК»	83,9	по убыточным ППК		-504,7

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 2015 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 12,0 млрд руб. Начислены субсидии на компенсацию выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов на сумму 9,4 млрд руб., что составляет 78 % от потребности. Получены субсидии из региональных бюджетов на компенсацию выпадающих доходов 2015 года в размере 9,5 млрд руб., кроме того в счет погашения убытков прошлых лет получено 736 млн руб.

Дефицит субсидий из регионов в 2015 году составил 2,8 млрд руб. Полностью компенсировали выпадающие доходы за 2015 год 37 регионов. На территории пяти регионов: Москва, Санкт-Петербург, Московская, Ленинградская и Астраханская области – в условиях льготной инфраструктуры перевозки осуществляются на самоокупаемом уровне.

В то же время в 12 регионах компенсация выпадающих доходов перевозчиков составила менее 50 %. В 3 регионах субсидии на компенсацию выпадающих доходов пригородными компаниями предусмотрены не были.

Компенсация субъектами Российской Федерации выпадающих доходов перевозчиков

Уровень компенсации субъектами Российской Федерации	Количество субъектов Российской Федерации				
	2011	2012	2013	2014	2015
Компенсации не требуется	6	5	5	4	5
100 %-ная компенсация	12	17	9	13	37
> 80 % компенсации	8	6	10	9	9
50–80 %-ная компенсация	11	9	15	20	6
< 50 % компенсации	31	32	31	22	12
Не предусмотрено	5	4	3	5	3
Перевозки прекращены	—	—	—	—	1
Итого					73

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) Компания регулярно производит обновление пригородного подвижного состава.

В 2015 году Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава поставлено 70 вагонов на сумму 2,7 млрд руб. По программе модернизации подвижного состава освоено 0,5 млрд руб.

Дирекции скоростного сообщения в 2015 году поставлено 160 вагонов (на сумму 18,9 млрд руб.), по программе модернизации подвижного состава освоено 0,2 млрд руб.

160 вагонов

поставлено Дирекции скоростного сообщения

70 вагонов

поставлено Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава

Итоги работы по созданию мультимодальных пересадочных узлов

В рамках работы по созданию мультимодальных пересадочных узлов Компанией в 2015 году был реализован ряд проектов:

- Организовано движение поездов «Ласточка» по маршрутам: Москва – Крюково – Тверь, Санкт-Петербург – Волховстрой, Санкт-Петербург – Тосно, Екатеринбург – Нижний Тагил и Екатеринбург – Каменск-Уральский. В дальнейшем на рост пассажиропотока окажет влияние завершение строительства IV главного пути на участке Москва – Тверь, что позволит значительно сократить количество техно-

логических окон, которые в 2015 году привели к изменению маршрутов следования поездов на данном участке и отмене 7 727 поездов.

- Продолжилось развитие проекта «Городская электричка», организованного в настоящее время в Красноярске, Калининграде, Уфе и ряде других городов.
- В конце 2015 года на полигоне Горьковской железной дороги организованы смешанные маршруты «поезд+автобус»: Нижний Новгород –

Сява, Нижний Новгород – Вахтан, Нижний Новгород – Тоншаево (с учетом пересадки на ст. Шахунья) и Нижний Новгород – Шаранга (пересадка на ст. Урень). За период с сентября по декабрь данной услугой воспользовалось более 2 000 пассажиров. Аналогичные проекты планируется запустить, в частности, на полигоне ОАО «Башкортостанская ППК» по маршруту Уфа – Туймазы – Уфа с пересадкой по ст. Кандры и на полигоне ОАО «Краспригород» на участке Иланская – Решоты.

Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги

Реализация проекта реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги (МК МЖД) позволит значительно снизить транспортную напряженность в Москве и перейти на качественно новый уровень в обслуживании пассажиров внутригородским рельсовым транспортом.

Благодаря данному проекту в Москве появятся новые точки экономического роста, будет создано более 10,4 тыс. современных рабочих мест, в том числе около 4 тыс. человек будут заняты в перевозках пассажиров. За счет электрификации Малого кольца Московской железной дороги значительно улучшится

экологическая обстановка в городе и повысится привлекательность территорий зоны тяготения.

Развитие МК МЖД предполагает электрификацию кольца со строительством двух новых и реконструкцией трех существующих тяговых подстанций, строительство 38 км третьего главного железнодорожного пути, строительство и реконструкцию новых искусственных сооружений. На МК МЖД будет построен 31 остановочный пункт, из них 19 крупных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ): 12 – с пересадкой на метрополитен, 6 – на радиальные направления железной дороги.

Начиная с 2016 года, МКЖД ежегодно будет перевозить более 250 млн пассажиров, размеры движения – 100 пар электропоездов в сутки с интервалом в часы пик до 5 минут.

В настоящее время в ОАО «РЖД» создана рабочая группа по подготовке мероприятий по обеспечению с сентября 2016 года транспортного обслуживания населения на Малом кольце Московской железной дороги.

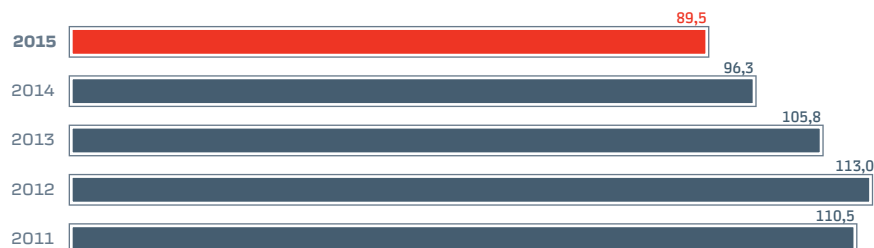
Пассажирские перевозки по инфраструктуре ОАО «РЖД» в дальнем следовании

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

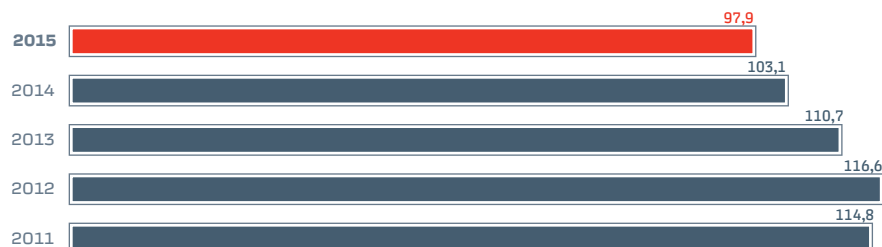
- Дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД» (АО «ФПК», ОАО «Пассажирская компания Сахалин»). Доля в пассажирообороте составляет 95,5 %. В частности, доля АО «ФПК» равна 95,2 %, в том числе по пассажирообороту поездами собственного формирования 89,7 %.
- Независимые перевозчики: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», ЗАО «ТрансКласс-Сервис». Доля в пассажирообороте составляет 1,4 %.
- Дирекция скоростного сообщения. Доля в пассажирообороте составляет 2,8 %.

По итогам 2015 года пассажирооборот в дальнем следовании по инфраструктуре ОАО «РЖД» сократился на 7,0 % и составил 89,5 млрд пасс.-км, количество отправленных пассажиров уменьшилось на 5,0 % до 97,9 млн человек.

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



Количество отправленных пассажиров в дальнем следовании, млн человек



Итоги работы АО «ФПК»

По итогам работы за 2015 год пассажирооборот в поездах АО «ФПК» составил 86,1 млрд пасс.-км (снижение на 9 % по сравнению с 2014 годом), в том числе в поездах собственного формирования – 81,1 млрд пасс.-км.

Доходы АО «ФПК» от основной деятельности в 2015 году составили 181,2 млрд руб. (снижение на 2,4 %), в том числе 160,0 млрд руб. доходов от пассажирских

перевозок (снижение на 2,6 %). Расходы по операционной деятельности также снизились – с 204,9 млрд руб. в 2014 году до 199,0 млрд руб.

По итогам работы АО «ФПК» за 2015 год чистая прибыль составила 0,1 млрд руб. при убытке в 0,4 млрд руб. годом ранее.

Более подробную информацию о результатах деятельности АО «ФПК» смотрите на сайте компании: <http://fpc.ru/>



Основные финансовые показатели АО «ФПК», млрд руб.

Показатель	2014	2015	Изменение, %
Доходы от основной деятельности	185,6	181,2	-2,4
Доходы от перевозки пассажиров	164,2	160,0	-2,6
Доходы по прочим продажам	21,4	21,2	-0,7
Расходы по операционной деятельности	204,9	199,0	-2,9
Расходы по перевозочной деятельности	189,6	183,6	-3,2
Расходы по прочим продажам	15,2	15,3	0,8
Операционная прибыль (убыток)	-19,3	-17,8	-7,8
Результат от прочих доходов и расходов	20,5	20,2	-1,6
Прибыль (убыток) до налогообложения	1,2	2,4	в 2 р.
Чистая прибыль/убыток	-0,4	0,1	—

Скоростные пассажирские перевозки

Скоростные пассажирские перевозки осуществляются филиалом ОАО «РЖД» – Дирекцией скоростного сообщения (ДОСС).

В 2015 году пассажирооборот по скоростным поездам вырос на 25 % до 2,5 млрд пасс.–км. Пассажирооборот по скоростным поездам дальнего следования во внутреннем сообщении увеличился на 26 % и составил 2,44 млрд пасс.–км, в то время как пассажирооборот по поездам в международном сообщении снизился на 7,5 % до 58,6 млн пасс.–км.

Количество отправленных скоростными поездами пассажиров увеличилось на 22,2 % по сравнению с 2014 годом и составило 4,8 млн человек, в частности поездами «Сапсан» и «Ласточка» в дальнем следовании во внутреннем сообщении перевезено 4,6 млн человек (рост на 24 %); поездами «Аллегро» в международном сообщении – 0,2 млн человек (снижение на 14 %). Уменьшение пассажиропотока на российско-финском направлении является общей тенденцией для всех перевозок и связано в первую очередь с ухудшением экономической ситуации в России и падением курса рубля.

В 2015 году продолжалось курсирование сдвоенного состава поезда «Сапсан», запущенного в августе 2014 года по направлению Москва – Санкт-Петербург. По итогам года использование вместимости поездов «Сапсан» составило 80,3 %.

Стоит отметить, что активные действия по концентрации скоростных поездов «Сапсан» на участке Москва – Санкт-Петербург позволили сохранить долю железнодорожного транспорта на данном направлении на уровне 65 %.

С целью удовлетворения спроса на пассажирские перевозки на территории Краснодарского края с марта 2015 года были назначены 2 пары электропоездов «Ласточка» по маршруту Ростов – Краснодар и с мая 1 пара поездов по маршруту Адлер – Майкоп.

Финансовый результат в рамках осуществления перевозочной деятельности Дирекции скоростного сообщения по итогам 2015 года составил 2 077,2 млн руб.

25 %

рост пассажирооборота по скоростным поездам в 2015 году

На пути изменений

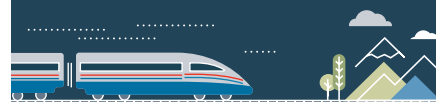


Мишарин Александр Сергеевич
первый вице-президент
ОАО «РЖД»

Главная цель принятой нами программы организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения – ускорение темпов экономического роста и повышение качества жизни населения России за счет создания сети железнодорожного сообщения, обеспечивающего оптимальное для пассажиров соотношение скорости, комфорта и стоимости проезда.

Высокоскоростная магистраль Москва – Казань является приоритетным проектом Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин.

Проект предполагает создание самого современного высокоскоростного подвижного состава – по безопасности, комфорту и качеству услуг пассажирам на борту поезда. В ходе его разработки будет использован международный и отечественный опыт с локализацией технологий (не менее 80%) на территории России.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

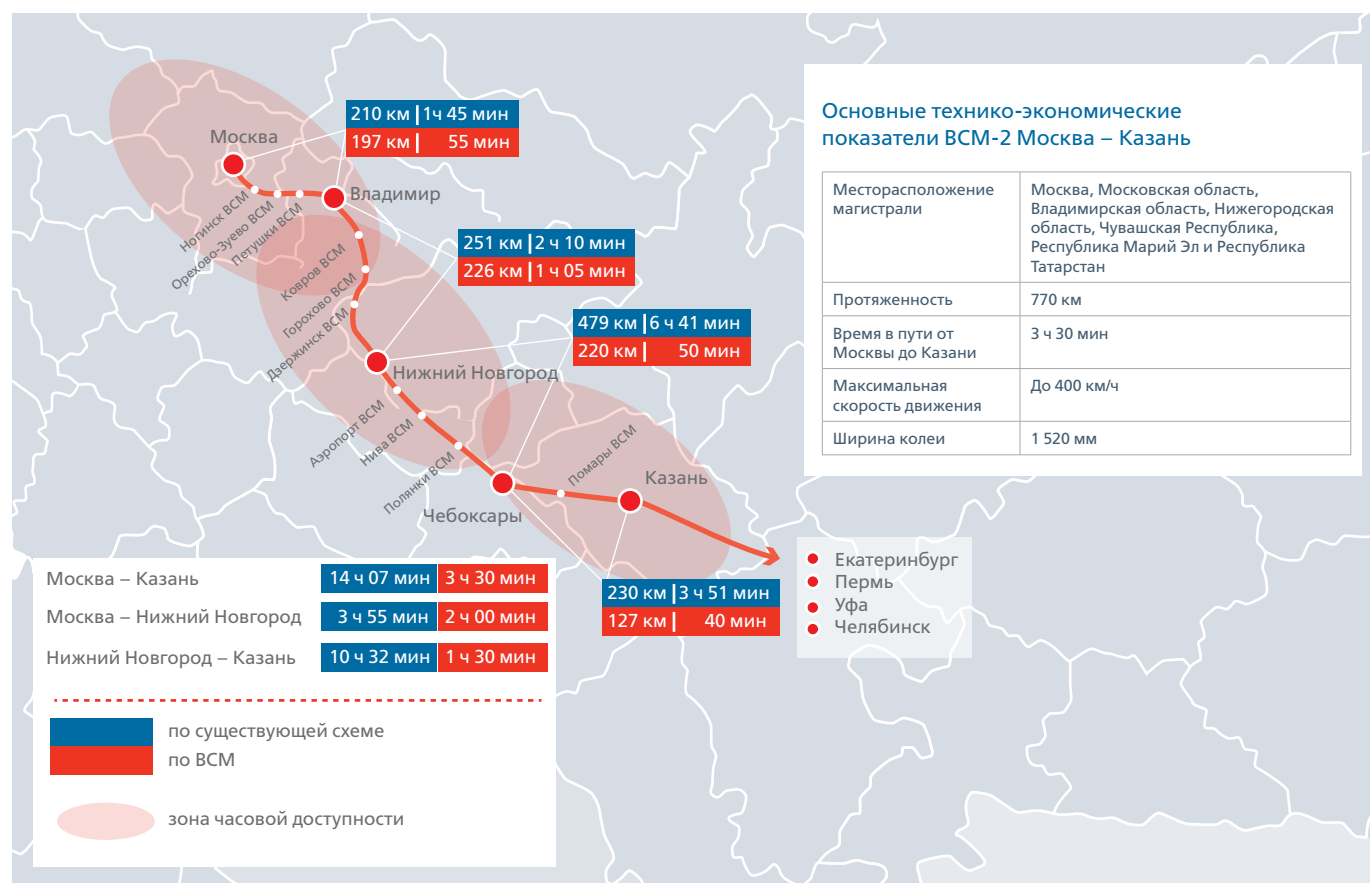
Основные показатели скоростных пассажирских перевозок (ДОСС)

	Отправленные пассажиры, тыс. человек			Пассажирооборот, млн пасс.-км		
	2014	2015	Изменение, %	2014	2015	Изменение, %
Всего, в т.ч.	3 921,52	4 792,14	22,2	1 999,44	2 500,56	25,0
Сапсан	3 238,82	3 764,48	16,2	1 834,07	2 261,52	23,3
Аллегро	213,20	183,30	-14,0	63,28	58,56	-7,5
Ласточка	469,50	844,36	79,8	102,09	180,48	76,8

Реализация проектов скоростного и высокоскоростного движения

Высокоскоростная магистраль Москва – Казань

ВСМ-2 Москва – Казань



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.

Реализация Проекта создаст импульс для развития инновационных технологий в отраслях экономики Российской Федерации, предприятия которых будут задействованы в создании и поставки инфраструктуры ВСМ.

В рамках проведенной актуализации сетевого плана-графика мероприятий реализации проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань, включенные в план-график мероприятия были систематизированы, а сроки их выполнения скорректированы на перспективу до 2021 года.

Согласно актуализированному сетевому плану-графику в 2015 году выполнены следующие работы:

- Заключено генеральное соглашение между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» по подготовке и управлению проектами ВСМ.

- Подписан договор на выполнение работ по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и межевания территорий и разработке проектной документации для строительства участка Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург в 2015–2016 годах. Стороны договора – ОАО «Скоростные магистрали» и консорциум проектировщиков в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и ООО Китайская Инженерная Железнодорожная Корпорация «Эр Юань».

В рамках указанного договора разработана и утверждена Программа инженерных изысканий, развернут график выполнения работ, разработан комплекс работ по подготовке территории к строительству, ведутся проектные и изыскательские работы, привлечен технический консультант для сопровождения указанных работ. В 2015 году получено финансирование из Федерального бюджета Российской Федерации в уставный капитал ОАО «РЖД» на осуществление проектирования в размере 3,050 млрд руб. (общий объем выполнения по проектным работам в 2015 году составил 4,757 млрд руб. без НДС).

- Утверждены технические требования к высокоскоростному железнодорожному подвижному составу для ВСМ.
- Подписан Меморандум между Министерством транспорта Российской Федерации, государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе, открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и «Китайскими железными дорогами»

о формах сотрудничества, модели финансирования и инвестирования ВСМ Москва – Казань, которая является приоритетным проектом Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин.

- Разработана и подписана Дорожная карта взаимодействия российской и китайской сторон в рамках реализации проекта ВСМ Москва – Казань.
- Разработан, согласован с федеральными органами исполнительной власти и внесен на рассмотрение в Правительство Российской Федерации проект Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, устанавливающего особенности получения разрешения на строительство, подготовки территории, выполнения подготовительных работ».
- В целях реализации Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года разработана и утверждена Программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации на перспективу до 2030 года, в которой основные акценты делаются на выборе направлений для модернизации существующих линий и строительстве новых скоростных и высокоскоростных магистралей с обеспечением максимальных экономических и социальных эффектов – за счет расширения границ существующих агломераций и формирования урбанизированных районов.



Железнодорожные перевозки и инфраструктура

Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» объединяет основные производственные бизнес-единицы, обеспечивающие приоритетные виды деятельности Компании по осуществлению железнодорожных перевозок, содержанию и развитию инфраструктуры и локомотивного комплекса.

Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

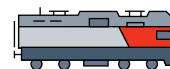
1

Обеспечен рост внутренней эффективности подразделений производственного блока, что позволило выполнить основные бюджетные параметры использования подвижного состава, в том числе по среднему весу грузового поезда (+0,9 % к уровню 2014 года), среднесуточной производительности локомотива (+3,7 %), участковой скорости (+3,7 %)



3

Обеспечен рост средней скорости доставки грузов грузовой отправкой на 44,1 км/сутки (на 13,5 %), до 371,5 км/сутки;



2

Увеличена доля грузеных отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в грузеных вагонах на 5,2 п. п. к уровню 2014 года



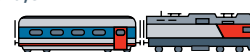
4

График движения грузовых поездов улучшен по отправлению на 2,9 п. п., по проследованию – на 12,9 п. п. к уровню 2014 года



5

Выполнение расписания пассажирских поездов улучшено по всем параметрам, в том числе по отправлению – на 0,7 п. п., по станциям посадки/высадки в пути следования поезда – на 2,2 п. п., по прибытию на станцию назначения – на 0,8 п. п. к уровню 2014 года





Бизнес-блок

6

Выполнение расписания пригородных поездов обеспечено с ростом к уровню 2014 года по отправлению с пунктов отправления на 0,2 п. п., по прибытию на промежуточные пункты назначения – на 0,3 п. п., по отправлению с промежуточных пунктов – на 0,4 п. п., по прибытию в пункты назначения – на 0,2 п. п.



8

Количество часов непроизводительных потерь в организации рабочего времени локомотивных бригад снижено на 15,8 % в сравнении с уровнем 2014 года при плане 7 %



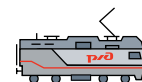
7

Улучшено качество работы станционного комплекса. Простой транзитного вагона без переработки на сортировочных станциях снижен на 14,8 %, с переработкой – на 10,3 %, время начально-конечных операций вагонов на станциях – на 21,1 % к 2014 году



9

В результате реализации программы энергоэффективности, обновления парка локомотивов, внедрения энергооптимального графика движения поездов удельный расход топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов снижен в дизельной тяге на 2,0 % и в электрической тяге на 1,2 % к уровню 2014 года



Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

Задачи бизнес-блока «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» на 2015 год решены в полном объеме. Повышение уровня организации эксплуатационной работы на основе совершенствования системы планирования и продвижения грузопотоков позволило обеспечить перевозку предъявленного объема перевозок и снизить риски, связанные с инфраструктурными ограничениями.

Неотъемлемой частью повышения эффективности перевозочного процесса стала проводимая работа по применению информационно-управляющих технологий, в том числе организации движения грузовых поездов по расписанию, расширен полигон внедрения системы «Эльбрус», обеспечивающей организацию вождения грузовых поездов по энергооптимальным расписаниям.

Продолжается разработка нормативно-технической документации, регламентирующей порядок проведения текущего содержания и ремонта объектов инфраструктуры, организации работы локомотивов и локомотивных бригад с учетом классификации и специализации железнодорожных линий.

Деятельность бизнес-блока

Основной целью деятельности бизнес-блока является повышение эффективности перевозочного процесса за счет скоординированной эксплуатационной работы и согласованного стратегического развития бизнес-единиц с учетом общности их задач, технологий и дополнительных синергетических эффектов от совместной деятельности.

В стратегии холдинга «РЖД» закреплена ряд производственных целей и задач развития бизнес-блока:

- модернизация и строительство новой инфраструктуры;

- разделение инфраструктуры общего пользования на грузовую и пассажирскую, в том числе за счет выделения высокоскоростного движения, в качестве самостоятельных технических и технологических систем;

- повышение равномерности использования инфраструктуры, загрузка или реструктуризация малоинтенсивных линий;

- развитие инфраструктуры с целью перехода на тяжеловесное движение с весовыми нормами 9 тыс. тонн и более;

- обновление локомотивного парка и снижение стоимости жизненного цикла тяговых ресурсов;

- повышение безопасности перевозок и снижение рисков, связанных с влиянием человеческого фактора на производственный процесс;

- повышение энергоэффективности и производительности труда, рациональной организации ремонтных и эксплуатационных работ.

Основные производственные показатели

В 2015 году общий грузооборот сложился на уровне 2014 года; комплексный показатель эффективности, характеризующий надежность доставки грузов, – доля груженых отправок, доставленных в нормативный срок, – составила 94,7 % (рост на 5,2 п. п. к уровню предыдущего года).

Средняя скорость доставки грузов груженой отправки составила 371,5 км/сутки (+13,5 % к уровню 2014 года). Положительная динамика достигнута на всех железных дорогах.

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

Показатели	Ед. измерения	2014	2015	
			Значение	Изменение, %
Общий грузооборот	млн ткм	2 954,5	2 954,9	0,01
Средняя скорость доставки грузов груженой отправки	км/сутки	327,4	371,5	13,5
Доля груженых отправок, доставленных в нормативный срок	%	89,5	94,7	5,2 п. п.
Снижение удельного расхода электроэнергии на тягу поездов (2014 год – 100 %)	%	100,0	98,8	-1,2
Снижение удельного расхода дизельного топлива на тягу поездов (2014 год – 100 %)	%	100,0	98,0	-2,0

Итоги выполнения инвестиционной программы подразделений бизнес-блока в 2015 году

Инвестиционный бюджет Центральной дирекции инфраструктуры на 2015 год был выполнен в полном объеме на сумму 87,6 млрд руб. Наибольший объем средств был направлен на выполнение программы реконструкции (модернизации) пути. В результате работы по реконструкции (модернизации) пути были выполнены на сумму 70 млрд руб.

В рамках инвестиционной программы было выполнено работ на сумму 65,2 млрд руб. по федеральной программе развития Восточного полигона.

Объем ввода в действие основных фондов по проектам Центральной дирекции инфраструктуры в 2015 году составил 85,8 млрд руб., или 100,6 % к плану.

Расходование инвестиционных средств Центральной дирекции управления движением в 2015 году составило 3,2 млрд руб. при плане 3,2 млрд руб. Основным проектом является «Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций» – на его выполнение затрачено 1,9 млрд руб.

Мероприятия, направленные на повышение эффективности бизнес-блока

Снятие инфраструктурных ограничений и развитие пропускных способностей является одной из приоритетных задач деятельности бизнес-блока. В 2015 году выполнено ремонтно-путевых работ на 5 021 км пути (100 % от годового плана), в том числе на объектах реконструкции (модернизации) железнодорожного пути – 2 814 км (100,0 % от годового плана).

В результате выполненных работ по оздоровлению пути повышены скорости движения для пассажирских поездов на полигоне 1 100,7 км, для грузовых – 811 км.

С целью обеспечения пропускных способностей участков для планируемых объемов перевозок за счет усиления устройств электроснабжения в 2015 году

Инвестиционные программы Дирекции были направлены в первую очередь на увеличение пропускных и перерабатывающих способностей основных направлений сети железных дорог и повышение надежности работы филиалов.

Объем ввода в действие основных фондов по проектам Центральной дирекции управления движением в 2015 году составил 8,3 млрд руб., или 144,5 % к плану.

По Дирекции тяги расходование инвестиционных средств за 2015 год составило 68,2 млрд руб., или 99,1 % к плану (план составлял 68,8 млрд руб.), в том числе по инвестиционному проекту «Приобретения тягового подвижного состава» в 2015 году освоено 59,9 млрд руб. (99,6 % к плану), направленных на приобретение 500 локомотивов.

100,6 %

к плану составил объем ввода в действие основных фондов по проектам Центральной дирекции инфраструктуры в 2015 году

сняты ограничения по пропуску грузовых поездов весом 6 300 тонн на 71 км.

В результате реализации в 2015 году подразделениями бизнес-блока комплекса мероприятий (программы энергоэффективности, обновления парка локомотивов, внедрения энергооптимального графика движения поездов) снижен удельный расход топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов к уровню 2014 года:

- в теплотяге на 2,0 %;
- в электротяге на 1,2 %.

На сети завершено создание Центров управления тяговыми ресурсами (ЦУТР), что позволит перейти к целевой модели

На пути изменений



Краснощек
Анатолий Анисимович
первый вице-президент
ОАО «РЖД»

За последние пять лет закуплено почти 3 тысячи новых локомотивов. Это больше чем за предыдущие 15 лет. Физический износ локомотивного парка в среднем снижен до 68,8 %. Это позволило ускорить развитие тяжеловесного движения. С начала 2015 года проведено свыше 4 тысяч поездов с весом более 8 тысяч тонн и 30 тысяч соединенных поездов, что выше уровня прошлого года на 10 %.

Снятие инфраструктурных ограничений и развитие пропускных способностей является одной из приоритетных задач деятельности бизнес-блока. В 2015 году выполнено ремонтно-путевых работ на 5 021 км пути (100 % от годового плана), в том числе на объектах реконструкции (модернизации) железнодорожного пути – 2 814 км (100,0 % от годового плана).

В 2015 году участковая скорость движения грузовых поездов увеличена до 39,1 км/ч, что на 3,7 % больше уровня 2014 года.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

управления перевозочным процессом на основе полигонной технологии работы. Для автоматизации работы Центров разработана автоматизированная система (АС ЦУТР).

Центральной дирекцией управления движением проводится подготовительная работа по внедрению принцепов полигонного управления на пилотном «Восточном полигоне» в границах Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог.

На заседании правления ОАО «РЖД» 17 апреля 2015 года рассмотрена и одобрена Программа развития вертикали управления движением на основе научно-технических достижений и информатизации, которая включает как мероприятия среднесрочного характера (на ближайшие 3–5 лет), так и долговременные мероприятия со сроками реализации до 2030 года. Выполнение мероприятий должно существенно повысить уровень безопасности движения и улучшить условия охраны труда за счет

автоматизации процессов пропуска поездов и сортировочной работы станций, внедрения безбумажных технологий, максимального снижения влияния человеческого фактора.

100 % от годового плана

5 021 км пути

выполненные ремонтно-путевые работы

Развитие тяжеловесного движения в 2015 году

Согласно стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, одним из приоритетных направлений в освоении возрастающих объемов перевозок является повышение весовых норм.

Уже сегодня на направлениях Кузбасс – порты Северо-Запада, Кузбасс – Центр организовано движение поездов весом 8 000 и 9 000 тонн. В целом за 2015 год проведено свыше 4,8 тыс. поездов весом 8 000 тонн и более (рост к уровню 2014 года на 2 %) и свыше 32,8 тыс. соединенных поездов (рост на 14,6 %).

В ходе реализации положения Программы развития на сети железных дорог тяжеловесного движения в 2015 году проведен комплекс исследований по оценке возникающих в составе поезда продольных сил и воздействию на инфраструктуру поездов массой 12 600 тонн, по итогам которых сформирована научно обоснованная нормативная база, определяющая порядок пропуска таких поездов на инфраструктуре ОАО «РЖД». Всего было проведено более 2,6 тыс. таких поездов.

На Восточном полигоне по выделенным ниткам графика движения организовано регулярное обращение поездов массой 7 100 тонн, сформированных из вагонов с осевой нагрузкой 25 тонн (всего проведено более 380 поездов).

Кроме того, проведен первый этап комплексных исследований по оценке возможности пропуска соединенных поездов массой 14 200 тонн, сформированных из вагонов с осевой нагрузкой 25 тонн.

Развитие сортировочных станций в 2015 году

В 2015 году продолжены работы по Программе совершенствования и развития сортировочных станций с выполнением бюджета в объеме 1 182,2 млн рублей.

Выделенные средства были направлены на путевое развитие и комплексное оборудование сортировочных станций устройствами механизации и системами автоматизации основных технологических процессов с целью увеличения перерабатывающей способности сортировочных станций.

В рамках выделенного лимита капитальных вложений, а также в соответствии с

актуализированной программой развития сортировочных станций в 2015 году выполнялись работы по механизации и автоматизации сортировочных горок и реконструкции на 6 сортировочных станциях, в том числе:

- Санкт-Петербург-Сортировочный Московский Октябрьской железной дороги (техническое перевооружение реконструкция парка № 3);
- Волховстрой 1 Октябрьской железной дороги (реконструкция станции, парк приема);

- Лоста Северной железной дороги (техническое перевооружение станции, внедрение комплексной системы автоматизации управления сортировочным процессом (КСАУ СП));
- Кинель Куйбышевской железной дороги (реконструкция четной сортировочной системы, парк № 8);
- Екатеринбург-Сортировочный Свердловской железной дороги (реконструкция четной сортировочной системы станции, парк приема и сортировочная горка);

- Челябинск-Главный Южно-Уральской железной дороги (техническое перевооружение, комплексная система автоматизации управления сортировочным процессом нечетной системы).

В апреле 2015 года на Октябрьской железной дороге было проведено расширенное заседание секции «Комплексные проблемы транспорта» Научно-технического совета ОАО «РЖД», посвященного развитию сортировочных станций на период до 2025 года, по итогам которого было принято решение о выборе ст. Луж-

ская в качестве пилотного полигона отработки инновационных технологий работы сортировочных станций:

- технология роспуска вагонов с автоматическим управлением горочным локомотивом, предусматривающая применение горочной автоматической централизации разработки компании «Сименс АГ», интегрированной с российской АСУ сортировочной станции, в увязке с отечественными системами централизации и системой маневровой автоматической локомотивной сигнализации (МАЛС);

- автоматизированные системы диагностики подвижного состава и коммерческого осмотра;
- безлюдные технологии закрепления составов поездов;
- автоматизированная система управления транспортным узлом и технологии электронного документооборота при выполнении перевозочного процесса.

Динамика и структура численности парка тягового подвижного состава в 2015 году

По состоянию на конец года эксплуатируемый парк локомотивов холдинга «РЖД» составил 12 696 единиц, в том числе:

- в грузовом движении – 6 442 единицы;
- в пассажирском движении – 1 378 единиц;
- в хозяйственном движении – 1 644 единицы;
- в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 3 184 единицы;
- в прочей работе – 48 единиц.

По состоянию на конец отчетного года рабочий парк локомотивов холдинга «РЖД» составил 8 438 единиц, в том числе:

- в грузовом движении – 4 798 единиц;
- в пассажирском движении – 728 единиц;
- в хозяйственном движении – 545 единиц;
- в специальной маневровой работе – 2 336 единиц;
- в прочей работе – 31 единица.

В 2015 году ОАО «РЖД» закупило 500 локомотивов (99,6 % к плану), в том числе:

- 275 электровозов, из них 43 пассажирских и 232 грузовых;
- 225 тепловозов, из них 15 пассажирских, 92 грузовых и 118 маневровых.

Из 500 новых локомотивов 17 являются инновационными.

Увеличение закупки локомотивов уже сейчас дает положительный результат в плане снижения уровня износа локомотивного парка: физический износ локомотивного парка в среднем снижен до 68,8 %.

Мероприятия, направленные на повышение эффективности использования локомотивов

Одним из стратегических направлений работы локомотивного комплекса является обновление и унификация парка локомотивов по полигонам.

Распределение новых локомотивов осуществляется в соответствии с полигонной идеологией. Поставка новых локомотивов позволяет поэтапно высвобождать эксплуатируемый парк локомотивов и передислоцировать его на полигоны железных дорог, на которых произошел рост грузооборота, а также произвести исключение парка, выработавшего нормативный срок службы.

В 2015 году по сети ОАО «РЖД» передислоцировано 566 локомотивов, из них 309 электровозов и 257 тепловозов.

Для повышения эффективности использования локомотивов в 2015 году проведена следующая работа:

- подтверждена возможность организации вождения соединенных поездов массой 12 600 тонн на полигоне Майкоп – Белореченская Северо-Кавказской железной дороги. По итогам испытаний утверждена

«Временная инструкция по организации обращения соединенных поездов массой до 12 600 тонн на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД»;

- организовано вождение грузовых поездов массой 9 000 тонн на полигоне Кузбасс – Северо-Запад по 2 ниткам графика за счет поставки электровозов серии ЗЭС10;
- оптимизирована технология работы грузовых тепловозов на БАМе, увели-

чен вес грузового поезда на 700 тонн с 4 900 тонн до 5 600 тонн за счет поставки 51 тепловоза серии 2ТЭ25А «Витязь». Учитывая, что тепловозы серии 2ТЭ25А «Витязь» имеют асинхронный тяговый привод и моторно-осевые подшипники качения, это позволило увеличить пробег между ТО–2 с 72 до 96 часов;

- организовано вождение грузовых поездов массой 7 100 тонн на участке Инская – Тайшет – Смоляниново электровозами серии 2х2ЭС5К, объединенными в четырехсекционное исполнение;
- организовано вождение грузовых поездов массой 6 300 тонн по 2 ниткам графика с использованием тепловозов серии 2х2ТЭ10 на участке Волочаевка-2 – Комсомольск.

- проведены тягово-энергетические испытания на полигоне Дальневосточной железной дороги по определению возможности вождения соединенных грузовых поездов, что позволило обеспечить их вождение в период ремонтно-путевых работ:

- на участке Волочаевка-2 – Комсомольск-на-Амуре массой до 9 800 тонн тепловозами серии 3ТЭ10МК,
- на участке Белогорск – Хабаровск-2 – Шкотово массой до 12 000 тонн электровозами серии ЗЭС5К,
- на участке Хани – Тында – Новый Ургал массой до 11 200 тонн тепловозами серии 2ТЭ25А и 3ТЭ10МК;

- продлен полигон работы электровозов серии ЭП2К до станций Самара и Карталы Куйбышевской и Южно-Уральской железных дорог на 1 004 км (с 1 802 км до 2 806 км).

500 ЛОКОМОТИВОВ

(99,6 % к плану) закуплено
ОАО «РЖД» в 2015 году

Развитие в 2015 году эффективных технологий управления парком грузовых вагонов в условиях множественности операторов подвижного состава. Результаты внедрения ЕСТП 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 том числе технического нормирования перевозочного процесса, технологии управления движением поездов, работой локомотивов и локомотивных бригад, информационного обеспечения производственной деятельности.

Проводимая работа позволила по итогам работы в 2015 году добиться положительной динамики основных показателей использования подвижного состава. По сети железных дорог было отправлено 32,8 тыс. поездов повышенной длины, что выше уровня 2014 года на 14,6 %.

Использование технологических инструментов, определенных в ЕСТП, повысило уровень выполнения графика движения грузовых поездов, в том числе по отправлению – на 2,9 п. п., по проследованию – на 12,9 п. п.

Также ЕСТП применяется при реализации «Комплексной программы поэтапного перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию». В

целях развития технологии движения грузовых поездов по специализированным расписаниям с января 2015 года установлено задание по ежесуточному отправлению 400 специализированных грузовых поездов.

В 2015 году по специализированным расписаниям отправительскими маршрутами со станций массовой погрузки отправлено 116,8 тыс. поездов (320 поездов в сутки). По сравнению с 2014 годом отправление грузовых поездов по специализированным расписаниям увеличено на 76 %. Выполнение графика движения специализированных поездов составило 98 % по отправлению (рост на 3 % к 2014 году), по проследованию – 42 % (также рост на 3 % к 2014 году).

Ремонт и модернизация объектов инфраструктуры в 2015 году

По путевому хозяйству в 2015 году на объектах реконструкции (модернизации) железнодорожного пути выполнены работы на 2 814 км (100,0 % к плану), произведена укладка 1 283 комплекта стрелочных переводов (100,0 % к плану). Общие затраты на реконструкцию (модернизацию) пути составили за счет инвестиционного бюджета 70,2 млрд руб. (100,2 % к плану).

За счет средств капитального ремонта пути выполнены работы:

- выполнен капитальный ремонт пути на старогодных материалах в объеме 829 км (103,6 % к плану, на сумму 7,0 млрд руб.);
- уложено 2 186 комплектов стрелочных переводов (101,2 % к плану, на сумму 3,6 млрд руб.);
- выполнен средний ремонт железнодорожного пути в объеме 1 365 км (101,4 % к плану, на сумму 3,8 млрд руб.);
- произведены работы по смене рельсов новыми в объеме 1 911 км (100,6 % к плану, на сумму 4,4 млрд руб.).

Общие затраты на капитальный ремонт составили 22,1 млрд руб. (100,1 % к плану).

Выполнен капитальный ремонт инженерных сооружений на сумму 3,3 млрд руб. (99,8 % к плану). От-

ремонтировано 129 искусственных сооружений (мосты, трубы, тоннели) и 27,0 км земляного полотна.

Хозяйством автоматики и телемеханики в 2015 году в полном объеме освоены средства на капитальный ремонт устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на сумму 3,5 млрд руб.

Отремонтировано:

- 846 км устройств автоматической блокировки;
- 1 223 стрелок электрической централизации.

В 2015 году по девяти инвестиционным проектам Управления автоматики и телемеханики при выделенном лимите финансирования в объеме 4 630,8 млн руб. освоение средств составило 3 797,86 млн руб., или 82 % от годового плана. Невыполнение в полном объеме инвестиционного бюджета затрат обусловлено прекращением взаимодействия с итальянской компанией ECM S.p.a, а также по причине корректировки перечня объектов и поздних сроков выдачи на них проектно-сметной документации.

По хозяйству электрификации и электрообеспечения выполнение инвестиционного бюджета за 2015 год составило 5,0 млрд руб., или 98,8 % от годового плана. По итогам года выполнены следующие основные работы:

- реконструировано 133,1 км развернутой длины контактной сети;
- обновлено 88,7 км высоковольтных линий электроснабжения автоблокировки;
- смонтировано 103,3 км несущего троса и 83 км усиливающего провода;
- установлены по сети 1 733 новых опор контактной сети и 1 230 фундаментов;
- модернизировано оборудование 12 тяговых подстанций;
- заменено 5 систем телемеханики.

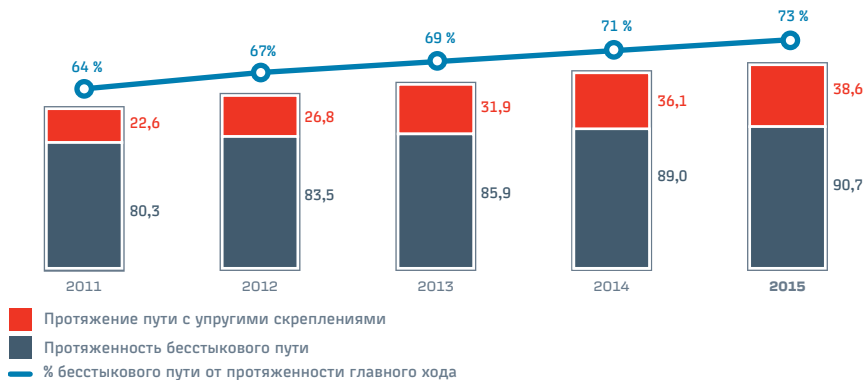
Капитальным ремонтом в 2015 году отремонтировано объектов на сумму 4,9 млрд руб. Отремонтировано:

- 2 402 км контактной сети;
- 1 435 км воздушных и кабельных линий электропередач;
- 73 тяговых подстанций.

5 млрд руб.

выполнение инвестиционного бюджета по электрификации

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





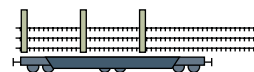
Международный инжиниринг и транспортное строительство

В 2015 году ОАО «РЖД» была продолжена реализация инициатив и проектов, нацеленных на укрепление конкурентоспособности Компании на международном рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов, а также обеспечение интеграции национальной железнодорожной сети в евро-азиатскую транспортно-логистическую систему. Компания в полном объеме осуществляла выполнение контрактных обязательств в рамках проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры за рубежом; реализованы мероприятия по освоению новых и перспективных рынков.

Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

1

Продолжена реализация мероприятий по достижению показателей Стратегии Холдинга и Долгосрочной программы развития. Решение задачи обеспечивалось за счет реализации двух крупных проектов – строительство и модернизация железнодорожной инфраструктуры на территории Сербии и северокорейского проекта «Хасан – Раджин». При этом основной объем выручки бизнес-блока формировался за счет доходов от реализации проектов строительства железнодорожной линии Белград – Панчево и северных участков X панъевропейского транспортного коридора в Сербии. В 2015 году выручка бизнес-блока составила 5,3 млрд руб., что более чем в 3,8 раза превышает итог предыдущего года

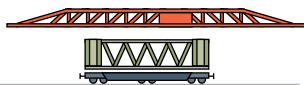




Бизнес-блок

2

Значительно укреплено взаимодействие со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, в первую очередь с Китаем, КНДР и Монголией в реализации совместных проектов



3

Продолжена реализация инфраструктурных проектов холдинга «РЖД» за рубежом в соответствии с ранее подписанными соглашениями и меморандумами



Деятельность бизнес-блока

Реализуемые холдингом «РЖД» международные инфраструктурные проекты могут быть условно объединены в следующие группы:

- Комплексные проекты, предполагающие проектирование, строительство, поставку необходимого оборудования для содержания и эксплуатации создаваемых объектов инфраструктуры. Экономический

эффект для холдинга «РЖД» от реализации проектов заключается главным образом в возможности включения указанных железнодорожных систем в логистические цепочки, основанные на использовании инфраструктуры Компании на направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг». Примерами таких проектов являются проекты в Армении, Монголии и КНДР.

- Строительные проекты, в рамках которых компании холдинга «РЖД» выполняют функции подрядчика при проектировании и выполнении строительных работ. Экономический эффект для холдинга «РЖД» от реализации проектов данной группы заключается в получении прибыли от выполненных работ. Примером может служить проект в Сербии.

Международная деятельность ОАО «РЖД» и реализация основных международных проектов

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

- Участие в работе Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества обеспечило продвижение ключевых вопросов по организации перевозок пассажиров и грузов в международном сообщении. По итогам 62–го и 63–го заседаний Совета принят ряд значимых решений по актуализации нормативных документов, подписаны важные соглашения. В частности, в мае 2015 года в рамках 62–го заседания Совета ОАО «РЖД» и ЗАО «Азербайджанская железная дорога» подписали Меморандум о сотрудничестве, направленный на активизацию использования транзитного потенциала обоих

государств и увеличение объемов перевозок на направлении Иран – Азербайджан – Россия – Европа в рамках МТК «Север – Юг».

- Продолжено развитие деятельности интермодального логистического оператора АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», учредителями которого являются ОАО «РЖД», ГО «Белорусская железная дорога» и АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы». Компания оказывает полный спектр комплексных транспортных и логистических услуг в сфере железнодорожных грузовых и интермодальных перевозок на территории ЕАЭС с выходом на рынки

Европы и Китая. Главным итогом юбилейного X Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» (3–5 июня, г. Сочи) стала выработка скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на «пространстве 1520». Подписан ряд важных соглашений.

- В полном соответствии с Концессионным договором осуществлялась реконструкция и развитие железнодорожной инфраструктуры Армении.

Сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона

Совместно с партнерами из Китайской Народной Республики продолжена проработка проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин, пилотным этапом которого должен стать участок Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург.

8 мая был подписан Меморандум между Министерством транспорта Российской Федерации, Государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе, ОАО «РЖД» и «Китайскими железными дорогами» в области высокоскоростного железнодорожного сообщения. Положения Меморандума

регламентируют формы сотрудничества, модель финансирования и инвестирования в проект ВСМ Москва – Казань.

18 июня ОАО «Скоростные магистрали» и консорциум компаний-проектировщиков (ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и Второй

проектно-изыскательский институт Китайских железных дорог), победивший в конкурсе, подписали договор на разработку проектной документации для этого проекта.

3 сентября состоялось подписание Меморандума о намерениях между ОАО «РЖД» и группой компаний «Инкоу порт» в области создания совместных логистических центров, в том числе в Московской области, на общей операционной платформе для последующего предоставления комплексных услуг. В октябре состоялись

первые перевозки грузов из порта Инкоу в Россию.

Таким образом, сформирован полноформатный диалоговый механизм по сопряжению процессов евразийской экономической интеграции и строительства Экономического пояса Шелкового пути.

Также значительное внимание уделено налаживанию конструктивного диалога с японскими предпринимателями по вопросу развития сотрудничества в области железнодорожного транспорта.

Взаимодействие с международными организациями

В 2015 году было продолжено участие ОАО «РЖД» в качестве председательствующей стороны в деятельности Международного союза железных дорог (МСЖД). Решением 87-й Генеральной ассамблеи МСЖД президент ОАО «РЖД» О. В. Белозёров избран председателем организации на 2016 год.

В результате совместных усилий ОАО «РЖД» и штаб-квартиры МСЖД в июне Комитет по неправительственным организациям Экономического и Социального Совета ООН принял положительное решение по вопросу повышения статуса МСЖД до уровня Особого консультативного.

По инициативе ОАО «РЖД» Международным союзом железных дорог принято важное решение о создании совместной рабочей группы ОСЖД/МСЖД по разработке международных железнодорожных стандартов кластера 1520.

В мае была опубликована Концепция по развитию международных транспортных коридоров, подготовленная ОАО «РЖД» в рамках Глобальной группы экспертов МСЖД по МТК. Разработан также ряд значимых документов в рамках платформы безопасности от актов незаконного вмешательства на железнодорожном транспорте.

В июне по линии Организации сотрудничества железных дорог завершена работа над проектом Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении и ее приложениями. Ее принятие планируется после проведения соответствующих внутригосударственных процедур и рассмотрения на Международной межправительственной конференции.

С 1 июля вступили в силу комплексные изменения и дополнения в Соглашение о международном грузовом железнодорожном сообщении (СМГС) и служебную инструкцию к СМГС.

Совместной рабочей группой казахстанских, российских и белорусских железных дорог выработаны предложения по проекту Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, в том числе в отношении представления предварительной информации о перемещаемых товарах, таможенной процедуры таможенного транзита, декларирования транспортных средств международной перевозки.

Деятельность ОАО «РЖД» в формате Делового совета БРИКС позволила обеспечить дальнейшее сближение позиций стран объединения по вопросам развития совместных коммерческих проектов.

На пути изменений



Салтанов Александр Владимирович
вице-президент ОАО «РЖД»

В 2015 году Холдинг «РЖД» продолжал работать в условиях непростой внешнеэкономической и макроэкономической ситуации. Изменяющаяся геополитическая и геоэкономическая обстановка заставляли нас активнее изыскивать разнообразные возможности для достижения целей, стоящих перед компанией. При этом мы опирались на поддержку руководства страны, высокий международный авторитет и весомый потенциал ОАО «РЖД».

Важными факторами также стали развитие интеграционных процессов на Евроазиатском пространстве, укрепление роли таких мощных объединений, как ШОС и БРИКС, сохраняющийся повышенный интерес зарубежного бизнеса, в том числе западного, к сотрудничеству с Холдингом.

Все это позволяло продвигаться в решении одной из приоритетных задач – выходу на новый уровень взаимодействия с зарубежными партнерами в сферах инфраструктурного строительства, логистики, а также укрепления позиций ОАО «РЖД» в рамках международных организаций.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Сотрудничество холдинга «РЖД» с европейскими партнерами

Взаимодействие холдинга «РЖД» с европейскими партнерами главным образом было сфокусировано в области разработки, производства и внедрения на национальной сети железных дорог нового подвижного состава. В 2015 году ОАО «РЖД» продолжена работа по укреплению сотрудничества с лидерами мирового железнодорожного машино-

строения: компаниями «Сименс», «Альстом», «Бомбардье», «Тальго», «Кнорр Бремзе» и другими. При этом обеспечено дальнейшее продвижение вопросов локализации производства современного подвижного состава на территории России и внедрения на сети российских железных дорог экологически чистых и энергоэффективных технологий.

Кроме того, ОАО «РЖД» совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины продолжило продвижение проекта создания нового евразийского транспортного коридора.

Реализация международных проектов строительства объектов транспортной инфраструктуры

В 2015 году холдингом «РЖД» продолжена реализация зарубежных проектов по строительству железных дорог и развитию инфраструктуры в Сербии, КНДР, Монголии, Австрии, Словакии, Индонезии и других странах, а также проработка возможности укрепления сотрудничества в этой сфере с Вьетнамом, Эквадором, Бразилией, Индией и Ираном.

Совместная работа с компаниями холдинга «РЖД» – СП «РасонКонтранс» и ООО «РЖД Интернешнл» была нацелена на достижение целевых показателей бизнес-блока «Международный инжиниринг и транспортное строительство» в части реализации проектов в Сербии и КНДР.

В Сербии продолжалась реализация контракта между ООО «РЖД Интернешнл» и АО «Железные дороги Сербии» на выполнение работ по строительству железнодорожной инфраструктуры и поставку дизельных поездов. К настоящему моменту подписана большая часть дополнительных соглашений, регулирующих выполнение работ на отдельных направлениях. Работы осуществляются в соответствии с графиком, а часть из них – с его опережением. В сентябре состоялось торжественное открытие движения по второму главному пути на участке Голубинцы – Рума и новому участку Сопот Космайский – Ковачевац. В октябре ООО «РЖД Интернешнл» и АО «Инфраструктура железных дорог Сербии» подписали Меморандум о стратегическом партнерстве,

намекающий на перспективу представляющие взаимный интерес направления и сферы приложения совместных усилий.

Одновременно с этим изучались возможности выхода на рынки стран региона (Венгрия, Словения, Болгария, Черногория, Хорватия) с целью задействования строительной техники по окончании реализации сербского проекта.

Ввод в эксплуатацию в 2014 году нового перегрузочного терминала в порту Раджин (КНДР) и запуск транзитных перевозок грузов через территорию КНДР с перевалкой в порту Раджин ознаменовали завершение пилотного этапа реконструкции Транскорейской железнодорожной магистрали. В 2015 году через порт Раджин было перевезено 1,170 млн тонн угля. ОАО «РЖД» были проведены переговоры с консорциумом южнокорейских компаний «Поско», «Корейл» и «Хендэ Мерчант Марин».

В рамках выполнения обязательств по Договору доверительного управления акциями АО «УБЖД» продолжена работа по модернизации и развитию Улан-Баторской железной дороги. В декабре 2015 года ОАО «РЖД» и Министерство дорог и транспорта Монголии утвердили План мероприятий по реализации проектов модернизации и развития Улан-Баторской железной дороги на 2015–2016 годы. Модернизация Улан-Баторской железной дороги должна обеспечить необходимое увеличение пропускной способности как для пере-

возок грузов, прежде всего полезных ископаемых с месторождений Монголии в направлении Китая и портов Дальнего Востока России, так и для роста транзитных перевозок между Россией и Китаем.

В формате проектного офиса по созданию нового евразийского транспортного коридора, предусматривающего строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1 520 мм до Братиславы и Вены, продолжена работа по продвижению проекта по линии четырехстороннего СП и взаимодействия с государственными и предпринимательскими структурами зарубежных стран. Текущая работа в течение 2015 года включала анализ экологических последствий, окончательное определение маршрута и сроков землеотвода, подготовку бизнес-плана с детальной проработкой технических параметров линии, инвестиций и операционных затрат за весь жизненный цикл.

23 ноября 2015 года между ООО «РЖД Интернешнл» и Иранскими железными дорогами было подписано предварительное контрактное соглашение на проектирование, поставку материалов, оборудования и строительство по проекту электрификации железнодорожного участка «Гармсар – Инче Бурун». Финансирование предполагается за счет государственного экспортного кредита.

Планы бизнес-блока по повышению доходов

Решению задачи по увеличению доходов холдинга «РЖД» будет способствовать увеличение бизнес-портфеля зарубежных проектов в сфере развития железнодорожного транспорта и инфраструктуры. География прорабатываемых и перспективных проектов Холдинга охватывает значительный список стран Восточной Европы и Азии, а также государства Африки и Латинской Америки. Расширение пакета перспективных инфраструктурных проектов холдинга «РЖД» за рубежом осуществляется на основе всестороннего изучения и непосредственного мониторинга рынков, представляющих интерес в кратко- и среднесрочной перспективе.

Прорабатываются вопросы участия холдинга «РЖД» в развитии железнодорожной отрасли в Бразилии, Индии, Эквадоре, Вьетнаме, Эфиопии и ряде других стран.

В Эквадоре предполагается участие Холдинга в проекте строительства железнодорожной сети, которая должна соединить столицу – город Кито – с крупнейшими портами страны – Эсмеральдас, Манта и Гуаякиль.

Совместно с бразильскими партнерами изучается возможность участия в федеральной программе развития Бразильских железных дорог.

Конкретные проекты на территории Индии будут определены совместно с индийскими партнерами, в соответствии с условиями Меморандума о взаимопонимании между ОАО «РЖД» и Министерством железных дорог Республики Индия, подписанного в декабре 2015 года.

Основные критерии при выборе перспективных проектов:

- положительный финансовый результат по итогам возможной реализации проекта для холдинга «РЖД»;
- наличие необходимого финансирования для реализации проекта со стороны заказчика;
- наличие соответствующих компетенций и опыта в холдинге «РЖД»;
- возможность обеспечения безопасности сотрудников, задействованных в реализации проекта;
- политическая ситуация в стране реализации проекта и уровень страновых рисков (рыночных, правовых, валютных, операционных, кредитных);
- наличие синергетического эффекта с проектами, реализуемыми холдингом «РЖД»;
- степень готовности проекта к реализации.

Компания открыта для обсуждения интересных возможностей развития бизнеса за рубежом и готова принять участие в реализации проектов строительства железных дорог или создании новых транспортных цепочек.



Социальный блок

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 этого блока является социальная политика Холдинга, проводимая вне трудового коллектива.

Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

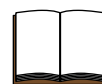
1

По итогам 2015 года производительность труда на перевозочных видах деятельности выросла по сравнению с 2014 годом на 4,8 %



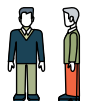
3

В 2015 году обязательства по Коллективному договору ОАО «РЖД» выполнены в полном объеме



2

Благодаря проводимой социальной политике уровень текучести кадров был снижен на 1,0 % к уровню 2014 года и составил 7,4 %



4

Зарплата работников Компании проиндексирована в марте 2015 года на 3,7 %

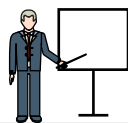




Бизнес-блок

5

В 2015 году Компанией разработано и утверждено 15 профессиональных стандартов по 31 профессии и должности



7

В 2015 году принята обновленная редакция Кодекса деловой этики ОАО «РЖД», целью которого является закрепление единых корпоративных ценностей, норм и правил поведения работников



6

За счет внедрения дистанционных образовательных программ в 2015 году в Корпоративном университете обеспечено обучение рекордного количества руководителей и специалистов ОАО «РЖД» – 8,8 тыс. человек (на 80 % больше, чем в 2014 году)



8

Заболееваемость работников ОАО РЖД» с временной утратой трудоспособности по сравнению с 2014 годом снизилась на 2,9 %, в том числе работников локомотивных бригад – на 2,8 %



На пути изменений



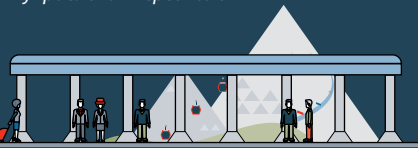
**Шаханов
Дмитрий Сергеевич**
вице-президент ОАО «РЖД»

В непростых экономических условиях Компания выполнила все обязательства по Коллективному договору ОАО «РЖД» и обеспечила социальную стабильность в трудовых коллективах. При этом обеспечен рост конкурентоспособности заработной платы работников ОАО «РЖД», занятых во всех видах деятельности. Соотношение заработной платы работников Компании к средней по стране составило 1,29 раза.

Достигнут высокий уровень укомплектованности персонала и одновременно низкий уровень текучести кадров. Продолжается рост доли работников с высшим образованием. Производительность труда выросла по сравнению с 2014 годом на 4,8%. Социально-кадровый блок активно ведет работу по повышению своей производительности труда.

В 2015 году принята новая редакция Кодекса деловой этики ОАО «РЖД», актуализирована Целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД», а также реализован ряд проектов по развитию корпоративной культуры.

В 2016 году социально-кадровым блоком компании будет продолжена работа по реализации проектов, направленных на повышение эффективности системы управления персоналом.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Деятельность бизнес-блока

Основной функцией социального блока является проведение политики социальной ответственности перед работниками, обществом и государством.

Основными стратегическими задачами проводимой в холдинге «РЖД» социальной политики являются:

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

В 2015 году Компания сохранила статус социально ответственного работодателя и обеспечила социальную стабильность в трудовых коллективах.

Управление персоналом

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

Производительность труда

С момента своего создания Компания проводит системную работу по повышению производительности труда и оптимизации численности. В течение всего этого срока динамика роста производительности труда опережала динамику роста объемов перевозок за

счет проводимой работы по оптимизации численности работников.

По итогам 2015 года производительность труда на перевозочных видах деятельности выросла по сравнению с 2014 годом на 4,8 %.

Численность и состав персонала

По состоянию на 31 декабря 2015 года списочная численность работников ОАО «РЖД» составляла 808,9 тыс. человек, что на 26,9 тыс. человек меньше, чем в 2014 году. Благодаря эффективной социально-кадровой политике уровень текучести кадров был снижен на 1,0 % к уровню 2014 года и составил 7,4 %.

Плановое снижение численности осуществлялось, в первую очередь, за счет естественного оттока персонала, увольнения по достижению пенсионного возраста, временного ограничения приема, использования временной и сезонной занятости, перераспределения численности между подразделениями, упреждающей переподготовки кадров.

В 2015 году обеспечен рост образовательного уровня персонала – так, численность работников с высшим образованием составила 28,8 % от общей численности, увеличившись за год на 1,9 %, со средним профессиональным образованием – 26,8 % (рост к началу года на 0,3 %).

Оплата труда и повышение мотивации персонала

В результате реализации комплекса мероприятий, направленных на повышение производительности труда, и индексации заработной платы в соответствии с обязательствами Коллективного договора, среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых во всех видах деятельности, в 2015 году возросла к уровню 2014 года на 8,2 % и составила 44 500 руб. (в 2014 году – 41 126 руб.).

Система материального стимулирования, выстроенная с учетом принципа декомпозиции ключевых задач до уровня структурного подразделения, позволила:

- выполнить основные бюджетные показатели – увеличить участковую скорость грузового поезда, средний вес поезда, производительность труда работников;

- улучшить выполнение расписания пассажирских и грузовых поездов, снизить простой транзитного вагона на сортировочных станциях;
- сократить непроизводительные потери рабочего времени локомотивных бригад.

Динамика оплаты труда

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015
Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых во всех видах деятельности, руб.	33 130	35 702	38 935	41 126	44 500
Рост к уровню предыдущего года, %	114,5	107,8	109,1	105,6	108,2
Соотношение уровня заработной платы работников ОАО «РЖД» с общероссийским, раз	1,42	1,34	1,31	1,27	1,31

Подготовка персонала

В 2015 году продолжалась системная работа по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов и рабочих Компании, в частности:

- подготовлено более 52 тыс. рабочих ведущих профессий;
- более 25 тыс. человек повысили разряд;
- 13,7 тыс. человек обучены второй профессии;

- более 154 тыс. человек повысили квалификацию на различных курсах в учебных центрах и на производстве.
- В Компании сформирована и эффективно развивается уникальная корпоративная система профессионального обучения. Ее основу составляют 15 учебных центров профессиональных квалификаций, которые удовлетворяют потребность подразделений Компании в квалифицированных рабочих кадрах по основным железнодорожным профессиям. Подго-

13,7
тыс. человек

обучены второй профессии

товка работников в учебных центрах осуществляется по учебным планам и программам, разработанным на основе профессиональных стандартов.

В 2015 году в тесном взаимодействии с отраслевыми высшими учебными заведениями продолжалась работа по подготовке специалистов с высшим и средним профессиональным образованием. В настоящее время по заказу ОАО «РЖД» в университетах путей сообщения обучается свыше 40 тыс. студентов.

В Компании разработано 29 профессиональных стандартов, специфичных для железнодорожного транспорта, охватывающих более 500 тыс. работников холдинга «РЖД» по 65 профессиям и должностям, что составляет более 54 % от численности работников Холдинга. В 2015 году разработано и утверждено 15 профессиональных стандартов по 31 профессии и должности.

На основе утвержденных профессиональных стандартов разработано 20 учебных планов и программ по 29 профессиям, которые будут введены в действие с 2016 года.

За счет запуска ряда дистанционных образовательных программ в 2015 году обучение в Корпоративном университете прошло рекордное количество руково-

дителей и специалистов ОАО «РЖД» – 8,8 тыс. человек (на 80 % больше, чем в 2014 году).

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, в том числе по направлению «Бережливое производство» обучено 2,1 тыс. человек, по программе «Развитие интегрированной сети скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации» – 128 человек.

ОАО «РЖД» содействует бизнес-образованию высокопотенциальных руководителей Компании. В 2015 году 80 работников прошли обучение по программам MBA, 886 руководителей и специалистов ОАО «РЖД», чья деятельность имеет международную специфику, проходили обучение иностранным языкам.

Проводилась системная работа, направленная на оптимизацию затрат на обучение. За счет оптимизации договорной работы, финансирования работниками бизнес-образования и расширения использования дистанционного обучения экономический эффект в 2015 году достиг 80 млн руб.

в собственность с общей субсидируемой частью в объеме 4,3 млрд руб.

Особое внимание уделяется молодым и многодетным семьям, а также одиноким родителям, воспитывающим детей. Для них предусмотрены безвозмездные субсидии, составляющие до 70 % стоимости жилого помещения.

За период 2006–2015 годов более 31,8 тыс. работников ОАО «РЖД» улучшили свои жилищные условия при финансовой поддержке Компании.

В целях обеспечения бесперебойности и безопасности перевозочного процесса в структуре ОАО «РЖД» функционирует сеть негосударственных учрежде-

на **8,2 %**

возросла среднемесячная заработная плата работников в 2015 году

на **4,8 %**

выросла производительность труда по сравнению с 2014 годом

15,7

тыс. человек

прошли обучение по программам инженерной подготовки работников на базе вузов железнодорожного транспорта

8,8

тыс. человек

прошли обучение в Корпоративном университете за 2015 год

Реализация Коллективного договора

Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы является единым для ОАО «РЖД», включая филиалы, структурные подразделения и представительства.

Основной акцент сделан на привлечение, развитие, удержание и мотивацию работников. Введен принцип ответственности работников за производственные результаты.

Компания традиционно выполняет все обязательства, закрепленные в Коллективном договоре. В 2015 году на эти цели было направлено более 100 млрд рублей.

В 2015 году более 2,2 тыс. работников получили ипотечные субсидируемые кредиты для приобретения жилья

ний здравоохранения – 102 больницы и 71 поликлиника.

Здравоохранение Компании обеспечивает медицинскую составляющую безопасности движения поездов – ежегодно проводится более 1,5 млн обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров поступающих на работу и работников и около 30 млн предрейсовых медицинских осмотров.

В 2015 году на объектах, находящихся на балансе ОАО «РЖД», отдохнули и прошли курс оздоровления 115 729 человек, в том числе 13,1 тыс. работников дорог и 9,1 тыс. членов их семей, почти 8 тыс. неработающих пенсионеров, 47,5 тыс.

работников филиалов, 38,3 тыс. сторонних физических и юридических лиц.

В течение 2015 года реализованы мероприятия в рамках целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД», направленной на развитие профессиональных и корпоративных компетенций молодых работников, их активное вовлечение в решение корпоративных задач холдинга «РЖД». В целях эффективного осуществления корпоративной молодежной политики и развития молодежного кадрового потенциала утверждена актуализированная программа «Молодежь ОАО «РЖД» (2016–2020 гг.)».

В 2015 году организованы социальные корпоративные проекты, участниками которых стали 15,4 тыс. детей, молодежи и работников Компании:

- для детей работников ОАО «РЖД» проекты «Дороги будущего» и «Путь твоей безопасности»;

- для подростков, стоящих перед выбором будущей профессии, – программа «Открытые двери Компании»;
- для студентов и молодежи – проект «Сеть ЗД: Дорога, Дом, Друзья»;
- для семейного отдыха и оздоровления – программа «Семейный альбом».

Корпоративная пенсионная система ОАО «РЖД» основана на принципе долевого участия работника и работодателя в формировании будущей пенсии работника.

Негосударственная (корпоративная) пенсия по своим целям и назначению является дополнительной мерой социальной поддержки работников независимо от государственной пенсионной системы. Ее стратегическая цель – обеспечение коэффициента замещения на уровне не ниже 40 % утраченного заработка работника.

Общее число работников ОАО «РЖД», формирующих свою негосударственную пенсию в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» составляет более 603 тыс. человек. Негосударственную пенсию получают более 284 тыс. бывших железнодорожников. В 2015 году пенсии назначены 16 140 работникам ОАО «РЖД», средний размер негосударственной пенсии, назначенной в 2015 году, составляет 7 942 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 ОАО «Российские железные дороги» в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности».

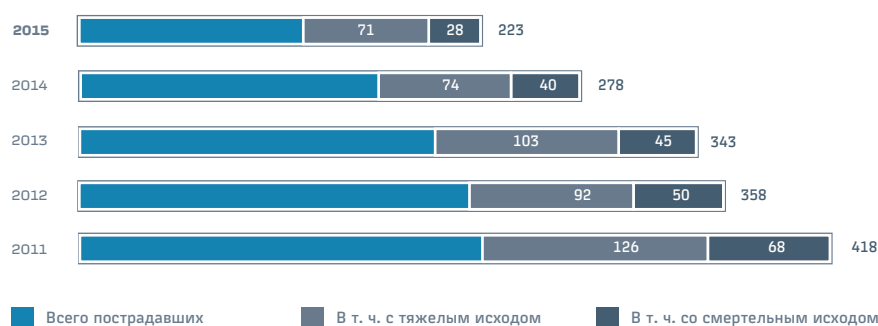
Для реализации поставленных задач в Компании создана и функционирует Система управления охраной труда.

В целях повышения эффективности управления охраной труда в Компании системно проводится работа по совершенствованию нормативной базы. В ОАО «РЖД» действует порядка 150 правил и инструкций по охране труда.

Ключевым показателем эффективности функционирования Системы управления охраной труда является уровень производственного травматизма.

В 2015 году показатель общего травматизма снижен к уровню предыдущего года на 20 %, смертельного – на 30 %.

Динамика производственного травматизма



на **20 %**

снижен показатель общего травматизма в сравнении с уровнем 2014 года

Динамика ключевых показателей производственной безопасности

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015
Расходы на безопасность труда (мероприятия по улучшению условий и охраны труда), млн руб.	11 117,3	12 676,1	16 030,0	16 330,0	18 593,5
Коэффициент частоты производственного травматизма (число травмированных на тыс. работающих)	0,45	0,39	0,39	0,34	0,29
Приведено к нормам, тыс. рабочих мест	10,8	19,7	7,5	9,4	4,3
Улучшены условия труда, тыс. рабочих мест	49	55,7	46	33	23

Охрана окружающей среды

В ОАО «РЖД» разработана и реализуется Программа повышения экологической ответственности, утверждены Концепция природоохранной деятельности, Политика в области охраны окружающей среды, установлены стратегические ориентиры на сокращение энергоёмкости услуг и негативной нагрузки на окружающую среду.

Железнодорожный транспорт признан в мире одним из наиболее экологических видов транспорта, энергетическая эффективность железнодорожного транспорта в 2–3 раза выше автомобильного, как в грузовых, так и в пассажирских перевозках. Доля ОАО «РЖД» в загрязнении окружающей среды России составляет менее 1 %. Вместе с тем руководство Компании считает необходимым принимать активное участие в решении задач по минимизации негативного воздействия на окружающую среду.

Программы Компании направлены на формирование «зеленой» экономики, базирующейся на энергосбережении, внедрении экологических технологий, возобновляемых и альтернативных источников энергии, комплексных решений по вовлечению отходов в производственный процесс.

ОАО «РЖД» планомерно проводит работу по:

- ликвидации загрязнений и объектов накопленного экологического ущерба, связанных с деятельностью

железнодорожного транспорта;

- переходу на экологичные виды продукции;
- организации работ по совершенствованию законодательства в природоохранной сфере.

2015 год был объявлен в Компании Годом обращения с отходами. В рамках его проведения проведен целый комплекс разноплановых мероприятий, призванных привлечь внимание органов государственной власти, общественности, работников и клиентов Компании к проблемам окружающей среды.

Общие затраты Компании на природоохранные мероприятия за 2015 год составили более 3,2 млрд руб., из них инвестиционные вложения – 816 млн руб.

В 2015 году были проведены следующие мероприятия:

- разработана проектно-сметная документация по 16 титулам;
- выполнены строительно-монтажные работы по 10 объектам, из них 7 объектов завершены строительством;
- введено в эксплуатацию 7 объектов природоохранного назначения, приобретена 51 единица контрольно-измерительного оборудования для 20 лабораторий, поставлено 5 передвижных экологических

лабораторий на базе автомобиля и один экологический вагон-лаборатория.

В 2015 году выброс загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников сократился на 5,7 тыс. т или 7 %.

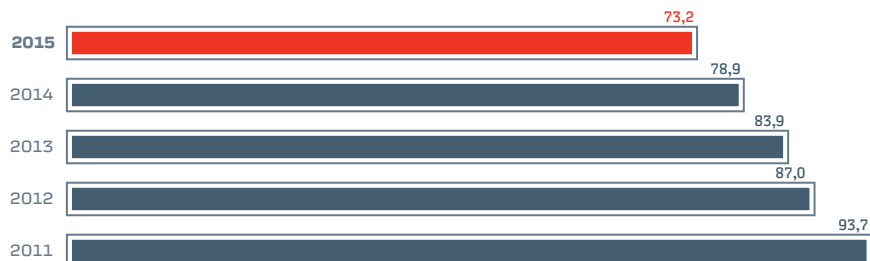
Водопотребление за 2015 год снижено на 3,7 млн м³ (3,7 %) до 94,3 млн м³.

Сброс загрязненных сточных вод в окружающую среду сократился на 2,2 млн м³ (на 20 %) и составил 8,9 млн м³.

В 2015 году в структурных подразделениях ОАО «РЖД» образовалось 2 млн 166 тыс. тонн отходов производства и потребления, из которых около 44 % используется и обезвреживается в подразделениях Компании. В свою очередь, 54 % образующихся отходов передается сторонним организациям, из них 40 % по расходным, а 60 % по доходным договорам.

В 2015 году в рамках реализации проекта по отдельному сбору отходов структурными подразделениями было передано на утилизацию 1,75 тыс. тонн отходов бумаги, стекла и пластика. Экономический эффект составил 4,6 млн руб.

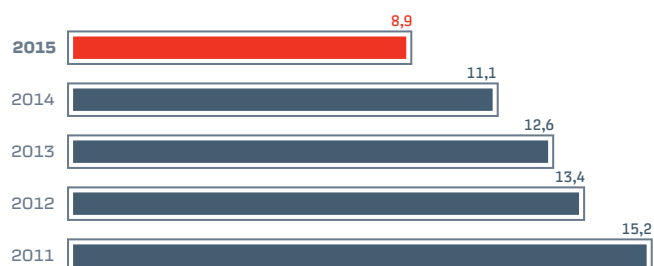
Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников филиалов ОАО «РЖД», тыс. тонн



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



Сброс загрязненных сточных вод структурными подразделениями филиалов ОАО «РЖД» в водные объекты и на рельеф местности, млн м³



Благотворительная деятельность






Ежегодно в Компании утверждается План благотворительной деятельности на год.

Объем средств, выделенных по данному направлению, в отчетном году составил 730 млн руб.

В 2015 году ОАО «РЖД»:

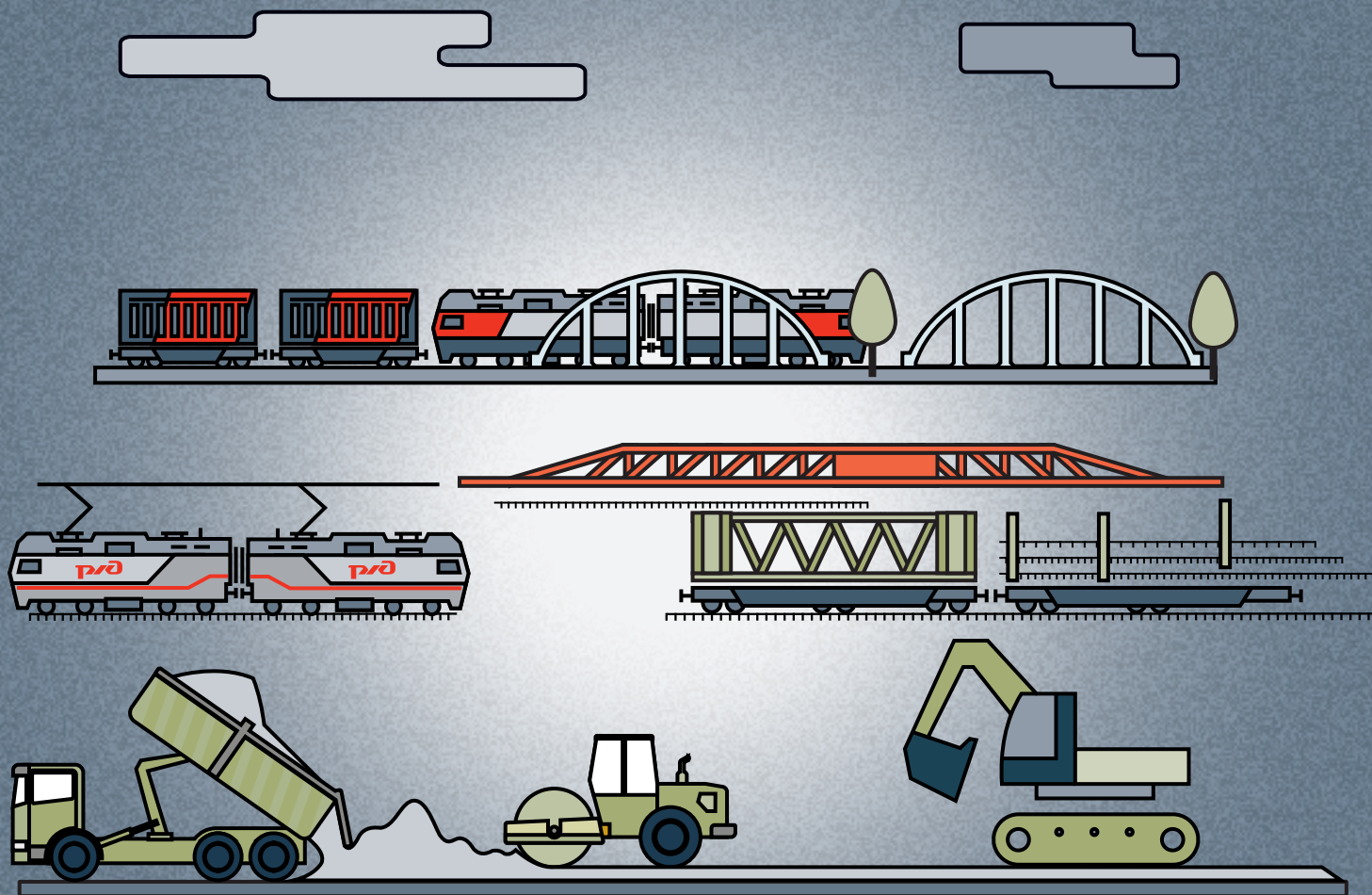
- оказана помощь работникам и неработающим пенсионерам железнодорожного транспорта, пострадавшим вследствие наводнения на территории Приморского края;
- оказана благотворительная помощь на проведение ремонтно-реставрационных работ Спасо-Преображенского Валаамского ставропигиального мужского монастыря и Ново-Иерусалимского ставропигиального мужского монастыря;
- оказана поддержка творческой деятельности музыкантов В. А. Гергиева, В. Т. Спивакова и Ю. А. Башмета;
- оказана поддержка в организации и проведении Международного военно-музыкального фестиваля «Спасская Башня»;
- выделены средства на поддержку деятельности Московского государственного университета путей сообщения и Петербургского государственного университета путей сообщения;
- оказана благотворительная помощь детским домам и детским хосписам;
- в рамках благотворительной деятельности организованы безвозмездные перевозки и перевозки по льготному тарифу.

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

	Подходы к планированию инвестиционной деятельности116
	Аудит инвестиционных проектов118
	Реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» за 2015 год119
	Проекты по модернизации и инновационному развитию ...128
	Энергоэффективность130

Приоритетной задачей 2015 года в рамках исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» стала реализация проектов, имеющих общегосударственное значение, связанных с выполнением поручений Президента и Правительства Российской Федерации, исполнение которых осуществлялось с участием государственной поддержки.





Программа инвестиций

365,5 млрд руб.

объем выполнения
инвестиционной программы
ОАО «РЖД» в 2015 году

133,8 млрд руб.

инвестиции в проекты, связанные
с выполнением поручений
Правительства РФ

88,8 млрд руб.

инвестиции на обновление
подвижного состава

74,3 млрд руб.

инвестиционный бюджет на снятие
инфраструктурных ограничений

На пути изменений



**Тони
Олег Вильямсович**
вице-президент ОАО «РЖД»

В 2015 году объем средств на строительство и модернизацию объектов железнодорожной инфраструктуры, осуществляемые строительным комплексом Компании, составил более 200 млрд руб.

Обеспечено выполнение задач по развитию Восточного полигона, Московского узла, подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, а также ряду других проектов по всей сети железных дорог, направленных на расшивку «узких мест», увеличение пропускной способности и повышение безопасности движения.

В 2015 году был проведен технологический и ценовой аудит инвестиционных проектов ОАО «РЖД», результаты которого были опубликованы на сайте Компании и обсуждены с экспертными организациями.

Компания проводит активную работу по оптимизации проектных и технологических решений в целях повышения эффективности использования инвестиционных ресурсов в рамках выполнения поручений Правительства Российской Федерации.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Подходы к планированию инвестиционной деятельности

Планирование инвестиционной программы осуществляется в несколько этапов:

- формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог с использованием межотраслевого баланса и определение общих направлений развития железнодорожного транспорта;
- определение источников финансирования инвестиционной программы в рамках формирования финансового плана Компании;
- определение приоритетности в рамках рассмотрения инвестиционных проектов на заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам и Инвестиционного комитета, исходя из имеющихся источников финансирования.

Формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог

Процесс определения общих перспективных направлений развития железнодорожного транспорта условно состоит из трех основных этапов:

- формирование прогноза объемов перевозок на основе межотраслевого баланса;
- формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог;
- определение на основе Генеральной схемы среднесрочных направлений развития железнодорожного транспорта.

Построение межотраслевого баланса

На сегодняшний день главным инструментом при определении перспективной грузовой базы и основных направлений движения грузов по сети железных дорог Компании является межрегиональный межотраслевой баланс грузовых перевозок.

Главный принцип его построения заключается в переходе от макроэкономических прогнозов Минэкономразвития России к прогнозам межрегиональных транспортных потоков с учетом программ и стратегий развития отраслей, объектов административно-территориального деления России, а также заявок отдельных предприятий.

Важным моментом при построении прогноза является учет планов по развитию смежных видов транспорта (планы

русских морских портов), а также программ и стратегий развития субъектов Российской Федерации.

Так, на основании межрегионального межотраслевого баланса грузовых перевозок определен прирост грузовой базы проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (обеспечение к 2020 году прироста объемов вывоза грузов с основных месторождений Восточного полигона до 66 млн тонн).

Формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог

Перспективная грузовая база железнодорожного транспорта является основой для определения и обоснования необходимых мероприятий по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта и, в свою очередь, была положена в

основу Генеральной схемы развития сети железных дорог на период до 2020 года.

Разработанная на основе такого подхода Генеральная схема направлена на выявление и преодоление ряда системных

ограничений, так называемых узких мест, возникающих в сфере железнодорожного транспорта и являющихся критическими для дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры.

Определение на основе Генеральной схемы среднесрочных направлений развития железнодорожного транспорта

На основе долгосрочных планов развития железнодорожной инфраструктуры, положенных в Генеральную схему, а также темпов роста грузовой базы Компания определяет среднесрочные приоритеты реализации инвестиционных проектов развития и обновления.

Такой «трехступенчатый» системный подход позволяет Компании с достаточно высокой точностью строить прогнозы развития железнодорожной инфраструктуры и формировать долгосрочную инвестиционную программу ОАО «РЖД».

На основании долгосрочной инвестиционной программы Компания четко может определить проекты, которые должны быть реализованы в среднесрочной перспективе (трехлетний период).

Определение источников финансирования инвестиционной программы в рамках формирования финансового плана Компании

При формировании инвестиционной программы ОАО «РЖД» используется принцип согласованности источников финансирования и структуры инвестиционной программы.

Так, Компания стремится закрепить финансирование инвестиционного бюджета, направляемое на:

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

В ОАО «РЖД» проведена классификация всего пакета инвестиционных проектов по критерию окупаемости и коммерческой эффективности по трем категориям.

В первую категорию попадают проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10–15 лет и которые ОАО «РЖД» готово профинансировать за счет собственного денежного потока, а также

заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки.

Во вторую категорию входят проекты, срок окупаемости которых составляет 15–30 лет. Данные проекты не могут быть профинансированы ОАО «РЖД» за счет заемных источников, так как на рынке отсутствуют заемные средства такой срочности. В настоящее время инвестиционные проекты, попадающие в данную категорию, финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

Третью категорию образуют полностью неэффективные (неокупаемые) для ОАО «РЖД» инвестиционные проекты, которые возможно финансировать только за счет бюджетных источников, так как государственный бюджет сможет вернуть инвестированные средства за счет мультипликативного бюджетного эффекта. В данную категорию попадают в том числе следующие проекты:

- модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей;

- комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги;
- развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна;
- строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка – Миллерово);
- развитие Московского транспортного узла;
- строительство вторых железнодорожных путей и электрификации участка Выборг – Приморск – Ермилово;
- строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

Приоритизация инвестиционных проектов

После определения направлений развития железнодорожного транспорта с учетом уже реализующихся переходящих проектов, а также на основании имеющихся источников финансирования инвестиционной программы на среднесрочный период на заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам ОАО «РЖД» и Инвестиционного комитета ОАО «РЖД» проводится оптимизация параметров реализации инвестиционных проектов обновления и развития железнодорожной инфраструктуры.

Основной задачей Экспертного совета по инвестиционным проектам является глубокая технологическая проработка предлагаемых к реализации проектов до момента их рассмотрения на Инвестиционном комитете.

На заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам

ОАО «РЖД» ежегодно в августе-сентябре рассматривается пообъектное наполнение инвестиционных проектов на среднесрочный период и выбираются наиболее оптимальные с технологической точки зрения мероприятия.

Основными задачами Инвестиционного комитета являются:

- экономическая экспертиза проектов;
- определение ориентиров по возможному объему финансирования инвестиционной программы Компании;
- ранжирование и расстановка приоритетов инвестиционных проектов, исходя из показателей эффективности и общих стратегических направлений инвестиционной политики Компании;

- рассмотрение и одобрение проектов инвестиционной программы Компании;
- контроль выполнения инвестиционной программы Компании;
- рассмотрение вопросов, касающихся оптимизации управления инвестиционной деятельностью ОАО «РЖД».

На основании решений по приоритетности инвестиционных проектов, принятых на заседании Инвестиционного комитета Компании, формируется трехлетняя инвестиционная программа, которая впоследствии рассматривается советом директоров ОАО «РЖД» и Правительством Российской Федерации.

Аудит инвестиционных проектов

В отчетном году технологический и ценовой аудит проектной документации прошли 30 объектов железнодорожной инфраструктуры.

В 2015 году была продолжена работа по проведению независимого технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД», иницилируемая Правительством Российской Федерации.

Внедрение процедуры аудита стало важным шагом на пути к повышению открытости и прозрачности инвестиционных программ Компании, финансируемых полностью или частично за счет средств федерального бюджета и привлекающих повышенный интерес со стороны общественности.

Учитывая решения Правительства Российской Федерации, а также порядок, установленный в Корпоративном стандарте «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ», в 2015 году аудит на предпроектной стадии

прошли крупнейшие инвестиционные проекты, включенные в инвестиционную программу ОАО «РЖД»:

- «Реконструкция и модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей»;
- «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, включая обход Краснодарского железнодорожного узла»;
- «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада России до 2020 года».

Результаты проведенного аудита в соответствии с Корпоративным стандартом опубликованы на официальном сайте

ОАО «РЖД» и обсуждены с экспертными сообществами.

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

В декабре 2014 года Правительственной комиссией по транспорту поручено провести аудит проектной документации 72 объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, из них по 12 объектам окончательное решение о реализации которых будет приниматься на заседаниях Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта.

Начиная с 2015 года аудит проектной документации уже прошли 30 объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона,

из них 7 заключений аудиторов были направлены на рассмотрение Межведомственной группы, 2 из которых уже рассмотрены Межведомственной рабочей группой.

В 2016 году запланировано проведение аудита проектной документации по 38 объектам с учетом окончания сроков разработки проектной документации проектными институтами, в 2017 году – по 4 объектам.

Вместе с тем Компания активно взаимодействует с Правительством Российской Федерации, Экспертным советом при Правительстве Российской Федерации, Открытым правительством и Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» в части выработки оптимального механизма управления процессом технологического

и ценового аудита по проектам. В частности, ОАО «РЖД» отстаивает необходимость регулирования процедур независимого технологического и ценового аудита на уровне федерального законодательства, что позволит снять существующие конфликты норм законодательства Российской Федерации, а также определить статус данных процедур и меру ответственности.

В последующие годы Компания также планирует на регулярной основе выполнять все необходимые комплексные мероприятия, направленные на оптимизацию использования инвестиционных ресурсов, для повышения эффективности своей деятельности и выполнения поручений Правительства Российской Федерации.

Реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» за 2015 год

Фактическое исполнение инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2015 году составило 365, 5 млрд руб.

Корректировка параметров инвестиционной программы компании осуществлялась в связи с внесением изменений в закон о федеральном бюджете на 2015 год в части уточнения источников финансирования по инфраструктурным проектам Компании, а также в связи с решениями Правительства Российской Федерации о реализации инвестиционных проектов ОАО «РЖД». Кроме того компанией последовательно проводилась работа по оптимизации технологических и ценовых решений заложенных в реализуемых инвестиционных проектах, усилению производственной и финансовой дисциплины в подразделениях компании, повышению эффективности процесса подготовки и принятия инвестиционных решений.

В 2015 году структура инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» по-прежнему была представлена в виде самостоятельных блоков, которые позволяют определить приоритетность их реализации в разрезе ключевых задач, в том числе:

- проекты, связанные с выполнением поручений Правительства Российской Федерации;
- обеспечение безопасности;
- снятие инфраструктурных ограничений;
- повышение транспортной доступности для населения страны;
- обновление подвижного состава;
- прочие проекты.

На пути изменений



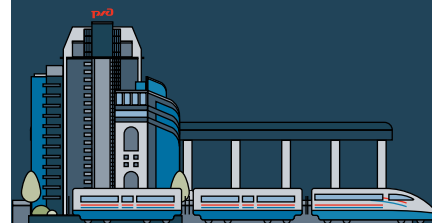
**Михайлов
Вадим Валерьевич**
старший вице-президент
ОАО «РЖД»

Приоритетной задачей 2015 года в рамках исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» стала реализация проектов, имеющих общегосударственное значение, связанных с выполнением поручений Президента и Правительства Российской Федерации, исполнение которых осуществлялось с участием государственной поддержки.

В 2015 году проведена значительная работа по обеспечению инвестиционной программы Компании необходимыми источниками финансирования.

На реализацию проекта модернизации БАМа и Транссиба получены средства ФНБ в виде привилегированных акций в объеме 50 млрд рублей.

Ряд проектов, включая, обновление тягового подвижного состава, профинансированы через инфраструктурные облигации.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Общие показатели исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2015 год, млрд руб.

Наименование разделов	2014 год		2015 год				+/- 2015 к 2014	% 2015 к 2014
	Факт	Удельный вес от общего объема затрат	План года	Факт года	Удельный вес от общего объема затрат	%		
ВСЕГО	396,0	100,0	382,9	365,5	100,0	95,4	-30,5	92,3
Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства Российской Федерации	67,5	17,1	147,4	133,8	36,6	90,8	66,3	198,2
Обеспечение безопасности	46,9	11,8	45,6	44,3	12,1	97,0	-2,6	94,4
Снятие инфраструктурных ограничений	140,8	35,6	74,8	74,3	20,3	99,3	-66,5	52,8
Повышение транспортной доступности для населения страны	12,8	3,2	13,4	13,2	3,6	98,9	0,4	103,4
Обновление подвижного состава	104,4	26,4	89,5	88,8	24,3	99,2	-15,6	85,0
Прочие проекты	23,6	6,0	12,2	11,0	3,0	90,5	-12,6	46,7

Приоритетной задачей 2015 года в рамках исполнения инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» стала реализация проектов, имеющих общегосударственное значение, связанных с выполнением

поручений Президента и Правительства Российской Федерации, исполнение которых осуществлялось с участием государственной поддержки.

Выполнение параметров инвестиционной программы ОАО «РЖД» за 2015 год по источникам, млрд руб.

Наименование источников	План	Выполнение	% к плану
Всего	382,9	365,5	95,4
В том числе:			
собственные	238,7	228,6	95,8
ОАО «РЖД»	201,7	191,7	95,0
облигации за счет Пенсионного фонда	37,0	37,0	100,0
господдержка	144,2	136,9	94,9
ФНБ	8,9	7,9	88,8
федеральный бюджет, средства города Москвы, субсидии	75,1	69,1	91,9
облигации ФНБ	60,2	59,9	99,5

Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства Российской Федерации

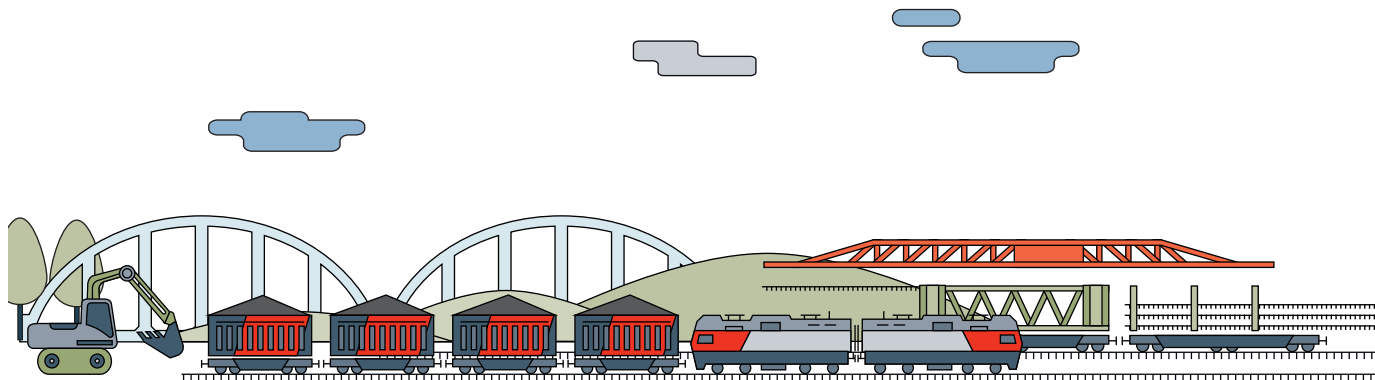
В результате принятых Правительством Российской Федерации решений за счет средств государственной поддержки в 2015 году реализовывались следующие проекты:

- модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба;
- комплексная реконструкция участка Междуреченск – Тайшет;
- реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла;
- развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла;
- мероприятия, предусмотренные Комплексной программой обеспечения безопасности населения на транспорте;
- строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

Выполнение параметров инвестиционной программы ОАО «РЖД» за 2015 год по направлениям, млрд руб.

Проекты	План	Факт	%	В том числе											
				средства ОАО «РЖД»			федеральный бюджет, в том числе средства Москвы и субсидии			фонд национального благосостояния			инфраструктурные облигации ФНБ		
				план	факт	%	план	Факт	%	план	факт	%	план	факт	%
ВСЕГО по ОАО «РЖД»	382,9	365,5	95,4	238,7	228,7	95,8	75,1	69,0	91,9	8,9	7,9	88,4	60,2	59,9	99,4
Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (Восточный полигон)	72,8	64,2	88,1	54,8	49,0	89,3	9,1	7,4	80,8	8,9	7,9	88,4	—	—	—
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	6,6	5,9	90,5	0,2	0,2	69,4	6,3	5,8	91,3	—	—	—	—	—	—
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	7,0	5,8	82,8	3,5	2,9	84,4	3,6	2,9	81,3	—	—	—	—	—	—
Развитие Московского транспортного узла	49,9	47,8	95,8	8,3	8,2	98,7	41,5	39,6	95,2	—	—	—	—	—	—
Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батыйск	6,5	6,3	96,4	0,04	0,04	100,0	6,5	6,3	96,4	—	—	—	—	—	—
Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово	4,6	3,8	82,6	—	—	—	4,6	3,8	82,6	—	—	—	—	—	—
Мероприятия, предусмотренные Комплексной программой обеспечения безопасности населения на транспорте	0,9	0,9	92,4	0,6	0,5	97,9	0,4	0,3	84,3	—	—	—	—	—	—
Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань	5,1	5,1	100,0	2,0	2,0	100,0	3,1	3,1	100,0	—	—	—	—	—	—
Приобретение тягового подвижного состава	60,3	59,9	99,3	0,1	0,05	69,8	—	—	—	—	—	—	60,2	59,9	99,4
Прочие проекты	169,2	165,8	98,0	169,2	165,8	98,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба



Реализация мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона предполагает снятие инфраструктурных ограничений на БАМе и Транссибе для вывоза с основных месторождений Восточного полигона дополнительных грузов в объеме до 66 млн тонн в год. Реализация данного проекта будет способствовать развитию промышленных предприятий региона, созданию рабочих мест, формированию необходимых экономических условий для эффективного и устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока.

В рамках инвестиционной программы 2015 года объем выполненных работ по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (БАМ и Транссиб) составил 64,2 млрд руб.

В соответствии с Детальным планом мероприятий по развитию Восточного полигона, утвержденным 28 декабря 2015 года протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту № 9, в 2015 году в рамках реализации проекта введены в эксплуатацию:

- 59,6 км вторых путей на перегонах Предленский – Чудничный, Чудничный – Звездная, Кун – Пони (2-й и 3-й этапы);
- 30,5 км станционных путей, 87 комплектов стрелочных переводов на станциях Тулучи, Гурское, Большой Луг, Инау, Оунэ, Рязановка, разъезд Московский Комсомолец, Хума;
- 312,3 м Облученского тоннеля (2-й этап реконструкции) на участке Облучье-Известковая;
- пешеходный мост на станции Уруша, 4 моста на Забайкальской железной дороге общей длиной 88,2 м, 3 моста на Дальневосточной железной дороге – 183,2 м, две трубы на Восточно-Сибирской железной дороге – 48,1 м;
- дом отдыха локомотивных бригад на станции Волочаевка–2;
- эксплуатационное предприятие 1-й группы со строительством дома отдыха локомотивных бригад на станции Зима.

Выполнена модернизация пути общей протяженностью 1 217,9 км, уложено 1 171,2 км рельсовых плетей бесстыкового пути, 437 комплектов стрелочных переводов с железобетонными брусьями.

64,2 млрд руб.

**выполненных работ по развитию
железнодорожной инфраструктуры
Восточного полигона**

Развитие Московского транспортного узла

В рамках развития Московского транспортного узла в течение 2015 года по проекту реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги продолжались работы по укладке верхнего строения пути, устройству контактной сети, сигнализации, централизации и блокировки, связи, реконструкции и строительству искусственных сооружений, строительству остановочных пунктов и тяговых подстанций, а также освобождению территорий.

По проекту реконструкции участка Домодедово (Авиационная) – Аэропорт и строительству дополнительных главных путей осуществлялась реконструкция:

- станции Авиационная с укладкой 7,7 км главных и станционных путей и 21 комплекта стрелочных переводов, устройством 14,4 км контактной сети;
- станции Космос с укладкой 2,1 км главных и станционных путей, устройством 4 км контактной сети, включая строительство 2 пешеходных мостов, а также реконструкцию 2 пассажирских платформ.

В рамках реализации проекта по комплексной реконструкции участка Большой кольцо Московской железной дороги

81 км – Дмитров – Икша – Поварово выделенные в 2015 году средства были направлены на производство строительных работ на перегонах Наугольный – Желтиково, Желтиково – Костино и разворот работ на перегоне Костино – Иванцево. В отчетном году осуществлен вынос 21,3 км коммуникаций.

В рамках реализации проекта «Строительство дополнительного главного пути на участке Москва – Крюково» в декабре 2015 года завершены работы по подготовке железнодорожной инфраструктуры на участке Москва – Крюково для ввода разработанного графика движения поездов, предусматривающего увеличение количества высокоскоростных поездов «Сапсан» в сообщении Москва – Петербург и скоростных электропоездов «Ласточка» в сообщении Москва – Крюково – Тверь. Введено в эксплуатацию 17,1 км вторых путей.

Также в 2015 году на Ярославском, Горьковском и Курском направлениях выполнялись работы по подготовке территории строительства, сооружению и реконструкции искусственных сооружений, устройству земляного полотна и верхнего строения пути, строительству платформ и технологических зданий.

введено в эксплуатацию 3,4 км новых железнодорожных путей, 2,4 км вторых путей, 4,5 км электрификации, также осуществлялось строительство вторых путей на 10 перегонах, строительство разъездов, выполнение работ по усилению устройств электроснабжения, реконструкции второго Джебского тоннеля, строительству и реконструкции искусственных сооружений.

Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги

В рамках реализации работ по реконструкции участка Междуреченск – Тайшет, целью реализации которого является обеспечение перевозок грузов со строящейся железнодорожной линии Кызыл – Курагино в объеме 15 млн тонн, в том числе вывоза угля из Элегестского каменноугольного месторождения в объеме 12 млн тонн в направлении портов Дальнего Востока, в 2015 году

На пути изменений



Тони
Олег Вильямсович
вице-президент ОАО «РЖД»

В 2015 году по проекту развития Восточного полигона освоено капитальных вложений в объеме 64,2 млрд руб.

Реализация данного проекта осуществляется с привлечением средств федерального бюджета, Фонда национального благосостояния, собственных средств Компании и позволит обеспечить значительный вклад в увеличение пропускной способности Сибири и Дальнего Востока.

Благодаря проведению мероприятий по оптимизации вложений с начала реализации проекта общая экономия средств составила 8,3 млрд руб.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна

По комплексному проекту «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» осуществлялась реализация проекта «Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская со строительством обхода Краснодарского узла».

Целью реализации данного инвестиционного проекта является реконструкция железнодорожной инфраструктуры для обеспечения доставки грузов в порты Азово-Черноморского транспортного узла (Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк и Грушевая) в планируемых на расчетные годы объемах (до 130 пар поездов в сутки), а также и оптимизация работы Краснодарского узла с переключением грузового движения в обход на участок Тимашевская – Крымская.

В 2015 году затраты по проекту «Комплексная реконструкция участка

М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская со строительством обхода Краснодарского узла» составили 2,5 млрд руб., были продолжены работы на перегонах Ремонтная – Гашун, Порошинская, Полтавская – Протока, Абганерово – Гнилоаксайская (искл.), также выполнялись проектно-изыскательские работы по строительству вторых путей на перегонах Развильная – Песчанокопская, Ея – Ровное, Ровное – Порошинская, Бурасак – Выселки, Выселки (вкл.) – Козырьки (искл.), Протока – Себедахово и реконструкции станции Тихорецкая, ввелась разработка проектной документации по строительству обхода Краснодарского узла с получением заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России».

По проекту «Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская» в 2015 году закончен 3-й этап реконструкции станции Трубная, введены в эксплуатацию 11,3 км станционных путей на перегоне Заплавное – Трубная Приволжской железной дороги, выпол-

нены заделные работы по удлинению путей на станции Волжский (Трубная) и строительству вторых путей на перегоне Ленинск – Заплавное, а также по строительству моста через реку Ахтуба и реконструкция пункта технического обслуживания локомотивов на станции Аксарайская.

Проект реализуется в целях реконструкции железнодорожной инфраструктуры участка Трубная – Аксарайская для обеспечения доставки грузов в порты Каспийского моря и южные регионы страны в планируемых на расчетные годы объемах (до 153 пар поездов в сутки).

до 153 пар поездов/сутки

результат реконструкции железнодорожной инфраструктуры участка Трубная – Аксарайская

Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово

В рамках проекта «Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка «Выборг – Приморск – Ермилово», исполнение которого осуществляется для обеспечения вывоза прогнозируемых 8 млн тонн грузов в порты Приморск и Выборг, в 2015 году осуществлялось завершение разработки

проектной документации с получением положительных заключений государственной экспертизы, разработка рабочих документации, разворот строительно-монтажных работ для обеспечения ввода в 2016 году.

до 130 пар поездов/сутки

результат реконструкции железнодорожной инфраструктуры для обеспечения доставки грузов в порты Азово-Черноморского транспортного узла

Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань

Реализация проекта «Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань» осуществлялась согласно Сетевому плану-графику мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань (ВСМ–2), утвержденному Председателем Правительства Российской Федерации Медведевым Д. А. 30 сентября 2013 года (№ 5858п-П9),

а также на основании подписанного 13 октября 2014 года Меморандума между Министерством транспорта Российской Федерации, Государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе, ОАО «РЖД» и Китайскими железными дорогами о сотрудничестве в области высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Проекты по снятию инфраструктурных ограничений

Проект «Реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива»

Реализация проекта ведется в целях подготовки железнодорожной инфраструктуры на ближних подходах к порту Усть-Луга и обеспечения прогнозируемых объемов перевозок ОАО «РЖД», который по экспертным оценкам к 2020 году может составить 80,3 млн тонн.

В 2015 году в рамках реализации проекта введено в эксплуатацию 1,4 км вторых путей, 56,6 км станционных путей, 12 км автоблокировки, 233 единицы электрической централизации стрелок, осуществлена реконструкция 1,2 км железнодорожного пути, 20 км контактной сети; сортировочная горка станции Лужская-Сортировочная была оборудована системой централизации MSR–32.

Выполнение данных мероприятий позволит обеспечить пропускную способность Усть-Лужского железнодорожного узла до 64,0 млн тонн.

13,4 млрд руб.

сумма выполненных работ в 2015 году

Проект «Организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская (2-й этап)»

Реализация проекта осуществляется для обеспечения необходимой скорости хода пассажирских поездов. Общее время следования от Петербурга до Хельсинки должно сократиться с 5 ч 50 мин (по территории России – 2 ч 30 мин) до 3 ч 30 мин (1 ч 30 мин по территории России). С этой целью проектом предусмотрен вынос грузового движения, следующего в направлении морских портов Финского залива и на экспорт в Финляндию с линии Петербург – Бусловская на направлении Ручьи – Петяярви – Каменногорск – Выборг.

В рамках проекта было введено в эксплуатацию 41,3 км электрификации, 16,5 км вторых путей на участке Выборг – Каменногорск, 4 переезда, 9,7 км шумозащитных экранов и 19,0 км автоблокировки.

0,9 млрд руб.

затраты на проект в 2015 году

Проект «Развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево»

Целью реализации проекта является обеспечение вывоза прогнозируемого уровня углеводородного сырья из Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов за счет поэтапного увеличения пропускной и провозной способностей участка Тобольск – Сургут до 66 пар поездов в сутки.

В 2015 году введено в эксплуатацию 30,6 км вторых путей, 16,6 км станционных, 51 единица электрической централизации стрелок.

Затраты по выполненным работам в 2015 году составили 9,7 млрд руб.

9,7 млрд руб.

затраты по выполненным работам в 2015 году

Проекты для обеспечения безопасности

В 2015 году были реконструированы:

- 2 814 км железнодорожного пути;
 - мост через реку Адагум длиной 99 м на участке Крымская – Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги, поврежденного при прохождении катастрофического паводка 6–7 июля 2012 года;
 - 3 искусственных сооружения (перестройка малых мостов на водопропускные трубы);
 - 5 объектов земляного полотна;
- а также построены 4 пешеходных моста на станциях Осеченка и Любань Октябрьской железной дороги, Оричи Горьковской железной дороги и Машмет Юго-Восточной железной дороги.

2 814 км ж/д пути

реконструировано в 2015 году

Повышение транспортной доступности для населения страны

На реализацию проектов, направленных на повышение транспортной доступности для населения страны в отчетном году было запланировано инвестиций в объеме 13,4 млрд руб., осуществлено на сумму 13,2 млрд руб.

В рамках раздела осуществлялась реализация проектов по реконструкции вокзальных комплексов дальнего сообщения

и пригородных пассажирских перевозок, основной целью которых является создание и снижение износа пассажирской и пригородной инфраструктуры, адаптация пассажирской инфраструктуры для маломобильных групп пассажиров, обеспечение транспортной безопасности.

В 2015 году завершена реконструкция Ладужского вокзала (2-й этап), вокзала

города Уфы, Ленинградского, Казанского вокзалов Москвы, а также строительство нового здания вокзала станции Княжпогост (Республика Коми).

В отчетном году состоялось открытие вокзалов станций Сеятель Западно-Сибирской железной дороги и Верхотурье Свердловской железной дороги.

Приобретение тягового подвижного состава

По итогам 2015 года Компанией приобретено 500 локомотивов (99,6 % к плану) на сумму 59,9 млрд руб., в том числе:

- 275 электровозов, из которых: 43 пассажирских и 232 грузовых;
- 225 тепловозов, из которых: 92 грузовых, 15 пассажирских и 118 маневровых.

Всего в период с 2003 по 2015 год было закуплено 5 076 новых локомотивов. Увеличение закупки локомотивов уменьшает общий уровень износа локомотивного парка. В целом, физический износ локомотивного парка снижен до 68,76 %.

В 2015 году на АО «УК «БМЗ» в короткие сроки осуществлена подготовка производства и освоено изготовление современных отечественных магистральных грузовых тепловозов серии 2ТЭ25КМ взамен тепловозов серии 2ТЭ116 производства ПАО «Лугансктепловоз» (Украи-

на). По сравнению с эксплуатируемыми ОАО «РЖД» украинскими тепловозами 2ТЭ116 тепловоз российского производства 2ТЭ25КМ полностью соответствует требованиям технического регламента Таможенного союза и имеет меньшую стоимость жизненного цикла. В 2015 году для нужд ОАО РЖД» приобретено 68 таких тепловозов.

Также в 2015 году начата поставка грузопассажирских тепловозов серии ТГ16М в эксплуатационное локомотивное депо Южно-Сахалинск Дальневосточной дирекции тяги для замены тепловозов серии ТГ16, выработавших установленный срок службы. Тепловоз ТГ16М предназначен для работы на путях Сахалинской железной дороги колеи 1067 мм–1520 мм с грузовыми и пассажирскими поездами. В 2015 году осуществлена поставка первых 3 тепловозов данной серии.

В 2015 году впервые в истории закуплен новый маневровый газопоршневой

тепловоз серии ТЭМ19, изготовленный на Брянском машиностроительном заводе.

Поставка опытного газопоршневого тепловоза серии ТЭМ19, работающего на сжиженном природном газе, необходима для подтверждения в реальных условиях эксплуатации технико-экономических параметров локомотива. ТЭМ19 предназначен для производства маневровой работы, включающей в себя роспуск в подгорочных парках сортировочных станций грузовых составов массой до 9 000 тонн.

Из 500 новых локомотивов плана поставки 2015 года 17 единиц являются инновационными, в том числе:

- грузовые электровозы постоянного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10 с бустерной секцией – 4 единицы;
- грузовые тепловозы 2ТЭ25А – 8 единиц;

- пассажирские электровозы двойного питания ЭП20 – 4 единицы;
- газотепловоз ТЭМ19 с газопоршневой силовой установкой – 1 единица.

В 2015 году модернизировано 684 секции локомотивов, введено в эксплуатацию 704 единицы (включая локомотивы с продлением срока службы) на общую сумму 6,3 млрд руб.

В отчетном году приобретено 230 единиц моторвагонного подвижного состава на сумму 20,8 млрд руб., из них:

- 64 вагона электропоезда серии ЭД производства ОАО «Демидовский машиностроительный завод»;

- 6 вагонов рельсовых автобусов серии РА–2 производства ОАО «Метровагонмаш»;
- 4 электропоезда (40 вагонов) «Сапсан» и 1 электропоезд (5 вагонов) «Дезиро» производства АО «Сименс АГ»;
- 23 электропоезда (115 вагонов) «Ласточка» производства ООО «Уральские локомотивы».
- Выполнена модернизация 513 единиц моторвагонного подвижного состава, включая вагоны локомотивной тяги, и 8 поездов «Сапсан» на сумму 720,8 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.

Прочие проекты

В разделе «Прочие проекты» осуществлялась реализация проектов по внедрению ресурсосберегающих технологий, развитию социальной сферы и др.

17 инновационных локомотивов

закуплено в 2015 году

Результаты выполнения инвестиционной программы

С учетом реализованных мероприятий в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2015 году улучшены следующие показатели:

- за счет выполненных работ по реконструкции (модернизации) железнодорожного пути в 2015 году увеличен полигон движения пассажирских поездов со скоростью 120–140 км/ч на 1 176 км или на 4,6 % по отношению к показателям 2014 года, грузовых поездов со скоростью более 80 км/ч – на 580,6 км (+1,0 %);
- общая протяженность главного пути на железобетонных шпалах составила 97 794,517 км, увеличилась на 1 756,4 км (+1,8 %), общее протяжение бесстыкового пути составило 90 695,168 км, увеличение на 1 701,778 км (+1,87 %);
- при проведении работ по обновлению и модернизации технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики в 2015 году на

определяющих участках железных дорог преобладал комплексный подход с одновременной модернизацией устройств электрической централизации, автоматической блокировки, диспетчерского контроля и интеграции их в комплексные системы управления перевозочным процессом. Проведенная модернизация технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики, находящихся в эксплуатации с двойным сроком полезного использования, позволила повысить безопасность движения и надежность работы устройств; оснащение центров технического диагностирования и мониторинга системами диагностики и удаленного мониторинга на железных дорогах обеспечило максимальное выявление предотказных состояний технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики. В результате выполнения указанных мероприятий количество отказов 1-й и 2-й категории (система КАСАНТ) снизилось в хозяйстве с 6 920 в 2014 году до

6 363 в 2015 году, или на 8,1 %;

- за счет выполнения объемов по обновлению основных фондов вагонного хозяйства в 2015 году снижено количество отказов технических средств на 11 % по отношению к показателям 2014 года, а также увеличена на 16 км протяженность гарантийных участков безостановочного движения поездов к 2014 году;
- за счет выполнения объемов по обновлению основных фондов хозяйства электрификации и электроснабжения в 2015 году снижено количество отказов технических средств на 9,4 % по отношению к показателям 2014 года, а также под скоростью режим движения поездов 160 км/ч реконструировано 111,5 км развернутой длины контактной сети, для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения обновлено под скорость

200–250 км/ч – 21,6 км контактной сети, сняты ограничения по пропуску поездов весом 6 300 тонн на 3 межподстанционных зонах протяженностью 71 км.

В целом по ОАО «РЖД» в 2015 году введено в действие:

- 163,5 км новых и вторых путей,
- 45,8 км электрификации,

- 157,7 км станционных путей; реконструировано:

- 129 единиц электрической централизации стрелок,
- 50,8 км автоблокировки,
- 280,5 км диспетчерской централизации,

- 640,4 км междугородных кабельных линий связи,
- 288,1 км контактной сети,
- 2 814 км железнодорожного пути.

Проекты по модернизации и инновационному развитию

Общие затраты Компании на научно-техническое развитие в 2015 году составили 1,3 млрд руб., что составляет 118 % от уровня 2014 года.

Новые технологии

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от августа 2014 года в Компании организована разработка Комплексной программы инновационного развития Холдинга «РЖД» на период до 2020 года, в которой запланирована реализация всего спектра инноваций: технологических, продуктовых и процессных, организационных и маркетинговых. Программа представляет собой новый формат мероприятий и проектов внедрения прорывных инновационных технологий и технических средств, обусловленных требованиями клиентоориентированности бизнес-процессов Компании.

В рамках разработки Программы, с учетом технико-технологических и экономических вызовов, актуализирована Стратегия научно-технического развития на период до 2020 года и перспективу до 2025 года («Белая книга») являющаяся ее составной частью. Стратегия прошла всестороннее обсуждение научной общественностью и одобрена президентом Российской академии наук В. Е. Фортовым.

Одним из прорывных проектов, вобравшим в себя ряд инновационных решений отечественных и зарубежных разработчиков, стал Усть-Лужский транспортный узел. На станции впервые в России реализована система автоматического управления

горочным локомотивом без машиниста. Созданный перспективный комплекс автоматизированных систем управления транспортным узлом обеспечивает возможность модульного построения конфигурации технических средств сортировочной станции, максимальную автоматизацию и кардинальное снижение применения ручного труда, сокращение издержек на всех элементах производственного процесса работы станционного комплекса. Применение подобных подходов должно стать основой для проектирования и модернизации сортировочных станций на всей сети железных дорог Российской Федерации на перспективу до 2025 года.

Импортозамещение

В Компании утверждена и реализуется Программа импортозамещения закупаемой продукции.

Доля закупок импортосодержащих материалов и оборудования сокращена в 2015 году на 4 %.

Сложные вопросы импортозамещения решаются в области информатизации.

Основной проблемой является отсутствие на рынке цифровой ИТ-продукции и операционных систем российского производства. В Компании совместно с разработчиками и изготовителями реализуется план импортозамещения программных продуктов. Осуществляется перевод систем управления и обеспечения безопасности движения на программное обеспечение с открытым

исходным кодом и использованием отечественной элементной базы.

Проведены испытания комплектующих на базе контроллеров «Миландр», а в 2016 году на их основе будут изготовлены опытные образцы локомотивных систем безопасности и автоблокировки.

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 использованы новые физические принципы при разработке системы интервального регулирования движения поездов с применением оптоволоконной системы вибро-акустического мониторинга и передачей данных по цифровому радиоканалу. Проект внедряется на полигоне Московской железной дороги. Хотя аналогичная разработка проводится в Германии, решения ОАО «РЖД» имеют принципиальные отличия: если в Германии оптоволоконный кабель используется как датчик местонахождения подвижного состава, то в российской разработке эта функция интегрирована с микропроцессорной системой интервального регулирования, реализуемой за счет применения цифровой радиосвязи. По сравнению с современными системами стоимость оборудования участка такой автоблокировки сокращается более чем в 4 раза.

На полигонах Северо-Кавказской и Западно-Сибирской железных дорог проведен комплекс испытаний для оценки возможности пропуска соединенных поездов массой 12 600 тонн и 14 200 тонн.

По результатам тягово-энергетических испытаний и оценки параметров воздействия на путь с 1 июля 2015 года для поездов массой 12 600 тонн такая технология введена в действие и в период проведения окон активно использовалась на Забайкальской и Западно-Сибирской железных дорогах.

В сентябре 2015 года впервые в практике российских железных дорог на Западно-

Сибирской железной дороге проведены опытные поездки с соединенными поездами массой 14 200 тонн. В рамках выполнения испытаний реализованы методы математического моделирования и анализа критериев безопасности движения грузового поезда повышенной массы и длины. Достигнута высокая степень сходимости результатов испытаний и математического моделирования.

На Байкало-Амурской магистрали получены положительные результаты работы многофункциональной мобильной лаборатории, созданной на базе тепловоза 2ТЭ116. Количество выявленных неисправностей 3–4-й степени возросло в 1,5 раза, вдвое сократилась стоимость эксплуатации по сравнению с вагоном-путеизмерителем.

Дальнейшее развитие получила полигонная технология организации движения грузовых поездов по твердым энергооптимальным графикам.

Аппаратно-программный комплекс ЭЛЬБРУС внедрен на полигонах 11 железных дорог от Владивостока до Санкт-Петербурга.

Только на направлении Кузбасс – Северо-Запад применение технологии позволило сэкономить в 2015 году более 380 млн кВт/ч, при этом скорость доставки грузов в декабре 2015 года к декабрю 2014 года возросла на 13 %.

На полигоне Южно-Уральской железной дороги принят в постоянную эксплуатацию комплекс оперативного перестроения плана пропуска поездов. В режиме он-лайн обеспечена передача актуальных графиков движения поездов на локомотивы, оборудованные системами информирования машинистов.

Анализ перспектив развития средств диагностики показал необходимость полной автоматизации процесса контроля и мониторинга состояния объектов инфраструктуры за счет оснащения встроенными

На пути изменений



Гапанович
Валентин Александрович
старший вице-президент
ОАО «РЖД»

Одним из прорывных проектов последних лет, вобравшим в себя ряд инновационных решений отечественных и зарубежных разработчиков, стала сортировочная система станции Лужская – впервые в России реализована система автоматического управления горочным локомотивом и комплексное внедрение малолюдных технологий во всех хозяйствах, что позволило обеспечить повышение производительности труда на 21% по отношению к традиционным технологиям работы сортировочных горок.

Отработанные технологические решения, которые были применены при проектировании и строительстве сортировочной станции Лужская станут основой для модернизации других сортировочных станций России на перспективу.

Дальнейшее развитие получила полигонная технология организации движения грузовых поездов по твердым энергооптимальным графикам. Только на направлении Кузбасс – Северо-Запад применение технологии позволило сэкономить в 2015 году более 380 млн кВт/ч, при этом скорость доставки грузов в декабре 2015 года к декабрю 2014 года возросла на 13 %.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

диагностическими комплексами подвижного состава и ухода от парка вагонов диагностики инфраструктуры. Совместно с компанией Siemens впервые в мире создана инновационная бортовая система диагностики, установленная

на высокоскоростном поезде «Сапсан» и выполняющая с июня 2015 года оценку инфраструктуры линии Санкт-Петербург – Москва по 76 параметрам на скорости до 250 км/ч.

Работа с предприятиями малого и среднего предпринимательства

В Компании реализуется комплекс мер, стимулирующих участие в закупках новых поставщиков, включая малые и средние предприятия (МСП), а также позволяющие оценить уровень и потенциал эффективности предлагаемой высокотехнологичной продукции.

В целях дальнейшего расширения взаимодействия с субъектами МСП в вопросах инновационного развития создана система «Единое окно МСП», что позволит

увеличить объем закупок инновационной и высокотехнологичной продукции у субъектов МСП в общем ежегодном объеме закупок.

Пилотная система на начальном этапе позволяет осуществить первичную классификацию поступающих предложений, формировать реестр и осуществлять последующую обработку поступающих предложений. Для внешнего пользователя доступна форма ввода данных, позво-

ляющая пройти процедуру регистрации, а также форма сбора информации о предложении.

На следующих этапах развития системы будет реализована возможность проведения при подаче пользователем заявки классификации соответствующих признаков инновационности и высокотехнологичности предлагаемой продукции.

Энергоэффективность

ОАО «РЖД» является одним из лидеров среди железнодорожных компаний мира по энергоэффективности и экологичности грузовых и пассажирских перевозок.

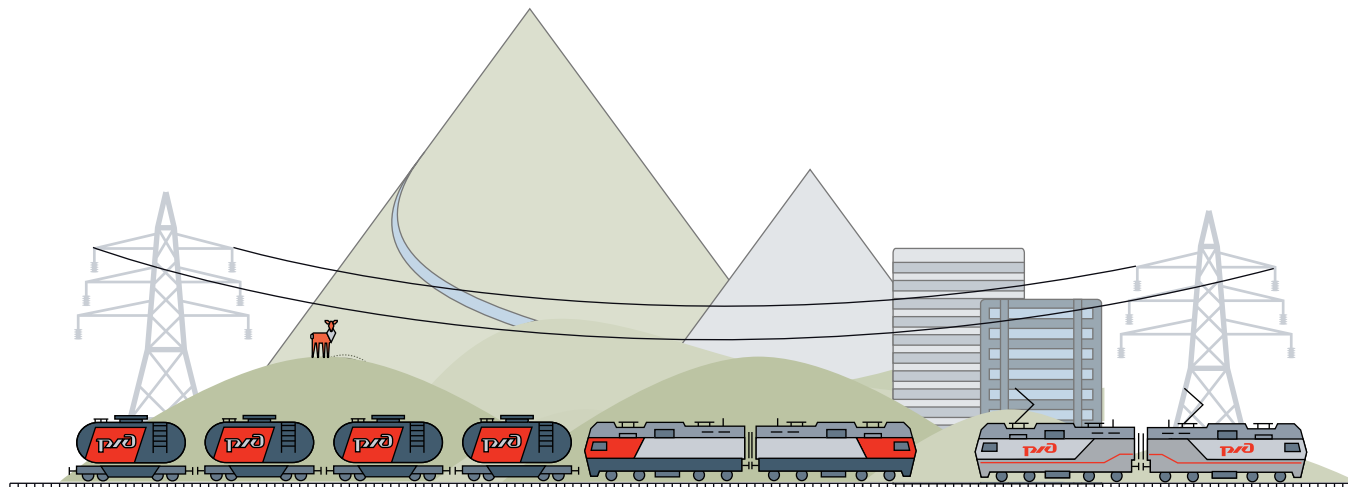
В сложных экономических условиях 2015 года действенным инструментом по снижению издержек стало совершенствование системы управления энергосберегающей деятельностью ОАО «РЖД», в том числе реализация мероприятий Программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности ОАО «РЖД», а также планирование и мониторинг выполнения целевых показателей в области энергосбережения в Автоматизированной информационной системе «Энергоэффективность».

В результате реализации Программы энергосбережения в 2015 году в 41 филиале Компании достигнута экономия 9,36 ПДж на сумму 4,932 млрд руб., снижены выбросы парниковых газов в объеме 904,4 тыс. т CO₂-эквивалента, что является лучшим результатом энергосберегающей деятельности ОАО «РЖД» за последние 6 лет.

При снижении объема грузоперевозок к уровню 2014 года на 1,0 % в ОАО «РЖД» снижены абсолютные показатели энергопотребления почти на 3,4 %.

Удельное потребление электроэнергии на тягу поездов снижено за год на 1,2 %, а дизельного топлива на 2,0 %.

При целевых показателях по снижению энергоемкости производственной деятельности, установленных ФСТ России для ОАО «РЖД» на 2015 год на уровне не менее 1,1 %, фактически снижение энергоемкости составило 1,3 %.



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











- совершенствование методов управления движением поездов (экономия 1 285,9 млн руб., или 1 708 467,3 ГДж);
- улучшение показателей использования локомотивов (экономия 831,5 млн руб., или 1 128 281,8 ГДж);
- улучшение технического состояния локомотивов (экономия 148,9 млн руб., или 238 580,6 ГДж);
- улучшение технического состояния путевого хозяйства (экономия 41,4 млн руб., или 52 045,2 ГДж);
- улучшение показателей системы тягового электроснабжения (экономия 66,8 млн руб., или 79 146,9 ГДж);

- повышение уровня возврата энергии рекуперации (экономия 456,7 млн руб., или 612 695,6 ГДж);
- оптимизация режимов работы и модернизация систем отопления (экономия 600,3 млн руб., или 2 673 496,6 ГДж);
- применение энергоэкономичных светильников, оптимизация режимов работы систем освещения (экономия 507,9 млн руб., или 607 785,8 ГДж);
- повышение энергетической эффективности технологических процессов и объектов инфраструктуры (экономия 603,2 млн руб., или 1 127 527,2 ГДж).

Всего за 2015 год в более чем 2 290 структурных подразделениях Компании реализовано 11,8 тыс. мероприятий Программы энергосбережения, что позволило сэкономить 4,932 млрд руб., в том числе:

- 848,2 млн кВт/ч электроэнергии на 2 412,9 млн руб.,
- 53,9 тыс. тонн дизельного топлива на 1 663,9 млн руб.,
- 5,3 тыс. тонн бензина на 178,0 млн руб.,
- 152,5 тыс. Гкал тепловой энергии на 251,4 млн руб.,
- 25,8 млн м³ природного газа на 114,9 млн руб.,
- 64,5 тыс. тонн угля на 93,0 млн руб.,
- 21,9 тыс. тонн топочного мазута на 216,6 млн руб.

АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

 Итоги финансово-экономической деятельности134	
 Анализ доходов по перевозочным видам деятельности140	
 Анализ расходов по перевозочным видам деятельности143	
 Прочие виды деятельности147	
 Прочие доходы и расходы148	 Государственная поддержка ОАО «РЖД»156
 Управление оборотным капиталом151	 Уплата налогов и страховых взносов158
 Факторный анализ рентабельности155	 Акционерный капитал и дивиденды160





↑ 7,8 % к 2014 году
1510,8 млрд руб.

Доходы по основной деятельности

↑ 42,9 % к 2014 году
83,6 млрд руб.

Прибыль от продаж

↑ 6,2 % к 2014 году
1 427,2 млрд руб.

Расходы по основной деятельности

0,3 млрд руб.

Чистая прибыль при плановом убытке 26 млрд рублей и фактическом убытке в 2014 году в сумме 44,1 млрд рублей

Итоги финансово-экономической деятельности

Вектор развития Компании в текущих макроэкономических условиях направлен на повышение внутренней эффективности, усиление клиентоориентированности, работу с издержками по всем направлениям и рациональное использование имеющихся ресурсов.

Предпринятые Компанией меры по привлечению дополнительных объемов перевозок обеспечили значительно более низкие темпы снижения погрузки, чем падение ВВП и уровня промышленного производства в стране в 2015 году.

Погрузка грузов снизилась на 1 % от уровня 2014 года при сокращении ВВП на –3,7 % и объема промышленного производства на –3,4 %.

Компании удалось сохранить общий грузооборот на уровне 2014 года (2954,9 млрд ткм), а грузовой грузооборот увеличился на 0,3 %.

В 2015 году отправлено более 1 млрд пассажиров, при общем снижении пассажирооборота в сравнении с 2014 годом на 6,5 %. При этом в скоростном сообщении достигнут существенный рост объемов перевозок (+22,2 %) и пассажирооборота (+25 %).

Повышение эффективности ОАО «РЖД» в 2015 году

–3,4 %
сокращение промышленного
производства

–3,7 %
снижение ВВП

Общий грузооборот сохранен
на уровне 2014 года

2 954,9
млрд ткм

Отправлено
пассажиров

1 020,4
млн чел.

Погрузка грузов снижена
лишь на 1 %

1 214,5
млн тонн

Грузовой грузооборот
к 2014 году

+0,3 %

Пассажирооборот (–6,5 %)

120,4
млрд пасс.-км

Пассажирооборот в скоростном
сообщении (поездами Сапсан,
Аллегро, Ласточка)

+25,0 %

Ключевые финансовые результаты в 2015 году

↑ 7,8 % к 2014 году

Доходы по основной деятельности

1 510,8
млрд руб.

Дивиденды от ДЗО ОАО «РЖД»

2,9
млрд руб.

Обеспечено получение доходов от перевозок в объеме 1 326,0 млрд руб. с ростом к уровню 2014 года на 8,2 % (+101,0 млрд руб.) и доходов от прочих видов деятельности в объеме 184,8 млрд руб. с ростом на 4,6 % (+8,0 млрд руб.).

Своевременно предприняты меры по сокращению расходов по перевозочным видам деятельности на 39,7 млрд руб. к первоначальному плану. Компании удалось значительно нивелировать влияние инфляции. Рост себестоимости перевозок составил лишь 7,1 % (при уровне инфляции 15,5 % и индексе цен в промышленности 12,4 %). В результате прибыль от продаж выросла к 2014 году на 25,1 млрд руб. или на 43 %.

Также Компанией своевременно были внесены изменения в учетную политику в части применения учета хеджирования денежных потоков, что позволило существенно снизить влияние изменения курса рубля на финансовый результат за счет отражения значительной части курсовых разниц, возникающих вследствие пере-

↑ 6,2 % к 2014 году

Расходы по основной деятельности

1 427,2
млрд руб.

Чистая прибыль

0,3
млрд руб.

Результат от продажи акций ДЗО ОАО «РЖД»

5,7
млрд руб.

оценки валютной части кредитного портфеля, в капитале. Так, за счет применения учета хеджирования денежных потоков из общего объема отрицательных курсовых разниц в 91,8 млрд руб. основная часть (76 %, или 69,7 млрд руб.) была отнесена в добавочный капитал Компании, при этом фактическое отнесение на прибыль составило 22,1 млрд руб.

В рамках корпоративного управления получены дивиденды от дочерних обществ в размере 2,9 млрд руб. Основной объем дивидендных поступлений (1,0 млрд руб.) получен от компании GEFCO. Доходы Компании от продажи пакетов акций дочерних обществ составили 19,3 млрд руб., прибыль – 5,7 млрд руб.

На пути изменений



**Михайлов
Вадим Валерьевич**
старший вице-президент
ОАО «РЖД»

В 2015 году особое внимание мы уделяли вопросам стабилизации деятельности и выполнения планов развития Компании.

В части снижения погрузки и выручки от грузовых перевозок, значительно возросшего ценового давления на расходы по перевозочным видам деятельности, выработали ключевые действия по нивелированию указанных рисков.

Оптимизация расходов была осуществлена без введения дополнительных режимов неполного рабочего времени, а также не предусматривала снижения программ капитального ремонта основных фондов.

В 2015 году нам удалось сократить расходы по перевозочным видам деятельности на 39,7 млрд руб. к первоначальному плану. Мы удержали рост себестоимости перевозок на уровне 7,1 % при уровне инфляции 15,5 % и индексе цен в промышленности 12,4 %. Прибыль от продаж выросла к 2014 году на 43 %. Чистая прибыль фактически сложилась в размере 318 млн руб. при плановом убытке (-26,2) млрд руб. и убытке в предыдущем году в сумме (-44,1) млрд руб.

По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Социальные обязательства перед трудовыми коллективами, ветеранами и пенсионерами в соответствии с коллективным договором выполнены в полном объеме.

Чистая прибыль по итогам года сложилась в размере 318 млн руб. (при плановом убытке 26,2 млрд руб. и фактическом убытке в 2014 году в сумме 44,1 млрд руб.).

Кроме того, проведена значительная работа по обеспечению инвестиционной программы Компании необходимыми источниками финансирования:

- 13 марта 2015 года в рамках дебютного размещения привилегированных акций ОАО «РЖД» был получен первый транш средств ФНБ в объеме 50 млрд руб., направляемых на реализацию проекта модернизации БАМа и Транссиба. В соответствии с принятыми Правительством Российской Федерации решениями, дивидендная доходность по акциям была установлена на уровне 0,01 % до 2019 года, и 2,98 % начиная с 2020 года. ОАО «РЖД» стало первой компанией, получившей государственную поддержку в форме акционерного капитала из средств ФНБ.
- Размещены инфраструктурные облигации на общую сумму 97,2 млрд руб., из которых 4 транша на общую сумму 60,2 млрд руб. с плавающей ставкой, привязанной к инфляции, и сроком погашения 25 лет привлечено за счет средств ФНБ на финансирование проекта приобретения тягового подвижного состава, а также 2 транша инфра-

структурных облигаций на общую сумму 37 млрд руб. (20 и 17 млрд руб.) приобрел ГУК «Внешэкономбанк» за счет средств Пенсионного фонда Российской Федерации, находящихся под его управлением.

- В мае и октябре размещены три серии рыночных рублевых облигаций на общую сумму 45 млрд руб. сроком обращения 15 лет и офертами через 5,5 (одна серия) и 4,5 года (две серии) со ставкой чуть более 11 %.
- В декабре, по результатам аналогичного действия по суверенному рейтингу РФ, международное рейтинговое агентство Moody's Investors Service пересмотрело прогноз по рейтингам ОАО «РЖД» с «негативного» на «стабильный». Сам рейтинг подтвержден на прежнем уровне – «Вa1». Рейтинги от других агентств остались без изменений.

Оказываемая поддержка органов исполнительной власти и акционера Компании в лице Правительства Российской Федерации также способствовала достижению положительных результатов в 2015 году.

Реализован ряд государственных решений, направленных на повышение конкурентоспособности и финансовой стабильности железнодорожного транспорта:

- впервые в полном объеме были выделены средства на компенсацию потерь в доходах на услуги по использованию инфраструктуры в пригородном сообщении.

- установлена нулевая ставка НДС при оказании услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, что в совокупности позволило сбалансировать деятельность пригородного комплекса в 2015 году;

- выделены средства на реализацию инвестиционных проектов в размере 121,2 млрд руб. В целом объем государственной поддержки в адрес ОАО «РЖД» в 2015 году составил 157,9 млрд руб. (с учетом внебюджетных фондов);

- в рамках договора мены о передаче автодорожной составляющей дороги Альпика-Сервис в 2015 году осуществлена передача имущества в объеме 24,2 млрд руб. из общей суммы 93,3 млрд руб., что позволило частично снизить нагрузку ОАО «РЖД» на ее обслуживание.

Продолжение работы по повышению внутренней эффективности и взаимовыгодные партнерские отношения Компании, потребителей и федеральных органов исполнительной власти позволят обеспечить стабильную работу в 2016 году.

Финансовые результаты, млрд руб.

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015		Изменения факт к плану 2015		Изменения 2015 к 2014	
						план	факт	+/-	%	+/-	%
Всего доходов	млрд руб.	1 288,3	1 366,0	1 376,6	1 401,7	1 506,9	1 510,8	3,9	100,3	109,0	107,8
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	1 109,1	1 206,5	1 209,5	1 225,0	1 327,0	1 326,0	-1,0	99,9	101,0	108,2
грузовые перевозки	млрд руб.	1 003,1	1 089,3	1 088,2	1 105,6	1 205,8	1 203,9	-1,9	99,8	98,3	108,9
предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	87,2	96,7	101,7	99,0	99,3	99,8	0,5	100,5	0,7	100,8
по грузовым перевозкам	млрд руб.	1,0	6,0	7,8	9,7	8,2	8,1	-0,1	98,5	-1,6	83,5
в пригородном сообщении	млрд руб.	25,6	27,3	28,4	27,0	28,6	28,7	0,1	100,2	1,7	106,3
в дальнем следовании	млрд руб.	60,6	63,4	65,4	62,4	62,6	63,1	0,5	100,8	0,6	101,0
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	11,4	12,4	11,0	10,3	10,5	10,5	0,0	100,1	0,3	102,5
пассажирские перевозки	млрд руб.	7,4	8,1	8,6	10,0	11,3	11,7	0,4	103,7	1,7	116,9
Доходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	179,2	159,5	167,0	176,8	179,9	184,8	4,9	102,7	8,0	104,6
Всего расходов	млрд руб.	1 215,6	1 298,6	1 317,8	1 343,2	1 438,6	1 427,2	-11,5	99,2	83,9	106,2
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	1 050,8	1 151,5	1 165,9	1 185,6	1 277,9	1 266,2	-11,8	99,1	80,5	106,8
грузовые перевозки	млрд руб.	933,3	1 017,4	1 027,6	1 048,1	1 149,5	1 137,4	-12,0	99,0	89,4	108,5
предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	102,2	118,8	122,3	119,4	109,4	109,0	-0,4	99,7	-10,4	91,3
по грузовым перевозкам	млрд руб.	0,8	5,4	7,1	8,8	7,4	7,3	-0,1	98,5	-1,4	83,5
в пригородном сообщении	млрд руб.	32,6	35,8	35,2	32,5	32,9	33,1	0,2	100,7	0,6	101,9
в дальнем следовании	млрд руб.	68,7	77,6	80,0	78,1	69,1	68,6	-0,5	99,3	-9,5	87,8
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	8,4	9,2	8,2	7,6	7,8	7,8	0,0	100,1	0,2	102,6
пассажирские перевозки	млрд руб.	7,0	6,2	7,8	10,6	11,3	11,9	0,6	105,4	1,3	112,7
Расходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	164,7	147,1	151,9	157,6	160,7	161,0	0,3	100,2	3,4	102,1

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015		Изменения факт к плану 2015		Изменения 2015 к 2014	
						план	факт	+/-	%	+/-	%
Всего прибыль от продаж	млрд руб.	72,8	67,4	58,8	58,5	68,2	83,6	15,4	122,5	25,1	142,9
Прибыль по перевозкам, услугам инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	58,3	54,9	43,6	39,4	49,0	59,8	10,8	122,0	20,4	151,9
грузовые перевозки	млрд руб.	69,9	71,9	60,6	57,6	56,4	66,5	10,1	118,0	8,9	115,5
предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	-15,0	-22,1	-20,6	-20,3	-10,1	-9,2	0,8	91,7	11,1	45,4
по грузовым перевозкам	млрд руб.	0,1	0,6	0,8	0,9	0,7	0,7	0,0	98,5	-0,1	83,1
в пригородном сообщении	млрд руб.	-7,0	-8,5	-6,8	-5,5	-4,3	-4,4	-0,2	103,9	1,1	80,6
в дальнем следовании	млрд руб.	-8,1	-14,2	-14,6	-15,7	-6,5	-5,5	1,0	84,6	10,2	35,2
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	3,0	3,2	2,9	2,7	2,7	2,7	0,0	100,1	0,1	102,4
пассажирские перевозки	млрд руб.	0,4	1,9	0,8	-0,5	0,0	-0,2	-0,2	—	0,3	34,6
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд руб.	14,5	12,5	15,1	19,1	19,2	23,8	4,6	123,9	4,7	124,4
Результат от прочих доходов и расходов	млрд руб.	3,8	-1,3	-39,4	-97,7	-70,1	-58,6	11,5	—	39,1	—
Результат от продажи акций дочерних и зависимых обществ	млрд руб.	66,3	33,9	1,4	1,4	5,7	5,7	0,0	100,5	4,3	407,2
Бюджетные ассигнования	млрд руб.	1,8	23,2	0,9	27,6	31,8	32,2	0,4	101,3	4,6	116,6
Курсовые разницы	млрд руб.	-6,4	4,5	-18,4	-142,5	-32,8	-22,1	10,7	—	120,4	—
Изменения резервов и иных оценочных обязательств	млрд руб.	-51,8	-18,2	-1,7	38,7	13,7	15,2	1,5	110,7	-23,5	39,3
Доходы от участия в других организациях, включая дивиденды	млрд руб.	21,3	9,8	23,0	16,7	2,8	2,9	0,1	102,3	-13,8	17,2
Затраты по кредитам и займам	млрд руб.	-19,6	-19,3	-26,8	-35,5	-64,8	-64,7	0,1	99,8	-29,2	182,2

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015		Изменения факт к плану 2015		Изменения 2015 к 2014	
						план	факт	+/-	%	+/-	%
Прибыль до налогообложения	млрд руб.	76,6	66,2	19,4	-39,2	-1,9	25,0	26,9	—	64,2	—
Налог на прибыль и иные аналогичные обязательства	млрд руб.	59,8	52,0	18,7	-4,9	-24,3	-24,6	-0,3	101,4	-19,8	—
Чистая прибыль	млрд руб.	16,8	14,1	0,7	-44,1	-26,2	0,3	26,5	—	44,4	—
ЕБИТДА	млрд руб.	295,3	279,8	266,7	355,8	321,1	336,3	15,1	104,7	-19,5	94,5
Чистый долг (финансовый долг – остаток денежных средств) / ЕБИТДА		0,7	1,1	2,1	2,3	2,8	2,7	-0,1	95,5	0,4	116,9
Изменение кредитов и займов полученных (тело долга)	млрд руб.	74,7	38,3	175,4	96,8	30,2	35,5	5,3	117,5	-61,3	36,7
Чистое изменение кредитного портфеля с учетом курсовых разниц и процентов по кредитам	млрд руб.	79,8	35,7	196,5	240,1	104,6	132,7	28,1	126,9	-107,4	55,3
Долг по кредитам, с учетом начисленных процентов	млрд руб.	383,9	419,6	616,1	856,2	960,8	988,9	28,1	102,9	132,7	115,5

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

Наименование показателя	На 31 декабря 2014 г.	На 31 декабря 2015 г.	+, – к 31.12.2014	% к 31.12.2014
Валюта баланса	4 846,7	5 057,1	210,4	104,3
Внеоборотные активы	4 457,3	4 691,4	234,1	105,3
Оборотные активы	389,4	365,7	-23,7	93,9
Капитал и резервы	3 516,2	3 570,4	54,2	101,5
Долгосрочные обязательства	805,7	1 014,1	208,4	125,9
Краткосрочные обязательства	524,8	472,6	-52,2	90,1
Стоимость чистых активов	3 553,4	3 578,1	24,7	100,7

Анализ доходов по перевозочным видам деятельности

Доля доходов от грузовых перевозок в общем объеме доходов ОАО «РЖД» в 2015 году составила 79,7 %.

Доходы от грузовых перевозок

В 2015 году доходы составили 1 203,9 млрд руб., к уровню 2014 года доходы увеличились на 98,3 млрд руб., или на 8,9 %.

Изменение доходов к уровню прошлого года обусловлено следующими факторами:

- рост грузооборота на 0,01 % к уровню прошлого года повлиял на увеличение доходов на 0,1 млрд руб.;
- рост средней доходной ставки на 10 ткм на 8,9 % позволил получить дополнительно 98,2 млрд руб., что вызвано следующими основными причинами:
 - индексация тарифа на 10 % на грузовые перевозки позволила получить 106,1 млрд руб.;
 - применение права по изменению тарифов в рамках тарифного коридора, в том числе за счет повышающих коэффициентов на перевозку грузов на экспорт, что позволило получить дополнительно 23,4 млрд руб.;
 - вместе с тем на изменения доходов повлиял и ряд негативных факторов в части изменения структуры перевозок (–31,3 млрд руб.):
 - по номенклатуре грузов (–8,2 млрд руб.) за счет роста доли перевозок грузов 1-го класса на фоне снижения доли грузооборота грузов 2-го и 3-го классов;
 - по видам сообщений (–10,1 млрд руб.) за счет снижения доли грузооборота по транзиту, внутригосударственным и международным перевозкам через пограничные переходы при одновременном увеличении доли менее доходных перевозок грузов, следующих через порты Российской Федерации;
 - по категориям отправок рост доли перевозок маршрутными отправлениями с применением понижающего коэффициента к Прейскуранту 10–01 до 15 % при одновременном снижении доли перевозки повагонными отправлениями повлиял на снижение доходов в размере 3,7 млрд руб.;
 - снижение доходной ставки по перевозкам порожнего пробега по родам вагонов (–6,2 млрд руб.);
 - изменение доли транзитных перевозок с расчетом по ставкам ТП СНГ и ставкам Прейскуранта 10–01 (–3,1 млрд руб.).

Факторный анализ увеличения доходов от грузовых перевозок, 2015 год к 2014 году, млрд руб.

2014 год, факт

1 105,6

Рост грузооборота на 0,01 % с 2 954,5 млрд ткм до 2 954,9 млрд ткм

+0,1

Индексация тарифа на 10 %

+106,1

Рост доходов от повышающих коэффициентов на перевозку грузов на экспорт в рамках ценовых пределов (в 2014 год получено доходов 6,9 млрд руб., в 2015 году 30,3 млрд руб. (30,3–6,9))

+23,4

Изменение структуры перевозок по номенклатуре грузов (–8,2 млрд руб.), видам сообщения (–10,1 млрд руб.) и категориям отправок (–3,7 млрд руб.), снижение ставки по перевозке порожняка (–6,2 млрд руб.), изменение доли транзита с расчетом по ТП СНГ и 10–01 (–3,1 млрд руб.)

–31,3

2015 год, факт

1 203,9  108,9 %, +98,3 млрд руб.

Доходы от пассажирских перевозок в дальнем следовании

ОАО «РЖД» осуществляет перевозки пассажиров в дальнем следовании скоростными поездами «Сапсан», «Ласточка» и «Аллегро». Доходы от таких перевозок за отчетный год составили 11,2 млрд руб., прирост доходов к уровню прошлого года составил 2,1 млрд руб., или 23 %.

Основной причиной увеличения доходов от пассажирских перевозок в дальнем следовании скоростными поездами стал рост объема отправленных пассажиров – за 2015 год было отправлено 4,8 млн человек, что на 22 % выше уровня 2014 года.

Основной причиной роста количества отправленных пассажиров стало:

- назначение 56 дополнительных пар поездов «Сапсан» по маршруту Москва – Петербург (в праздничные дни, а также на экономический форум в Петербург);
- назначение 2 пар электропоездов «Ласточка» по маршруту Ростов – Краснодар ежедневно с марта 2015 года;

- назначение 1 пары поездов по маршруту Адлер – Майкоп ежедневно с мая 2015 года.

Доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении

Доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении составили 0,5 млрд руб.

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

Краснодарского края электропоездами «Ласточка» на участках Сочинского полигона с 1 января по 29 июня 2015 года в количестве 12 пар поездов ежедневно (6 пар Олимпийский парк – Туапсе и 6 пар Сочи – Роза Хутор), с 30 июня 2015 года – 20 пар поездов ежедневно

(5 пар Олимпийский парк – Туапсе, 1 пара Олимпийский парк – Лазаревская, 6 пар Сочи – Роза Хутор, 2 пары Аэропорт – Лазаревское, 2 пары Аэропорт – Туапсе, 2 пары Аэропорт – Сочи, 2 пары Аэропорт – Роза Хутор).

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры составили 99,8 млрд руб., что больше уровня прошлого года на 0,7 млрд руб., или на 0,8 %.

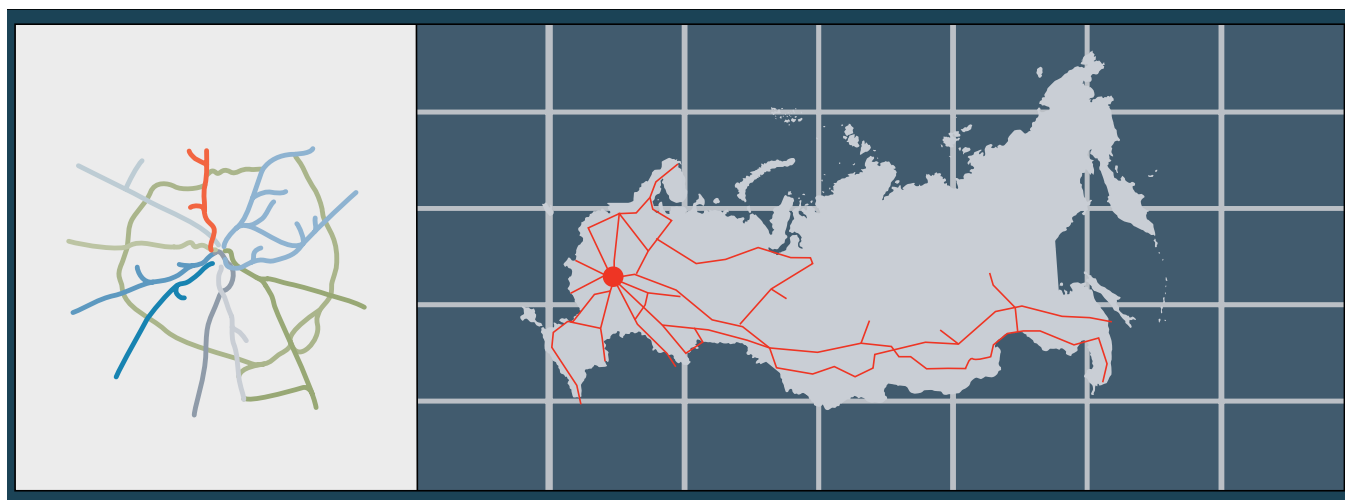
Изменение доходов к уровню прошлого года произошло за счет следующих факторов:

- рост доходов от предоставления услуг инфраструктуры при пассажирских перевозках составил 2,3 млрд руб., в том числе от предоставления услуг инфраструктуры в дальнем следовании 0,6 млрд руб., от предоставления услуг инфраструктуры в пригородном сообщении 1,7 млрд руб. за счет следующих факторов:
 - рост средней доходной ставки, в том числе за счет индексации тарифа на предоставление услуг инфраструктуры на 10 %, привел к увеличению доходов на 9,9 млрд руб., в том числе в дальнем следовании на 7,3 млрд руб., в пригородном сообщении на 2,6 млрд руб.;
- снижение объема вагоно-километровой работы при пассажирских перевозках в дальнем следовании и пригородном сообщении на 8,9 % за счет оптимизации размеров движения перевозчиками привело к снижению доходов на 7,6 млрд руб., в том числе в дальнем следовании на 6,7 млрд руб., в пригородном сообщении на 0,9 млрд руб.;
- доходы от предоставления услуг инфраструктуры при грузовых перевозках сократились на 1,6 млрд руб. к уровню прошлого года, в том числе за счет:
 - уменьшения количества отставиваемых вагонов на инфраструктуре в связи со снижением рабочего парка вагонов (–0,5 млрд руб.). За 2015 год рабочий парк вагонов снижен на 5,4 % (–55 тыс. единиц) к уровню 2014 года;
- изменения уровня тарифов за предоставляемые услуги по занятию инфраструктуры железнодорожного транспорта в связи с вводом с 7 июня 2015 года новых ставок, установленных Приказом ФСТ России от 29 апреля 2015 года № 127–т/1, которые в 2,7 раза ниже ранее действовавших договорных тарифов ОАО «РЖД» (–1,1 млрд руб.).

Доходы от услуг локомотивной тяги

Доходы от услуг локомотивной тяги составили 10,5 млрд руб. К уровню прошлого года доходы выросли на 0,26 млрд руб., или 2,5 %.

Анализ расходов по перевозочным видам деятельности

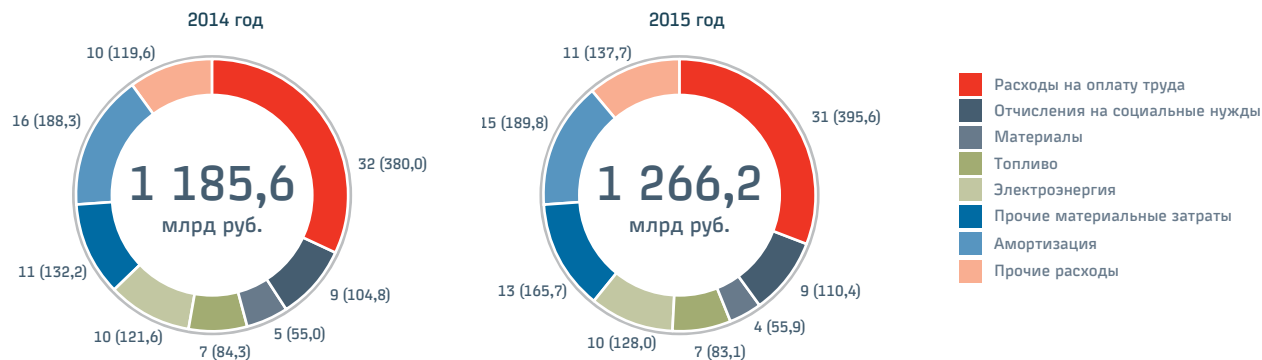


Расходы по перевозочным видам деятельности по итогам 2015 года составили 1 266,2 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 6,8 %.

Расходы по перевозочным видам деятельности, млрд руб.

Показатель	2014	2015	Рост	
			+/-	%
Расходы по перевозочным видам деятельности	1185,6	1266,2	80,5	106,8
Расходы на оплату труда	380,0	395,6	15,6	104,1
Отчисления на социальные нужды	104,8	110,4	5,6	105,4
Материальные затраты	393,0	432,7	39,7	110,1
Материалы	55,0	55,9	0,9	101,7
Топливо	84,3	83,1	-1,2	98,6
в том числе на тягу поездов	69,6	70,5	0,9	101,3
Электроэнергия	121,6	128,0	6,4	105,3
в том числе на тягу поездов	106,4	112,5	6,1	105,7
Прочие материальные затраты	132,2	165,7	33,5	125,4
Амортизация	188,3	189,8	1,5	100,8
Прочие расходы	119,6	137,7	18,1	115,1

Структура расходов по перевозочным видам деятельности ОАО «РЖД» по элементам затрат, % (млрд руб.)



Расходы на оплату труда составили 395,6 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 4,1 % или на 15,6 млрд руб.

Изменение расходов обусловлено следующими факторами:

- снижение расходов, зависящих от объемов перевозок на 0,3 млрд руб.;
- рост расходов по фонду заработной платы в связи с проведением частичной индексации заработной платы с 1 марта 2015 года на 3,7 % (в среднем за 2015 год к 2014 году – 5,1 %) в соответствии с локальным нормативным актом Компании, разработанным на основе п. 4.1.5. коллективного договора ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы (+17,5 млрд руб.);

Отчисления на социальные нужды составили 110,4 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 5,4 %, или 5,6 млрд руб.

Изменение расходов обусловлено следующими факторами:

- ростом затрат в связи с изменением законодательства (+2 млрд руб.);
- с 1 января 2015 года начисление страховых взносов на обязательное медицинское страхование производится по тарифу в размере 5,1 % со всех сумм выплат и иных вознаграждений в пользу физического лица за соответствующий финансовый

- рост расходов на 0,5 млрд руб. в связи с обслуживанием вновь введенных объектов Восточного полигона, Усть-Луги и др.

- снижение расходов на 2,1 млрд руб. (в том числе за счет передачи на аутсорсинг непрофильных видов деятельности и перехода на полное сервисное обслуживание локомотивного парка с 1 июля 2014 года).

Вместе с тем необходимо отметить, что в целях достижения финансовой сбалансированности деятельности при фактическом среднегодовом росте потребительских цен на 15,5 % (12,9 % декабрь к декабрю) индексация заработной платы осуществлена на уровне

5,1 % (в среднегодовом исчислении), что привело к снижению реальной заработной платы работников Компании.

год без ограничения предельной величины базы для начисления взносов;

- с 1 января 2015 года предельная величина базы для начисления страховых взносов на обязательное пенсионное страхование составила 711 тыс. руб., на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством – 670 тыс. руб. в отношении каждого физического лица;
- с 1 января 2015 года не облагаются компенсационные выплаты, связанные с увольнением работников,

установленные трудовым и коллективным договорами в сумме, не превышающей в целом трехкратный размер среднего месячного заработка или шестикратный размер среднего месячного заработка для работников, уволенных из организаций, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

- увеличением затрат в соответствии с ростом затрат на оплату труда в связи с проведением частичной индексации заработной платы, вводом новых объектов (+3,6 млрд руб.).

Затраты на топливо составили 83,1 млрд руб., что ниже уровня 2014 года на 1,4 %, или 1,2 млрд руб., в том числе:

- затраты на топливо на тягу поездов возросли на 1,3 % (+0,9 млрд руб.), изменение расходов за счет:
 - снижения объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в теплотяге на 2,1 %, (–1,5 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 года «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (+3,3 млрд руб.);

- реализации оптимизационных мер, направленных на снижение потребления топлива за счет снижения удельных норм расхода топлива на тягу поездов в теплотяге на 2,0 %, что позволило сократить расходы на 0,9 млрд руб.;
- затраты на прочие производственные нужды снижены на 13,9 % (–2,1 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 года «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (+0,7 млрд руб.);

- сокращения потребления топлива в рамках оптимизационных мероприятий, в том числе передачи на аутсорсинг непрофильных видов деятельности, перехода на полное сервисное обслуживание локомотивного парка с 1 июля 2014 года и других мер (–2,8 млрд руб.).

Затраты на электроэнергию составили 128,0 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 5,3 %, или 6,4 млрд руб., в том числе:

- затраты на электроэнергию на тягу поездов возросли на 5,7 % (+6,1 млрд руб.), изменение расходов за счет:
 - снижения объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в электротяге на 0,8 % (–0,8 млрд руб.);
 - роста среднего уровня тарифов на электроэнергию на тягу поездов на 7,7 % (+8,1 млрд руб.);

- реализации оптимизационных мер, направленных на снижение потребления электроэнергии за счет снижения удельных норм на тягу поездов в электротяге на 1,2 %, что позволило сократить расходы на 1,2 млрд руб.;
- затраты на прочие нужды возросли на 2,2 % (+0,3 млрд руб.), изменение расходов за счет:
 - роста среднего уровня тарифов на электроэнергию на 8,4 % (+1,3 млрд руб.);

- сокращения потребления электроэнергии в рамках оптимизационных мероприятий, передачи на аутсорсинг непрофильных видов деятельности, перехода на полное сервисное обслуживание локомотивного парка с 1 июля 2014 года и других мер (–1,0 млрд руб.).

Остальные материальные затраты (материалы и прочие материальные затраты) составили 221,6 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 18,4 %, или на 34,4 млрд руб. Изменение расходов обусловлено следующими факторами:

- ростом расходов за счет роста цен на потребляемую продукцию

на 27,3 млрд руб. Вместе с тем проводимая работа по ограничению роста цен на потребляемую продукцию позволила снизить указанные расходы на 14,4 млрд руб.;

- ростом расходов в связи с передачей непрофильных видов деятельности на аутсорсинг (3,9 млрд руб.), а также

переходом на полное сервисное обслуживание локомотивного парка с 1 июля 2014 года (17,6 млрд руб.) за счет перераспределения расходов между элементами затрат в пределах общей величины расходов.

Амортизация составила 189,8 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 0,8 % (+1,5 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 консерва-

ции основных фондов, не задействованных в перевозочном процессе.

Прочие расходы составили 137,7 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 15,1 %, или 18,1 млрд руб. Основными факторами, оказавшими влияние на величину изменения прочих расходов стали:

- рост расходов на налог на имущество на 9,0 млрд руб., в том числе в связи с увеличением с 1 января 2015 года ставки налога (с 0,7 до 1 %) в отношении железнодорожных путей общего пользования, а также сооружений, являющихся неотъемлемой частью указанных объектов и вступлением в силу с 1 января 2015 года изменений, внесенных в Налоговый кодекс Российской Федерации;

- рост расходов на 5,2 млрд руб. на финансирование программы лизинга современной путевой техники, предназначенной для широкого комплекса работ по ремонту пути с целью обеспечения эффективного функционирования железнодорожной инфраструктуры;
- рост расходов на 1,3 млрд руб. в связи с внесением изменений с 1 января 2015 года в Трудовой кодекс Российской Федерации в части сохранения за работником средней заработной платы по основному месту работы при направлении его на профессиональное обучение или дополнительное профессиональное образование (ранее выплачивалась стипендия);

- рост затрат на оплату услуг охраны объектов и пожарной безопасности и др. (+3,1 млрд руб.);
- снижение расходов на 0,5 млрд руб. в связи с передачей на аутсорсинг непрофильных видов деятельности, перехода на полное сервисное обслуживание локомотивного парка с 1 июля 2014 года и других мер.

7,1 %

рост себестоимости на перевозочных видах деятельности к уровню 2014 года при среднегодовой инфляции 15,5%

Капитальный ремонт основных средств

Всего в 2015 году за счет расходов по перевозочным видам деятельности на выполнение работ по капитальному ремонту основных фондов ОАО «РЖД» было израсходовано 57,9 млрд руб., в том числе субсидии из федерального бюджета в размере 29,9 млрд руб.

В 2015 году за счет субсидий отремонтировано 2 147 км пути, 129 искусственных сооружений, 27 км земляного полотна, 846 км устройств автоматической блокировки, 1 223 стрелки электрической

централизации, 2 402 км контактной сети, 1 435 км воздушных и кабельных линий электропередачи, 73 тяговых подстанции.

Оптимизация расходов

В 2015 году продолжилось ухудшение макроэкономической обстановки в стране, и параметры прогноза социально-экономического развития нашей страны характеризуются гораздо более негативными тенденциями. Так, темп роста ВВП снижен с +1,2 до -3,7 %, что непосредственно отразилось на динамике объемных показателей работы нашей Компании и привело к потерям доходных поступлений.

В целях минимизации рисков от снижения доходов, увеличения отрицательных курсовых разниц и процентных платежей ОАО «РЖД» своевременно реализовало меры по оптимизации расходов по перевозочным видам деятельности.

Общий объем оптимизации расходов по перевозочным видам деятельности в 2015 году к первоначальному плану,

утвержденному советом директоров ОАО «РЖД» и одобренному Правительством Российской Федерации 27 ноября 2014 года (1 305,9 млрд руб.), составил 39,7 млрд руб.

В первую очередь эффекты достигнуты за счет повышения энергоэффективности, внедрения ресурсосберегающих технологий, сдерживания роста цен, а также реализации организационно-технических мероприятий. Основными оптимизационными мероприятиями стали:

- снижение численности персонала на 1,3 %, ограничение размера индексации заработной платы до 5,1 % в среднегодовом исчислении при фактическом росте потребительских цен 15,5 % (12,9 % декабрь к декабрю), а также применение режима неполного рабочего времени;

- продолжение работы по дальнейшему росту внутренней эффективности, в том числе за счет последовательного совершенствования ценовой политики и рационального использования материалов;
- ужесточение удельных норм расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов и снижение объемов потребления топливно-энергетических ресурсов на прочие производственные нужды (за счет повышения эффективности применения рекуперативного торможения и использования энергии рекуперации, внедрения ресурсосберегающих технологий, применения энергоэкономичных светильников и систем освещения, технологического оборудования, оптимизации работы отопления и кондиционирования и др.);

- консервация основных фондов, в связи со снижением объемов перевозок (в основном локомотивов), пересмотр кодов ОКОФ, уточнение сроков ввода основных фондов и пересмотр сроков полезного использования приведет к снижению амортизационных отчислений;
- другие мероприятия – совершенствование технологии работы, в том числе за счет улучшения качественных показателей использования локомотивов, изменения режима работы на участках с малоинтенсивным движением, совмещения профессий и расширение зон обслуживания, и другие.

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

За счет постоянного анализа текущих цен 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.

Своевременное внесение изменений в нормативные документы технологического характера, определяющие использование трудовых ресурсов, позволяет обеспечить снижение трудоемкости технологических процессов и значительное снижение расчетной (нормативной) численности работников.

В результате реализуемых мероприятий себестоимость по перевозочным видам деятельности в условиях значительного ценового давления увеличилась всего на 7,1 % к уровню 2014 года, что существенно ниже роста цен в промышленности (12,4 %) и среднегодовой инфляции (15,5 %).

Прочие виды деятельности

Прибыль от прочих видов деятельности составила 23,8 млрд руб., с ростом к уровню прошлого года на 4,7 млрд руб., или 24,4 %.

В 2015 году доходы Компании от прочих видов деятельности составили 184,8 млрд руб., что на 8 млрд руб., или 5 % выше аналогичного уровня прошлого года.

В условиях ограниченного роста доходов, связанного со снижением объемов выполняемых работ и проводимой политикой по сдерживанию роста стоимости услуг аренды подвижного состава для пригородных пассажирских компаний и АО «ФПК», ключевыми факторами положительной динамики прибыли по прочим видам деятельности стали предпринятые в Компании мероприятия, направленные на снижение себестоимости оказываемых услуг.

В условиях существенного снижения объемов транспортной работы в пригородном сообщении Компании удалось обеспечить минимальный положительный финансовый результат от оказания услуг пригородным пассажирским компаниям. При этом за счет повышения эффективности управления подвижным составом, снижения себестоимости технического обслуживания и текущего ремонта, роста производительности

Структура доходов прочих видов деятельности, млрд руб.



ВСЕГО
184,8 млрд руб.

труда достигнуто улучшение финансового результата к уровню прошлого года на 1,4 млрд руб.

Продолжена работа по сдерживанию роста затрат по пассажирским перевозкам в дальнем следовании за счет взвешенной тарифной политики по сдаче в аренду и управлению пассажирскими локомотивами, основанной на мероприятиях по повышению эффективности управления парком пассажирских локомотивов в условиях изменения возрастной структуры локомотивного парка и обеспечению перевозоч-

ного процесса новым тяговым пассажирским подвижным составом. В результате данной работы финансовый результат от оказания услуг аренды локомотивов и управления к уровню прошлого года был улучшен на 1 млрд руб.

Успешно реализованы проекты аренды пассажирских обустройств с ОАО «ЦППК» и передачи автотранспортных услуг на аутсорсинг, что с учетом дополнительного вовлечения арендопригодных площадей в коммерческий оборот позволило обеспечить рост прибыли.

Продолжена работа по вовлечению в гражданско-правовой оборот неэффективно используемых объектов коммунального назначения (переданы в муниципальную собственность объекты теплоснабжения в Республике Бурятия, Удмуртия и других регионах), за счет чего удалось улучшить финансовый результат в части оказания услуг ЖКХ к аналогичному уровню прошлого года на 21 % (+0,2 млрд руб.).

Прочие доходы и расходы

В 2015 году прочие доходы составили 384,0 млрд руб., прочие расходы – 442,6 млрд руб., финансовый результат от прочих доходов и расходов составил –58,6 млрд руб.

Динамика изменения прочих доходов и расходов за период 2014–2015 годов, млрд руб.

Показатель	2014	2015	Изменение	
			+/-	%
Результат от прочих доходов и расходов	-97,7	-58,6	39,1	60
В том числе:				
продажа активов	2,9	7,1	4,2	245
продажа акций	1,4	5,7	4,3	407
дивиденды	16,7	2,9	-13,8	17
взнос имущества в УК	31,4	0,7	-30,7	2
проценты к получению	2,9	11,8	8,9	407
курсовые разницы	-142,5	-22,1	120,4	16
изменение резервов	44,4	7,6	-36,8	17
бюджетное финансирование	27,6	32,2	4,6	117
проценты к уплате без учета капитализируемых	-34,7	-64,5	-29,8	186
реализация гарантий по коллективному договору работникам Компании и членам их семей, неработающим пенсионерам	-26,8	-26,8	0	100

Прибыль от продаж пакетов акций дочерних обществ

Доходы Компании от продажи пакетов акций ДО в 2015 году составили 19,3 млрд руб., прибыль – 5,7 млрд руб. За отчетный год были реализованы следующие пакеты акций:

- ОАО «Саранский вагоноремонтный завод» – 100 % минус 1 акция;
- АО «Росжелдорпроект» – 25 % плюс 1 акция;
- АКБ «Абсолют-Банк» (ПАО) – 5,2951 % акций;

- АО «МКЖД» – 50 % акций;
- Брейкерс Инвестменс БВ – 25 % плюс 1 акция.

Увеличение доходов от продажи пакетов акций ДО к уровню 2014 года составило 7,9 млрд руб., прибыли – 4,3 млрд руб.

Основное влияние на результат оказала сделка по реализации акций Брейкерс Инвестменс БВ (25 % плюс 1 акция), доходы от продажи которых составили 12,6 млрд руб., прибыль – 3,3 млрд руб.

Прибыль от продажи акций ДО, млрд руб.



Внесение имущества в уставный капитал созданных дочерних обществ

В отчетном году получен положительный финансовый результат, не подкрепленный денежным потоком, в размере 0,7 млрд руб. от проведенной дополнительной эмиссии акций АО «Пассажирская компания «Сахалин».

В 2014 году положительный финансовый результат, не подкрепленный денежным потоком, составил 31,4 млрд руб., что главным образом было определено созданием АО «ОТЛК» путем внесения в УК акций ОАО «Трансконтейнер» (50 % + 2 акции), «РЖД Логистика» (100 % – 1 акция).

Финансовый результат от операций с акциями ДО, млрд руб.



Дивидендные поступления от дочерних обществ ОАО «РЖД»

По итогам 2015 года дивидендные поступления от ДО составили 2,9 млрд руб. Основной объем дивидендных поступлений (1,0 млрд руб.) определен дивидендами GEFCO.

В 2014 году дивидендные поступления составили 16,7 млрд руб. Основной объем дивидендных поступлений (10,9 млрд руб.) определен докапитализацией АО «ФГК», АО «ФПК» в счет полу-

чения соразмерной суммы дивидендов от указанных ДО за счет нераспределенной прибыли прошлых лет.

Курсовые разницы

В 2015 году общий объем отрицательных курсовых разниц составил –91,8 млрд руб., с отнесением основной части в добавочный капитал Компании – 69,7 млрд руб., что обусловлено применением в Компании с 16 июля 2015 года учета хеджирования.

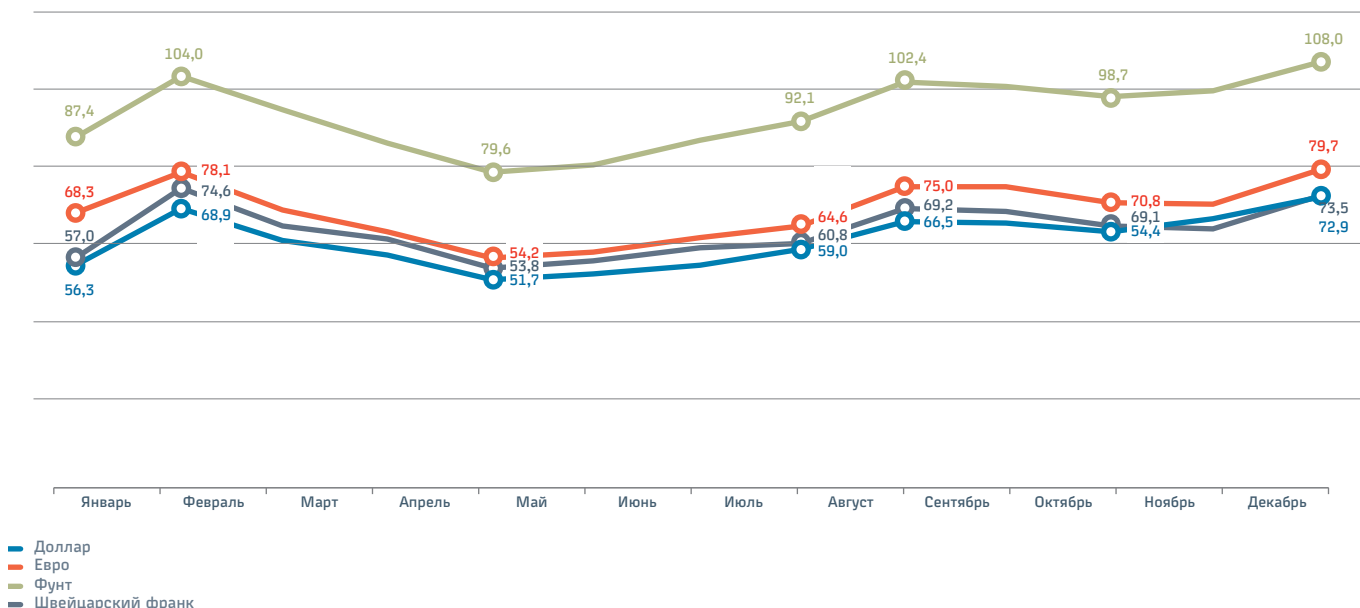
Согласно данному порядку и политике управления валютными рисками

курсовая разница, возникающая при пересчете в рубли выраженного в иностранной валюте обязательства, являющегося инструментом хеджирования, подлежит зачислению в добавочный капитал. По мере признания выручки/реализации актива, являющейся объектами хеджирования, соответствующая часть накопленной в добавочном капитале курсовой

разницы подлежит признанию в отчете о финансовых результатах.

В 2014 году убыток от курсовых разниц составил 142,5 млрд руб.

Динамика курсов основных валют в 2015 году, руб. за единицу



Затраты по обслуживанию долга

В 2015 году проценты к уплате без учета капитализируемых процентов составили 64,5 млрд руб. (общие начисленные проценты за 2015 год – 76,1 млрд руб.).

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.).

Рост общего объема начисления в 2015 году к уровню 2014 года составил 30,4 млрд руб. и был определен ростом средневзвешенной ставки по кредитному портфелю в связи с наличием заимствований, ставка по которым привязана к инфляции, достигавшей 16,9 % в прошедшем году, увеличением среднего объема кредитного портфеля,

в основном в результате переоценки валютных заимствований в течение года, а также за счет новых привлечений (влияние соответствующих факторов: +16,3 / +10,2 / +3,9 млрд руб.).

Социальные расходы

В 2015 году расходы, связанные с выполнением гарантий по коллективному договору, составили 26,8 млрд руб., что соответствует уровню прошлого года.

Коллективный договор ОАО «РЖД» принимается на трехлетний период и является безусловным мотивационным

инструментом привлечения и удержания персонала в регионах присутствия Компании.

С учетом фактического уровня инфляции в 2015 году оптимизация социальных расходов к уровню 2014 года составила 3,5 млрд руб., что определено

проводимыми мероприятиями по эффективному управлению социальными издержками.

Изменения в резервах

В 2015 году фактический положительный результат от изменения резервов составил 7,6 млрд руб.

По результатам проводимой Компанией судебно-претензионной работы

восстановлен ранее созданный резерв по сомнительным долгам по дебиторской задолженности Минздравсоцразвития Российской Федерации в размере 10,9 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.

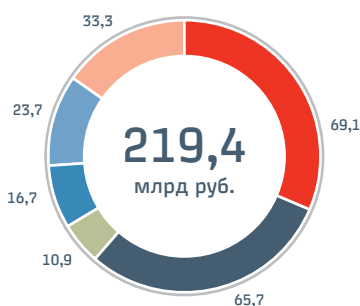
По итогам 2015 года отрицательный чистый оборотный капитал Компании составил минус 148,6 млрд руб. В результате изменения чистого оборотного капитала в 2015 году положительный денежный поток составил 15,6 млрд руб.

Дебиторская задолженность

Структура и динамика дебиторской задолженности, млрд руб.

Наименование статьи	Факт 31.12.2014	Факт 31.12.2015	+/- к началу года	% к началу года
Пригородные пассажирские компании (ППК)	38,9	39,5	0,6	102
Федеральное агентство железнодорожного транспорта (ФАЖТ)	27,2	26,2	-0,9	97
Минздравсоцразвития Российской Федерации	0,0	10,9	10,9	—
Коммерческая (торговая) задолженность покупателей и заказчиков	16,7	16,7	0,0	100
Авансы выданные, в том числе:	29,6	92,8	63,2	314
авансы по договору мены автодороги Альпика-Сервис	0,0	69,1	69,1	—
авансы по хозяйственным договорам	29,6	23,7	-5,9	80
по операционной деятельности	5,7	4,3	-1,4	75
по инвестиционной деятельности	23,9	19,4	-4,5	81
Налоги и сборы во внебюджетные фонды	14,8	15,1	0,3	102
Прочие дебиторы (в том числе взносы в уставный капитал)	30,1	18,2	-11,9	60
Итого из них	157,2	219,4	62,2	140
дебиторская задолженность в оборотных активах	122,7	135,3	12,6	110
дебиторская задолженность во внеоборотных активах	34,5	84,1	49,6	244

Дебиторская задолженность на 31 декабря 2015 года, млрд руб.



- Аванс Росимуществу (Альпика-Сервис)
- ФАЖТ и ППК
- Задолженность Минздравсоцразвития
- Коммерческая задолженность покупателей и заказчиков
- Прочие авансы
- Налоги и прочие дебиторы

По состоянию на конец 2015 года общая величина дебиторской задолженности составила 219,4 млрд руб. (выше уровня начала 2015 года в 1,4 раза, или на 62,2 млрд руб.).

Из общей суммы дебиторской задолженности:

- коммерческая задолженность (краткосрочная торговая задолженность по продажам, находящаяся в обороте согласно заключенным договорам) составила 16,7 млрд руб. Период оборота этой задолженности составил 3,5 дня (на уровне прошлого года);
- авансы, выданные по хозяйственным (коммерческим) договорам, 23,7 млрд руб.;
- некоммерческая задолженность – 179,0 млрд руб. (в основном, связана с решениями принятыми на правительственном уровне):

- реструктурированная на 10 лет и текущая задолженность, возникшая в результате перевозки пассажиров в пригородном сообщении по пригородным компаниям (39,5 млрд руб.) и ФАЖТ (26,2 млрд руб.). Задолженность уменьшилась в текущем году на 0,3 млрд руб.;
- задолженность Минздравсоцразвития Российской Федерации по компенсации затрат на перевозку федеральных льготников в пригородном сообщении (10,9 млрд руб.);
- долгосрочная задолженность Росимущества по договору мены автодорожной составляющей олимпийского объекта Альпика-Сервис (69,1 млрд руб.), в оплату которой будет поступать государственное имущество на основании решений органов исполнительной власти. В 2015 году уже поступило имущество в счет зачета дебиторской задолженности на сумму более 24 млрд руб.;

- текущая переплата по налогам, образовавшаяся согласно положениям законодательства (15,1 млрд руб.),
- прочие дебиторы, в том числе транзитные расчеты по агентским и комиссионным договорам, штрафы и т. п. (18,2 млрд руб.).

Прирост дебиторской задолженности на 62,2 млрд руб. к концу 2015 года в основном связан с заключением договора мены автомобильной составляющей совмещенной дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» и передачей недвижимого имущества (+69,1 млрд руб.).

Вместе с тем снижена задолженность прочих покупателей и заказчиков (–1,9 млрд руб.), авансов, выданных по прочим контрагентам (–5,9 млрд руб.), задолженности по взносам в уставный капитал (–13,6 млрд руб.).

Доля просроченной дебиторской задолженности составила 0,8 % без изменения к прошлому году.

Кредиторская задолженность

Кредиторская задолженность к концу 2015 года увеличилась на 36,7 млрд руб. (или на 12 %) и составила 342,3 млрд руб.

Структура и динамика кредиторской задолженности, млрд руб.

Наименование статьи	Факт на 31.12.2014	Факт на 31.12.2015	+/- к началу года	% к началу года
Задолженность перед поставщиками и подрядчиками	148,1	182,0	33,9	123
по инвестиционной деятельности	78,9	98,4	19,5	125
по операционной деятельности	69,2	83,6	14,4	121
Задолженность перед персоналом по оплате труда и операциям с подотчетными лицами	13,6	14,5	+0,9	107
Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	8,4	9,2	0,8	110
Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	24,6	17,8	–6,8	72
Авансы полученные, в том числе:	100,4	104,9	+4,5	104
за перевозку	78,1	83,7	5,6	107
прочие авансы	22,3	21,2	–1,1	95
Прочая задолженность	10,6	13,9	3,3	131
Итого кредиторская задолженность	305,6	342,3	+36,7	112

Период оборота кредиторской задолженности, дни

Наименование показателя	2014	2015	+/- к 2014 году	+/- к 2014 году, %
Период оборота	34,5	40,8	+6,3	118
по операционной деятельности	29,2	33,4	+4,2	114
по инвестиционной деятельности	42,1	53,4	+11,3	127

Величина кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками составила 182,0 млрд руб., в том числе по инвестиционной деятельности Компании 98,4 млрд руб. и по текущей деятельности – 83,6 млрд руб.

Одним из основных принципов управления оборотным капиталом ОАО «РЖД» является использование кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками в качестве источника финансирования инвестиционной программы (объем контрактных обязательств

Компании напрямую зависит от сроков оплаты работ, услуг, поставок).

В целях сохранения запланированного объема договоров в 2015 году в типовые условия расчетов ОАО «РЖД» были внесены соответствующие изменения, предполагающие удлинение сроков окончательного расчета по инвестиционным договорам до 60 дней, а по прочим договорам поставки, выполнения работ и оказания услуг – до 45 дней.

В этой связи по итогам 2015 года период

оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками в целом по Компании составил 40,8 дня, что выше уровня 2014 года на 6,3 дня и соответствует типовым условиям расчетов по договорам ОАО «РЖД».

Доля просроченной кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками составляет менее 1 % в общем объеме задолженности.

Управление запасами

За 2015 год запасы Компании снизились на 10,3 %.

По состоянию на 31 декабря 2015 года запасы Компании составляют 61,9 млрд руб. со снижением на начало года на 7,1 млрд руб.

Объем запасов материально-технических ресурсов (сырье и материалы) для производственного процесса материалов и запасных частей был обеспечен на 2,7 месяцев, топлива – на 0,85 месяца.

С целью оптимизации запасов материально-технических ресурсов Компании и приведения их к объемам работ в 2015 году разработаны и реализованы мероприятия по вовлечению в производственный процесс излишних запасов:

- реализация металлолома в объеме 640,9 тыс. тонн;

- вовлечение в хозяйственный оборот излишних материально-технических ресурсов.

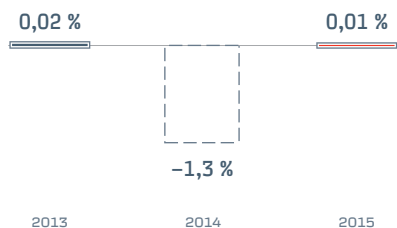
Это позволило получить дополнительные доходы от реализации металлолома в размере 6,9 млрд руб. и сэкономить денежные средства на закупку новых материально-технических ресурсов в размере 1,5 млрд руб.

Наличие материально-производственных запасов, млрд руб.

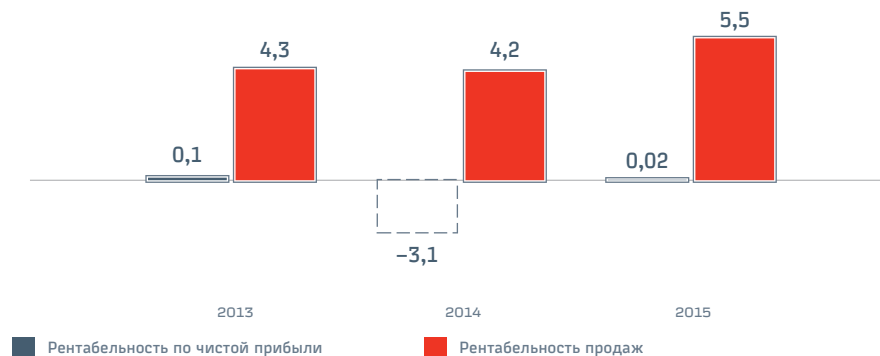
Наименование статьи	Остаток на 31.12.2014	Остаток на 31.12.2015	Отклонение +/-
Всего запасы	69,0	61,9	-7,1
В том числе			
сырье и материалы, аналогичные ценности	67,0	60,7	-6,3
затраты в незавершенном производстве	1,0	0,7	-0,3
готовая продукция и товары для перепродажи	0,4	0,1	-0,3
товары отгруженные	0,0	0	0
расходы будущих периодов	0,6	0,5	-0,1

Факторный анализ рентабельности

Рентабельность собственного капитала



Рентабельность деятельности, %



По итогам в 2015 году рентабельность собственного капитала (далее – ROE) сложилась в размере 0,01 %. На уровень рентабельности собственного капитала оказали влияние следующие факторы: рентабельность по чистой прибыли, оборачиваемость активов и финансовый рычаг. В условиях отсутствия роста объемов перевозочной работы рентабельность продаж

в 2015 году составила 5,5 % с приростом к уровню 2014 года 1,3 п. п., в первую очередь за счет эффектов от проведения мероприятий по оптимизации расходов Компании и улучшению качественных характеристик работы.

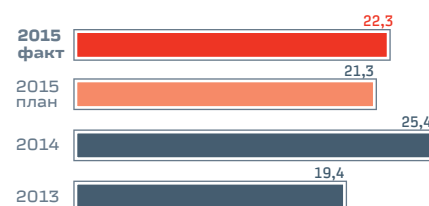
Положительная рентабельность по чистой прибыли в 2015 году по сравнению с

2014 годом обусловлена ростом прибыли от продаж, а также получением неоперационных эффектов за счет применения учета хеджирования и снижения убытков от курсовых разниц, относимых на прибыль, что позволило обеспечить безубыточность в 2015 году при полученном убытке в 2014 году.

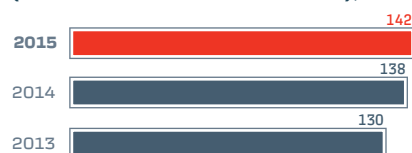
Рентабельность по EBITDA, утвержденная советом директоров Компании, перевыполнена на 1 п. п., в первую очередь за счет роста прибыли от продаж на 15,4 млрд руб. к плану. По отношению к уровню прошлого года снижение рентабельности по EBITDA составило 3,1 п. п., что связано с отражением в отчетности 2014 года существенного объема неоперационных факторов (восстановление из резерва по сомнительным долгам

дебиторской задолженности за оказанные услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава пригородным пассажирским компаниям (+41,1 млрд руб.), а также переоценка финансовых вложений и дополнительная эмиссия акций ДО (31,4 млрд руб., в том числе от создания АО «ОТЛК» – 23,1 млрд руб.). В 2015 году соразмерных мероприятий не проводилось.

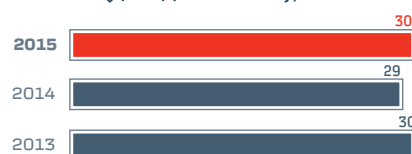
Рентабельность по EBITDA, %



Финансовый рычаг (активы/собственный капитал), %



Использование (оборачиваемость) активов (доходы/активы), %



Рост финансового рычага на 4 п. обусловлен в первую очередь увеличением в активах Компании доли финансовых обязательств в связи с переоценкой валютной части кредитного портфеля.

В сложившихся макроэкономических условиях и регулируемой тарифной политики оборачиваемость активов выросла на 1 п. п. к уровню 2014 года. Это свидетельствует о том, что Компания генерирует тот же объем доходов на рубль сформированных активов.

При этом активы Компании, формируемые за счет внесения взносов в уставный капитал Компании, в настоящий момент

не генерируют существенных эффектов от вложенных инвестиции, так как инвестирование в данные активы носит долгосрочный характер. Таким образом, только после окончательного завершения комплекса инвестиционных проектов Компания ожидает существенный приток экономических выгод, генерируемых новыми активами.

Государственная поддержка ОАО «РЖД»

В 2015 году государственная поддержка ОАО «РЖД» из бюджетов различных уровней получена в объеме 157,9 млрд руб., в том числе размер субсидий из федерального бюджета составил 105,8 млрд руб.

В 2015 году Правительством Российской Федерации продолжалось осуществление государственного регулирования тарифов на услуги ОАО «РЖД» по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. В федеральном бюджете на 2015 год общая сумма средств, предусмотренных в качестве субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с регулированием тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении, составляет 33,7 млрд руб.

Кроме того, в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 января 2015 года № 8 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2011 года № 844» предусмотрено предоставление субсидии ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникших в 2011–2014 годах в результате государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, оказываемые при

перевозках пассажиров в пригородном сообщении. В 2015 году сумма субсидии получена в размере 0,1 млрд руб.

Таким образом, общая сумма субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении, полученная ОАО «РЖД» в 2015 году, составила 33,8 млрд руб.

Вместе с тем, в 2015 году ОАО «РЖД» были получены следующие субсидии из федерального бюджета:

- на компенсацию расходов на содержание автомобильной дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» в размере 0,6 млрд руб.;
- на компенсацию потерь по перевозке отдельных грузов – 0,3 млрд руб.;
- на компенсацию потерь в доходах, связанных с обеспечением бесплатного проезда участников и инвалидов ВОВ в связи

с празднованием 70-летия Победы – 0,001 млрд руб.

В отчетном году продолжилась реализация государственных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, механизм финансирования которых осуществлялся через бюджет ОАО «РЖД» посредством взноса в уставный капитал. Сумма взносов в уставный капитал Компании в 2015 году составила 71,2 млрд руб., в том числе:

- на реализацию мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона – 29,5 млрд руб. (в том числе из бюджета Москвы – 4,4 млрд руб.);
- на развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Междуреченск – Тайшет – 11,05 млрд руб.;
- на развитие и обновление Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей – 16,9 млрд руб.;

- для создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – 3,7 млрд руб.;
- на комплексную реконструкцию участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла – 3,6 млрд руб.;
- на строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск – 6,5 млрд руб.

Кроме того, в 2015 году из Фонда национального благосостояния по договору передачи привилегированных акций ОАО «РЖД» было получено 50 млрд руб. на финансирование программы развития Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей.

В 2015 году Компания получила государственную поддержку из региональных бюджетов и внебюджетных фондов в размере 2,1 млрд руб., в том числе:

- 1,5 млрд руб. получены в рамках соглашения с городом Москвой на проведение работ по освобождению территорий, попадающих в зону реконструкции и строительства объектов Малого кольца Московской железной дороги;
- 0,2 млрд руб. – субсидии из бюджета Краснодарского края на возмещение недополученных доходов от государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

- 0,09 млрд руб. – субсидии, предоставленные в связи с регулированием тарифов на электро- и теплоэнергию;
- 0,02 млрд руб. – субсидии, полученные на содержание малоинтенсивных участков железной дороги;
- 0,3 млрд руб. – финансирование, полученное из Фонда социального страхования на планово-предупредительные мероприятия по травматизму.

Объем средств государственной поддержки ОАО «РЖД» в 2015 году, млрд руб.

Направления государственной поддержки	Объем
1. Прямая поддержка	34,6
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	33,8
Субсидии на компенсацию расходов на содержание автомобильной дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»	0,55
Субсидии на компенсацию потерь по перевозке отдельных грузов	0,3
Субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с обеспечением бесплатного проезда участников и инвалидов ВОВ в связи с празднованием 70-летия Победы	0,001
2. Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»	121,2
Развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Междуреченск–Тайшет	11,05
Развитие Московского транспортного узла, в том числе:	29,5
из федерального бюджета	25,1
из бюджета Москвы	4,4
Развитие и обновление Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, в том числе:	56,9
из федерального бюджета	16,9
из Фонда национального благосостояния	50,0
Строительство железнодорожной линии Прохоровка-Журавка-Чертково-Батайск	6,5
Скоростное и высокоскоростное движение	3,7
Комплексная реконструкция участка М. Горький–Котельниково–Тихорецкая–Крымская с обходом Краснодарского узла	3,6
3. Государственная поддержка из региональных бюджетов и внебюджетных фондов	2,1
Итого государственная поддержка	157,9

Уплата налогов и страховых взносов

Объем начисленных налогов и страховых взносов за 2015 год составил 283,0 млрд руб.

Уплата налогов и страховых взносов

Объем начисленных налогов и страховых взносов за 2015 год составил 283,0 млрд руб., или 104,6 % по отношению к 2014 году, в том числе:

- федеральный бюджет – 54,9 млрд руб., или 94,7 % по отношению к 2014 году;
- региональные и местные бюджеты – 100,4 млрд руб., или 111,9 % по отношению к 2014 к году;
- внебюджетные фонды – 127,7 млрд руб., или 103,9 % по отношению к 2014 году.

Суммы начисленных платежей по налогам и страховым взносам, отраженные в бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД», млрд руб.

	2014	2015	+/-	%
Всего по налогам и сборам	270,6	283,0	+12,4	104,6
Федеральный бюджет	58,0	54,9	-3,1	94,7
НДС	57,68	54,69	-2,99	94,8
Налог на прибыль	0,16	0,00	-0,16	—
Налог на прибыль, исчисленный в качестве налогового агента с доходов, полученных иностранной организацией от источников в Российской Федерации	0,06	0,04	-0,02	66,7
Прочие налоги в федеральный бюджет	0,11	0,14	+0,03	127,3
Региональные и местные бюджеты	89,7	100,4	+10,7	111,9
Налог на прибыль	0,00	0,00	0,00	—
Налог на доходы физических лиц	54,24	55,67	+1,43	102,6
Налог на имущество	33,50	42,78	+9,28	127,7
Земельный налог	1,68	1,61	-0,07	95,8
Транспортный налог	0,19	0,20	+0,01	105,3
Налог на добычу полезных ископаемых	0,008	0,009	+0,001	112,5
Водный налог	0,03	0,03	0,00	100
Прочие налоги в региональные и местные бюджеты	0,07	0,10	+0,03	142,9
Внебюджетные фонды	122,9	127,7	+4,8	103,9
Пенсионный фонд	91,75	93,39	+1,64	101,8
Фонд социального страхования	10,69	10,89	+0,20	101,9
Фонд медицинского страхования	18,88	21,81	+2,93	115,5
Фонд страхования от несчастных случаев	1,59	1,66	+0,07	104,4

В 2015 году в счет оплаты текущих налогов и страховых взносов (с учетом зачетов и возвратов) направлено 280,5 млрд руб., в том числе:

- в федеральный бюджет – 64,5 млрд руб.;

- в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований – 97,9 млрд руб.;

- во внебюджетные фонды – 118,1 млрд руб.

Суммы налогов, уплаченных в 2015 году увеличились на 27,2 млрд руб., или 10,7 % к уровню 2014 года.

Суммы налогов, уплаченных в федеральный бюджет в 2015 году, по сравнению с 2014 годом увеличились на 20,6 млрд руб., или на 46,9 %; в региональные и местные бюджеты – на 2,1 млрд руб. или на 2,2 %; во внебюджетные фонды – на 4,5 млрд руб., или на 4,0 %.

Уплата денежными средствами (с учетом зачетов и возвратов) налоговых платежей и страховых взносов ОАО «РЖД», млрд руб.

	2014	2015	+/-	%
Всего по налогам и сборам	253,3	280,5	+27,2	110,7
Федеральный бюджет	43,9	64,5	+20,6	146,9
Налог на добавленную стоимость	43,3	64,9	+21,6	149,9
Налог на прибыль	0,5	-0,5	-1,0	в 2 раза
Региональные и местные бюджеты	95,8	97,9	+2,1	102,2
Налог на прибыль	7,5	0,0	-7,5	—
Налог на доходы физических лиц	54,5	55,4	+0,9	101,7
Налог на имущество	31,7	40,5	+8,8	127,8
Земельный налог	1,7	1,6	-0,1	94,1
Внебюджетные фонды	113,6	118,1	+4,5	104,0
Страховые взносы	112,2	116,7	+4,5	104,0
Фонд страхования от несчастных случаев	1,4	1,4	0,0	100

НДС

В 2015 году в счет уплаты НДС ОАО «РЖД» направлено 64,9 млрд руб. Увеличение уплаты по НДС на 21,6 млрд руб. (на 49,9 %) обусловлено главным образом уплатой НДС в размере 14,2 млрд руб. с операции по передаче автомобильной дороги проекта «Совмещенная дорога Адлер – «Альпика-Сервис» по договору мены с ФАЖТ.

Налог на прибыль организаций

В связи с полученным убытком для целей налогообложения прибыли начисления по налогу на прибыль к уплате в федеральный бюджет и бюджеты субъектов Российской Федерации отсутствовали.

64,9
млрд руб.

направлено в счет уплаты НДС в 2015 году

Региональные и местные налоги

В бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований было уплачено 97,9 млрд руб., что составляет 102,2 % к уровню 2014 года.

Увеличение уплаченных налоговых платежей в региональные и местные бюджеты по сравнению с 2014 годом обусловлено ростом платежей по налогу на имущество в бюджеты субъектов Российской Федерации.

Общая сумма начисленного налога на имущество в 2015 году составила 42,8 млрд руб., что на 9,3 млрд руб., или на 27,7 %, больше, чем в 2014 году в связи с увеличением с 1 января 2015 года ставки налога (с 0,7 до 1 %) на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В счет уплаты налога на имущество в 2015 году направлено 40,5 млрд руб., что на 8,8 млрд руб., или на 27,8 %, больше по сравнению с предыдущим годом.

Перечисления налога на доходы физических лиц возросли на 0,9 млрд руб., или на 1,7 %, по сравнению с 2014 годом в связи с индексацией оплаты труда работников ОАО «РЖД».

Страховые взносы

Общая сумма начисленных страховых взносов во внебюджетные фонды за 2015 год составила 127,7 млрд руб., что на 4,8 млрд руб., или 3,9 %, больше, чем за 2014 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 %.

С 1 января 2015 года уплата страховых взносов на обязательное медицинское страхование производится по тарифу в размере 5,1 % со всех сумм выплат и иных вознаграждений в пользу физического лица за соответствующий финансовый год без ограничения предельного размера (Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 519–ФЗ).

Сумма дополнительно начисленных страховых взносов на обязательное медицинское страхование за счет обложения с 2015 года по тарифу 5,1 % со всех сумм выплат без ограничения предельного размера составила 2,5 млрд руб.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 4 декабря 2014 года № 1316 с 1 января 2015 года предельная величина базы для начисления страховых взносов на обязательное пенсионное страхование составляет 711 тыс. руб., на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством – 670 тыс. руб. в отношении каждого физического лица.

В 2014 году предельная база для начисления страховых взносов на обязательное

пенсионное страхование и на обязательное социальное страхование в отношении каждого физического лица с учетом индексации была единой и составляла 624 тыс. руб. в год.

Увеличение предельной базы для начисления страховых взносов с 624 тыс. руб. в 2014 году до 711 тыс. руб. по пенсионному страхованию и до 670 тыс. руб. на социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством в 2015 году привело к росту начисленных сумм страховых взносов на 0,5 млрд руб.

Эффективная ставка по страховым взносам (отношение суммы исчисленных страховых взносов к сумме выплат и иных вознаграждений в пользу физических лиц) за 2015 год составила 27,2 %, (за 2014 год – 26,8 %).

Акционерный капитал и дивиденды

Акционерный капитал

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.

Уставный капитал ОАО «РЖД» сформирован учредителем путем внесения в него имущества и имущественных комплексов организаций федерального железнодорожного транспорта.

Размер уставного капитала Общества на конец 2015 года составляет 2 091,21318 млрд руб. Уставный капитал Общества составляет из 2 041 213 180 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая и 50 000 000 привилегированных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая.

В 2015 году уставный капитал ОАО «РЖД» увеличен на общую сумму 73,238838 млрд руб., в том числе:

- в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 мая 2015 года № 995-р на сумму 64,280838 млрд руб. путем размещения обыкновенных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая;
- в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2015 года № 2666-р на сумму 8,95 млрд руб. путем размещения обыкновенных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая.

Отчет о распределении чистой прибыли, полученной по итогам 2014 года

По итогам 2014 года ОАО «РЖД» был получен убыток в размере 44,1 млрд руб.

Утвержденным финансовым планом ОАО «РЖД» на 2014 год было предусмотрено получение чистой прибыли в объеме 182 млн руб.

В целях выполнения ранее запланированных параметров была осуществлена выплата дивидендов в размере 45 млн руб., что составляет 25 % от плановой прибыли ОАО «РЖД» на 2014 год (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июня 2015 года № 1233-р).

Прогноз распределения чистой прибыли общества, полученной по итогам 2015 года. Дивиденды

По итогам 2015 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере 317,9 млн руб.

В соответствии с пунктом 42 раздела 6 Устава ОАО «РЖД» создается резервный фонд в размере 5 % от чистой прибыли отчетного периода (15,8 млн руб.).

Выплата дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» за 2015 год будет осуществлена в соответствии с директивой Правительства Российской Федерации.






На выплату дивидендов по привилегированным акциям ОАО «РЖД» по итогам 2015 года будет направлено 5000000 руб. или 0,01 % от номинальной стоимости привилегированных акций, составляющей 50 000 000 000 руб.

Дивидендная политика ОАО «РЖД» основывается на балансе интересов Компании и ее акционеров при определении размеров дивидендных выплат, а именно:

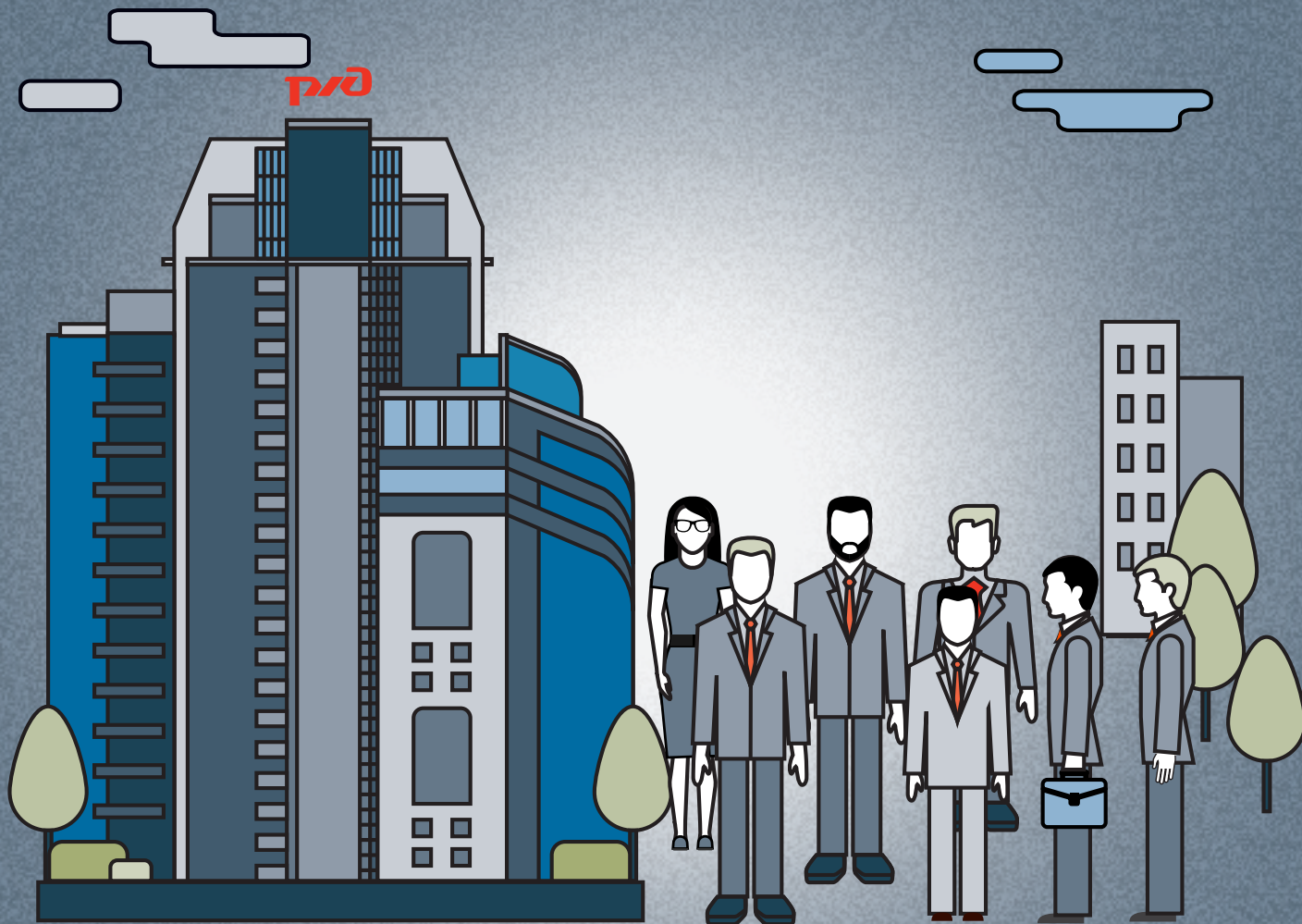
- повышение инвестиционной привлекательности Компании;
- строгое соблюдение прав акционеров, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

Показатель	2011	2012	2013	2014
Чистая прибыль	16,8	14,1	0,7	-44,5
Резервный фонд	0,8	0,7	0,03	0
Начисленные дивиденды	4,2	0,0	0,185	0,045
Начисленные дивиденды, % от выручки	25,0	0	25	—

ДОЛГОВАЯ ПОЛИТИКА И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ИНВЕСТОРАМИ И АНАЛИТИКАМИ

	Структура долгового портфеля.....	164
	Знаковые сделки года	166
	Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками	167
	Лизинг	168
	Политика раскрытия информации и отчетности	169





Долговая политика и взаимодействие с инвесторами и аналитиками

На конец 2015 года ключевые показатели кредитного портфеля ОАО «РЖД» характеризовались следующими значениями:

Средний срок заимствований	Доля краткосрочной задолженности	Доля публичных долговых инструментов
Около 10 лет	Около 7 %	100 %
<p>Компания проводит последовательную работу по увеличению и поддержанию среднего срока погашения обязательств в кредитном портфеле.</p> <p>В 2015 году средний срок заимствований увеличен на 1 год по сравнению с предыдущим периодом.</p>	<p>ОАО «РЖД» поддерживает объем краткосрочных заимствований в портфеле на уровне менее 15 %, что минимизирует риски, связанные с необходимостью рефинансирования.</p> <p>По итогам 2015 года уровень краткосрочной задолженности снижен к прошлому году на 8 %.</p>	<p>Преобладающий формат заимствований для ОАО «РЖД» – инструменты рынка долгового капитала: облигации, еврооблигации и инфраструктурные облигации, предлагающие оптимальное соотношение по показателю цена/срочность.</p>

Структура долгового портфеля

Компания реализует взвешенный подход к управлению кредитным портфелем и привлечению долгового капитала, обеспечивая одновременно необходимое финансирование стратегически значимых инфраструктурных проектов с длинным сроком окупаемости и гибкость в управлении текущей ликвидностью с учетом специфики бизнеса.

За 2015 год ОАО «РЖД» осуществило привлечение кредитных средств на общую сумму 158,3 млрд руб., из которых:

- 97,2 млрд руб. было представлено инфраструктурными облигациями;
- 45 млрд руб. – в форме биржевых облигаций;
- 16,1 млрд руб. – в рамках вторичного размещения выкупленных ранее по оферте облигаций ОАО «РЖД».

Погашение кредитных обязательств ОАО «РЖД» в отчетном году составило 122,8 млрд руб.

В целях оперативного управления ликвидностью в течение 2015 года привлекались двусторонние банковские кредиты на общую сумму 128,8 млрд руб., которые по состоянию на 31 декабря 2015 года были полностью погашены.

Объем долгового портфеля (с учетом курсовых изменений) по состоянию на конец отчетного года превысил аналогичный показатель 2014 года на 132,7 млрд руб.

и составил 988,9 млрд руб. (без начисленных к уплате процентов объем долгового портфеля составил 969,2 млрд руб.).

Рост кредитного портфеля был в основном обусловлен значительным ослаблением рубля в течение 2015 года, что привело к переоценке валютных обязательств (влияние фактора: 91 млрд руб.).

На конец 2015 года объем долгосрочной части кредитного портфеля (со сроком погашения более 3 лет) достиг уровня 74 %. Увеличение на 7,5 % (год к году) доли долгосрочной части обязательств в кредитном портфеле связано с привлечением финансирования на инвестиционные проекты с характерными для отрасли длинными (более 20 лет) сроками окупаемости, а также погашением привлеченных в конце 2014 года краткосрочных заимствований.

Доля среднесрочных заимствований со сроками погашения от 1 года и до 3 лет не изменилась по сравнению с 2014 годом и составила 19 %, со сроками менее 1 года – существенно снизилась и составила 7 %.

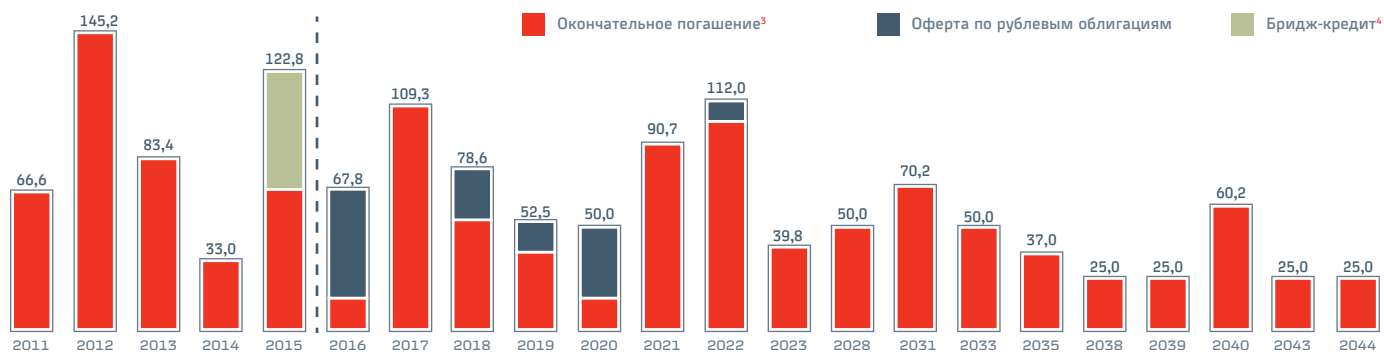
Средний срок погашения обязательств в кредитном портфеле ОАО «РЖД» по состоянию на конец 2015 года составил около 10 лет, а сформированный график погашения долга обеспечивает равномерное распределение выплат на долгосрочном горизонте и минимизирует риски, связанные с рефинансированием. Первое крупное погашение обязательств, номинированных в иностранной валюте, планируется осуществить в начале второго квартала 2017 года.

Диверсифицированная структура кредитного портфеля ОАО «РЖД» по инструментам в целом была сохранена в 2015 году с фокусом на публичные инструменты. Доля инфраструктурных облигаций выросла с 24 % до 31 %, что объясняется размещением 6 дополнительных выпусков данных облигаций на общую сумму 97,2 млрд руб., на срок от 15 до 30 лет по ставке, привязанной к уровню инфляции.

Ранее инвестором в данный тип бумаг был только ГУК «Внешэкономбанк», однако в 2015 году размещение инфраструктурных облигаций было реализовано в том числе за счет средств Фонда национального благосостояния, выкупившего облигации ОАО «РЖД» на сумму 60,2 млрд руб.

По итогам 2015 года доля рублевых заимствований в кредитном портфеле ОАО «РЖД» сократилась вследствие значительного влияния переоценки валютных займов и по состоянию на конец 2015 года составила порядка 54 %, что на 6 % ниже установленного Компанией целевого ориентира. Вместе с тем долгосрочная политика управления кредитным портфелем с точки зрения поддержания рублевой части портфеля на уровне не менее 60 % остается без изменений. В этой связи менеджмент Компании осуществляет шаги по снижению доли валютных заимствований, в том числе путем частичного рефинансирования их за счет рублевых инструментов. Так, в конце 2015 года были погашены валютные обязательства на сумму 125 млн евро.

График погашения обязательств ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2015 года, млрд руб.²



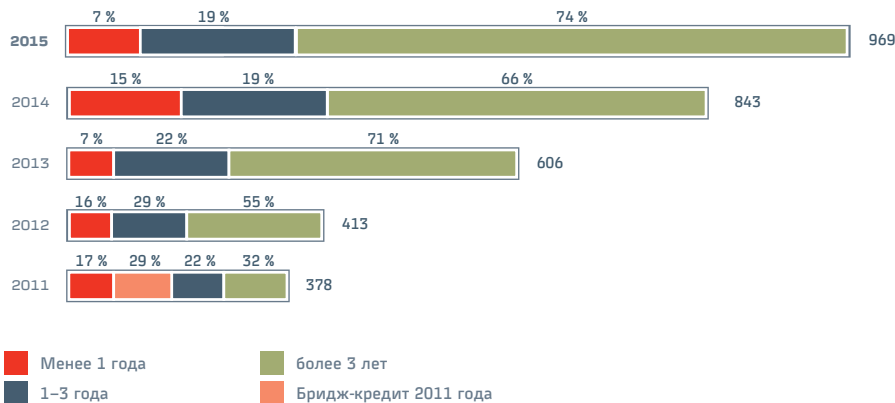
¹ По состоянию и курсу на последние отчетные даты 2011–2015 годов.

² Погашения валютных заимствований до 2015 года (включительно) указаны по фактическому курсу, после 2015 года – по курсу на 31 декабря 2015 года.

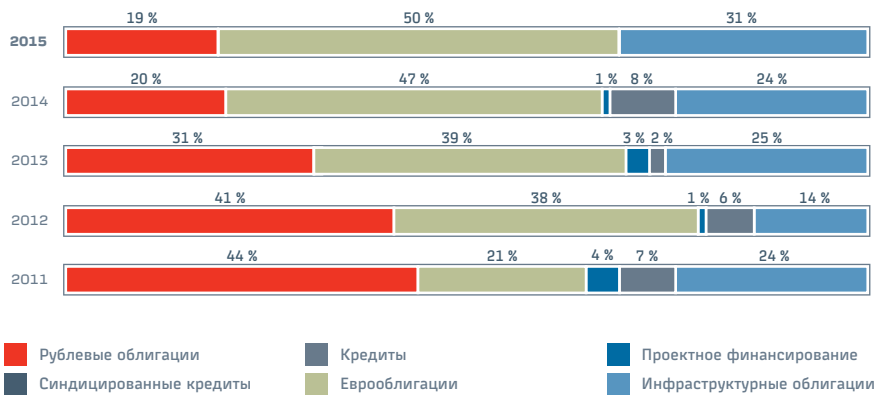
³ Окончательное погашение предыдущих периодов не включает внутригодовые краткосрочные заимствования, выбранные в рамках открытых банковских кредитных линий, и погашенные в том же периоде. Такие инструменты используются для краткосрочного управления ликвидностью – как правило, срок кредитования составляет менее 30 дней.

⁴ Погашения 2015 года включают в себя кредитные средства на сумму 55 млрд руб., привлеченные в декабре 2014 года в целях оперативного управления ликвидностью.

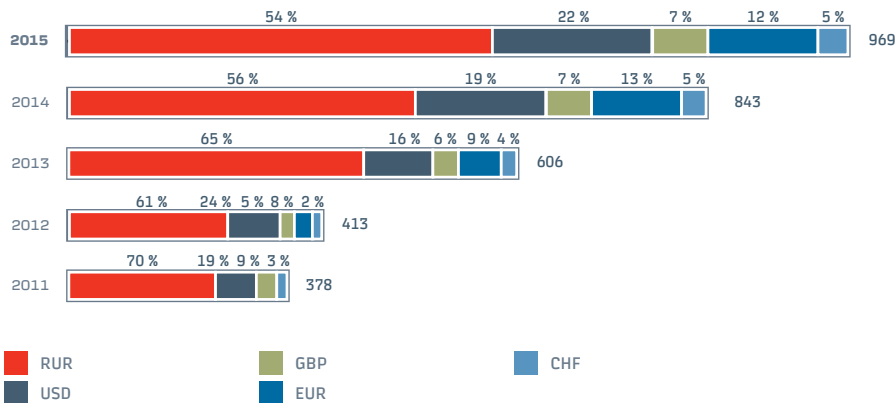
Динамика структуры долгового портфеля ОАО «РЖД» по срочности¹



Динамика структуры долгового портфеля ОАО «РЖД» по видам инструментов¹



Динамика структуры долгового портфеля ОАО «РЖД» по валюте¹



На пути изменений



Михайлов
Вадим Валерьевич
старший вице-президент
ОАО «РЖД»

Все наши заимствования свободны от залогового или иного обеспечения, что является показателем высокого доверия со стороны инвесторов. Доля публичных долговых инструментов к концу года составила 100%.

Суммарный объем долга поддерживается в рамках лимитов по долговой политике. Доля краткосрочных заимствований на конец года составила всего 7%, что меньше прошлогоднего уровня на 8 п.п. График погашений сбалансирован на долгосрочном горизонте, что минимизирует риски рефинансирования.

Долговая нагрузка Холдинга РЖД находится на комфортном уровне: соотношение чистого долга к EBITDA на 31.12.2015 (по МСФО) составило 2,32х по сравнению с 2,37х на 31 декабря 2014 года.

По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Знаковые сделки года

ОАО «РЖД» на регулярной основе проводит оценку рыночной конъюнктуры, выбирая оптимальное время и инструменты для осуществления сделок на рынках капитала. При этом потребность ОАО «РЖД» в заемных средствах в значительной мере определяется объемом инвестиционных затрат по проектам Компании

Инфраструктурные облигации

Основным инструментом привлечения заемных средств в 2015 году ОАО «РЖД» были инфраструктурные облигации (доля в привлечении 61 %).

При ориентации Компании на сохранение умеренной долговой позиции была продолжена начатая в 2013 году, практика реализации значимых для национальной экономики проектов ОАО «РЖД» путем размещения инфраструктурных облигаций с участием государственных финансовых институтов.

Инфраструктурные облигации, впервые размещенные ОАО «РЖД» в 2013 году, рассчитаны на долгосрочных инвесторов, заинтересованных в диверсификации своего портфеля и высоконадежных бумагах, гарантирующих сохранность средств от инфляционных рисков (ставка по инфраструктурным облигациям является плавающей, привязанной к уровню инфляции).

В рамках принятого в 2014 году Правительством Российской Федерации решения была продолжена работа по финансированию приоритетных инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) в форме долгового капитала.

По итогам 2015 года ОАО «РЖД» за счет средств ФНБ разместило инфраструктурные облигации на общую сумму 60,2 млрд руб. для финансирования проекта «Приобретение тягового подвижного состава». Срок погашения размещенных облигаций соответствует сроку окупаемости проекта и составляет 25 лет.

Также в 2015 году ОАО «РЖД» разместило в пользу Внешэкономбанка, являющегося уполномоченным управляющим средствами Пенсионного фонда России, инфраструктурные облигации общим

объемом 37 млрд руб. и сроком погашения 20 лет, продолжив таким образом реализовывать одобренную Правительством Российской Федерации программу инвестирования средств накопительной части Пенсионного фонда России в инфраструктурные проекты.

Таким образом, общая сумма размещенных инфраструктурных облигаций за период 2013–2015 годов составила 297,2 млрд руб. Средства от размещения инфраструктурных облигаций были направлены ОАО «РЖД» на реализацию инвестиционных проектов со сроками окупаемости от 15 до 30 лет, в том числе на закупку новых локомотивов, увеличение пропускной способности сети на ряде направлений, а также на частичное финансирование проекта реконструкции Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

Рыночные размещения

В 2015 году в целях реализации политики ОАО «РЖД» по управлению валютной структурой кредитного портфеля Компанией было принято решение не наращивать объем валютных обязательств и сконцентрировать внимание на рублевом рынке капитала.

Во втором квартале 2015 года были размещены рыночные выпуски облигаций ОАО «РЖД» серий БО–03 и БО–04 на общую сумму 30 млрд руб. (по 15 млрд руб. каждый выпуск), со ставками купона 11,75 % и 11,65 % годовых, офертой через 5,5 и 4,5 года. В структуру

инструментов включена возможность call-option, предусматривающая право ОАО «РЖД» на досрочное погашение через 2,5 и 2 года соответственно.

Данные выпуски позиционировались как финансовые инструменты для инвестирования пенсионных накоплений негосударственных пенсионных фондов, направленных Пенсионным фондом Российской Федерации в финансовую систему после решения Правительства об отмене «заморозки» пенсионных накоплений.

Размещенные в мае 2015 года облигации серий БО–03 и БО–04 стали безусловными рекордсменами российского рынка корпоративных ценных бумаг по стоимости привлечения – на 0,75–0,85 %, соответственно ниже ключевой ставки Банка России в момент размещения.

В четвертом квартале 2015 года ОАО «РЖД» осуществило рыночное привлечение, разместив облигации серии БО–02 на сумму 15 млрд руб. со ставкой купона 11,20 % и офертой через 4,5 года.

Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками

По итогам года рейтинг ОАО «РЖД» соответствовал суверенному рейтингу Российской Федерации и находился на уровне «BB+»/«Ba1»/«BBB-» от агентств Standard&Poor's, Moody's и Fitch

В начале года в связи с ухудшением прогнозов макроэкономической ситуации в России агентства Standard&Poor's, Moody's и Fitch понизили суверенный кредитный рейтинг Российской Федерации на одну ступень; далее в течение года агентство Moody's осуществило снижение суверенного рейтинга еще на одну ступень. В соответствии с методологиями агентств, указанные действия автоматически определили аналогичные решения по рейтингу ряда квазисуверенных российских эмитентов с наивысшим кредитным рейтингом, в том числе ОАО «РЖД».

Таким образом, по итогам года рейтинг ОАО «РЖД» соответствовал суверенному рейтингу Российской Федерации и нахо-

дился на уровне «BB+»/«Ba1»/«BBB-» от агентств Standard&Poor's, Moody's и Fitch соответственно со «стабильным» прогнозом от Moody's и «негативным» от двух других агентств. При этом агентства в своих отчетах сохранили положительную оценку качества работы ОАО «РЖД» по управлению структурой кредитного портфеля, в том числе его диверсифицированность, длинные сроки погашения обязательств, а также умеренную долговую нагрузку.

В дополнение к основным кредитным рейтингам агентства присваивают квазисуверенным эмитентам независимый (standalone) рейтинг, отражающий оценку кредитоспособности эмитента

отдельно от возможного влияния каких-либо рисков на уровне государства. В 2015 году по итогам проведенной работы, и несмотря на снижение итогового рейтинга Компании, вызванное соответствующим действием в отношении рейтинга Российской Федерации, агентство Standard&Poor's сохранило оценку «standalone» рейтинга ОАО «РЖД» на уровне «BBB-», то есть на одну ступень выше итогового рейтинга Компании и суверенного рейтинга.

Кредитные рейтинги Российской Федерации и ОАО «РЖД» по состоянию на конец 2015 года

Эмитент	Агентство	Рейтинг	Прогноз
РФ	Standard & Poor's	BB+	негативный
	Moody's	Ba1	стабильный
	Fitch	BBB-	негативный
ОАО «РЖД»	Standard & Poor's	BB+	негативный
	Moody's	Ba1	стабильный
	Fitch	BBB-	негативный
ОАО «РЖД» независимый (standalone) рейтинг	Standard & Poor's	BBB-	не применяется
	Moody's	Ba1	не применяется
	Fitch	BBB-	не применяется

В 2015 году РЖД не осуществляло привлечение заемного капитала на международных рынках.

Тем не менее Компания поддерживает постоянный диалог с существующими и потенциальными инвесторами в ценные бумаги Компании, что является необходимым условием эффективной работы на финансовых рынках в будущем.

Одним из ключевых событий в сфере взаимодействия с инвесторским сообществом в 2015 году стал состоявшийся 10 декабря 2015 года в Лондоне ежегодный День инвестора Компании.

Состоявшееся мероприятие стало одним из крупнейших за всю историю проведения «Дня инвестора», инвесторы более чем из 20 международных инвестицион-

ных фондов посетили презентацию компании, прошедшую при личном участии президента ОАО «РЖД» О. В. Белозёрова.

Инвесторы и аналитики высоко оценили факт участия в мероприятии президента Компании, отдельно отметив предоставленную им возможность прямого диалога с первым лицом компании.

Участие в инвестиционных встречах и конференциях

Месяц	Организатор	Мероприятие
Январь	Euromoney	The Central and Eastern European Forum (Вена, Австрия)
Март	Global Financial Conferences	Bonds & Loans Russia & CIS (Москва)
Апрель	Сбербанк КИБ	Конференция «Скрытые преимущества российского рынка из первых уст» (Москва)
Июнь	Газпромбанк	Семинар «Российский рынок капитала: новые возможности» (Москва)
Июнь	Министерство экономического развития Российской Федерации	ПМЭФ 2015 (Санкт-Петербург)
Октябрь	ВТБ Капитал	Ежегодный инвестиционный форум «Россия зовет!» (Москва)
Декабрь	ОАО «РЖД»	День инвестора (Лондон)

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 был заключен долгосрочный договор лизинга с ОАО «ВЭБ-лизинг» на поставку в 2012–2016 годах путевой

техники производства ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» на общую сумму 90,6 млрд руб. с НДС. Ставка финансирования по договору лизинга составила 11,4 % годовых.

Поставляемая по договору лизинга путевая техника используется при проведении работ по текущему содержанию железнодорожной инфраструктуры.

За 2012–2015 годы в лизинг поставлено путевой техники на общую сумму 68,4 млрд руб. с НДС, в том числе в 2015 году – на общую сумму 19,7 млрд руб. с НДС.

По состоянию на 1 января 2015 года объем лизинговых обязательств ОАО «РЖД» составил 42,3 млрд руб. с НДС.

На уплату лизинговых платежей в отчетном году направлено 20,5 млрд руб. с НДС.

По состоянию на 31 декабря 2015 года объем лизинговых обязательств со сроком погашения до 2024 года составил 47,1 млрд руб. с НДС.

Динамика объема лизингового портфеля за 2014–2015 годы, млрд руб. с НДС

Наименование показателя	2014	2015
Сальдо на начало года	27,3	42,3
Возникновение обязательств	29,2	25,3
Погашение обязательств	14,3	20,5
Сальдо на конец года	42,3	47,1

Политика раскрытия информации и отчетности

Советом директоров ОАО «РЖД» утверждено Положение об информационной политике Компании. На интернет-сайтах 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

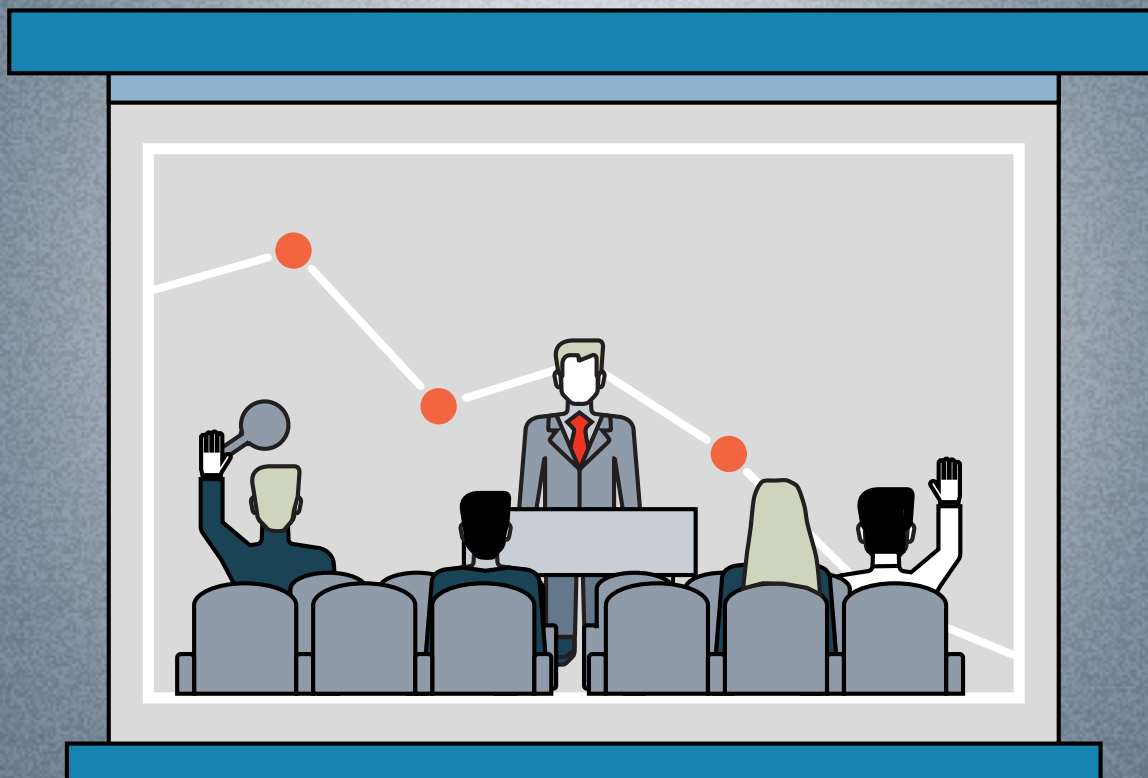
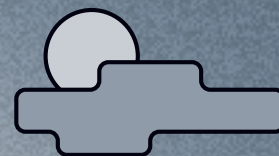
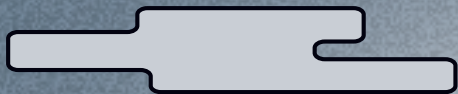
ОАО «РЖД» формирует консолидированную финансовую отчетность по Международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) и проводит ее аудиторскую проверку дважды в год: за первое полугодие отчетного года – в формате обзорной

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.

ЗАКУПОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



За 2015 год общий объем закупок ОАО «РЖД» составил 1 144,5 млрд руб. Доля закупок у единственного поставщика составила 37,0 % и находится примерно на уровне прошлого года. На основании электронных процедур было заключено более 53 % договоров (по объему) на конкурентной основе.

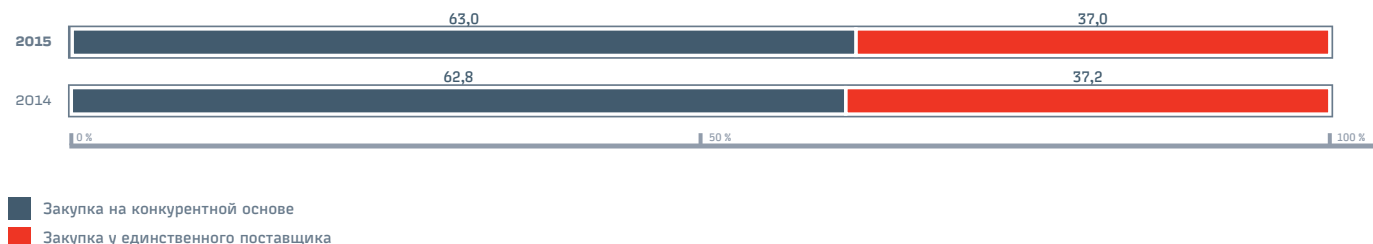


Закупочная деятельность

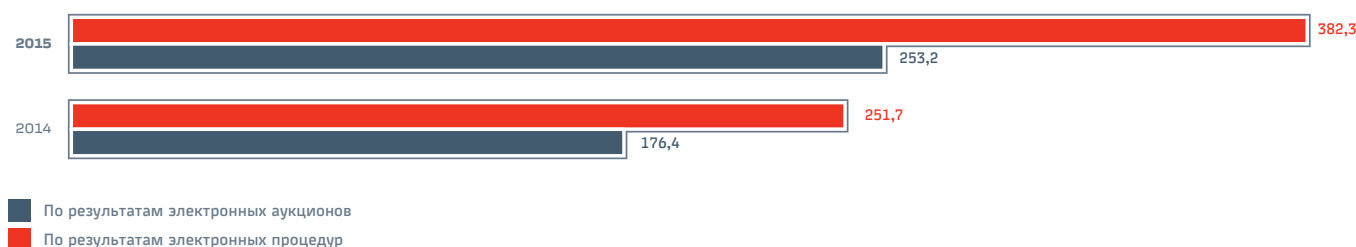
Закупочная деятельность ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с Положением о закупке товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД», разработанным на основании требований законодательства Российской Федерации, в частности:

- 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.

Динамика изменения структуры закупок, %



Динамика изменения объемов закупок по результатам электронных процедур и аукционов, млрд руб.



За 2015 год общий объем закупок ОАО «РЖД» составил 1 144,5 млрд руб. Доля закупок, осуществленных по итогам конкурентных процедур, составила 720,9 млрд руб., или 63,0 %, на основании распорядительных документов ОАО «РЖД» – 228,6 млрд руб., или 20,0 %, по другим легитимным основаниям – 195,0 млрд руб., или 17,0 % (приобретение электроэнергии, коммунальных услуг, медицинских услуг и т. п.).

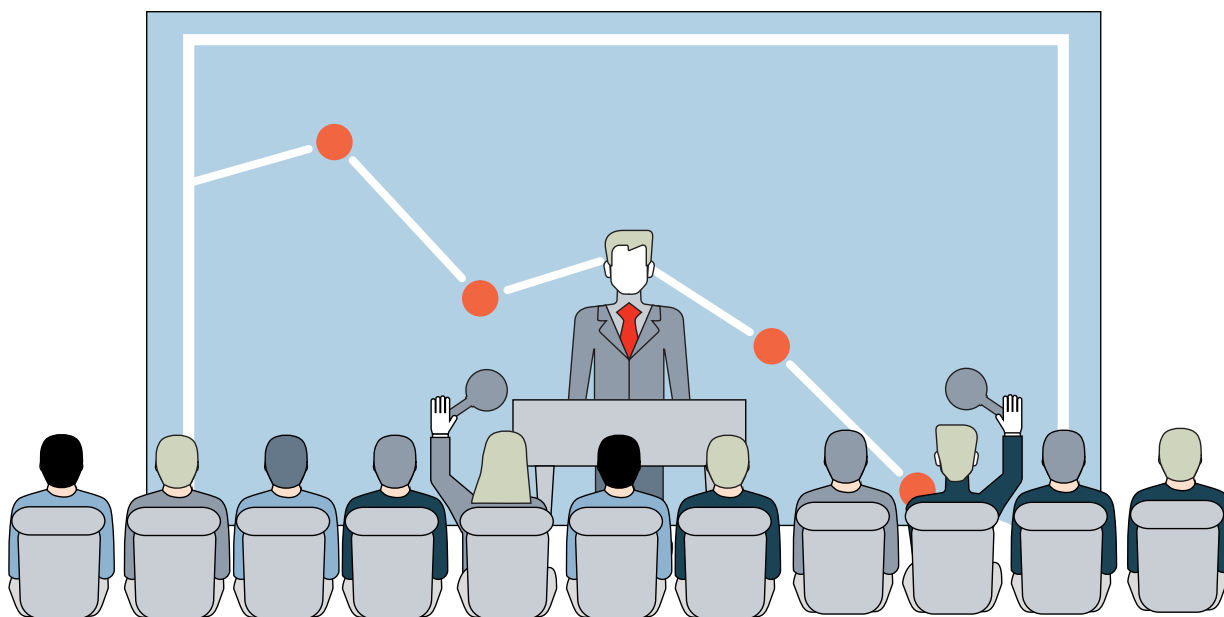
Доля закупок у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика) по итогам 2015 года составила 37,0 %, или 423,6 млрд руб., и находится на уровне прошлого года (37,2 %).

Стабильно растет число закупок в электронной форме. Более половины договоров по итогам конкурентных процедур было заключено на основании электронных процедур (382,3 млрд руб., или 53,0 % от общего объема), что выше показателя за аналогичный период прошлого года в 1,5 раза.

Основным направлением политики Компании в области закупочной деятельности в 2015 году являлась организация комплексного процесса закупок от стадии формирования потребностей до их удовлетворения.

В части проведения конкурентных процедур были разработаны и введены в действие нормативные документы, в том числе: типовые формы документации для организации и проведения процедур закупок; унифицированные квалификационные требования, включаемые в документацию о закупках; типовая методика оценки и сопоставления предложений участников закупочных процедур.

Работа по совершенствованию нормативно-регламентационной базы позволила реализовать подход «нет плана – нет закупки», в соответствии с которым любая закупка должна быть своевременно отражена в плане закупок.



В целях информирования потенциальных участников процедур, в том числе субъектов малого и среднего предпринимательства (далее – МСП), о закупочной деятельности ОАО «РЖД» в 2015 году:

- проведены конференции и обучающие семинары;
- обеспечено информационное сопровождение закупочной деятельности на сайте ОАО «РЖД», в том числе организован единый процесс ведения расходных договоров Компании;
- начала свою работу «горячая линия» по вопросам организации и проведения закупок, по которой участники закупок могут получить необходимые разъяснения.









Для расширения возможностей по проведению электронных торгов подписаны соглашения о сотрудничестве в сфере информационного взаимодействия по сопровождению закупочной деятельности с торговыми площадками ЗАО «Сбербанк-АСТ», АО «ОТС» и ООО «ЭТП ГПБ». В рамках подписанных соглашений организовано информационное взаимодействие электронных площадок в части обмена информацией о проводимых торгах в электронной форме.

В соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в ОАО «РЖД» организован процесс плани-

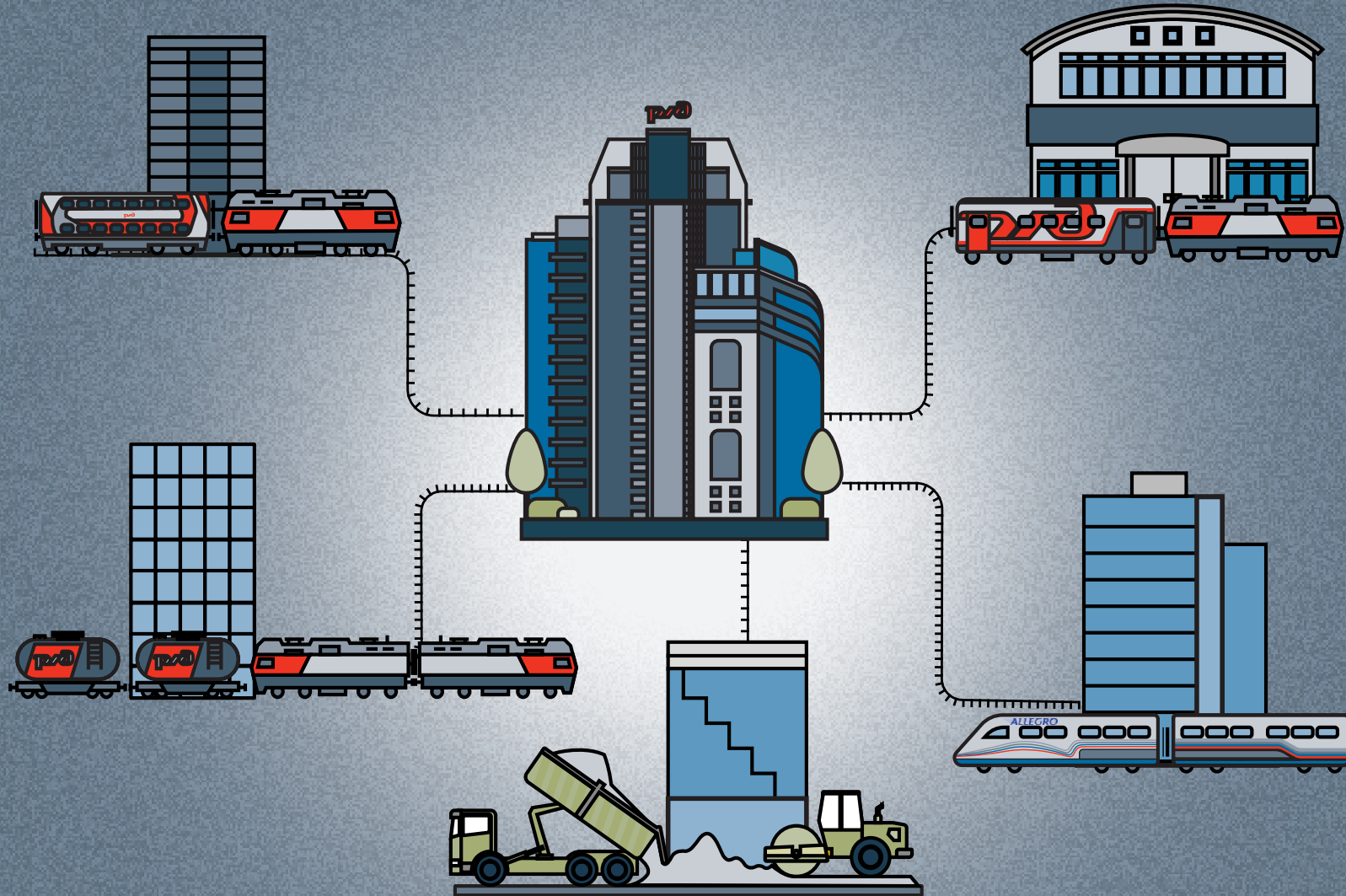
рования, осуществления и учета закупок у субъектов МСП, сформирован перечень товаров, работ, услуг, закупаемых ОАО «РЖД» у субъектов МСП.

Реализованные мероприятия позволили выполнить установленные нормативы по осуществлению закупок у субъектов малого и среднего предпринимательства, в частности, объем закупок, участниками которых могут быть исключительно субъекты МСП, за второе полугодие 2015 года составил 19,7 млрд руб., или 9,8 %.

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

	Система корпоративного управления.....	175
	Общее собрание акционеров	177
	Совет директоров ОАО «РЖД»	177
	Комитеты совета директоров ОАО «РЖД»	188
	Корпоративный секретарь	192
	Правление ОАО «РЖД».....	192
	Органы контроля и аудита ОАО «РЖД»	206
	Перспективы развития ОАО «РЖД» в 2016 году, цели и задачи холдинга «РЖД» на 2016 год	212





Созданная в холдинге «РЖД» система корпоративного управления позволяет:

- реализовывать политику ОАО «РЖД», в том числе 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 том числе 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:

- привлечение к работе совета директоров ОАО «РЖД» и советов директоров дочерних обществ независимых директоров. В состав совета директоров ОАО «РЖД» входят 4 независимых директора;
- по итогам годовых общих собраний акционеров, проведенных в 2015 году, обеспечено участие неза-

висимых директоров в работе советов директоров 20 наиболее крупных дочерних компаний;

- осуществляется предварительное рассмотрение вопросов повесток дня Комитетами при советах директоров. При совете директоров ОАО «РЖД» в 2015 году функционировали четыре комитета: Комитет по аудиту и рискам, Комитет по кадрам и вознаграждениям, Комитет по стратегическому планированию и Комитет по приоритетным инвестиционным проектам. Комитеты при советах

директоров дочерних обществ функционировали в 33 крупных компаниях, входящих в холдинг «РЖД».

- В 2015 году ОАО «РЖД» и его дочерние общества приступили к внедрению ключевых положений Кодекса корпоративного управления.
- Создана система казначейского контроля в отношении наиболее крупных дочерних обществ Холдинга.

Структура управления ОАО «РЖД»



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 2015 году оформлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2015 года № 1233–р.

Вопросы повестки дня:

- утверждение годового отчета за 2014 год, бухгалтерского баланса за 2014 год, в том числе отчета о прибылях и убытках за 2014 год;
- направление денежных средств на выплату дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» по итогам работы за 2014 год;

- 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 2015 год;
- создание в ОАО «РЖД» специального фонда для выплаты дивидендов по привилегированным акциям ОАО «РЖД»;

- направление в специальный фонд для выплаты дивидендов по привилегированным акциям ОАО «РЖД» 70 млн руб. за счет нераспределенной прибыли прошлых лет.

Помимо годового общего собрания акционеров в отчетном году состоялось семь внеочередных общих собраний акционеров по вопросам увеличения уставного капитала Общества, внесения изменений в устав Общества, досрочного прекращения полномочий и избрания органов управления Общества, решения которых оформлены распоряжениями Правительства Российской Федерации от 29 мая 2015 года № 995–р, от 3 июня 2015 года № 1014–р, от 20 августа 2015 года № 1605–р, от 20 августа 2015 года № 1606–р, от 24 декабря 2015 года № 2666–р и постановлениями Правительства Российской Федерации от 29 мая 2015 года № 516 и от 24 декабря 2015 года № 1422.

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» в соответствии с международной практикой корпоративного управления избираются независимые директора.

В 2015 году в составе совета директоров ОАО «РЖД» произошли изменения – в соответствии с решением внеочередного общего собрания акционеров ОАО «РЖД» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 июня 2015 года № 1014–р) совет директоров покинули Андросов К. Г. и Песков Д. Н., количество членов совета директоров уменьшено до десяти человек, избран новый член совета директоров – Заместитель Председателя Прави-

тельства Российской Федерации Аркадий Владимирович Дворкович. Решением совета директоров от 22 июня 2015 года А. В. Дворкович избран председателем совета директоров ОАО «РЖД».

Действующий состав совета директоров ОАО «РЖД» избран на годовом общем собрании акционеров ОАО «РЖД» в 2015 году в количестве десяти человек, четыре из которых являются независимыми директорами:

- представители Российской Федерации
- Белозёров Олег Валентинович
- Дворкович Аркадий Владимирович
- Иванов Андрей Юрьевич
- Комиссаров Дмитрий Георгиевич
- Степашин Сергей Вадимович
- Якунин Владимир Иванович
- независимые директора
- Березкин Григорий Викторович
- Медорн Ханс Хартмут
- Рязанов Александр Николаевич
- Сидоров Василий Васильевич

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

Краткие биографические сведения о членах совета директоров



**Дворкович
Аркадий Владимирович**

**Председатель совета директоров
ОАО «РЖД».**

Родился в 1972 году.

В 1994 году окончил экономический факультет Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова по специальности «экономическая кибернетика», в 1994 году – Российскую экономическую школу с дипломом магистра экономики, в 1997 году – Университет Дьюк штата Северная Каролина (США) с дипломом магистра экономики.

Трудовая деятельность

- с 1994 года – консультант, старший эксперт, генеральный директор, научный руководитель Экономической экспертной группы Министерства финансов Российской Федерации;
- с 2000 года является экспертом Центра стратегических разработок;
- с августа 2000 года – советник министра экономического развития и торговли Российской Федерации;
- с 2001 года – заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации;
- 2004–2008 годы – начальник Экспертного управления Президента Российской Федерации;
- 2008 – май 2012 года – помощник Президента Российской Федерации;
- 21 мая 2012 года Указом Президента Российской Федерации назначен заместителем Председателя Правительства Российской Федерации;
- с 2015 года – председатель совета директоров ОАО «РЖД».

Государственные и отраслевые награды:

медаль «За вклад в создание Евразийского экономического союза» I степени, орден Почета, орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медаль «В память 1000-летия Казани», Благодарности Президента Российской Федерации, орден «За заслуги перед Итальянской республикой» (Италия), орден Дружбы народов (Белоруссия).



**Белозёров
Олег Валентинович**

Президент ОАО «РЖД».

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

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 1998–2000 годы – ОАО «Ленэнерго», коммерческий директор; ■ 2000 год – ОАО «Грузовое автотранспортное предприятие № 21», заместитель директора; ■ 2000–2001 годы – Аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе; ■ 2001–2002 годы – ОАО «ЛОМО», заместитель директора по управлению корпоративным имуществом; ■ 2002–2004 годы – ОАО «Российская топливная компания», генеральный директор; ■ июль – ноябрь 2004 года – замести- | <ul style="list-style-type: none"> ■ 2004–2009 годы – руководитель Федерального дорожного агентства; ■ март 2009 года – заместитель министра транспорта Российской Федерации; ■ с 2014 года – член совета директоров ОАО «РЖД»; ■ с 2015 года – первый заместитель министра транспорта Российской Федерации; ■ с августа 2015 года – президент ОАО «РЖД». |
|---|--|

Государственные и отраслевые награды:

орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орден Почета, медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени, Почетная грамота Президента Российской Федерации, Благодарность Президента Российской Федерации, Почетная грамота Аппарата Правительства Российской Федерации, медаль Павла Мельникова, знак «Почетный работник транспорта России», нагрудный знак «Почетный дорожник России».



**Иванов
Андрей Юрьевич**

Родился в 1975 году.

В 1997 году окончил Красноярский государственный университет по специальности «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 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 года – председатель совета директоров ООО «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 2011 года является членом коллегии Министерства финансов Российской Федерации;
- с 2012 года по настоящее время – заместитель Министра финансов Российской Федерации;
- с 2014 года – член совета директоров ОАО «РЖД».

Государственные и отраслевые награды:

благодарность Министерства сельского хозяйства Российской Федерации; медаль Прокуратуры 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

- 1992–1994 годы – работа в различных коммерческих структурах;
- 1994–2000 годы – генеральный директор ЗАО «НПК Союз – Интеграция»;
- 2000–2001 годы – советник генерального директора ОАО «Тюменьэнерго»;
- 2002–2003 годы – генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг»;
- 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»;
- с февраля 2015 года – член совета директоров ОАО «НПФ Будущее».



**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;
 - 1999 год – 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;
 - с 2014 г. – член совета директоров ОАО «РЖД»;
 - с 2015 г. – член совета директоров ЗАО «Межгосударственная нефтяная компания «СоюзНефтеГаз».

Государственные и отраслевые награды:

орден «За заслуги перед Отечеством» 2, 3 и 4 степени, орден Мужества, медаль «За безупречную службу в Вооруженных Силах СССР» 1, 2 и 3 степени, медаль «За отличие в воинской службе» 1 и 2 степени, орден Александра Невского, орден Андропова, Нагрудный знак «Почетный работник Счетной палаты Российской Федерации», командор ордена почетного легиона (Франция), орден «За заслуги на дипломатической службе» (Республика Корея).



**Якунин
Владимир Иванович**

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 октября 2003 года – первый вице-президент ОАО «РЖД»;
- с февраля 2002 года – первый заместитель министра путей сообщения;
- июнь 2005–август 2015 года – президент ОАО «РЖД».

Государственные и отраслевые награды:

медаль Столыпина П. А. I степени, медаль «За безупречный труд и отличие» I степени, знак «За заслуги в развитии ОАО «Российские железные дороги» I степени, орден Александра Невского, орден Дружбы, Лауреат премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники, медаль «90 лет транспортной милиции», почетная грамота Правительства Российской Федерации, орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медаль «За развитие железных дорог», «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги», орден Почета, медаль Павла Мельникова.



**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», управляющий компании ОАО «Колэнерго», член совета директоров ОАО «Колэнерго»;
- с 2006 года – председатель совета директоров ООО «ЕЧН»;
- 2004–2007 годы – член совета директоров РАО «ЕЭС России»;
- член бюро правления РСПП, председатель Комиссии РСПП по электроэнергетике, председатель Комитета РСПП по независимым директорам;
- 2007–2010 годы – член совета директоров ОАО «Первая грузовая компания»;
- член генерального совета Общероссийской общественной организации «Деловая Россия»;
- 2008–2011 годы – член совета директоров ОАО «СГ-транс»;
- 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

- 1999 – апрель 2009 года – председатель правления компании Deutsche Bahn AG в Берлине;
- 2009 – январь 2013 года – председатель правления, член совета директоров компании Air Berlin;
- с 2011 года – член совета директоров ОАО «РЖД»;
- 2013 – март 2015 года – председатель правления аэропорта Berlin Brandenburg;
- член консультативных советов ряда компаний;
- почетный доктор инженерных наук.



**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 2007 года – председатель совета директоров ЗАО «БИОтехнологии»;
- с 2008 года – член совета директоров ОАО «РЖД»;
- март 2009 – февраль 2010 года – председатель правления ОАО «Стройтрансгаз»;
- с 2010 года – член попечительского совета МГИМО (У) МИД России (общественная деятельность);
- с 2011 года – генеральный директор ООО «УК «Плющика»;
- 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», с 2014 года – руководитель комитета по аудиту совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- член Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации, член Консультационного совета акционеров ОАО «Банк ВТБ».

Информация о заседаниях совета директоров ОАО «РЖД» в 2015 году

Заседания совета директоров проводятся в соответствии с планом его работы, формируемым на основе предложений председателя совета директоров, членов совета директоров, президента, членов правления, членов ревизионной комиссии и аудитора ОАО «РЖД». План работы составляется на полугодие и утверждается советом директоров. При необходимости также могут созываться внеочередные заседания совета директоров.

В 2015 году заседания совета директоров в среднем проводились дважды в месяц. Всего состоялось 24 заседания (7 в очной форме, 17 в форме заочного голосования), на которых были рассмотрены вопросы и принято более 129 решений по различным направлениям деятельности Компании. Наиболее важные вопросы рассматриваются на заседаниях, проводимых в очной форме.

¹ Вошел в состав совета директоров ОАО «РЖД» 3 июня 2015 года.

² Вышел из состава совета директоров ОАО «РЖД» 3 июня 2015 года.

Участие членов совета директоров ОАО «РЖД» в заседаниях совета директоров

Члены совета директоров	Количество заседаний, в которых член совета директоров мог принять участие/принял участие
Дворкович А. Д. ¹	18/18
Андросов К. Г. ²	6/6
Белозёров О. В.	24/23
Березкин Г. В.	24/24
Иванов А. Ю.	24/20
Комиссаров Д. Г.	24/23
Медорн Х.	24/23
Песков Д. Н. ¹	6/6
Рязанов А. Н.	24/24
Сидоров В. В.	24/23
Степашин С. В.	24/24
Якунин В. И.	24/13

Отчет совета директоров о деятельности в 2015 году

Совет директоров ОАО «РЖД» определяет приоритетные направления деятельности ОАО «РЖД», утверждает перспективные планы и основные программы деятельности общества, в том числе бюджеты и инвестиционную программу. Основной задачей совета директоров ОАО «РЖД» является проведение политики, обеспечивающей динамичное развитие общества, повышение устойчивости его работы, а также увеличение прибыльности общества.

В целях реализации указанных функций и задач в 2015 году совет директоров ОАО «РЖД»:

- внес изменения в долгосрочную программу развития общества, с учетом директив Правительства Российской Федерации от 5 марта 2015 года № 1346п-П13 (в рамках реализации стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года);
- утвердил техническое задание для проведения аудита реализации долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ за 2014 год;
- одобрил корректировку инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2015 год по итогам работы за первое полугодие 2015 года;
- утвердил инвестиционную программу и финансовый план ОАО «РЖД» на 2016 год;
- рассмотрел принципы формирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» и инвестиционную программу Общества за период 2012–2014 годов, реклассифицированную по критериям целевого назначения, окупаемости и источникам финансирования проектов, с учетом решений, принятых на заседании Правительства Российской Федерации 26 ноября 2015 года и рекомен-

даций Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД»;

- утвердил инвестиционную программу и финансовый план ОАО «РЖД» на 2016 год;
- утвердил отчет о реализации в 2014 году Программы инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года;
- рассмотрел вопрос об анализе основных рисков для ОАО «РЖД» в 2015 году с оценкой вероятности наступления негативных событий и степени их влияния на показатели производственной и финансово-экономической деятельности, а также вариантах действий в случае наступления негативных событий;
- утвердил Положение о системе управления качеством ОАО «РЖД», Положение о системе управления рисками ОАО «РЖД», Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД» в новой редакции и Положение о порядке разработки и выполнения Программы инновационного развития холдинга «РЖД» с учетом директив Правительства Российской Федерации от 24 июня 2015 года № 3984п-П13;
- предварительно утвердил годовой отчет ОАО «РЖД» за 2014 год и подготовил рекомендации годовому общему собранию акционеров общества на его утверждение.

В ходе актуализации Программы инновационного развития ОАО «РЖД» уточнены показатели эффективности ее реализации, сформирован среднесрочный план по ее реализации, в который вошли мероприятия в области проведения исследований и разработок, освоения новых технологий (модернизации), совершенствования организации инновационной деятельности и бизнес-

процессов, международного научно-технического сотрудничества, развития взаимодействия с субъектами инновационной среды, в том числе с вузами и научными учреждениями. Программа увязана со Стратегией развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, определяет ключевые показатели эффективности инновационного развития и реализацию мероприятий, направленных на разработку и внедрение новых технологий, инновационных продуктов и услуг, соответствующих мировому уровню. Реализация Программы осуществляется на основании сформированного среднесрочного плана с возможностью его корректировок. Работа по актуализации проводится с учетом требований, предъявляемых Минэкономразвития России к подготовке программ инновационного развития компаний с государственным участием и к отчетности об их реализации.

Кроме того, совет директоров ОАО «РЖД» утвердил перечень КПЭ для квартального премирования президента ОАО «РЖД» и перечень и целевые значения общекорпоративных КПЭ для годового премирования руководителей ОАО «РЖД» на 2015 год.

Совет директоров определяет политику общества по вознаграждению членов совета директоров ОАО «РЖД», 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. В отношении вознаграждения исполнительных органов совет директоров ОАО «РЖД» в 2015 году принял решения о премировании президента ОАО «РЖД» и оценке его трудовой деятельности по итогам работы за IV квартал 2014 года и одобрил проект положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД».

В соответствии с Уставом Общества совет директоров ОАО «РЖД» играет ключевую роль в принятии решений в отношении дочерних и зависимых обществ.

В 2015 году решением совета директоров ОАО «РЖД» утвержден перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 Устава ОАО «РЖД». Советом директоров рассмотрены отчеты о выполнении бюджетов ключевых ДЗО холдинга «РЖД», определена позиция ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании советов директоров ДЗО холдинга «РЖД» по вопросам повестки дня: о выполнении бюджета за 2014 год, утверждении бюджета на 2015–2017 годы, об избрании единоличного исполнительного органа.

Совет директоров ОАО «РЖД» осуществляет контроль за практикой корпоративного управления в обществе.

В 2015 году советом директоров ОАО «РЖД» утвержден в новой редакции Кодекс деловой этики ОАО «РЖД», одобрено Положение о системе внутреннего контроля в холдинге «РЖД», одобрена Антикоррупционная политика ОАО «РЖД», внесены изменения в Положение о Комитете по стратегическому планированию, в Положение о Комитете по аудиту и рискам. Советом директоров утверждены Положение о Комитете по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД» и состав Комитета.

Заседания совета директоров ОАО «РЖД», заседания комитетов совета директоров ОАО «РЖД», качественная подготовка к ним и активное участие в них всех членов совета директоров и членов комитетов обеспечивают эффективную деятельность совета директоров ОАО «РЖД».

Вознаграждение членов совета директоров

В 2015 году годовым общим собранием акционеров было принято решение о выплате вознаграждений членам совета директоров за период работы с 4 июля 2014 года по 30 июня 2015 года в размере и порядке, определенном проектом Положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД» (одобрено решением совета директоров ОАО «РЖД» от 18 мая 2015 года).

В соответствии с положением, разработанным в соответствии с рекомендациями Росимущества и Кодекса корпоративного управления, для расчета вознаграждения используется формула на основе базовой части вознаграждения, равной 2 000 000 руб. и зависящей от участия членов совета директоров в заседаниях совета директоров. За исполнение дополнительных функций членам совета директоров выплачивается дополнительное вознаграждение, рассчитанное исходя из параметра базовой

части вознаграждения, увеличенного на коэффициент:

- председателю совета директоров (исключая лиц, осуществляющих функции председателя совета директоров в его отсутствие) – 3;
- члену совета директоров, выполняющему функции председателя комитета совета директоров – 2;
- члену совета директоров, выполняющему функции члена комитета совета директоров – 1,5.

Дополнительное вознаграждение за участие в работе комитетов выплачивается при условии, что член совета директоров лично участвовал (представил письменное мнение) не менее чем в 75 % очных заседаниях комитета, проведенных в течение корпоративного года.

В случае исполнения членом совета директоров функций члена и (или) председателя комитета совета директоров более чем в одном комитете, дополнительное вознаграждение выплачивается за выполнение функций в каждом комитете.

Действие положения не распространяется на членов совета директоров, являющихся членами исполнительных органов ОАО «РЖД» или в отношении которых законодательством Российской Федерации предусмотрено ограничение либо 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 42 090 909 руб.

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 приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД».

Комитет по стратегическому планированию

В отчетном году Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» (далее – Комитет) провел 11 заседаний. Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в том числе по следующим вопросам:

- О реализации ОАО «РЖД» в 2014 году мероприятий структурной реформы и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.
- Об анализе основных рисков для ОАО «РЖД» в 2015 году с оценкой вероятности наступления негативных событий и степени их влияния на показатели производственной и финансово-экономической деятельности, а также вариантах действий в случае наступления негативных событий.
- О ходе разработки и внедрения сетевого контракта:
 - о ходе формирования экономической модели сетевого контракта на содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
 - о ходе работы по изменению классификации путей общего пользования и корректировке нормативов содержания инфраструктуры;
 - о ходе работы по определению малоинтенсивных линий, с установлением их целевого состояния, необходимого объема финансирования на их содержание, и основных лиц / органов государственной власти, заинтересованных в их

содержании.

- О ходе реализации стратегий развития ключевых дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».
- Об утверждении бюджетов ключевых дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».
- Об утверждении анализа исполнения программы отчуждения непрофильных активов ОАО «РЖД».
- О прекращении участия ОАО «РЖД» в дочерних и зависимых обществах.
- О проектах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов, об основных подходах к формированию финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2016–2018 годы, с учетом хода фактического исполнения в 2015 году финансового плана ОАО «РЖД», бюджетов дочерних и зависимых обществ и бюджетных ограничений.
- О ходе интеграции компании «Жефко» в состав холдинга «РЖД».

Состав Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2015 года

№	Фамилия, имя, отчество	Занимаемая должность
1.	Комиссаров Д. Г.	председатель Комитета член совета директоров ОАО «РЖД»
2.	Березкин Г. В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
3.	Рязанов А. Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
4.	Сидоров В. В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
5.	Михайлов В. В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
6.	Мальцев С. В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
7.	Лушников А. В.	помощник заместителя Председателя Правительства Российской Федерации
8.	Горев В. В.	корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

Комитет по аудиту и рискам

Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» (далее – Комитет) в отчетном году провел 8 заседаний.

Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в том числе по следующим вопросам:

- О плане работы Комитета.
- О плане работы, согласовании кандидатуры на должность начальника и принятии бюджета Центра внутреннего аудита ОАО «РЖД» «Желдораудит» на 2015 год.
- О результатах проверки Счетной палатой Российской Федерации обоснованности размеров потерь в доходах, возникающих в результате оказываемых ОАО «РЖД» услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, субсидируемых из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.
- О предпринимаемых ОАО «РЖД» мерах по противодействию коррупции в рамках мероприятий по реализации Указа Президента Российской Федерации от 11 апреля 2014 года № 266 «О национальном плане противодействия коррупции на 2014–2015 годы» (во исполнение пунктов 5–6 Национального плана на 2014–2016 годы).
- Об утверждении Кодекса деловой этики ОАО «РЖД» в новой редакции.
- Об итогах закупочной деятельности ОАО «РЖД» за 2014 год.
- Об одобрении внутренних документов ОАО «РЖД»: о системе внутреннего аудита, о системе внутреннего контроля и об Антикоррупционной политике.
- О рекомендациях годовому общему собранию акционеров по вопросам повестки дня (утверждение аудитора общества, утверждение годового отчета Общества, годовой бухгалтер-
- ской (финансовой) отчетности Общества, в том числе отчета о финансовых результатах, а также о распределении чистой прибыли Общества по итогам года и выплате дивидендов).
- О разработке предложений по определению принципов и подходов к организации системы управления рисками и внутреннего контроля в Обществе, подготовке проекта Политики ОАО «РЖД» в области управления рисками и внутреннего контроля, предложений по установлению приемлемой величины рисков для общества (риск – аппетит).
- О рекомендациях общему собранию акционеров ОАО «РЖД» о создании фонда для выплаты дивидендов по привилегированным акциям Общества за счет нераспределенной прибыли прошлых лет.
- Об одобрении взаимосвязанных сделок, направленных на реализацию проекта по вовлечению в оборот имущества грузового двора станции Москва – Рижская и прилегающей части земельного участка полосы отвода как крупной сделки.
- Об актуализации Положения о Комитете по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД».
- Об исполнении поручения Комитета по аудиту и рискам от 16 января 2015 года.
- О предварительном рассмотрении проекта промежуточной сокращенной консолидированной финансовой отчетности холдинга «РЖД» по состоянию на 30 июня 2015 года и за шестимесячный период, закончившийся на указанную дату в соответствии с МСФО.
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») на заседании советов директоров ДЗО ОАО «РЖД» по вопросам «Об утверждении бюджета ДЗО ОАО «РЖД».
- Отчеты об итогах выполнения ДЗО ОАО «РЖД».
- Об утверждении порядка расчета показателя «снижение операционных расходов ОАО «РЖД» не менее чем на два процента.
- Об определении цены (денежной оценки) имущества, вносимого в счет оплаты доли в уставном капитале ДЗО ОАО «РЖД».

Состав Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2015 года

№	Фамилия, имя, отчество	Занимаемая должность
1.	Степашин С. В.	председатель Комитета член совета директоров ОАО «РЖД»
2.	Комиссаров Д. Г.	член совета директоров ОАО «РЖД»
3.	Сидоров В. В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
4.	Чабунин А. М.	вице-президент ОАО «РЖД»
5.	Лушников А. В.	помощник заместителя Председателя Правительства Российской Федерации
6.	Горев В. В.	корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

Согласно Положению о Комитете, 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 директор ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту О. Б. Иванов и начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» О. Э. Гнедкова.

Также в отчетном году Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» провели 3 совместных заседания. Комитетами были

подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в том числе по следующими вопросам:

- Об утверждении бюджетов ключевых дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».
- О порядке рассмотрения отчетов об оценке активов (имущества, акций) советом директоров ОАО «РЖД» и продажи пакетов акций ДЗО.
- О подходе к порядку определения перечня непрофильных актив и видов деятельности и об

эффективности использования непрофильных активов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ.

- О применении методических указаний по разработке внутренних нормативных документов, регламентирующих деятельность Компании (с учетом директивы Правительства Российской Федерации от 24 июня 2015 года № 3984п-П13).
- Об экспортных контрактах (с учетом директивы Правительства Российской Федерации от 23 июля 2015 года № 4807п-П13).

Комитет по кадрам и вознаграждениям

Комитет по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» (далее – Комитет) в отчетном году провел 5 заседаний.

Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в том числе по следующими вопросам:

- О рассмотрении доработанного проекта Положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам совета директоров ОАО «РЖД».
- О рекомендациях по выплате вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД» по итогам работы за 2014–2015 корпоративный год.
- О рекомендациях по выплате вознаграждения членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД» по итогам работы за 2014–2015 корпоративный год.
- Об утверждении целевых значений общекорпоративных КПЭ на 2015 год, применяемых в системе премирования членов правления ОАО «РЖД», и перечня КПЭ для целей квартального премирования президента ОАО «РЖД».

- О предложениях по кандидатурам для выдвижения в органы управления и контроля Общества.
- Об определении позиции ОАО «РЖД» (представителей ОАО «РЖД») по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров АО «ФГК», АО «ФПК» и ЗАО «КТТК», включенных в утвержденный советом директоров ОАО «РЖД» перечень дочерних и зависимых обществ, по которым совет директоров ОАО «РЖД» принимает решения в соответствии с абзацем первым подпункта 23 пункта 71 Устава ОАО «РЖД».

Согласно Положению о Комитете, 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» Д. С. Шаханов, начальник Департамента экономики ОАО «РЖД» И. А. Костенец, корпоративный секретарь ОАО «РЖД» В. В. Горев.

Состав Комитета по кадрам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2015 года

№	Фамилия, имя, отчество	Занимаемая должность
1.	Рязанов А. Н.	председатель Комитета член совета директоров ОАО «РЖД»
2.	Комиссаров Д. Г.	член совета директоров ОАО «РЖД»
3.	Сидоров В. В.	член совета директоров ОАО «РЖД»

Комитет по приоритетным инвестиционным проектам

Комитет по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД» (далее – Комитет) был образован решением совета директоров от 9 ноября 2015 года и в отчетном году провел 1 заседание.

Комитетом были подготовлены рекомендации совету директоров ОАО «РЖД» для принятия решений, в том числе по следующими вопросам:

- О ходе реализации инвестиционного проекта «Развитие Московского железнодорожного транспортного узла, включающего Малое кольцо Московской железной дороги и радиальных направлений» и корректировке детального плана мероприятий по реализации данного проекта.
- О ходе реализации инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» и корректировке детального плана мероприятий по реализации данного проекта.

Состав Комитета по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2015 года

№	Фамилия, имя, отчество	Занимаемая должность
1.	Дворкович А. В.	председатель Комитета председатель совета директоров ОАО «РЖД» Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
2.	Абызов М. А.	министр Российской Федерации (по согласованию)
3.	Соколов М. Ю.	министр транспорта Российской Федерации (по согласованию)
4.	Силуанов А. Г.	министр финансов Российской Федерации (по согласованию)
5.	Улюкаев А. В.	министр экономического развития Российской Федерации (по согласованию)
6.	Белозёров О. В.	президент ОАО «РЖД»
7.	Лушников А. В.	помощник заместителя Председателя Правительства Российской Федерации

Состав постоянных участников заседаний Комитета по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД»

№	Фамилия, имя, отчество	Занимаемая должность
1.	Краснощек А. А.	первый вице-президент ОАО «РЖД»
2.	Мальцев С. В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
3.	Михайлов В. В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
4.	Тони О. В.	вице-президент ОАО «РЖД»
5.	Пехтерев Ф. С.	генеральный директор ОАО «ИЭРТ»
6.	Горев В. В.	корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

В предварительный перечень приоритетных инвестиционных проектов ОАО «РЖД» включены следующие реализуемые проекты Компании:

- «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»;
- «Развитие Московского железнодорожного транспортного узла, включающего Малое кольцо Московской железной дороги и радиальных направлений»;

- «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна»;
- «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада»;
- «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет»;
- «Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск»;

- мероприятия, реализуемые или планируемые к реализации ОАО «РЖД», его дочерними и зависимыми обществами в рамках проекта «Развитие Северного широтного хода».

Корпоративный секретарь

Корпоративный секретарь ОАО «РЖД» – специальное должностное лицо, в задачи которого входит обеспечение соблюдения органами и должностными лицами Общества требований законодательства Российской Федерации, Устава и внутренних документов, гарантирующих реализацию прав и законных интересов акционеров, а также организация мероприятий

по разрешению конфликтов, связанных с нарушением прав акционеров, организация взаимодействия между Обществом и его акционерами, между органами управления Общества.

Корпоративный секретарь назначается и освобождается от должности решением совета директоров общества большин-

ством голосов членов совета директоров. Обязанности корпоративного секретаря определены в Положении о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и Аппарате корпоративного секретаря.

С сентября 2015 года корпоративным секретарем ОАО «РЖД» является Василий Владимирович Горев.

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).

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 том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы Общества, подготовка 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 эмиссий ценных бумаг и иных документов, связанных с выпуском ценных бумаг Общества;
- организация выполнения перспективных и текущих планов деятельности 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 представление их 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 Общества;

■ решение иных вопросов, связанных с текущей деятельностью Общества, внесенных на рассмотрение правления Общества председателем правления, советом директоров Общества или акционером.

Состав правления ОАО «РЖД»

№	Фамилия, имя, отчество	Занимаемая должность
1.	Белозёров Олег Валентинович	президент
2.	Краснощек Анатолий Анисимович	первый вице-президент
3.	Мишарин Александр Сергеевич	первый вице-президент
4.	Гапанович Валентин Александрович	старший вице-президент
5.	Мальцев Сергей Валентинович	старший вице-президент
6.	Михайлов Вадим Валерьевич	старший вице-президент
7.	Мещеряков Анатолий Анатольевич	статс-секретарь – вице-президент
8.	Акулов Михаил Павлович	вице-президент
9.	Бабаев Салман Магомедрасулович	вице-президент – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания
10.	Верховых Геннадий Викторович	вице-президент – начальник Центральной дирекции инфраструктуры
11.	Воротилкин Алексей Валерьевич	вице-президент – начальник Дирекции тяги
12.	Иванов Павел Алексеевич	вице-президент – начальник Центральной дирекции управления движением
13.	Кацыв Петр Дмитриевич	вице-президент – начальник Центра по развитию Московского транспортного узла
14.	Салтанов Александр Владимирович	вице-президент
15.	Степов Виктор Васильевич	вице-президент
16.	Тони Олег Вильямсович	вице-президент
17.	Федосеев Николай Владимирович	вице-президент
18.	Чабунин Анатолий Михайлович	вице-президент – директор по внутреннему контролю и аудиту
19.	Шайдуллин Шеквет Нургаевич	вице-президент – начальник Департамента безопасности движения
20.	Шаханов Дмитрий Сергеевич	вице-президент
21.	Бынков Вадим Иванович	начальник Правового департамента
22.	Гнедкова Ольга Эдуардовна	начальник Департамента корпоративных финансов
23.	Морозов Вадим Николаевич	старший советник президента ОАО «РЖД»

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 1 601,7 млн руб.

Краткие биографические сведения о членах правления ОАО «РЖД»



**Белозёров
Олег Валентинович**

Президент ОАО «РЖД».

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», коммерческий директор;
- 2000 год – ОАО «Грузовое автотранспортное предприятие № 21», заместитель директора;
- 2000–2001 годы – Аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе;
- 2001–2002 годы – ОАО «ЛОМО», заместитель директора по управлению корпоративным имуществом;
- 2002–2004 годы – ОАО «Российская топливная компания», генеральный директор;
- с июля 2004 – ноябрь 2004 гг. – заместитель руководителя Федерального дорожного агентства;
- 2004–2009 гг. – руководитель Федерального дорожного агентства;
- март 2009 года – заместитель министра транспорта Российской Федерации;
- с 2014 года – член совета директоров ОАО «РЖД»;
- с 2015 года – первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации;
- с августа 2015 года – президент ОАО «РЖД».

Государственные и отраслевые награды:

орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орден Почета, медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени, Почетная грамота Президента Российской Федерации, Благодарность Президента Российской Федерации, Почетная грамота Аппарата Правительства Российской Федерации, медаль Павла Мельникова, знак «Почетный работник транспорта России», нагрудный знак «Почетный дорожник России».



**Краснощук
Анатолий Анисимович**

Первый 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

На железнодорожном транспорте начал работать после окончания техникума в 1978 году монтером пути Петрозаводской дистанции пути Октябрьской железной дороги. Затем прошел трудовой путь от помощника составителя поездов до начальника Санкт-Петербург-Витебского отделения дороги. Работал заместителем начальника дороги по перевозкам, первым заместителем начальника дороги – главным ревизором по безопасности движения поездов, первым заместителем начальника Октябрьской железной дороги.

- С июля 2008 года – начальник Восточно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД».
- С декабря 2011 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С марта 2013 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».
- С октября 2015 года – первый вице-президент ОАО «РЖД».



**Мишарин
Александр Сергеевич**

Первый вице-президент
ОАО «РЖД».

Родился в 1959 году.

Окончил Уральский государственный университет путей сообщения в 1981 году по специальности «электрификация железнодорожного транспорта», в 1997 году по специальности «экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)». Кандидат экономических наук. Доктор технических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1981 году на Свердловской железной дороге. Прошел трудовой путь от электромеханика участка энергообеспечения до главного инженера Свердловской железной дороги.

- С июля 1997 года – заместитель министра, первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.
- С мая 2002 года – начальник Свердловской железной дороги.
- С мая 2004 года – директор Департамента комплексного развития инфраструктуры Министерства транспорта Российской Федерации.
- С июня 2004 года – заместитель министра транспорта Российской Федерации.
- С марта 2009 года – директор Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации.
- С ноября 2009 года – губернатор Свердловской области.
- С декабря 2012 года – первый вице-президент ОАО «РЖД».



**Гапанович
Валентин Александрович**

**Старший вице-президент
ОАО «РЖД».**

Родился в 1955 году.

В 1992 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте». Кандидат технических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1974 году и прошел путь от помощника машиниста тепловоза до заместителя главного инженера Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги. Затем работал заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги, главным инженером Октябрьской железной дороги.

- С ноября 2003 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С июня 2008 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».



**Мальцев
Сергей Валентинович**

**Старший вице-президент
ОАО «РЖД».**

Родился в 1963 году.

В 1983 году окончил Ленинградское высшее командное училище железнодорожных войск и военных сообщений по специальности «командная тактическая военных сообщений».

Трудовая деятельность

С 1979 по 1992 год – служба в вооруженных силах. Затем работал в различных организациях на руководящих должностях.

- С декабря 1999 года – исполнительный директор, советник ООО «ММК-Транс».
- С декабря 2007 года – советник ОАО «Новая перевозочная компания».
- С ноября 2015 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».

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал после окончания финансовой академии в аудиторской компании «Артур Андерсен», где прошел путь от экономиста до директора отдела банковского аудита.

- С ноября 2003 года – генеральный директор ООО «Эрнст энд Янг – бизнес консультирование».
- С сентября 2009 года – старший вице-президент ОАО «РЖД».



**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.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал после службы в вооруженных силах в 1997 году ведущим специалистом ОАО «Банк Менатеп», затем работал в различных организациях.

- 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 ЗАО «Трансмашхолдинг».
- С октября 2009 года – 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».



**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».

Трудовая деятельность

На железнодорожном транспорте работает с 1982 года. Прошел трудовой путь на Московской железной дороге от бригадира электровозного цеха до заместителя начальника дороги – начальника Московско-Курского отделения.

- С мая 1999 года – первый заместитель начальника, начальник Юго-Восточной железной дороги.
- С мая 2002 года – заместитель министра, 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 – генеральный директор Федеральной пассажирской дирекции ОАО «РЖД».
- С марта 2013 года – вице-президент ОАО «РЖД».



**Бабаев
Салман Магомедрасулович**

Вице-президент – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД».

Родился в 1955 году.

В 1978 году окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог».

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1978 году помощником составителя поездов. Прошел трудовой путь от дежурного диспетчера станции до начальника Байкало-Амурской железной дороги. Затем работал первым заместителем начальника Дальневосточной железной дороги, заместителем начальника Северо-Кавказской железной дороги, заместителем 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».
- С марта 2011 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С декабря 2015 года – вице-президент – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД».



**Верховых
Геннадий Викторович**

**Вице-президент – начальник
Центральной дирекции
инфраструктуры ОАО «РЖД».**

Родился в 1959 году.

В 1981 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог».

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1981 году дежурным по станции. Прошел трудовой путь от начальника станции до заместителя начальника Московского отделения Октябрьской железной дороги. Затем работал главой Администрации Бологовского района Тверской области.

- С июля 1998 года – заместитель начальника, первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги.
- С февраля 2007 года – начальник Департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД».
- С октября 2013 года – начальник Департамента управления бизнес-блоком «Пассажиры перевозки» ОАО «РЖД».
- С ноября 2015 года – вице-президент – начальник Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД».



**Воротилкин
Алексей Валерьевич**

**Вице-президент – начальник
Дирекции тяги ОАО «РЖД».**

Родился в 1961 году.

В 1988 году окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта». Доктор технических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1978 году учеником электромонтера связи. Прошел трудовой путь на Восточно-Сибирской железной дороге от слесаря-инструментальщика локомотивного депо до заместителя 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 по январь 2016 года – вице-президент – начальник Дирекции тяги ОАО «РЖД».



**Иванов
Павел Алексеевич**

**Вице-президент – начальник
Центральной дирекции
управления движением
ОАО «РЖД».**

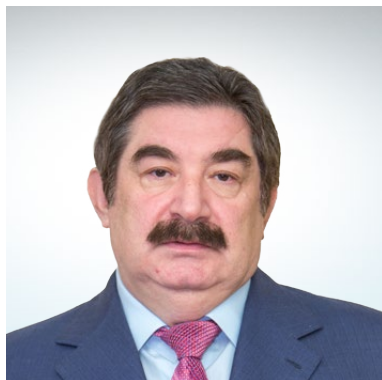
Родился в 1964 году.

В 1986 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте».

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1983 году монтером пути. Прошел трудовой путь от дежурного стрелочного поста станции до начальника службы перевозок Московской железной дороги.

- С января 2004 года – заместитель начальника Московской железной дороги – начальник Московско-Курского отделения.
- С сентября 2004 года – заместитель начальника Московской железной дороги по перевозкам.
- С сентября 2008 года – заместитель начальника, первый заместитель начальника Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД».
- С апреля 2011 года – начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД».
- С июня 2015 года – директор по управлению перевозками – начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД».
- С ноября 2015 года – вице-президент – начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД».



**Кацыв
Петр Дмитриевич**

**Вице-президент – начальник
Центра по развитию Московского
транспортного узла ОАО «РЖД».**

Родился в 1953 году.

В 1975 году окончил Московский автомобильно-дорожный институт по специальности «автомобили и автомобильное хозяйство». Доктор технических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал инженером по безопасности движения Пассажирской автоколонны № 1786. Затем прошел трудовой путь от заместителя начальника Пассажирской автоколонны № 1786 по безопасности движения до генерального директора ГУП пассажирского автомобильного транспорта Московской области «МОСТРАНСАВТО».

- С февраля 2001 года – министр транспорта Правительства Московской области.
- С декабря 2003 года – заместитель председателя Правительства Московской области.
- С мая 2004 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 – начальник Центра по развитию Московского транспортного узла ОАО «РЖД».



**Салтанов
Александр Владимирович**

Вице-президент ОАО «РЖД».

Родился в 1946 году.

В 1970 году окончил Московский государственный институт международных отношений МИД СССР по специальности «международные отношения».

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 Российской Федерации.
- С октября 2001 года – заместитель министра иностранных дел Российской Федерации.
- С мая 2011 года – вице-президент ОАО «РЖД».



**Степов
Виктор Васильевич**

Вице-президент ОАО «РЖД».

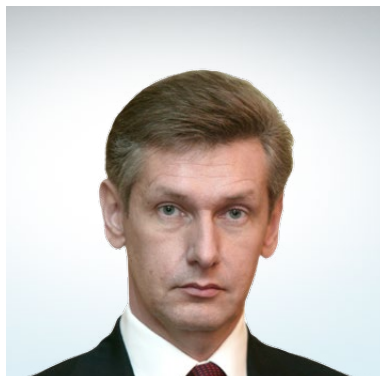
Родился в 1957 году.

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». Кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал токарем-расточником Подпорожского экспериментального механического завода Ленинградской области. Затем после окончания техникума и службы в вооруженных силах прошел трудовой путь от слесаря-ремонтника Петрозаводского локомотивного депо до начальника экономической службы Октябрьской железной дороги.

- С сентября 1999 года – главный экономист – заместитель начальника Октябрьской железной дороги.
- С февраля 2004 года – начальник Октябрьской железной дороги ОАО «РЖД».
- С октября 2014 по январь 2016 года – вице-президент ОАО «РЖД».



**Тони
Олег Вильямсович**

Вице-президент ОАО «РЖД».

Родился в 1964 году.

В 1986 году окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «промышленное и гражданское строительство», в 2003 году – Северо-Западную академию государственной службы по специальности «государственное и муниципальное управление». Кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал после окончания института мастером Строительно-монтажного управления Стройтреста г. Воронеж. Прошел трудовой путь от прораба до генерального директора ЗАО «Строймонтаж–24», г. Санкт-Петербург.

- С января 1997 года – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания № 24» г. Санкт-Петербург.
- С марта 2000 года – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания (БСК)» г. Москва.
- С февраля 2001 года – генеральный директор ЗАО «Балтийская строительная компания (М)» г. Москва.
- С марта 2004 года – первый заместитель начальника, начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД».
- С апреля 2006 года – вице-президент ОАО «РЖД».



**Федосеев
Николай Владимирович**

Вице-президент ОАО «РЖД».

Родился в 1966 году.

В 1989 году окончил Московский институт радиотехники, электроники и автоматики по специальности «электронные приборы», в 1993 году – Академию МБ России с присвоением квалификации офицера с высшим специальным образованием.

Трудовая деятельность

- С января 1993 года – служба в органах ФСБ России.
- С декабря 2015 года – вице-президент ОАО «РЖД».



**Чабунин
Анатолий Михайлович**

Вице-президент – директор по внутреннему контролю и аудиту ОАО «РЖД».

Родился в 1960 году.

В 1990 году окончил Новосибирский институт народного хозяйства по специальности «финансы и кредит».

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал в 1978 году слесарем механосборочных работ. Затем работал в различных государственных и коммерческих организациях.

- С декабря 2004 года – начальник финансового управления, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства.
- С сентября 2015 года – директор ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту.
- С марта 2009 года – руководитель Федерального дорожного агентства.
- С октября 2015 года – вице-президент ОАО «РЖД».
- С мая 2013 года – заместитель руководителя Федеральной службы финансово-бюджетного надзора.
- С ноября 2015 года – вице-президент – директор по внутреннему контролю и аудиту ОАО «РЖД».



**Шайдуллин
Шевкет Нургалиевич**

Вице-президент – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД».

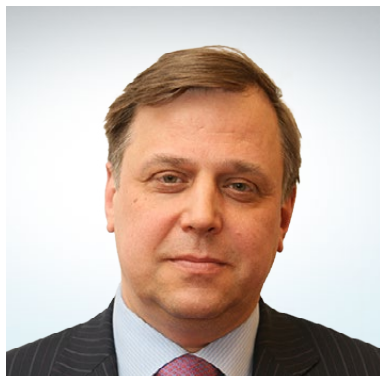
Родился в 1961 году.

В 1990 году окончил Куйбышевский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление технической эксплуатацией локомотивов». Кандидат технических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1978 году слесарем локомотивного депо Ульяновск. Прошел трудовой путь от помощника машиниста тепловоза до заместителя начальника Куйбышевской железной дороги.

- С марта 2001 года – первый заместитель начальника, начальник Горьковской железной дороги.
- С февраля 2012 года – начальник Куйбышевской железной дороги ОАО «РЖД».
- С мая 2004 года – начальник Свердловской железной дороги.
- С декабря 2012 года – вице-президент – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД».
- С апреля 2007 года – советник президента ОАО «РЖД».
- С декабря 2008 года – генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога».



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, 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».

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал в 1987 году инструктором Заволжского района ВЛКСМ г. Тверь. С 1989 по 1993 год работал в органах прокуратуры г. Тверь. Затем работал на руководящих должностях в коммерческих организациях.

- С июня 2002 года – начальник юридического департамента ОАО «Инвестиционная группа «АЛРОСА».
- С декабря 2007 года – статс-секретарь – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».
- С апреля 2004 года – адвокат Адвокатского кабинета В. И. Бынкова Адвокатской палаты Тверской области.
- С октября 2005 года – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».
- С апреля 2009 года – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».



**Гнедкова
Ольга Эдуардовна**

Начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД».

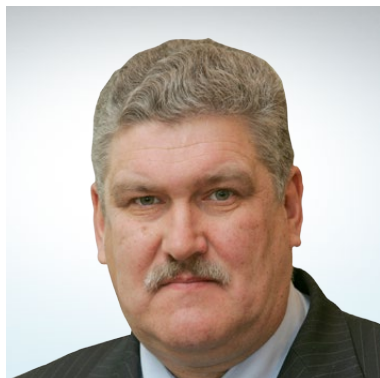
Родилась в 1960 году.

В 1981 году окончила Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «бухгалтерский учет». Кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начала после окончания института. Прошла трудовой путь от бухгалтера до начальника финансовой службы Западно-Сибирской железной дороги.

- 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 ОАО «РЖД».
- С ноября 2004 года – начальник Департамента управления финансами ОАО «РЖД».
- С сентября 2005 года – начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД».



**Морозов
Вадим Николаевич**

Старший советник президента ОАО «РЖД».

Родился в 1954 году.

В 1977 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог». Доктор технических наук.

Трудовая деятельность

Трудовую деятельность начал в 1971 году слесарем локомотивного депо Волховстрой-1 Октябрьской железной дороги. После окончания института продолжил работу на дороге, где прошел путь от дежурного по горке до начальника дороги. В 1998 году был избран заместителем председателя Законодательного собрания Ленинградской области.

- С октября 1998 года – первый заместитель начальника Юго-Восточной железной дороги.
- С мая 1999 года – заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.
- С июня 2000 года – первый заместитель начальника Московской железной дороги.
- С февраля 2002 года – первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.
- С октября 2003 года – министр путей сообщения Российской Федерации.
- С июля 2004 года – исполнительный директор НПФ «Благосостояние».
- С августа 2005 года – первый вице-президент ОАО «РЖД».
- С октября 2015 года – старший советник президента ОАО «РЖД».

Органы контроля и аудита ОАО «РЖД»

Ревизионная комиссия

Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, Устава ОАО «РЖД» и Положения о ревизионной комиссии ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 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; провер-

ка соответствия решений по вопросам финансово-хозяйственной деятельности, принимаемых президентом, советом директоров и правлением Общества, Уставу Общества и решениям общего собрания акционеров.

Состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД», избранной в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2015 года № 1233–р, утвержден в количестве 7 человек:

**Анникова
Наталья Николаевна**

Председатель.

Образование: Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ); Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

Трудовая деятельность

- 2011–2013 годы – советник генерального директора ОАО «РЖДстрой».
- С 2013 года по н. в. – первый заместитель генерального директора по экономике и финансам ОАО «Строи-

тельное управление № 308».

- С 2015 года по н. в. – председатель ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

**Варварин
Александр Викторович**

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 предпри-

нимателей. 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-исследова-

тельский институт технологической оснастки текстильного оборудования», ОАО «Центральный научно-исследовательский институт комплексной автоматизации легкой промышленности», ОАО «Центральный научно-исследовательский институт пленочных материалов и искусственной кожи».

- 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 по н. в. – советник руководителя Росимущества, начальник управления корпоративных технологий Росимущества.
- С 2013 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

**Столяров
Евгений Михайлович**

Образование: экономический факультет МГУ 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».
- 2012–2013 годы – заместитель начальника отдела Росимущества.
- С 2015 года по н. в. – заместитель начальника Управления Росимущества.
- С 2013 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 по н. в. – главный специалист-эксперт, консультант, заместитель начальника отдела корпоративного управления Департамента имущественных отношений и территориального планирования Минтранса России.
- С 2014 года по н. в. – 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 по н. в. – начальник отдела Минэкономразвития России.
 - С 2014 года по н. в. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

**Любошиц
Борис Моисеевич**

Образование: МВТУ им. Н. Э. Баумана; Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

Трудовая деятельность

- С 1999 года по н. в. – генеральный директор ООО «Аудит Групп».
- С 2015 года по н. в. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 30 июня 2015 года № 1233–р на выплату вознаграждения членам ревизионной комиссии ОАО «РЖД» за работу, проведенную в 2014 году, в 2015 году было направлено 1,5 млн руб.

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 2017 года, утвержденной в 2014 году и актуализированной в декабре 2015 года.

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.

В 2015 году актуализированы и утверждены нормативные документы ОАО «РЖД» корпоративного и функционального уровня, учитывающие требования федерального законодательства и других нормативных правовых актов в части организации и проведения внутреннего аудита и контроля, в том числе:

- 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 холдингом «РЖД» целей.

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».

Основными задачами системы внутреннего контроля в холдинге «РЖД» являются:

- обеспечение эффективности и результативности финансово-хозяйственной деятельности;
 - обеспечение сохранности активов и экономичного 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».
- Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД», разработанное в соответствии с Методическими указаниями по подготовке внутренних нормативных документов Росимущества и одобренными поручением Правительства Российской Федерации, 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.

Целями внутреннего аудита является предоставление независимой и объективной информации совету директоров и исполнительным органам управления о состоянии финансово-хозяйственной деятельности, надежности и эффективности систем управления рисками, внутреннего контроля и практики корпоративного управления в обществе и его дочерних обществах для сохранения финансовой устойчивости, повышения результативности и эффективности бизнес-процессов, совершенствования деятельности и достижения поставленных перед обществом целей.

В соответствии с требованиями нормативных документов Российской Федерации, международных профессиональных стандартов внутреннего аудита и учетом лучшей практики, в том числе по внедрению процессного подхода, а также изменений в организационно-распорядительных документах ОАО «РЖД» актуализирована Система внутрикорпоративных стандартов аудиторской деятельности холдинга «РЖД».

Совет директоров ОАО «РЖД» и Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» определяют общие направления организации системы внутреннего контроля и аудита, рассматривают результаты оценки ее эффективности и анализируют ее фактическое состояние с учетом характера, масштабов и условий деятельности ОАО «РЖД».

Вице-президент ОАО «РЖД» – директор по внутреннему аудиту и контролю курирует вопросы внутреннего контроля и внутреннего аудита в подразделениях ОАО «РЖД».

Особая роль в системе внутреннего аудита и контроля в ОАО «РЖД» принадлежит подразделениям, которые проводят независимую оценку деятельности структурных подразделений и информируют руководство Компании о результатах проверок, – Центру внутреннего контроля «Желдорконтроль» и Центру внутреннего аудита «Желдораудит», которые находятся в непосредственном ведении вице-президента ОАО «РЖД» – директора по внутреннему аудиту и контролю.

Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» проводит проверки финансово-хозяйственной деятельности подразделений ОАО «РЖД», осуществляет контроль за выполнением мероприятий по устранению выявленных нарушений и недостатков в системе внутреннего контроля, координирует деятельность подразделений ОАО «РЖД» по организации и осуществлению внутреннего контроля, обеспечивает руководство ОАО «РЖД» достоверной информацией о финансово-хозяйственной деятельности подразделений ОАО «РЖД».

Центр внутреннего аудита «Желдораудит» осуществляет оценку фактического состояния и эффективности системы внутреннего контроля, включая контроль качества процесса ее самостоятельной оценки, проведенной подразделениями ОАО «РЖД», разрабатывает рекомендации по повышению эффективности системы внутреннего контроля и внедрению дополнительных процедур внутреннего контроля, подготавливает информацию руководству ОАО «РЖД» о надежности процедур внутреннего контроля в подразделениях ОАО «РЖД».

Штатная численность работников центров «Желдорконтроль» и «Желдораудит» составляет 715 единиц.

В состав Центра «Желдорконтроль» входят региональные управления, расположенные на полигонах железных дорог и имеющие отделы внутреннего аудита.

Основными задачами проведения внутреннего аудита и внутреннего контроля являются:

- организация и проведение проверок, направленных на повышение эффективности и результативности бизнес-процессов холдинга «РЖД», достоверность отчетности, сохранность активов, соблюдение требований законодательства Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД» и его дочерних обществ;
- системная и последовательная оценка надежности и эффективности систем внутреннего контроля и управления рисками, а также оценка практики корпоративного управления;
- своевременное обеспечение руководства ОАО «РЖД» достоверной информацией о состоянии финансово-хозяйственной деятельности, эффективности бизнес-процессов, надежности процедур внутреннего контроля и управления рисками, а также корпоративного управления в подразделениях ОАО «РЖД»;
- разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию дея-

тельности, повышению надежности и эффективности системы управления рисками и внутреннего контроля, практики корпоративного управления объекта аудита и/или общества в целом;

- организация и проведение внутреннего контроля, направленного на достижение экономической стабильности,

финансовой прозрачности, в подразделениях ОАО «РЖД» и в установленном порядке в дочерних обществах ОАО «РЖД».

Непрерывное развитие и совершенствование внутреннего аудита и контроля позволяет Компании своевременно и правильно реагировать на изменения во внешней среде, повышать эффективность и результативность деятельности.

Полнота информации по контрольным процедурам финансово-хозяйственной деятельности структурных подразделений Компании и бизнес-процессов позволяет менеджменту принимать эффективные управленческие решения и достигать поставленных целей, обеспечивая высокий уровень управления.

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»;
- 2012–2015 годы – директор ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту.

Чабунин Анатолий Михайлович

Вице-президент ОАО «РЖД» – директор по внутреннему контролю и аудиту.

Год рождения: 1960.

Образование: высшее, Новосибирский институт народного хозяйства.

Трудовая деятельность в ОАО «РЖД»

- С 2015 года – вице-президент ОАО «РЖД» – директор по внутреннему контролю и аудиту.

Новоселов Сергей Владимирович

Начальник Центра «Желдорконтроль».

Год рождения: 1957.

Образование: высшее, Ярославское высшее военное финансовое училище им.А. В. Хрулёва, 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»;
- 2013–2015 годы – 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 г. Москва;
- 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 ООО «Эрнст энд Янг».

Аудитор отчетности по российским стандартам бухгалтерской отчетности

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2015 года № 1233–р аудитором бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «РЖД» по российским стандартам бухгалтерского учета на 2015 год

утверждено акционерное общество «БДО Юникон».

Размер годового вознаграждения АО «БДО Юникон» по контракту от 1 июля 2015 года составляет

33 612 300 руб., в том числе НДС – 5 127 300 руб.

Перспективы развития ОАО «РЖД» в 2016 году, цели и задачи холдинга «РЖД» на 2016 год

Планы и задачи Российских железных дорог в 2016 году напрямую увязаны с перспективами экономического развития Российской Федерации.

Деятельность Компании будет сфокусирована на выполнении задач, постав-

ленных Президентом и Правительством страны и утвержденных советом директоров ОАО «РЖД», а также на 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 механизме реализации первого этапа Стратегии.

Приоритетные задачи холдинга «РЖД» на 2016 год:

- 1** Обеспечение достижения положительного финансового результата деятельности ОАО «РЖД» в 2016 году в условиях принятых параметров индексации тарифов на перевозки грузов и пассажиров, в том числе за счет:
 - повышения доходов и оптимизации операционных расходов;
 - повышения эффективности управления дочерними и зависимыми обществами;
 - совершенствования системы управления в Компании;
 - реализации мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в соответствии с программными документами и решениями Правительства Российской Федерации.
- 2** Приверженность Компании принципу постоянного совершенствования управления гарантированной безопасностью и надежностью перевозочного процесса через реализацию приоритетных задач в области безопасности движения.
- 3** Продолжение работы по внедрению принципов и методов процессного подхода для оценки эффективности использования основных средств, организации труда по основным видам деятельности и на ее основе принятия действенных мер по оптимизации использования производственных мощностей, совершенствования технологии, качества и стоимости производственных процессов.
- 4** Укрепление позиций и увеличение доли бизнеса на рынке транспортно-логистических услуг на основе принципов клиентоориентированности, совершенствования тарифной политики и повышения качества предоставляемых услуг.
- 5** Эффективное выполнение пассажирских перевозок, взаимодействие с федеральными и региональными органами исполнительной власти в части получения в полном объеме компенсации экономически обоснованных потерь в доходах.

6 Совершенствование качества взаимодействия с поставщиками материальных ресурсов для бесперебойного снабжения производственного процесса и снижения интегрального ценового давления с учетом соответствия качества продукции нормативным требованиям.

7 Совершенствование закупочной деятельности, предусматривающее осуществление закупок на основе обоснованной потребности в товарах, работах, услугах в соответствии с производственными программами, бюджетными параметрами и планом закупок.

8 Реализация конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта через выполнение установленных показателей качества услуг и в первую очередь повышение скоростей и соблюдение нормативного срока доставки грузов.









9 Выполнение мероприятий инвестиционных проектов ОАО «РЖД», в том числе модернизация БАМа и Транссиба, Московского транспортного узла, развитие подходов к портам Юга и Северо-Запада, проекта «Северный широтный ход», с учетом объема инвестиций, запланированных на 2016 год, включая средства федерального бюджета, а также взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти по выделению предусмотренных на эти цели средств федерального бюджета в полном объеме.

10 Реализация мероприятий, направленных на создание интегрированной сети скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации, в первую очередь строительство высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань.

11 Проведение единой кадровой и социальной политики в холдинге «РЖД», направленной на укомплектование квалифицированным персоналом, непрерывное его развитие, создание надежного кадрового резерва, повышение эффективности деятельности персонала и его вовлечение в решение корпоративных задач и поддержание стабильного социально-психологического климата в трудовых коллективах.

12 Укрепление позиций холдинга «РЖД» на зарубежных рынках логистики и строительства железнодорожной инфраструктуры на основе развития сотрудничества с зарубежными партнерами и специализированными международными организациями.

ПРИЛОЖЕНИЯ

	Финансовая отчетность по РСБУ и аудиторское заключение за 2015 год	215
	Информация о мерах по противодействию коррупции	215
	Сведения о соответствии системы корпоративного управления ОАО «РЖД» Кодексу корпоративного управления	215
	Сведения о крупных сделках	247
	Сведения о сделках с заинтересованностью	247
	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	248
	Глоссарий	250
	Ограничение ответственности	252

Финансовая отчетность по РСБУ и аудиторское заключение за 2015 год

Годовой отчет ОАО «РЖД» подготовлен на основании аудированной финансовой отчетности по РСБУ за 2014 и 2015 годы, размещенной совместно с аудиторскими заключениями на сайте ОАО «РЖД» по ссылке: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3



Информация о мерах по противодействию коррупции

Информация о мерах по противодействию коррупции размещена на сайте ОАО «РЖД» по ссылке:

http://rzd.ru/ent/portal/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&refererLayerId=5553&id=5031#5954



Сведения о соответствии системы корпоративного управления ОАО «РЖД» Кодексу корпоративного управления

Краткое описание наиболее существенных аспектов модели и практики 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 том числе 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 том числе 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:

- привлечение к работе совета директоров ОАО «РЖД» и советов директоров дочерних обществ независимых директоров. В состав совета директоров ОАО «РЖД» входят 4 независимых директора;
- по итогам годовых общих собраний акционеров, проведенных в 2015 году, обеспечено участие независимых директоров в работе советов директоров 20 наиболее крупных дочерних компаний;

- Осуществляется предварительное рассмотрение вопросов повесток дня комитетами при советах директоров. При совете директоров ОАО «РЖД» в 2015 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».

- В 2015 году ОАО «РЖД» и его дочерние общества приступили к внедрению ключевых положений Кодекса корпоративного управления.

- 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». Информацию по данному пункту необходимо запрашивать в департаменте «Казначейство».

Описание методологии, по которой 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»:

- права акционеров;
- совет директоров;
- исполнительное руководство;
- прозрачность и раскрытие информации;
- управление рисками, внутренний контроль и внутренний аудит;
- корпоративная социальная ответственность, деловая этика, комплаенс.

Заявление совета директоров ОАО «РЖД» о соблюдении принципов корпоративного управления.

В соответствии с проведенным в 2014 году анализом качества действующего корпоративного управления ОАО «РЖД» соответствует уровню 68 %,

при рекомендуемом Росимуществом минимально допустимом значении качества корпоративного управления не ниже 65 %.

Описание несоблюдающихся пунктов представлено 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.	<p>В обществе утвержден внутренний документ, определяющий основные процедуры подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, соответствующий рекомендациям Кодекса корпоративного управления, включая обязанность общества:</p> <p>сообщать акционерам о проведении общего собрания акционеров и предоставлять доступ к материалам, в том числе размещать сообщение и материалы на сайте общества в сети «Интернет», не менее чем за 30 дней до даты его проведения (если законодательством Российской Федерации не предусмотрен больший срок);</p> <p>раскрывать информацию о дате составления списка лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, не менее чем за 7 дней до ее наступления;</p> <p>предоставлять к общему собранию акционеров дополнительную информацию и материалы по вопросам повестки дня в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления</p>	Положение о собрании акционеров не утверждено.	<p>1. В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 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. В соответствии с пунктом 3 статьи 47 Федерального закона 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.</p> <p>2. Передача информации акционеру – Правительству Российской Федерации – осуществляется по электронному каналу связи «МВ Портал», администрируемому Росимуществом. Объем передаваемой информации соответствует требованиям Росимущества.</p> <p>3. В соответствии с пунктом 67 Устава Общества решения по вопросам, относящимся к компетенции общего собрания акционеров, принимаются акционером единолично и оформляются письменно.</p>

№ 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
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.	Передача информации акционеру – Правительству Российской Федерации – 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 (например, голосование «квазиказначейскими» акциями, принятие решения о выплате дивидендов по привилегированным акциям в условиях ограниченных финансовых возможностей, принятие решения о невыплате определенных в уставе общества дивидендов по привилегированным акциям при наличии достаточных источников для их выплаты). Указанные обязанности закреплены в уставе или во внутренних документах общества	Рекомендация не применима.	В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 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. В соответствии с пунктом 3 статьи 47 Федерального закона 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.
1.2.	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 соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
1.2.1.	<p>В обществе утвержден внутренний документ, определяющий дивидендную политику общества, соответствующую рекомендациям Кодекса корпоративного управления, и устанавливающий в том числе:</p> <p>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;</p> <p>минимальный размер дивидендов по акциям общества разных категорий (типов);</p> <p>обязанность раскрытия документа, определяющего дивидендную политику общества, на сайте общества в сети «Интернет»</p>	<p>Положение о дивидендной политике в ОАО «РЖД» не утверждено.</p>	<p>Планом мероприятий (дорожная карта) по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено утверждение дивидендной политики советом директоров ОАО «РЖД» в 2016 году.</p>
II. Совет директоров общества			
2.1.	<p>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</p>		

№ 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
2.1.1.	<p>В обществе сформирован совет директоров, который:</p> <p>определяет основные стратегические ориентиры деятельности общества на долгосрочную перспективу, ключевые показатели деятельности общества;</p> <p>контролирует деятельность исполнительных органов общества;</p> <p>определяет принципы и подходы к организации управления рисками и внутреннего контроля в обществе;</p> <p>определяет политику общества по вознаграждению членов совета директоров, исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>В соответствии с пунктом 71 Устава ОАО «РЖД» к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» относится рассмотрение следующих вопросов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • определение приоритетных направлений деятельности Общества, утверждение перспективных планов и основных программ деятельности Общества, в том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы Общества; • выработка оптимальных методов работы, распространение передового опыта и совершенствование организации управления; • образование правления Общества и досрочное прекращение полномочий членов правления Общества (за исключением председателя правления Общества), определение существенных условий труда председателя правления Общества и членов правления Общества, установление размера вознаграждений и компенсаций председателю правления Общества и членам правления Общества, согласование вопроса о совмещении ими должностей в органах управления других организаций; • назначение первых вице-президентов, старших вице-президентов и вице-президентов Общества и прекращение их полномочий. 	<p>В соответствии с Планом мероприятий (дорожная карта) по внедрению положений Кодекса корпоративного управления в Устав ОАО «РЖД» и Положение о совете директоров ОАО «РЖД» будут внесены изменения, предусматривающие включение в компетенцию совета директоров ОАО «РЖД» рассмотрение следующих вопросов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • определение принципов и подходов к организации системы управления рисками и внутреннего контроля в ОАО «РЖД»; • установление приемлемой величины рисков для ОАО «РЖД» (риск-аппетита); • рассмотрение результатов оценки эффективности работы совета директоров и исполнительных органов 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
		<p>Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года утверждена решением совета директоров ОАО «РЖД» (протокол № 19 от 23 декабря 2013 года).</p> <p>Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» (протокол № 24 от 1 декабря 2014 года).</p> <p>Совет директоров периодически заслушивает отчеты единоличного исполнительного органа и членов коллегиального исполнительного органа о выполнении стратегии, обращая особое внимание на то, насколько достигнутые результаты соответствуют установленным в стратегии Общества.</p> <p>Совет директоров рассматривает вопросы функционирования системы внутреннего контроля (например, советом директоров ОАО «РЖД» был рассмотрен вопрос «О системе внутреннего контроля ОАО «РЖД» (протокол № 24 от 1 декабря 2014 года)).</p> <p>В Обществе утверждены Положения о вознаграждении членов правления ОАО «РЖД», положения о премировании начальников департаментов, начальников филиалов ОАО «РЖД». Решением совета директоров ОАО «РЖД» утверждены КПЭ ОАО «РЖД» (протокол № 15 от 30 июня 2014 года).</p>	
2.1.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
	Совет директоров ежегодно утверждает финансово-хозяйственный план (бюджет) общества, разрабатываемый и представляемый исполнительными органами общества.	Рекомендация выполняется.	В соответствии с подпунктом 1 пункта 71 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
	<p>Определены полномочия совета директоров контролирующего общества в отношении выдвижения кандидатур для образования исполнительных органов и кандидатов в состав советов директоров подконтрольных организаций.</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>В отношении обществ, включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров ОАО «РЖД» перечень, в соответствии с подпунктом 23 пункта 71 Устава Общества к компетенции совета директоров относится вопрос об определении позиции Общества (представителей Общества) по следующим вопросам повесток дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров дочерних и зависимых обществ, акциями (долями) которых владеет Общество: определение количественного состава совета директоров, досрочное прекращение полномочий членов совета директоров дочерних и зависимых обществ, принятие решения по кандидатурам руководителей органов управления дочерних и зависимых обществ.</p>	
2.2.	<p>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</p>		
2.2.1.	<p>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</p>	<p>Председателем совета директоров является представитель Российской Федерации.</p> <p>Среди избранных независимых директоров старший независимый директор не определен.</p>	<p>В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 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.</p> <p>Состав совета директоров определен распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2015 года № 1233-р.</p>

№ 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
2.2.2.	<p>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:</p> <p>сроки уведомления членов совета директоров о предстоящем заседании;</p> <p>сроки направления документов (бюллетеней) для голосования и получения заполненных документов (бюллетеней) при проведении заседаний в заочной форме;</p> <p>возможность направления и учета письменного мнения по вопросам повестки дня для членов совета директоров, отсутствующих на очном заседании;</p> <p>возможность обсуждения и голосования посредством конференц-связи и видео-конференц-связи</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>1. Согласно пункту 38 Положения о совете директоров ОАО «РЖД» уведомление о проведении заседания рассылается не позднее чем за 20 дней до даты его проведения.</p> <p>2. Согласно пункту 41 Положения о совете директоров ОАО «РЖД» в случае проведения заседания совета директоров с заочным голосованием 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.</p> <p>3. Пунктом 46 Положения о совете директоров определен порядок учета письменного мнения отсутствующего на заседании члена совета директоров.</p>	
2.2.3.	<p>Наиболее важные вопросы решаются на заседаниях совета директоров, проводимых в очной форме. Перечень таких вопросов соответствует рекомендациям Кодекса корпоративного управления¹</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
2.3.	В состав совета директоров должно входить достаточное количество независимых директоров		
2.3.1.	<p>Независимые директора составляют не менее одной трети избранного состава совета директоров</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p>	
2.3.2.	<p>Независимые директора в полном объеме соответствуют критериям независимости, рекомендованным Кодексом корпоративного управления</p>	<p>При отборе кандидатур для избрания в совет директоров ОАО «РЖД» оценку соответствия кандидатов критериям независимости, установленным Кодексом корпоративного управления, осуществляет Росимущество.</p>	

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 соблюдаются не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1	2	3	4
2.3.3.	Совет директоров (комитет по номинациям (кадрам, назначениям)) проводит оценку соответствия кандидатов в члены совета директоров критериям независимости	При отборе кандидатур для избрания в совет директоров ОАО «РЖД» оценку соответствия кандидатов критериям независимости, установленным Кодексом корпоративного управления, осуществляет Росимущество.	
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 ¹	<p>Решением СД ОАО «РЖД» от 22 ноября 2013 года создан Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД».</p> <p>Положение о комитете в новой редакции утверждено решением совета директоров ОАО «РЖД» от 15 сентября 2014 года (протокол № 18).</p> <p>К компетенции Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» относятся рассмотрение вопросов, рекомендованных Кодексом корпоративного управления.</p> <p>Комитет возглавляется С. В. Степашиным, который являлся «независимым директором».</p>	<p>Менеджментом ОАО «РЖД» было вынесено на рассмотрение совета директоров ОАО «РЖД» предложение об исключении из состава Комитета по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» представителей менеджмента ОАО «РЖД».</p> <p>Советом директоров ОАО «РЖД» до настоящего времени решение по данному предложению не принято.</p>
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 ²	В ОАО «РЖД» создан Комитет по кадрам и вознаграждениям СД ОАО «РЖД», в состав которого входят два независимых директора.	

¹ Указаны в пункте 172 части Б Кодекса корпоративного управления

² 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 ¹	Комитет по номинациям не создан.	<p>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 том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> • проведение оценки независимости кандидатов в члены совета директоров; • выдача заключения о независимости кандидата; • осуществление регулярного анализа соответствия независимых членов совета директоров критериям независимости.
2.4.4.	<p>Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления</p> <p>С учетом масштабов деятельности и уровня риска обществу рекомендуется создавать иные комитеты совета директоров (комитет по стратегии, комитет по корпоративному управлению, комитет по этике, комитет по управлению рисками, комитет по бюджету, комитет по здоровью, безопасности и окружающей среде и др.).</p>	Рекомендация не выполняется.	
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.	<p>Планом мероприятий (дорожная карта) по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрено, что:</p> <ul style="list-style-type: none"> • будет утверждено Положение об оценке деятельности совета директоров ОАО «РЖД»; • предусмотрено проведение оценки качества работы совета директоров ОАО «РЖД» на основании Положения об оценке деятельности совета директоров ОАО «РЖД».

¹ Указаны в пункте 186 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

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.	
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 ¹	Рекомендация выполняется.	
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 ² . Корпоративный секретарь располагает достаточными ресурсами для осуществления своих функций	Рекомендация выполняется.	

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 СД ОАО «РЖД», одобрено решением СД ОАО «РЖД». В обществе утверждены Положения о вознаграждении членов правления ОАО «РЖД», положения о премировании начальников департаментов, начальников филиалов ОАО «РЖД». Решением совета директоров ОАО «РЖД» утверждены КПЭ ОАО «РЖД» (протокол № 15 от 30 июня 2014 года).	

¹ Указаны в пункте 217 части Б Кодекса корпоративного управления

² 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
4.1.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
	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 том числе краткосрочной и долгосрочной мотивации, членов исполнительных органов общества и иных ключевых руководящих работников.	Рекомендация выполняется	
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.	
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.	
4.2.3.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
	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.	

№ 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
4.3.	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 внедрена программа долгосрочной мотивации членов правления и иных ключевых руководителей Общества.	
4.3.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления	Рекомендация выполняется.	
	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.	Размер выходного пособия («золотой парашют») ограничен в соответствии со статьей 349.3 Трудового кодекса Российской Федерации 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 соблюдаются не в полном объеме, описание используемых 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	<p>В Обществе приняты следующие регламентирующие документы:</p> <p>1) Функциональная стратегия построения единой системы внутреннего аудита и контроля в холдинге «РЖД» от 26 января 2009 года № 122р;</p> <p>2) Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД» от 6 июля 2014 года № 286;</p> <p>3) Система внутрикорпоративных стандартов аудиторской деятельности ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 года № 2570;</p> <p>4) советом директоров ОАО «РЖД» было утверждено Положение о системе управления рисками ОАО «РЖД» (протокол № 22 от 7 декабря 2015 года);</p> <p>5) советом директоров ОАО «РЖД» было утверждено Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД» (протокол № 22 от 7 декабря 2015 года).</p>	

№ 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
5.1.2.	В обществе создано отдельное структурное подразделение по управлению рисками и внутреннему контролю	<p>В настоящее время функциональная стратегия управления рисками в холдинге «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 июля 2012 года № 1494р, реализуется в рамках отдельных департаментов и подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», и основные функции риск-менеджмента сосредоточены в Департаменте безопасности движения, Департаменте корпоративных финансов, Департаменте инвестиционной деятельности и Департаменте управления персоналом.</p> <p>Единого центра по управлению рисками не существует.</p>	<p>В соответствии с Положением о системе управления рисками ОАО «РЖД», утвержденного решением совета директоров ОАО «РЖД» (протокол № 22 от 7 декабря 2015 года):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Основными участниками системы управления рисками ОАО «РЖД» являются: <ul style="list-style-type: none"> • совет директоров ОАО «РЖД»; • Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД»; • единоличный исполнительный орган ОАО «РЖД»; • проектный офис по управлению рисками ОАО «РЖД»; • Комиссия по управлению финансовыми рисками ОАО «РЖД»; • руководители ОАО «РЖД»; • работники ОАО «РЖД». ■ Совет директоров ОАО «РЖД» определяет общие принципы, политику и подходы к системе управления рисками в ОАО «РЖД», а также устанавливает приемлемую величину рисков (риск-аппетита). ■ Комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД» осуществляет: <ul style="list-style-type: none"> • контроль за надежностью и эффективностью системы управления рисками и системы корпоративного управления, включая оценку эффективности процедур управления рисками ОАО «РЖД», практики корпоративного управления и подготовку предложений по их совершенствованию; • предварительный и последующий анализ сделок ОАО «РЖД», относящихся к компетенции совета директоров ОАО «РЖД» на предмет выявления рисков совершения сделок с участием заинтересованных лиц, аффилированных лиц и т. п.;

№ 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
			<ul style="list-style-type: none"> ● заслушивание лица, занимающего должность единоличного исполнительного органа ОАО «РЖД» и (или) членов коллегиального исполнительного органа ОАО «РЖД» по вопросам финансового планирования и бюджетирования с целью предварительного анализа и выявления рисков (финансовых, юридических, налоговых и т. п.) и факторов, способных негативно повлиять на содержание финансовой деятельности ОАО «РЖД». ■ Единоличный исполнительный орган ОАО «РЖД» – президент ОАО «РЖД» – обеспечивает создание эффективной системы управления рисками ОАО «РЖД», а также отвечает за ее поддержание в актуальном состоянии. ■ Основными задачами проектного офиса по управлению рисками ОАО «РЖД» являются: <ul style="list-style-type: none"> ● определение основных целей и задач системы управления рисками ОАО «РЖД» и контроль их достижения; ● осуществление общей координации процессов в системе управления рисками ОАО «РЖД»; ● разработка методических документов в области управления рисками ОАО «РЖД»; ● организация обучения работников ОАО «РЖД» в области управления рисками ОАО «РЖД»; ● анализ реестра рисков и выработка предложений по стратегии реагирования и перераспределению ресурсов в отношении управления соответствующими рисками; ● формирование сводной отчетности по рискам ОАО «РЖД»; ● осуществление мониторинга процессов в системе управления рисками ОАО «РЖД»; ● подготовка и информирование органов управления ОАО «РЖД» об эффективности системы управления рисками.

№ 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
			<ul style="list-style-type: none"> ■ Основными задачами Комиссии по управлению финансовыми рисками ОАО «РЖД» являются: <ul style="list-style-type: none"> • обеспечение унификации принципов и практики ОАО «РЖД» на финансовых рынках, соблюдения ОАО «РЖД» законодательства Российской Федерации в области рынка ценных бумаг и финансовых рынков; • координация принятия решений по вопросам политики установления кредитных лимитов ОАО «РЖД»; • утверждение в соответствии с нормативными и иными документами ОАО «РЖД»: • лимитов финансовых вложений; • лимитов проведения финансовых операций через профессиональных посредников финансовых рынков; • иных лимитов, способствующих сокращению финансовых рисков; ■ Руководители ОАО «РЖД» в соответствии со своими функциональными обязанностями несут ответственность за совершенствование и функционирование процессов управления рисками.
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	<p>В ОАО «РЖД» утверждена антикоррупционная политика ОАО «РЖД» (распоряжение № 472р от 24 февраля 2015 года), которая определяет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • цели и задачи антикоррупционной политики ОАО «РЖД»; • основные принципы противодействия коррупции; • обязанности руководителей и работников, связанные с предупреждением и противодействием коррупции; • ответственность руководителей и работников за несоблюдение антикоррупционной политики ОАО «РЖД». 	Антикоррупционная политика ОАО «РЖД», разработанная в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления, утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 24 февраля 2015 года № 472р и одобрена решением совета директоров ОАО «РЖД» от 20 апреля 2015 года.
5.1.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) 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
	<p>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.</p> <p>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 том числе от увольнения, преследования, любых форм дискриминации).</p>	<p>В ОАО «РЖД» функционируют:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • В настоящее время в ОАО «РЖД» в целях совершенствования организации основ противодействия коррупции, а также в целях формирования единого подхода к обеспечению работы по профилактике и предупреждению проявления признаков коррупции в холдинге «РЖД» организован канал связи, по которому любое заинтересованное лицо может сообщить о ставших ему известными коррупционных действиях сотрудников или сторонних лиц, способных причинить вред экономической деятельности, имиджу и деловой репутации ОАО «РЖД». • Сообщения могут быть переданы по телефону Единого информационно-справочного ресурса «Горячая антикоррупционная линия ОАО «РЖД», а также по корпоративной или внешней почте. • Информация о создании Единого информационно-справочного ресурса «Горячая антикоррупционная линия ОАО «РЖД» размещена на корпоративном сайте ОАО «РЖД». 	<p>При этом Центром по организации противодействия коррупции разрабатывается положение о горячей линии, которое будет предусматривать в том числе нормы об обеспечении анонимности обращения, об отказе (с соответствующими гарантиями) от преследования обращающихся на горячую линию и о порядке принятия решений по фактам обращений, включая информирование совета директоров ОАО «РЖД».</p>
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		

№ 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
5.2.1.	<p>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:</p> <p>оценка эффективности системы внутреннего контроля;</p> <p>оценка эффективности системы управления рисками;</p> <p>оценка корпоративного управления (в случае отсутствия комитета по корпоративному управлению)</p>	<p>В Обществе создано подразделение внутреннего аудита. Положение о Центре «Желдораудит» от 20 февраля 2013 года № 75.</p> <p>Центр «Желдораудит» функционально подчиняется президенту ОАО «РЖД».</p> <p>В соответствии с пунктами 9-10 Положения о Центре «Желдораудит»:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>В соответствии с Положением об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД», утвержденного решением совета директоров ОАО «РЖД» (протокол № 22 от 7 декабря 2015 года):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Директор ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту организует работу по проведению внутреннего аудита в ОАО «РЖД» и в установленном порядке в его дочерних обществах. ■ В непосредственном ведении директора ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту находится Центр «Желдораудит», на который возложено проведение внутреннего аудита в ОАО «РЖД». ■ Центром «Желдораудит» руководит начальник Центра, назначаемый на должность и освобождаемый от должности президентом ОАО «РЖД» по представлению директора ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту и согласованию с курирующим вице-президентом ОАО «РЖД», а также в установленном порядке с Комитетом по аудиту и рискам совета директоров ОАО «РЖД». ■ Независимость внутреннего аудита в ОАО «РЖД» обеспечивается разграничением административной и функциональной подотчетности Центра «Желдораудит». ■ Административная подотчетность выражается в прямом подчинении Центра «Желдораудит» директору ОАО «РЖД» по внутреннему контролю и аудиту, работу которых координирует курирующий вице-президент ОАО «РЖД». ■ Центр «Желдораудит» функционально подотчетен совету директоров ОАО «РЖД» (через Комитет по аудиту и рискам), что означает рассмотрение и принятие решений на заседаниях Комитета по аудиту и рискам по следующим вопросам: <ul style="list-style-type: none"> • согласование Положения об организации внутреннего аудита; • согласование плана деятельности Центра «Желдораудит»; • утверждение годового бюджета Центра «Желдораудит»;

№ 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
			<ul style="list-style-type: none"> ● получение информации о ходе выполнения плана деятельности Центра «Желдораудит»; ● согласование кандидатуры на должность начальника Центра «Желдораудит»; ● определение вознаграждения начальника Центра «Желдораудит»; ● рассмотрение существенных ограничений полномочий и иных ограничений, способных негативно повлиять на осуществление внутреннего аудита.
5.2.2.	<p>Руководитель подразделения внутреннего аудита подотчетен совету директоров общества, назначается и снимается с должности по решению совета директоров общества</p>	<p>В Обществе создано подразделение внутреннего аудита. Положение о Центре «Желдораудит» от 20 февраля 2013 года № 75.</p> <p>Центр «Желдораудит» функционально подчиняется президенту ОАО «РЖД».</p> <p>При этом в соответствии с пунктами 9-10 Положения о Центре «Желдораудит»:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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» в рамках утвержденного плана, а также по инициативе совета директоров, президента ОАО «РЖД». 	<p>В соответствии с Положением об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД», утвержденным решением совета директоров ОАО «РЖД» (протокол № 22 от 7 декабря 2015 года) Центр «Желдораудит» функционально подотчетен совету директоров ОАО «РЖД» (через Комитет по аудиту и рискам), что означает рассмотрение и принятие решений на заседаниях Комитета по аудиту и рискам по следующим вопросам:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ согласование Положения об организации внутреннего аудита; ■ согласование плана деятельности Центра «Желдораудит»; ■ утверждение годового бюджета Центра «Желдораудит»; ■ получение информации о ходе выполнения плана деятельности Центра «Желдораудит»; ■ согласование кандидатуры на должность начальника Центра «Желдораудит»; ■ определение вознаграждения начальника Центра «Желдораудит»; ■ рассмотрение существенных ограничений полномочий и иных ограничений, способных негативно повлиять на осуществление внутреннего аудита.
5.2.3.	<p>В обществе утверждена политика в области внутреннего аудита (Положение о внутреннем аудите), определяющая цели, задачи и функции внутреннего аудита</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>Решением совета директоров ОАО «РЖД» было утверждено Положение об организации внутреннего аудита в холдинге «РЖД» (протокол № 22 от 7 декабря 2015 года).</p>	

№ 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

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.	<p>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:</p> <p>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;</p> <p>регулярное проведение встреч членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества с аналитиками;</p> <p>регулярное проведение презентаций (в том числе в форме телеконференций, веб-кастов) и встреч с участием членов органов управления и иных ключевых руководящих работников общества, в том числе сопутствующих публикации бухгалтерской (финансовой) отчетности общества либо связанных с основными инвестиционными проектами и планами стратегического развития общества</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>В ОАО «РЖД» утверждены:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Положение об информационной политике ОАО «РЖД» утверждено решением совета директоров ОАО «РЖД» от 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. <p>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</p> <p>Регулярность встреч руководства Компании с аналитиками устанавливается финансовым календарем, размещенным на специальной странице сайта ОАО «РЖД»: http://ir.rzd.ru</p>	
6.1.2.	Реализация обществом информационной политики осуществляется исполнительными органами общества. Контроль за надлежащим раскрытием информации и соблюдением информационной политики осуществляет совет директоров общества	<p>В соответствии с пунктом 7.1. Положения об информационной политике ОАО «РЖД»:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 актуализация 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
6.1.3.	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	Регламент раскрытия информации ОАО «РЖД» в форме сообщений о существенных фактах, утвержденный приказом ОАО «РЖД» от 28 июня 2013 года № 60.	Планом мероприятий (дорожная карта) по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрена актуализация Положения об информационной политике ОАО «РЖД».
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 том числе сообщения о проведении общего собрания акционеров, годового отчета общества) на иностранном языке, который является общепринятым на финансовом рынке	Вся существенная информация о деятельности ОАО «РЖД» раскрывается на официальном сайте ОАО «РЖД» на русском и английском языках.	
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	Информация раскрывается в годовых отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32&	Планом мероприятий (дорожная карта) по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрена актуализация Положения об информационной политике ОАО «РЖД», в том числе в части информации, раскрываемой в годовых отчетах Общества.
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	Информация раскрывается в отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32&	Планом мероприятий (дорожная карта) по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрена актуализация Положения об информационной политике ОАО «РЖД», в том числе в части информации, раскрываемой в годовых отчетах 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
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 ¹	Рекомендация не выполняется.	В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 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. Информация раскрывается в годовых и ежеквартальных отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32&	
6.2.6.	Общество раскрывает информацию о структуре капитала в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления	Рекомендация выполняется. Информация раскрывается в отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32&	

¹ 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.	<p>Годовой отчет общества содержит дополнительную информацию, рекомендуемую Кодексом корпоративного управления:</p> <p>краткий обзор наиболее существенных сделок, в том числе взаимосвязанных сделок, совершенных обществом и подконтрольными ему юридическими лицами за последний год;</p> <p>отчет о работе совета директоров (в том числе комитетов совета директоров) за год, содержащий в том числе сведения о количестве очных (заочных) заседаний, об участии каждого из членов совета директоров в заседаниях, описание наиболее существенных вопросов и наиболее сложных проблем, рассмотренных на заседаниях совета директоров и комитетов совета директоров, основных рекомендаций, которые комитеты давали совету директоров;</p> <p>сведения о прямом или косвенном владении членами совета директоров и исполнительных органов общества акциями общества;</p> <p>сведения о наличии у членов совета директоров и исполнительных органов конфликта интересов (в том числе связанного с участием указанных лиц в органах управления конкурентов общества);</p>	<p>Информация раскрывается в годовых и ежеквартальных отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32 (за исключением сведений о суммарном вознаграждении за год по группе из не менее чем пяти наиболее высокооплачиваемых членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников Общества с разбивкой по каждому виду вознаграждения).</p>	

№ 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
	<p>описание системы вознаграждения членов совета директоров, в том числе размер индивидуального вознаграждения по итогам года по каждому члену совета директоров (с разбивкой на базовое, дополнительное вознаграждение за председательство в совете директоров, за председательство (членство) в комитетах при совете директоров, размер участия в долгосрочной мотивационной программе, объем участия каждого члена совета директоров в опционной программе, при наличии таковой), компенсаций расходов, связанных с участием в совете директоров, а также расходов общества на страхование ответственности директоров как членов органов управления;</p> <p>сведения о суммарном вознаграждении за год:</p> <p>а) по группе из не менее пяти наиболее высокооплачиваемых членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества с разбивкой по каждому виду вознаграждения;</p> <p>б) по всем членам исполнительных органов и иным ключевым руководящим работникам общества, на которых распространяется действие политики общества в области вознаграждения, с разбивкой по каждому виду вознаграждения;</p> <p>сведения о вознаграждении за год единоличного исполнительного органа, которое он получил или должен получить от общества (юридического лица из группы организаций, в состав которой входит общество) с разбивкой по каждому виду вознаграждения, как за исполнение им обязанностей единоличного исполнительного органа, так и по иным основаниям</p>		

№ 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
6.2.8.	<p>Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>Информация раскрывается в годовых отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32&</p> <p>Рекомендация выполняется.</p> <p>Информация раскрывается в годовых отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32&</p> <p>Рекомендация выполняется.</p> <p>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»: http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5085</p> <p>ОАО «РЖД» развивает практику взаимодействия с ведущими общественными организациями в области социальной ответственности бизнеса, и прежде всего с Российским союзом промышленников и предпринимателей.</p> <p>Компания поддерживает принципы Глобального договора ООН и присоединилась к Социальной хартии российского бизнеса.</p>	<p>Общество раскрывает информацию о составе комитетов совета директоров с указанием председателя и независимых директоров в составе комитетов.</p> <p>Общество раскрывает политику общества в социальной и экологической сфере.</p> <p>Общество раскрывает отчет общества об устойчивом развитии, составленный в соответствии с международно признанными стандартами (например, Глобальная инициатива по отчетности (GRI)).</p> <p>Общество раскрывает результаты технического аудита, аудита систем контроля качества, результаты сертификации системы менеджмента качества на соответствие требованиям международных стандартов.</p> <p>Планом мероприятий (дорожная карта) по внедрению положений Кодекса корпоративного управления предусмотрена актуализация Положения об информационной политике ОАО «РЖД», в том числе в части информации, раскрываемой в годовых отчетах Общества.</p>
6.3.	Предоставление обществом информации и документов по запросам акционеров должно осуществляться в соответствии с принципами равнодоступности и необременительности	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>Информация раскрывается в годовых отчетах, которые публикуются на странице: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32&</p>	

№ 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
6.3.1.	В соответствии с информационной политикой общества акционерам общества, владеющим одинаковым количеством голосующих акций общества, обеспечивается равный доступ к информации и документам общества	Рекомендация не применима.	В соответствии со статьями 5 и 7 Федерального закона № 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.

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.	<p>Уставом общества определен перечень (критерии) сделок или иных действий, являющихся существенными корпоративными действиями, рассмотрение которых отнесено к компетенции совета директоров общества, включая:</p> <p>реорганизацию общества, приобретение 30 и более процентов голосующих акций общества (поглощение), увеличение или уменьшение уставного капитала общества, листинг и делистинг акций общества;</p> <p>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;</p> <p>сделки, в том числе 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;</p> <p>создание подконтрольного обществу юридического лица, имеющего существенное значение для деятельности общества;</p> <p>отчуждение обществом казначейских и «квазиказначейских» акций</p>	<p>Рекомендация выполняется.</p> <p>В соответствии с пунктом 71 Устава ОАО «РЖД» к компетенции совета директоров общества относятся следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> • созыв годового и внеочередного общих собраний акционеров; • утверждение повестки дня общего собрания акционеров; • 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, в случаях, установленных соответственно статьями 79 и 83 Федерального закона «Об акционерных обществах» и отнесенных этим Федеральным законом к компетенции совета директоров 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
		<ul style="list-style-type: none"> • принятие в порядке, установленном Федеральным законом «Об акционерных обществах» в отношении крупных сделок, решений об одобрении сделки или нескольких взаимосвязанных сделок, связанных с приобретением, отчуждением или возможностью отчуждения Обществом прямо либо косвенно имущества, стоимость которого составляет более 3 млрд руб., но не превышает 25 % балансовой стоимости активов Общества, определенной по данным его бухгалтерского учета на последнюю отчетную дату, за исключением сделок, совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности Общества; • предварительное одобрение сделок с имуществом Общества, ограниченным в обороте; • согласование сделок, следствием которых является отчуждение акций дочерних и зависимых обществ вне зависимости от их стоимости, иных ценных бумаг, если они подпадают под понятие крупной сделки, а также имущественных комплексов организаций, созданных Обществом, вне зависимости от стоимости этих имущественных комплексов; 	

№ 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
		<ul style="list-style-type: none"> • определение позиции Общества (представителей Общества) при рассмотрении органами управления дочерних и зависимых обществ, включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров ОАО «РЖД» перечень, следующих вопросов повестки дня общего собрания акционеров и заседания совета директоров этих обществ: <p>утверждение повестки дня общего собрания акционеров;</p> <p>ликвидация или реорганизация дочерних и зависимых обществ;</p> <p>определение количества, номинальной стоимости, предельного размера и категории (типа) объявленных акций дочерних и зависимых обществ и прав, предоставляемых этими акциями, дробление и консолидация указанных акций;</p> <p>увеличение уставного капитала дочерних и зависимых обществ путем увеличения номинальной стоимости акций или путем размещения дополнительных акций;</p> <p>совершение крупных сделок дочерними и зависимыми обществами;</p> <p>принятие решений об участии дочерних и зависимых обществ в других организациях (о вступлении в действующую организацию или создании новой организации), в том числе о приобретении и об отчуждении долей участия дочерних и зависимых обществ в уставном капитале других организаций;</p> <p>совершение сделок залога недвижимого имущества дочерних и зависимых обществ.</p>	

№ 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		
	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 подпунктом 15 пункта 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, стоимость 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		
	Во внутренних документах общества установлен принцип обеспечения равных условия 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, включая:	Рекомендация не применима.	В соответствии с пунктом 3 статьи 47 Федерального закона 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.

№ 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
7.2.1.	<p>привлечение независимого оценщика, обладающего признанной на рынке безупречной репутацией и опытом оценки в соответствующей сфере, либо представление оснований непривлечения независимого оценщика при определении стоимости имущества, отчуждаемого или приобретаемого по крупной сделке или сделке, в совершении которой имеется заинтересованность;</p> <p>определение цены акций общества при их приобретении и выкупе независимым оценщиком, обладающим признанной на рынке безупречной репутацией и опытом оценки в соответствующей сфере, с учетом средневзвешенной цены акций за разумный период времени, без учета эффекта, связанного с совершением обществом соответствующей сделки (в том числе без учета изменения цены акций в связи с распространением информации о совершении обществом соответствующей сделки), а также без учета дисконта за отчуждение акций в составе неконтрольного пакета;</p> <p>расширение перечня оснований, по которым члены совета директоров общества и иные предусмотренные законодательством лица признаются заинтересованными в сделках общества с целью оценки фактической связанности соответствующих лиц</p>		

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

№ п/п	Содержание договора	Заинтересованные лица	Одобрено
1	Договоры субаренды земельных участков (их частей) между ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК». Цена сделок: 153 066,72 руб. в год (с учетом НДС).	Члены правления ОАО «РЖД»: Решетников В. И., Акулов М. П., Илларионов А. В., Гнедкова О. Э.	6 февраля 2015 года (протокол № 2)
2	Спонсорский договор с НП «Профессиональный баскетбольный клуб «Локомотив-Кубань». Цена сделки: 630 100 000 руб. с НДС.	Член правления ОАО «РЖД» Мещеряков А. А.	30 марта 2015 года (протокол № 3)
3	Спонсорский договор с НП «Хоккейный клуб «Локомотив» Ярославль». Цена сделки: 910 440 000 руб. с НДС	Член правления ОАО «РЖД» Бабаев С. М.	30 марта 2015 года (протокол № 3)
4	Дополнительное соглашение к договору купли-продажи акций между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» от 21 апреля 2014 года № 228. Цена сделки: 730 157 220 руб.	Член правления ОАО «РЖД» Атьков О. Ю.	30 марта 2015 года (протокол № 3)
5	Определение на 2015 год цены сделки – договора на строительство, реконструкцию и ремонт объектов железнодорожного транспорта в 2014–2018 годах между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖДстрой». Цена сделки: 91 700 000 000 руб. с НДС.	Член правления ОАО «РЖД» Тони О. В.	30 марта 2015 года (протокол № 3)
6	Дополнительное соглашение № 1 к договору на оказание услуг работникам ОАО «РЖД», членам их семей и неработающим пенсионерам ОАО «РЖД» от 25 февраля 2014 года № 59 между ОАО «РЖД» и ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ». Цена сделки: не более 1 475 000 000 руб.	Член правления ОАО «РЖД» Атьков О. Ю.	20 апреля 2015 года (протокол № 4)
7	Генеральное соглашение по подготовке и управлению проектами ВСМ между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» и сделок между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали». Цена сделок: 376 066 000 руб., в том числе НДС 57 366 000 руб. (18 % НДС) и 256 532 000 руб., в том числе НДС 39 132 000 руб. (18 % НДС).	Член правления ОАО «РЖД» Мишарин А. С.	20 апреля 2015 года (протокол № 4)
8	Соглашения об отступном между ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСТ». Цена сделок: 50 540 694 руб. и 150 709 388 руб.	Член правления ОАО «РЖД» Салтанов А. В.	20 апреля 2015 года (протокол № 4)
9	Сделки между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали». Цена сделок: не более 533 737 600 руб., в том числе 18 % НДС 81 417 600 руб.	Член правления ОАО «РЖД» Мишарин А. С.	27 октября 2015 года (протокол № 18)

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

№ п/п	Вид энергоресурса	Единица измерения ТЭР в натуральном исчислении		
			в натур. исчислении	тыс. тонн у. т.
1.	Электрическая энергия всего	млн кВт•ч	46 964,5	15 733,1
1.1.	на тягу поездов		40 962,8	13 722,5
1.2.	на нетяговые нужды		6 001,7	2 010,6
2.	Дизельное топливо всего	тыс. тонн	2 766,9	4 012,0
2.1.	на тягу поездов		2 550,1	3 697,6
2.2.	нетяговые нужды		216,8	314,4
3.	Сжиженный газ на тягу поездов	тыс. тонн	0,32	0,53
4.	Котельно-печное топливо всего	тыс. тонн у. т.		1 864,2
4.1.	уголь	тыс. тонн	1 145,2	804,0
4.2.	мазут	тыс. тонн	356,7	488,7
4.3.	газ природный	млн м ³	494,4	569,1
4.4.	газ сжиженный	тыс. тонн	0,1	0,2
4.5.	дрова топливные	тыс. м ³ пл.	8,0	2,1
4.6.	прочие виды котельно-печного топлива (кокс)	тыс. тонн у. т.	0,04	0,04
5.	Бензин автомобильный	тыс. тонн	99,9	148,9
6.	Тепловая энергия со стороны	млн Гкал	2,1	358,3
7.	Прочие виды топлива	тыс. тонн у. т.		6,5
	Всего ТЭР на тягу поездов	тыс. тонн у. т.		17 420,7
	Всего ТЭР на нетяговые нужды	тыс. тонн у. т.		4702,73
	Итого ТЭР по всем видам деятельности	тыс. тонн у. т.		22 123,4
	Объем перевозочной работы	млн ткм брутто		

					Потреблено ТЭР	
2014 год			2015 год (прогноз)			
% в общем потреблении ТЭР	в натур. исчислении	тыс. тонн у. т.	% в общем потреблении ТЭР	± % к 2014 году		
71,1	45 911,2	15 380,3	71,9	-2,2		
62,0	40 159,4	13 453,4	62,9	-2,0		
13,9	5 751,8	1 926,9	9,0	-4,2		
18,1	2 623,9	3 804,6	17,8	-5,2		
16,7	2 445,9	3 546,6	16,6	-4,1		
1,4	178,0	258,1	1,2	-17,9		
0,002	0,9	1,4	0,007	169,1		
8,4		1 714,3	8,0	-8,0		
3,6	993,6	697,5	3,3	-13,2		
2,2	324,1	444,0	2,1	-9,2		
2,6	470,9	569,1	2,7	-4,7		
0,001	0,2	0,4	0,002	139,4		
0,01	12,2	3,3	0,02	53,7		
0,0001	0,0	0,03	0,0002	-40,9		
0,7	75,3	112,1	0,5	-7,5		
1,6	2,2	380,7	1,8	-23,3		
0,03		1,06	0,005	-83,6		
78,7		17 001,4	79,5	-2,4		
21,3		4 393,11	20,5	-6,6		
		21 394,5		-3,3		
4 319 246			4 277 747	-1,0		

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.

Индекс лояльности NPS (Net Promoter Score) – индекс определения приверженности потребителей товару или компании (индекс готовности рекомендовать), используется для оценки готовности к повторным покупкам.

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».

ДОСС – Дирекция скоростного сообщения – филиал 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.

МК МЖД – Малое кольцо Московской железной дороги.

МСФО – международные стандарты бухгалтерского учета.

Мультимодальная перевозка – это перевозка, осуществляемая двумя или более видами транспорта на основании единого договора.

ООО «РЖД Интернешнл» – специализированная инжиниринговая компания, созданная в рамках Холдинга «РЖД» для централизации функций стратегического планирования внешнеэкономической деятельности и оперативного управления инфраструктурными проектами за рубежом.

Объединенная транспортная логистическая компания (ОТЛК) – совместный проект ОАО «РЖД», Белорусской железной дороги и АО «НК «Казакстан темир жолы» по созданию единого логистического оператора.

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – международная организация, целями деятельности которой является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

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.

СМГС – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. Накладная ЦИМ/СМГС – унифицированная железнодорожная накладная.

СП «РасонКонТранс» – компания, созданная с участием ОАО "Торговый дом РЖД" и порта Раджин (КНДР). Зарегистрирована 16 июля 2008 года в КНДР в особой экономической зоне "Расон" на срок 49 лет. Российской стороне, которая является инвестором проекта, принадлежит 70 % уставного капитала, северокорейской – 30 % (доля представлена правами на использование порта Раджин).

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 (ОАО «ФГК») (до 13.11.2012 г. – Открытое акционерное общество «Вторая грузовая компания», ОАО «ВГК») – дочернее общество ОАО «РЖД» – создано в соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» 26 августа 2010 года и является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России.

Федеральная пассажирская компания (ОАО «ФПК») – дочерняя компания ОАО «РЖД», предоставляющая услуги по перевозке пассажиров и грузов багажа 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.

ЦУТР – Центры управления тяговыми ресурсами.

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 2015 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 2015 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.
- Постановление Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в примерную структуру годового отчета акционерного общества, акции которого находятся в федеральной собственности» №1211 от 10 ноября 2015 г.
- Постановление Правительства Российской Федерации «О совершенствовании порядка управления открытыми акционерными обществами, акции которых находятся в федеральной собственности, и федеральными государственными предприятиями» №1214 от 31 декабря 2010 г.

- Данный отчет представляет собой обзор состояния и результатов деятельности ОАО «РЖД» за год, закончившийся 31 декабря 2015 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 прогнозного 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) 262-71-61

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